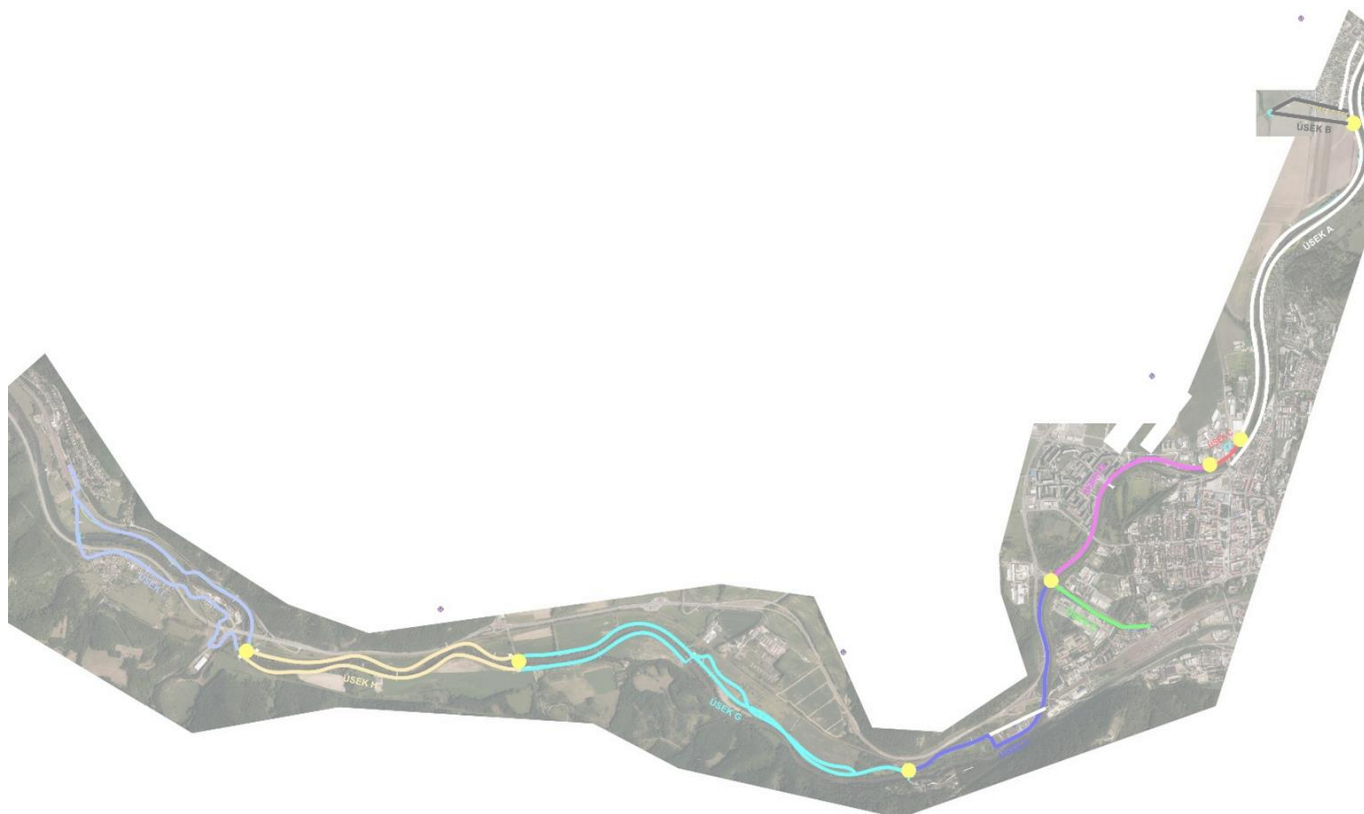


Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy

Zvolen - Hronská Breznica



Spracovateľ:
DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Divízia Zvolen
M. R. Štefánika 4724
960 01 Zvolen



Objednávateľ:
Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP 23
974 01

október 2020

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	4
2	ÚVOD	5
3	ZÁKLADNÉ POZITÍVA CYKLISTICKEJ DOPRAVY	6
4	OPIS DOTKNUTÉHO ÚZEMIA.....	7
4.1	SÚČASNÝ STAV CYKLISTICKEJ DOPRAVY V DOTKNUTOM ÚZEMÍ	7
5	NÁVRH CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY	8
5.1	ÚSEK A (RODINNÁ CYKLOCESTIČKA)	10
5.1.1	Variant A1 – rozšírenie súčasného chodníka pre chodcov a cyklistov.....	10
5.1.2	Variant A2 – realizácia cyklistickej cestičky v spodnej časti hrádze	12
5.1.3	Variant A3 – rozšírenie súčasného chodníka pre chodcov a cyklistov s následným oddelením chodcov v meste Sliač.	13
5.1.4	Variant A4 – realizácia chodníka pre chodcov v spodnej časti hrádze s následným oddelením chodcov v meste Sliač.	14
5.1.5	Variant A5 – realizácia chodníka pre chodcov po druhej strane hrádze	16
5.1.6	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	17
5.1.7	Riešenie problémového úseku v meste Sliač.	17
5.2	ÚSEK B (PRIEMYSELNÝ PARK SLIAČ)	18
5.2.1	Variant B1 (v trase plánovanej preložky cesty III. triedy)	18
5.2.2	Variant B2 (popri ceste I.triedy a následne na hrádzu).....	20
5.2.3	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	21
5.3	ÚSEK C (HYPERNOVA)	22
5.3.1	Variant C1 (križovaním MK)	22
5.3.2	Variant C2 (popod most).....	24
5.3.3	Variant C3 (chodník pre chodcov popod most)	26
5.3.4	Variant C4 (cestička pre cyklistov popod most)	27
5.3.5	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	28
5.4	ÚSEK D (ZVOLEN, ZÁPAD-TEPLÍČKY)	29
5.4.1	Variant D1 (vedenie po hrádzi)	29
5.4.2	Variant D2 (spodnou časťou hrádze)	31
5.4.3	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	32
5.5	ÚSEK E (III/2452).....	32
5.5.1	Variant E1 (samostatná cestička pre cyklistov)	32
5.5.2	Variant E2 (cyklistické pruhy).....	34
5.5.3	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	35
5.6	ÚSEK F (ČERVENÝ MEDOKÝŠ)	35
5.6.1	Variant F1 (vedenie po hrádzi)	36
5.6.2	Variant F2 (vedenie po hrádzi a po obslužnej komunikácii).....	38
5.6.3	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	40
5.7	ÚSEK FA (PUSTÝ HRAD)	40
5.8	ÚSEK G (BUDČA)	41
5.8.1	Variant G1 (vedenie popri Hrádzi).....	42
5.8.2	Variant G2 (Vedenie cestičky pre cyklistov v koridore min. záberov parciel)	43
5.8.3	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	45
5.9	PREPOJENIE ÚSEKOV G A H V PRÍPADE ROZDIELNYCH VARIANTOV	46
5.10	ÚSEK H (OSTRÁ LÚKA).....	46
5.10.1	Variant H1 (vedenie popri Hrone)	46
5.10.2	Variant H2 (Vedenie trasy popri obslužnej komunikácii)	49
5.10.3	Variant H3 (Vedenie trasy po obslužnej komunikácii).....	50
5.10.4	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	51
5.11	ÚSEK I (HRONSKÁ).....	51
5.11.1	Variant I1 (vedenie popri Hrone).....	51
5.11.2	Riešenie problémového úseku medzi železničnou traťou a Hronom.....	54

5.11.3	Variant I2 (Vedenie cestičky pre cyklistov cez Hronskú Breznicu)	55
5.11.4	Výhody a nevýhody jednotlivých variantov.....	58
6	ODHADOVANÁ NÁKLADY	58
7	POČET SPOLUVLASTNÍCKYCH POZEMKOV.....	58
8	ETAPIZÁCIA NADVÄZNOSTĚ A PRVKY VÝSTAVBY	59
9	MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE (ANALÝZA MCA) JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV	61
10	ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA	62

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Dokumentácia

Názov : Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen - Hronská Breznica
Kraj : Banskobystrický
Okres : Žiar na Hronom, Zvolen
Katastrálne územie : Zvolen, Budča, Ostrá Lúka, Hronská Breznica, Hronská Dúbrava, Sliač, Kováčová, Hájniky, Ostrá Lúka

Objednávateľ

Názov : Banskobystrický samosprávny kraj
IČO : 37 828 100
Sídlo : Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica

Kontaktná osoba
vo veciach technických : Ing. Matúš Kutlák, Mgr. Kristína Švecová,

Zhotoviteľ

Zhotoviteľ : DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 2,4; 832 03 Bratislava

Spracovateľský útvar : Divízia Zvolen
M.R.Štefánika 4724, 960 01 Zvolen

Riaditeľ divízie : Ing. Jaroslav Guoth

Hlavný spracovateľ : Ing. Radovan Červienka

Č. zákazky : 9126-00

2 ÚVOD

Cyklistická doprava je jedným zo základných prvkov mobility v území. Aby bola cyklistická doprava bezpečná, je nutné vytvárať bezpečné cyklistické komunikácie, ktoré prepájajú nielen mestské časti ale aj samostatné mestá a vytvárajú ucelenú dopravnú sieť. Takáto sieť zabezpečí bezpečnú, zdraviu prospešnú a ekologickú dopravu a má výrazný vplyv na rozvoj územia.

Jedno z dôležitých centier v Banskobystrickom kraji je aj mesto Zvolen. V súčasnosti nie je ale mesto prepojené zo žiadnej strany bezpečnou cyklistickou infraštruktúrou, čo vyvíja tlak na využívanie individuálnej dopravy a tým väčšiu záťaž na ekológiu. Aby sa toto eliminovalo, Banskobystrický samosprávny kraj začal študovať možnosti prepojenia miest pomocou cyklistických komunikácií. Jednou z takých je aj prepojenie Sliač – Zvolen – Hronská Dúbrava.

Hlavným cieľom tejto technickej štúdie je:

- návrh cyklistických veží, resp. iných stojanov pre bicykle.
- preverenie možného rozšírenia existujúcej cyklistickej komunikácie medzi obcou Sliač a Zvolenom
- návrh automatických sčítačov umožňujúcich nepretržité počítanie cyklistov na cyklistickej komunikácii, resp. ich umiestnenie a základné charakteristiky.
- napojenie samostatnej cyklistickej komunikácie na existujúce dopravné uzly vo Zvolene (železničnú stanicu, autobusovú stanicu)
- návrh riešenia križovania cyklistickej komunikácie pri ukončení „Cyklochodník – rodinná cestička“, pri moste pri Hypernove s novou cyklistickou komunikáciou.
- napojenie samostatnej cyklistickej komunikácie, ktorá je už v štádiu prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie, s názvom „Vybudovanie cyklotrasy Štiavnická Anča na úseku Hronská Breznica – Banská Štiavnica“
- napojenie existujúcej cyklistickej komunikácie medzi obcou Sliač a Zvolenom (s názvom „Cyklochodník – rodinná cestička“) na plánovanú priemyselnú zónu v meste Sliač (križovanie cesty I/69 a cesty III/2460).

Použitá literatúra a podklady:

1. TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.
2. Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.
3. Územné plány dotknutých obcí

Použité webové lokality:

4. www.wikipedia.org.
5. www.googlemaps.com
6. www.openstreetmap.org
7. <https://www.hrad-y-zamky.sk/pusty-hrad/>
8. <https://sk.estudanky.eu/575-pramen-cerveny-medokys>

Použité skratky

ČOV	Čistička odpadových vôd
DZ	Dopravné značenie
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
MHD	Mestská hromadná doprava
MK	Mestská komunikácia
P+R	Park and Ride
PDZ	Premenné dopravné značenie
SAD	Slovenská autobusová doprava
STN	Slovenská technická norma
SVP	Slovenský vodohospodársky podnik
TP	Technický predpis
VHD	Verejná hromadná doprava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	Železničná stanica

3 ZÁKLADNÉ POZITÍVA CYKLISTICKEJ DOPRAVY

Hlavné dôvody na podporu cyklistickej dopravy a cykloturistiky možno rozdeliť do 4 skupín:

1. EKONOMICKÉ

Neustály nárast cien pohonných hmôt a cien cestovného, stále častejšie dopravné kongescie a z toho prameniace časové straty pri preprave autom či verejnou osobnou dopravou čoraz viac zvyrazňujú prednosti cyklistickej dopravy. Reálne sa prejavia tam, kde sú podmienky na jej bezpečné využívanie. Zo všetkých jazd automobilom je až 30% kratších ako 3 km. Bicykel pritom môže byť v meste do vzdialenosti 5 km rýchlejší ako automobil.

Okrem užívateľov je cyklodoprava ekonomickou voľbou aj pre štát, regióny či mestá a obce. Rozvoj cykloinfraštruktúry nie je možný bez investovania verejných zdrojov, zároveň však predstavuje alternatívu v postupnej redukcii individuálnej automobilovej dopravy s dlhodobým cieľom znižovania počtu parkovacích plôch pre motorovú dopravu.

Úplne iné ekonomické dôvody hovoria v prospech rozvoja cykloturistiky. Tá rozširuje možnosti poznávania krajiny a trávenia dovolenky na Slovensku, čo je príležitosť pre rozvoj služieb a rast zamestnanosti najmä vo vidieckych oblastiach, prevažne v malých a stredných podnikoch. Cykloturistika už aj v susednej Českej republike tvorí významný podiel na cestovnom ruchu a je prínosom pre ekonomiku štátu, samospráv i podnikateľov. Zároveň ponúka alternatívu v podobe udržateľného rozvoja cestovného ruchu a zabezpečuje pracovné miesta v rôznych oblastiach služieb súvisiacich s bicyklovaním.

2. EKOLOGICKÉ

Bicykel je dopravným prostriedkom, ktorý neprodukuje žiadne škodlivé emisie do ovzdušia. Jeho prevádzku tiež sprevádza podstatne menší hluk a vibrácie v porovnaní s motorovou dopravou. Používanie bicykla si nevyžaduje spotrebu žiadnej energie (s výnimkou tej ľudskej) a prispieva tak hneď k dvom cieľom EK: znižovať závislosť na fosílnych palivách a znižovať emisie skleníkových plynov.

3. ZDRAVOTNÉ

V jednotlivých krajinách EÚ od 30 do 80% dospeléj populácie trpí nadváhou (BMI viac ako 25). Čoraz vážnejší je problém detskej obezity, keď cca 20% detí trpí nadváhou a z nich tretina je obézna. Pritom práve bicyklovanie je odporúčané ako výborný preventívny prostriedok, ktorý vedie k 50%-nému zníženiu rizika srdcovo-cievnych ochorení, k 50%-nému zníženiu rizika ochorenia na diabetes mellitus II. typu (cukrovky), k 50%-nému zníženiu rizika vzniku obezity a k 30%-nému zníženiu rizika vysokého krvného tlaku. Stačí len 30 minút rýchlejšej chôdze alebo jazdy na bicykli po väčšinu dní v týždni. Exhaláty z dopravy v sídelných útvaroch sú považované za hlavnú príčinu porúch dychového aparátu a preto zastavenie rastu automobilizácie v mestách priaznivo ovplyvní zdravie obyvateľov.

4. SOCIÁLNE

Bicykel je vhodným a dostupným dopravným prostriedkom pre všetky sociálne vrstvy a zároveň vedie k samostatnosti a podporuje nezávislosť detí a mladých ľudí. Pri návšteve mesta s klímou priateľskou voči cyklistom a s väčším počtom cyklistov v uliciach sa nedá nevšimnúť si, ako tento fenomén pozitívne vplyva na spoločenstvo a na kvalitu života. Bicyklovanie totiž dáva priestor väčšej socializácii a bližším kontaktom medzi ľuďmi.

Prínosy rozvoja cyklistickej dopravy je možno rozdeliť do týchto 4 skupín:

1. Zlepšenie mobility

Čoraz rýchlejší a intenzívnejší spôsob života v mestách sprevádzajú rastúce nároky na mobilitu. Problémom väčšiny miest je, že sú v čoraz väčšej miere uspokojované individuálnou automobilovou dopravou. To zákonite vedie ku kongesciám a k volaniu po budovaní nových ciest. Efektívnejšou – a navyše trvalo udržateľnou – cestou rozvoja mestskej mobility je podpora rozvoja cyklistickej dopravy pri súčasnej podpore verejnej osobnej dopravy. Je potrebné vytvoriť také podmienky, aby bol bicykel použiteľný bez obmedzení ako plnohodnotný dopravný prostriedok pri ceste do zamestnania a škôl, za nákupmi, službami či voľnočasovými aktivitami. V mestách, ktoré sa touto cestou vydali, získali časom cyklisti (zvýšenie bezpečnosti) i motoristi (menej áut = menej kongescií). Navyše nepotrebujú budovať a udržiavať viac ciest pre pribúdajúce autá.

2. Zlepšenie zdravia populácie

V súčasnosti vedie sedavý spôsob trávenia pracovného a voľného času 40 až 60 % obyvateľov EÚ, čo predstavuje zvýšené riziko vzniku nadmernej telesnej hmotnosti a je aj jedným z rizikových faktorov srdcovo-cievnych ochorení. V súlade s usmerňujúcimi dokumentmi Svetovej zdravotníckej organizácie Európska únia a jej členské štáty odporúčajú minimálne 60 minút fyzickej aktivity miernej intenzity denne v prípade detí a mladých ľudí a minimálne 30 minút fyzickej aktivity miernej intenzity denne v prípade dospelých, vrátane seniorov. Práve na to je ideálne napr. dochádzanie do práce či do školy pešo alebo na bicykli. Prínosom bude v dlhodobom horizonte zdravšia populácia a nižšie výdavky na zdravotníctvo.,

3. Ochrana životného prostredia

Rozšírené používanie bicykla ako prostriedku prepravy pomáha obmedzovať negatívny vplyv automobilovej dopravy, najmä hluk, emisie plynov a prachových častíc. Významné zlepšenie infraštruktúry prípadne ďalších podmienok na cyklodopravu môže výrazne zvýšiť popularitu tohto spôsobu prepravy a viesť časť obyvateľov k obmedzeniu používania motorovej dopravy pri každodennej preprave najmä na krátke vzdialenosti v mestách. To vytvára predpoklady na znížovanie podielu plochy určenej pre automobilovú dopravu (dynamickú i statickú) na celkovom verejnom priestore v prospech ekologickej nemotorovej dopravy a zelene.

4. Rozvoj cestovného ruchu

Rozvoj cykloturistiky predstavuje jednu z významných príležitostí udržateľného rozvoja cestovného ruchu. Obzvlášť v centre Horehronia, ktoré vyniká veľkou rozmanitosťou krajiny a pestrou paletou scenérií skoncentrovanou na pomerne malom území.

Systematická podpora rozvoja cyklistickej dopravy môže urobiť túto destináciu atraktívnejšiu pre čoraz početnejšiu cieľovú skupinu ľudí preferujúcu aktívne trávenie dovolenky. Cyklistická doprava pritom nezaťažuje prírodné prostredie či frekventované turistické ciele hlukom a exhalátmi. Navyše záujem cyklistov nie je natoľko koncentrovaný v hlavnej turistickej sezóne, a tak ponúka jestvujúcim turistickým destináciám šancu zabezpečiť si lepšie využitie kapacít aj v jarých či jesenných mesiacoch (zimným strediskám samozrejme aj v lete).

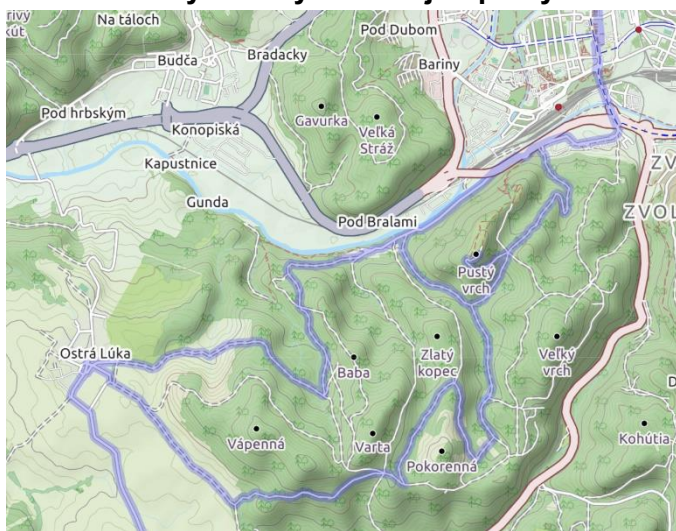
Jednotlivé body sú opísané v dokumente Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.

4 OPIS DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

Navrhovaná cyklotrasa

- sa nachádza v okresoch Zvolen a Žiar nad Hronom.
- priamo prechádza mestom Zvolen, obcou Hronská Dúbrava. Dotýka sa mesta Sliač. Alternatívne prechádza obcou Hronská Breznica.
- prechádza popri železničnej trati Zvolen č. 150.
- neprechádza žiadnym chráneným územím.
- križuje rieku Hron alebo prechádza popri nej.
- je vedená vo väčšine v rovinatom území.
- vedie dopravu k turisticky zaujímavým miestam.

4.1 Súčasný stav cyklistickej dopravy v dotknutom území



V dotknutom okolí sa nachádza niekoľko cykloturistických trás. Medzi najdôležitejšie patria trasa zo Zvolena na Ostrú Lúku a zo Zvolena na Pustý Hrad.

Z terénneho prieskumu je možné stanoviť:

- medzi Sliačom a Zvolenom realizovaný spoločný chodník pre chodcov a cyklistov v šírke 2,50 m.
- V meste Zvolen v mestskej časti Západ-Tepličky Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov
- V meste Zvolen na ul. Ľudovíta Štúra pruh pre cyklistov.
- V meste Zvolen je možné rozdeliť jestvujúcich cyklistov do nasledujúcich skupín:
 - **Skúsení (a odvážni) cyklisti**

- používajúci pre pohyb na bicykli hlavné mestské komunikácie ako aj cesty I. II. III. triedy s vysokou automobilovou dopravou.
- **Menej skúsení (odvážni) cyklisti** využívajúci pre pohyb na bicykli zväčša menej frekventované komunikácie a chodníky pre chodcov. Vyhýbajú sa križovatkám, na problematických úsekoch z bicykla zväčša zosadnú. Títo cyklisti tvoria hlavnú skupinu v meste.
 - **Bývalí cyklisti**
Obyvatelia, ktorí voľakedy po meste jazdili, no s nárastom motorovej dopravy v meste a z dôvodu neohľaduplnosti vodičov už nejazdia.
 - **Deti a mládež.**
Využíva bicykel na športovorekreačné využitie voľného času v okolí svojej obytnej zóny, v ktorej žijú. Na jazdu po meste – mimo obytnej zóny vyžíva bicykel len v doprovode svojich rodičov, resp. iných dospelých osôb.
 - **Cykloturisti, alebo rekreační cyklisti.**
Bicykel využívajú len pre pohyb v prírode a pohybu po meste sa vzhľadom na nepriaznivé podmienky vyhýbajú.
- Neopodstatnené a nevhodné dopravné značenie na niektorých mestských komunikáciách neumožňuje vjazd resp. prejazd cyklistom.
 - Povrch na okraji miestnych komunikácií neumožňuje bezpečnú jazdu cyklistom (výmole, dažďové vpusty, neočistená krajnica).
 - Na chodníkoch pre chodcov, ktoré by pri svojej šírke umožňovali spoločný pohyb chodcov a cyklistov nie je vyznačená možnosť ich používať aj cyklistami.
 - Prejazd naprieč komunikáciami komplikujú vysoké obrubníky.
 - Na miestach pri mestských ale aj komerčných inštitúciách nie sú vybudované odkladacie priestory pre bicykle.
 - V meste sa nenachádza žiaden mobiliár pre cyklistov (informácie pre cyklistov, cyklopumpy...).

Ak chceme, aby obyvatelia začali aktívne využívať bicykel a aby sa tak stalo v masovom meradle, musíme v meste vytvoriť plošnú sieť cyklistických komunikácií, ktorá musí spĺňať požiadavky na bezpečnosť.

5 NÁVRH CYKLISTICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Pri výbere trás tento návrh preferoval :

- bezpečnosť.
Tá je pri výbere bicykla ako dopravného prostriedku jeden z najdôležitejších faktorov. Cyklista predstavuje v rámci prevádzky na automobilovej komunikácii najohrozenejšieho účastníka, pričom miera ohrozenia sa zvyšuje spolu s nárastom intenzity motorovej dopravy. Z hľadiska bezpečnosti bol pri návrhu zohľadňovaný aj typ komunikácií, kde najbezpečnejší typ je cyklistická cestička a najmenej bezpečný je cyklokoridor.
- dopravnú obslužnosť územia a dostupnosť cieľov.
Cieľom návrhu je prepojenie významných dopravných zdrojov a cieľov v meste. Cyklistické komunikácie prepájajú hlavné cieľové a zdrojové miesta mesta .
- priamosť.
Priamosť spojenia predstavuje dôležitý faktor zvyšujúci výhodu cyklistickej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave a MHD. Cyklistické komunikácie sú navrhnuté tak, aby sa bezpečne a priamo cyklisti dostali do cieľa.
- pohodlie.
Pohodlie pri cyklistickej doprave predstavuje minimalizáciu bariér a konfliktných bodov počas cesty. Preto sa odporúča realizovať výstavbu jednotlivých úsekov cyklistických komunikácií v spojitých celkoch. Dôležitá je aj kvalita povrchu, údržba cyklistických komunikácií, vybavenie a možnosť rekreácie.
- atraktivnosť.
Čím je atraktívnejšie prostredie trasy, tým väčší je záujem cyklistov.

Cyklistická komunikácia bola rozdelená na niekoľko úsekov. Tieto úseky následne obsahujú varianty. Rozdelenie úsekov sa nachádza v nasledujúcej tabuľke:

Úsek	Variant	
A Rodinná cyklocestička	A1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi
	A2	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodku hrádze a chodcov po vrchu hrádze (možné aj opačné vedenie)
	A3	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po súčasný most na hrádzi. Následne chodci odklonení na mestskú komunikáciu
	A4	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodku hrádze a chodcov po vrchu hrádze až k mostu na hrádzi. Následne chodci odklonení na mestskú komunikáciu
	A5	Vedenie chodcov po druhom brehu Hrona
B Sliach - napojenie priemyselnej zóny	B1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po bokoch plánovanej preložky cesty III. triedy
	B2	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov popri ceste I. triedy a následne po kraji hrádze kanála
C Križovatka Hypernova	C1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov križovaním MK
	C2	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádze
	C3	Vedenie cestičky pre cyklistov cez MK a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádze
	C4	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodnej časti hrádze a chodníka pre chodcov križovaním cez MK
D Zvolen, Západ-Tepličky	D1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi
	D2	Vedenie cestičky pre cyklistov od Hypernovy po most na sídlisku Zvolen, Západ-Tepličky po spodnej časti hrádze. Následne vedenie ako vo variante D1
E cesta III/2452	E1	Vedenie cyklistov v samostatnej cestičke pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov
	E2	Vedenie cyklistov v samostatnom pruhu pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov
F Červený Medokýš	F1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov samostatnou cestičkou a chodcov po súčasnom obslužnej komunikácii
	F2	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácii
FA Pustý hrad	FA	Vedenie cyklistickej cestičky a chodníka pre chodcov mostom cez Hron s následným napojením cesty na Pustý Hrad
G Budča	G1	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.
	G2	Vedenie cestičky pre cyklistov v koridore min. záberov parciel
H Ostrá Lúka	H1	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.
	H2	Vedenie cestičky pre cyklistov popri súčasnej obslužnej komunikácii
	H3	Vedenie cyklistov po súčasnej obslužnej komunikácii
I Hronská	I1	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.
	I2	Vedenie cyklistov a chodcov cez Hronskú Breznicu

5.1 Úsek A (rodinná cyklocestička)



V súčasnosti je medzi Sliachom a Zvolenom realizovaný spoločný chodník pre chodcov a cyklistov v šírke 2,50m. Pôvodne daná časť mala slúžiť len cyklistom (teda mala to byť len cyklistická cestička). V súčasnosti daná komunikácia nevyhovuje nie len slovenskej legislatíve ale aj kapacite (trasa je významne vyťažovaná a dochádza tam ku stretom).

V rámci riešenia daného problému sa navrhujú nasledovné možné varianty riešenia:

5.1.1 Variant A1 – rozšírenie súčasného chodníka pre chodcov a cyklistov

Daný variant kopíruje súčasný spoločný chodník pre chodcov a cyklistov v plnom rozsahu



Dĺžka variantu: 4020 m

Šírkové parametre:

Rozšírenie by pozostávalo z rozšírenia hrádze na 5,4 m šírku:

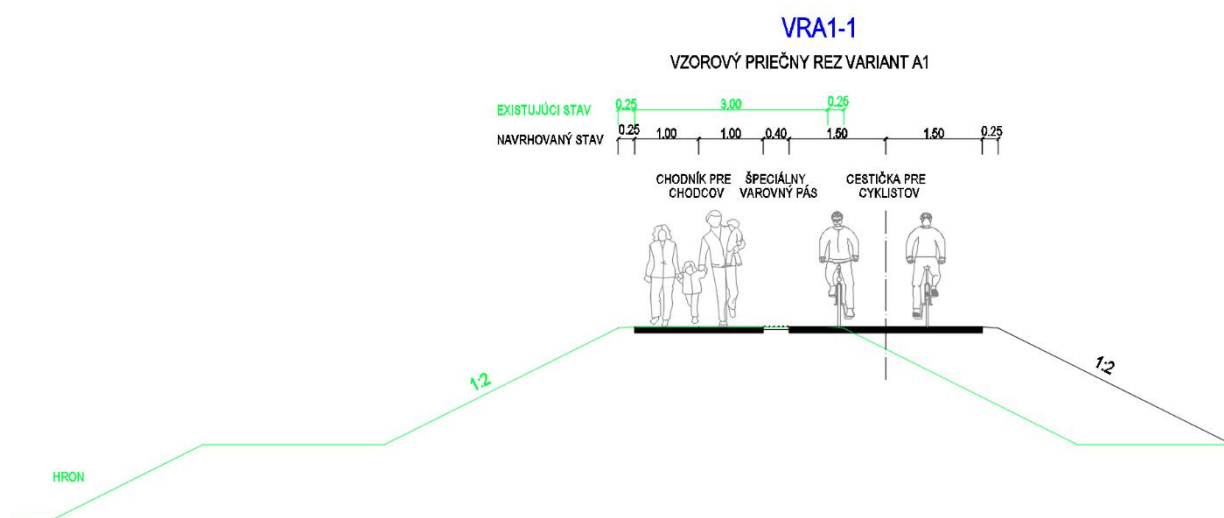
Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

V zúžených miestach (na začiatku trasy) by toto mohlo byť 4,65

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	1,5
Špeciálny pás	0,4
Cestička pre cyklistov	2,5

Resp. spoločná cestička pre chodcov a cyklistov v šírke 4,00 m

Cyklisti budú vedení vždy ďalej od Hrona.



Technické prvky na úseku:

Na trase je navrhnuté **nové odpočívadlo**. Odpočívadlo by slúžilo ako tzv. „bike point“ pri vstupe do mesta (teda by bola prvou informáciou o meste Sliač pre prichádzajúcich cyklistov a chodcov od Zvolena). Jeho pozícia by sa nachádzala v blízkosti križovania s trasou B, čo by zabezpečilo obsluhu aj tejto trasy.

Na úseku by sa nachádzali dva **sčítače dopravy (sčítač cyklistov a chodcov)**:

1. sčítač by bol na začiatku úseku.
2. sčítač by bol na konci úseku.

Dané sčítače by vytvárali medzi sebou interakciu a dokázalo by sa z nich zistiť, koľko cyklistov a chodcov je len lokálna obsluha mesta Sliač a koľko cyklistov je čistá premávka medzi mestami Zvolen a Sliač. Taktiež by do budúcnosti tvorili interakciu s trasou B.



Poloha sa presnejšie stanoví v ďalšom stupni dokumentácie s ohľadom na prípojky elektriky.

Detailný popis trasy:

- Trasa začína na križovatke s cestou III/2450. V danom meste bude nutné bezpečne vyriešiť prepojenie trasy na trasu Sliač – Banská Bystrica.

- Trasa pokračuje následne v smere súčasného spoločného chodníka pre chodcov a cyklistov až k mostu. V tomto mieste bude nutné:
 - na začiatku upraviť svah cesty III/2450 a posunúť cyklotrasu až k plotu daného mostu.
 - V prípade zachovania celej šírky realizovať úpravy až do záhradiek súčasných domov.

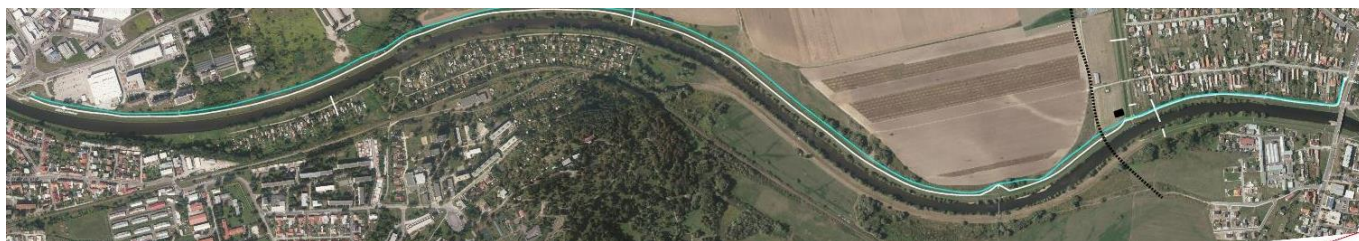


- Pri súčasnom moste bude nutné vybudovať nový most v šírke 3,00 m.



- Trasa následne pokračuje až do Zvolena v rovnakom šírkovom usporiadaní po vrchu hrádze.

5.1.2 Variant A2 – realizácia cyklistickej cestičky v spodnej časti hrádze



Základný popis:

Daný variant v časti od začiatku Sliača až po most kopíruje variant A1. Od mosta sú vedení chodci po spodku hrádze

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	4020
Cestička pre cyklistov	4013

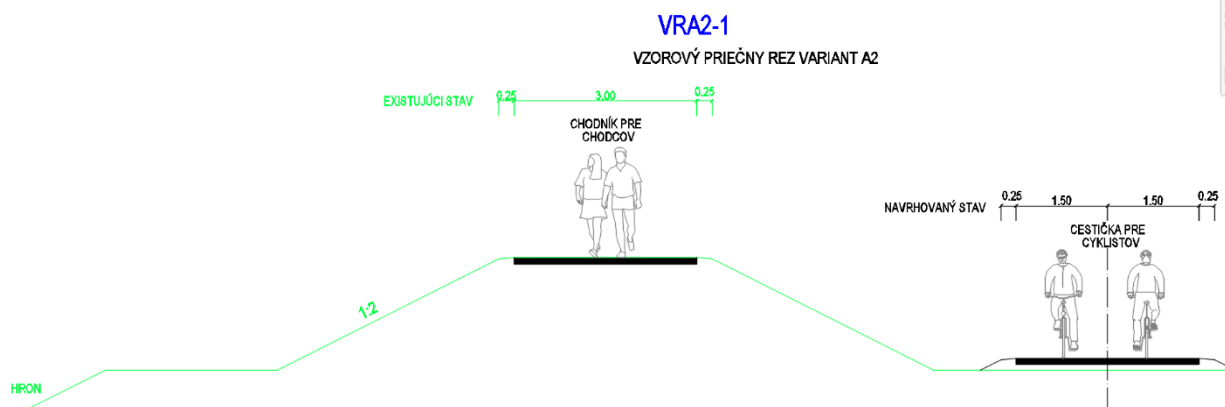
Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,50 (súčasná hrádza)
Cestička pre cyklistov	3,00

V zúžených miestach (na začiatku trasy):

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	1,5
Špeciálny pás	0,4
Cestička pre cyklistov	2,5

Resp. spoločná cestička pre chodcov a cyklistov v šírke 4,00 m

**Technické prvky na úseku:**

Na trase je navrhnuté **nové odpočívadlo** v rovnakom mieste ako vo variante A1

Na úseku by sa nachádzali dva **sčítače dopravy** (sčítač cyklistov a chodcov) v rovnakých miestach ako vo variante A1

Detailný popis trasy:

- Trasa je po súčasný most vedená v rovnakej trase ako variant A1.
- Následne sa poza novovybudovaným mostom odkloní cestička pre cyklistov na spodnú časť hrádze, týmto koridorom je vedená až do Zvolena.

5.1.3 Variant A3 – rozšírenie súčasného chodníka pre chodcov a cyklistov s následným oddelením chodcov v meste Sliač.

**Základný popis:**

V meste Sliač su separátne vedení chodci a cyklisti až po súčasný most na hrádzi. Následne sú vedení ako vo variante A1 až do Zvolena.

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	4082
Cestička pre cyklistov	4020

Šírkové parametre:

V mieste od mesta Sliač až po súčasný most na hrádzi:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	Premenné podľa danej úpravy komunikácie
Cestička pre cyklistov	2,50

V ostatných miestach:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

Technické prvky na úseku:

Na trase je navrhnuté **nové odpočívadlo v rovnakom mieste ako vo variante A1.**

Na úseku by sa nachádzali dva **sčítače dopravy (sčítač cyklistov a chodcov)** v rovnakých miestach ako vo variante A1.

Detailný popis trasy:

- Trasa začína v križovatke s cestou III. Triedy, kde sa rozdelí smerovanie chodcov a cyklistov až po súčasný most na hrádzi.
 - Cyklisti sú vedení po súčasnom spoločnom chodníku pre chodcov a cyklistov
 - Chodci sú vedení ulicou Hájnická. V danej ulici sa buď vybuduje nový chodník pre chodcov alebo ulica sa stavebne upraví na obytnú zónu (už v súčasnosti je rýchlosť v danom území 30kmh).



- Trasa je následne vedená po meste Sliač vo variante A1

5.1.4 Variant A4 – realizácia chodníka pre chodcov v spodnej časti hrádze s následným oddelením chodcov v meste Sliač.

Základný popis:

V meste Sliač su separátne vedení chodci a cyklisti až po súčasný most na hrádzi. Následne sú chodci vedení po spodnej časti hrádze.

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	4075
Cestička pre cyklistov	4020

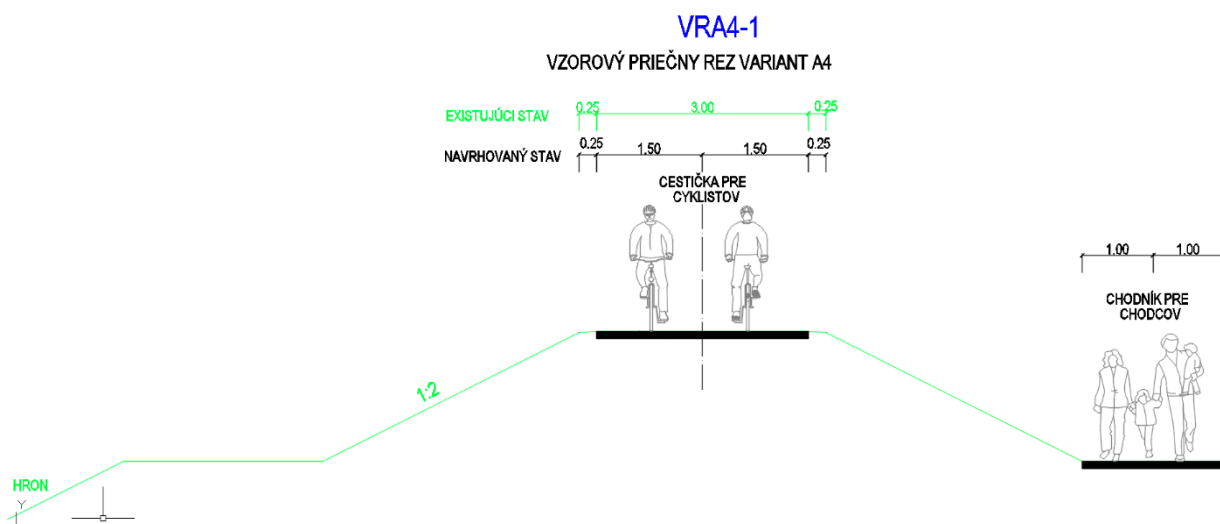
Šírkové parametre:

V mieste od mesta Sliač až po súčasný most na hrádzi:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	Premenné podľa danej úpravy MK
Cestička pre cyklistov	2,50

V ostatných miestach:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,50 (súčasná hrádza)
Cestička pre cyklistov	3,00



Technické prvky na úseku:

Na trase je navrhnuté **nové odpočívadlo v rovnakom mieste ako vo variante A1.**

Na úseku by sa nachádzali dva **sčítače dopravy (sčítač cyklistov a chodcov) v rovnakých miestach ako vo variante A1.**

Detailný popis trasy:

- Trasa začína v križovatke s cestou III. Triedy, kde sa rozdelí smerovanie chodcov a cyklistov až po súčasný most na hrádzi.
 - Cyklisti sú vedení po súčasnem spoločnom chodníku pre chodcov a cyklistov
 - Chodci sú vedení ulicou Hájnická. V danej ulici sa buď vybuduje nový chodník pre chodcov alebo ulica sa stavebne upraví na obytnú zónu (už v súčasnosti je rýchlosť v danom území 30kmh).



- Cyklisti sú následne vedení po súčasnej hrádzi, chodci sú vedení po chodníku pre chodcov v spodnej časti.

5.1.5 Variant A5 – realizácia chodníka pre chodcov po druhej strane hrádze



Základný popis:

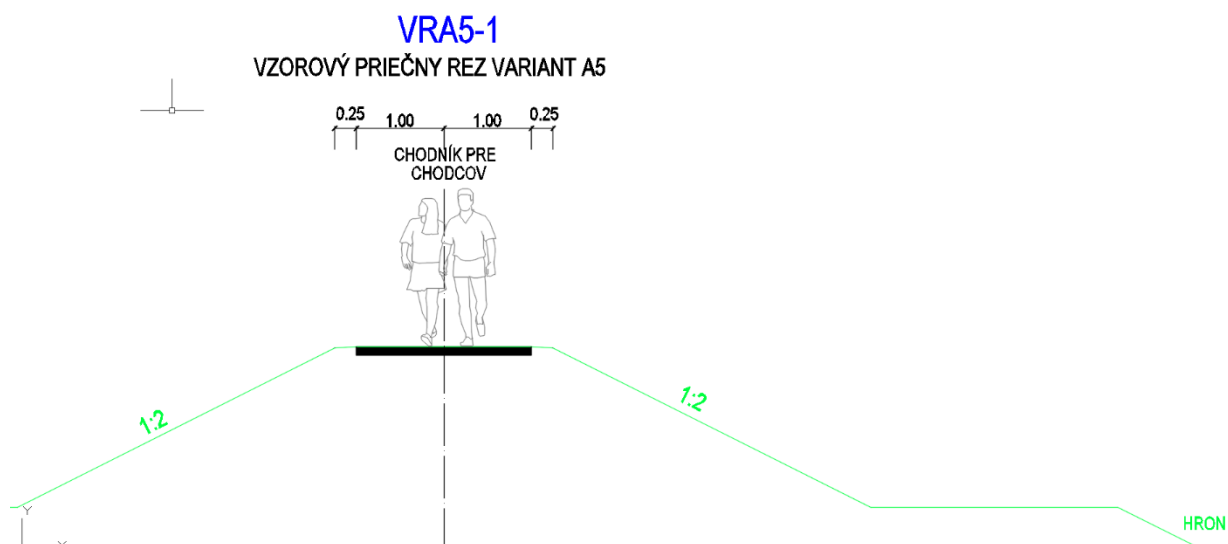
Cyklistická cestička je vedená po súčasne vybudovanej časti komunikácie, chodci sú vedení samostatným novým chodníkom pre chodcov po druhej strane hrádze.

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	4104
Cestička pre cyklistov	4020

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Cestička pre cyklistov	2,50 (po súčasnej hrádzi)



Technické prvky na úseku:

Na trase je navrhnuté nové odpočívadlo v rovnakom mieste ako vo variante A1 (bude len pre cyklistov).

Na úseku by sa nachádzali dva sčítače dopravy (sčítač cyklistov) v rovnakých miestach ako vo variante A1.

Detailný popis trasy:

- Vedenie cyklistov je bez zmeny. Dôjde len k preznačeniu daného úseku na cestičku pre cyklistov (v zmysle pôvodnej dokumentácie)
- Vedenie chodcov začne na druhej strane hrádze a je vedené po vrchu hrádze až k súčasnemu premosteniu siete, kde je nutné vybudovať obídenie danej siete.
- Následne je chodník vedený po hrádzi až k záhradkárskej osade, kde sú chodci vedení po súčasnej komunikácii.
- Chodci sú vedení po novovybudovanom chodníku na vrchu hrádze (dané riešenie si vyžiada vypílenie množstva drevín)
- Chodník pre chodcov sa napojí cez okružnú križovatku k úseku C.



Vedenie cyklistov po tejto strane sa neodporúča, nakoľko sa nedajú splniť všetky podmienky v zmysle platnej legislatívy.

5.1.6 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov

Variant	Výhody	Nevýhody
A1	Ucelenie vedenia chodcov a cyklistov. Výhľad všetkých riešených skupín na Hron.	Nutné výrazné rozšírenie hrádze.
A2	Ekonomickejšie vedenie. Nie je nutnosť rozširovania hrádze. Výrazné oddelenie chodcov a cyklistov.	Nezabezpečený výhľad na Hron.
A3	Žiadna nutnosť rozširovania hrádze v mieste mesta Sliač.	Úprava mestskej komunikácie.
A4	Žiadna nutnosť rozširovania hrádze v mieste mesta Sliač. Bezpečné vedenie chodcov.	Úprava mestskej komunikácie.
A5	Výrazné oddelenie chodcov a cyklistov.	Vysoké náklady. Nutný výrub vysokého počtu drevín. Nutná výstavba novej hrádze.

Odporúčaný variant : A2

5.1.7 Riešenie problémového úseku v meste Sliač.

V rámci riešenej štúdie pri zisťovaní problémových miesta sa na danej trase je problémové miesto v Meste Sliač pri začiatku trasy:



Pri hľadaní možného riešenia sa zistilo:

- Pri spodnej časti hrádze sa nachádza parcela ktorá patrí Slovenskej republike:



- V rámci detailného zamerania sa zistilo, že v danej parcele sú umiestnené ploty a budovy majiteľov ktorý majú domy a chaty v blízkosti danej cestičky.

V rámci riešenia sú navrhnuté 2 alternatívy:

Alternatíva 1: rešpektovať súčasné ploty a rozšíriť hrádzu cca o 1m. Vedenie chodcov a cyklistov by bolo v tomto variante ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov.

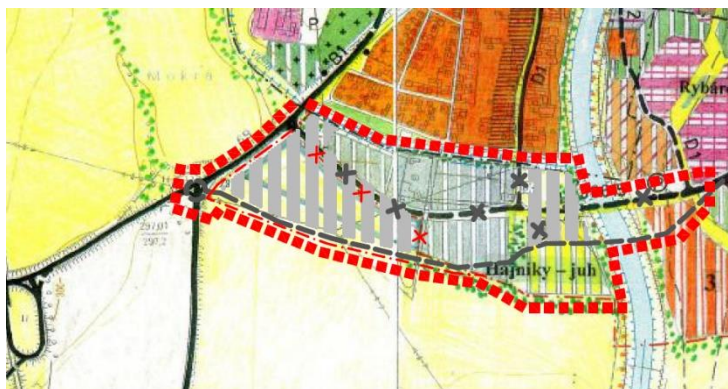
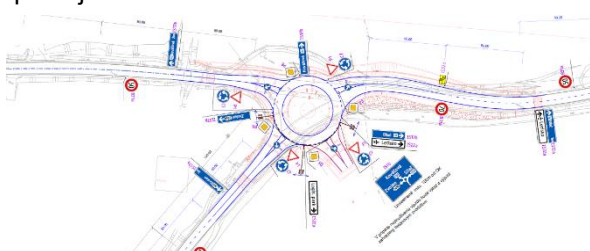
Alternatíva 2: Umiestniť cestičku pre cyklistov (ako pokračovanie variantu A2) pod hrádzu. Pred zákrutou vystúpať na súčasnú hrádzu.

Detailne sú dané alternatívy spracované v prílohovej časti.

5.2 Úsek B (Priemyselný park Sliach)

Priemyselný park sa nachádza na začiatku mesta Sliach v smere od Zvolena.

V mieste napojenia priemyselného parku sa plánuje okružná križovatka.



V území je plánovaná preložka cesty III. triedy, ktorá by mala „dopravne odbremeniť“ centrum mesta Sliach. V zmysle zadania je prepojiť navrhovanú okružnú križovatku s cyklistickou komunikáciou na hrádzi.

Dané prepojenie je riešené dvomi variantami:

5.2.1 Variant B1 (v trase plánovanej preložky cesty III. triedy)



Základný popis:

Chodník pre chodcov a cestička pre cyklistov sú vedené po jednotlivých stranách preložky cesty III. triedy.

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	725
Cestička pre cyklistov	725

dĺžka je odhadovaná, nakoľko preložka III. triedy nemá v súčasnosti stanovenú presnú polohu.

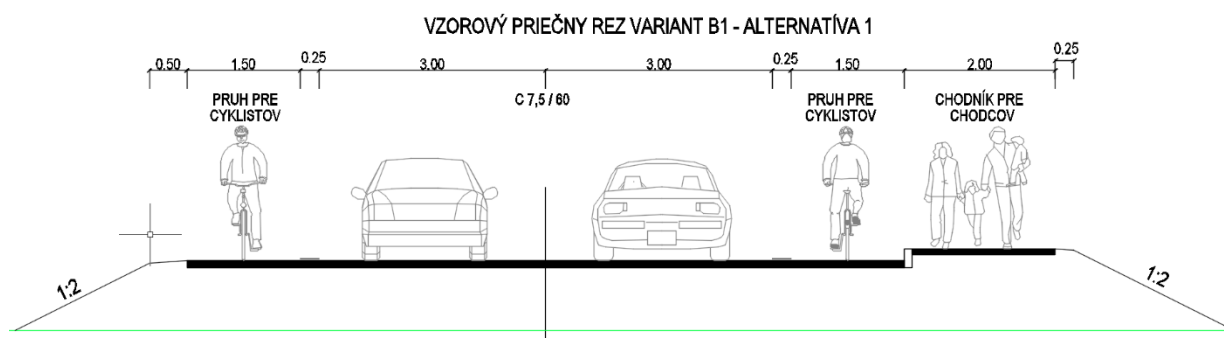
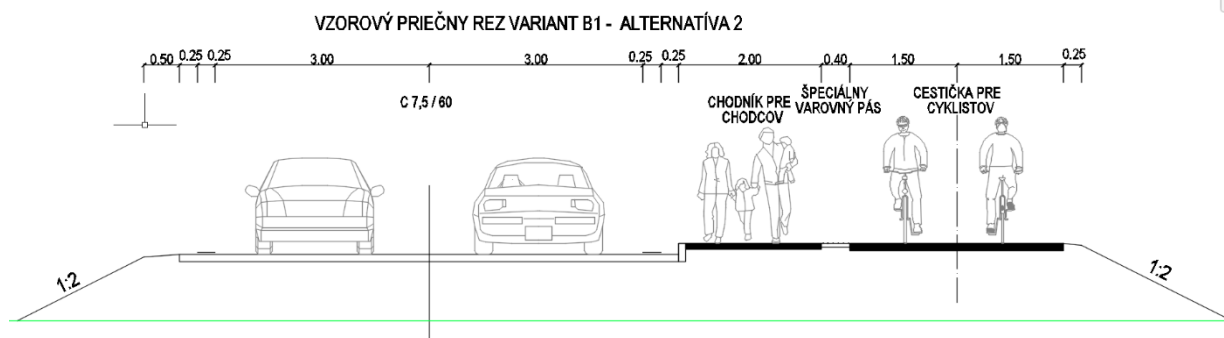
V rámci daného variantu je možné realizovať aj cyklistickú cestičku po druhej strane hrádze a tým napojiť mesto Sliač. Jej dĺžka by bola 782 m.

Šírkové parametre:**ALTERNATÍVA 1**

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Cestička pre cyklistov	2 x 1,50 v telese cesty ako cyklistické pruhy

ALTERNATÍVA 2

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

VRB1-1**VRB1-2**

Technické prvky na úseku:

Trasa neobsahuje žiadne technické prvky (bude využívať odpočívadlo, ktoré je navrhnuté v úseku A).

Detailný popis trasy:

- Trasa nezačne priamo pri okružnej križovatke, ale v mieste prvého pripojenia nejakej prevádzky, ktorá tvorí dopravné zaťaženie.
- Následne pokračuje popri preložke cesty III. triedy až k trase A, kde sa napojí. Predpokladá sa napojenie pomocou rampy, nakoľko preložka cesty III. triedy bude pokračovať ďalej mostom ponad Hron. **V prípade preložky cesty III. triedy sa odporúča, aby daná cyklotrasa pokračovala po celej preložke až k jej napojeniu v meste Sliač.**
- V rámci trasy sa odporúča vedenie cyklistov aj po druhej strane hrádze a tým priame napojenie na ďalší úsek a taktiež mesta Sliač.

5.2.2 Variant B2 (popri ceste I. triedy a následne na hrádzu)**Základný popis:**

Chodník pre chodcov a cestička pre cyklistov sú vedené popri ceste I/69 a následne popri malej hrádzi k trase A

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	730
Cestička pre cyklistov	730

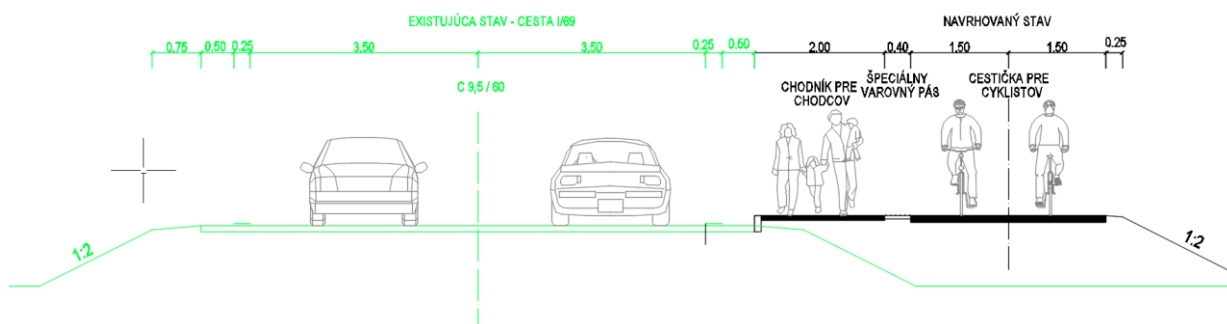
dĺžka je odhadovaná, nakoľko preložka III. triedy nemá v súčasnosti stanovenú presnú polohu.

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

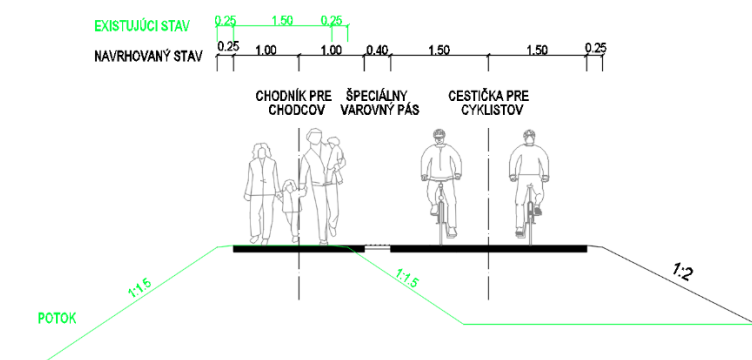
VRB2-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT B2, V SÚBEHU S CESTOU I/69



VRB2-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT B2, V SÚBEHU S POTOKOM

**Technické prvky na úseku:**

Trasa neobsahuje žiadne technické prvky (bude využívať odpočívadlo, ktoré je navrhnuté v úseku A)

Detailný popis trasy:

- Trasa nezačne priamo pri okružnej križovatke, ale v mieste prvého pripojenia nejakej prevádzky, ktorá tvorí dopravné zaťaženie.
- Následne pokračuje popri ceste I. triedy až k hrádzi kanála, kde odbočí a smeruje k súčasnému mostu do Sliača.
- Od mostu pokračuje v smere na úsek A, kde sa napojí.

**5.2.3 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov**

Variant	Výhody	Nevýhody
B1	Vedenie v jednom koridore. Priame napojenie prevádzok v priemyselnom parku Možné prepojenie ďalej po preložke cesty III. triedy.	Križovanie vozidlami pri vychádzaní
B2		Nenapojenie všetkých prevádzok Nútna ďalšia infraštruktúra v priemyselnom parku.

Odporúčaný variant : B1

5.3 Úsek C (Hypernova)

V súčasnosti je rodinná cestička ukončená pri súčasnej MK. Jej nepokračovanie a nevyriešenie kolízneho bodu spôsobuje, že nebezpečne križujú komunikáciu. Riešenie územia je v 4 variantoch.



cyklisti

5.3.1 Variant C1 (križovaním MK)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov križovaním MK

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	166
Cestička pre cyklistov	166

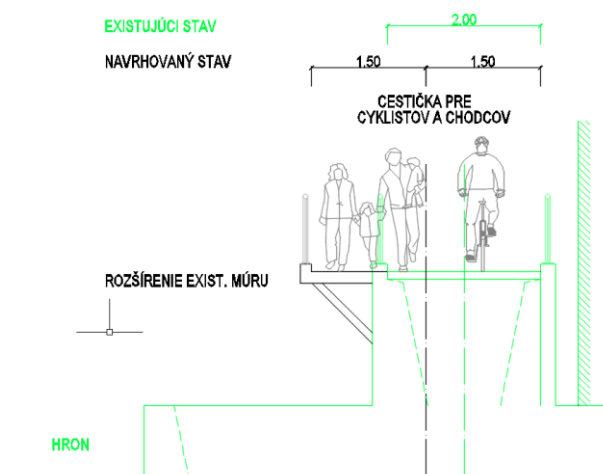
Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

v mieste súčasného múru môže byť zúženie.

VRC1-1

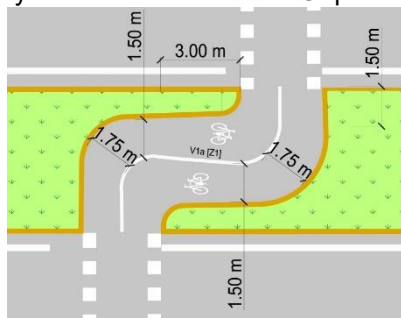
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT C1 NA OPORNOM MÚRE

**Technické prvky na úseku:**

V území sa nachádza súčasné odpočívadlo. Po naplnení kapacity stojanov by bolo doplnené územie cyklistickou vežou, ktorá by bola hlavným odkladacím centrom pre návštevníkov mesta Zvolen.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa napojí na vybraný variant úseku A.
- Cez križovatku prejde úrovňovo.
 - V prípade realizácie okružnej križovatky pri Hypernove je nutné zapracovať, aby bolo dané križovanie priamo zakomponované do okružnej križovatky, v prípade zasahovania do ostrovčeka okružnej križovatky, je nutné zabezpečiť aby ostrovček mal dostatočnú šírku pre cyklistickú infraštruktúru. Odporúča sa realizovať aj „šikanový ostrovček“ v zmysle TP 085.



- Po prekonaní MK, sa cyklotrasa pripojí na existujúci chodník, ten bude musieť byť rozšírený na požadovanú šírku na úkor parkoviska.



- Následne v súčasnom zúženom mieste je nutné rozšíriť súčasný múr až do miesta napojenia na nevybudovanú časť. Dané rozšírenie je možné realizovať pomocou navíťania konzoly do súčasného múra a to na šírku min 3.00m (spoločný chodník pre chodcov a cyklistov); ale ak je to možné, tak na šírku 5,4m. Je predpoklad, že sa využije aj záhrada pod balkónom súčasnej prevádzky. Je však nutné preveriť typ múru a možnosti kotvenia do múru, resp. realizácie stojek.



- Vedenie variantu C sa následne napojí na úsek D.

5.3.2 Variant C2 (popod most)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádze

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	250
Cestička pre cyklistov	250

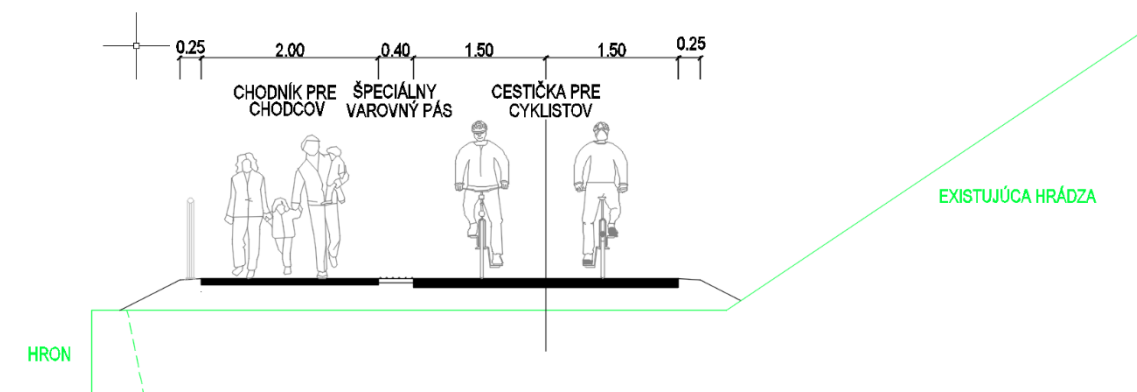
Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

v mieste súčasného múru môže byť zúženie.

VRC2-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT C2

**Technické prvky na úseku:**

V území sa nachádza súčasné odpočívadlo. Po naplnení kapacity stojanov by bolo doplnené územie cyklistickou vežou, ktorá by bola hlavným odkladacím centrom pre návštevníkov mesta Zvolen. V mieste vykľinenia by boli umiestnené PDZ o informovaní či daná trasa je prejazdná.

Detailný popis trasy:

- Trasa začne napojením na vybraný variant úseku A.
- Následne sa odkloní pod súčasný most (v klesaní uvedenom v platných predpisoch).



- Trasa pokračuje popod most a následne za mostom sa začne dvíhať až sa napojí na úsek D.



Pri trase je nutné rátať so zatopením v čase vysokej hladiny Hrona. Pri zatopení je nutné zabezpečiť uzávierku daného úseku. Toto je možné pomocou premenných DZ.

5.3.3 Variant C3 (chodník pre chodcov popod most)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov cez MK a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádzi

Dĺžka variantu:

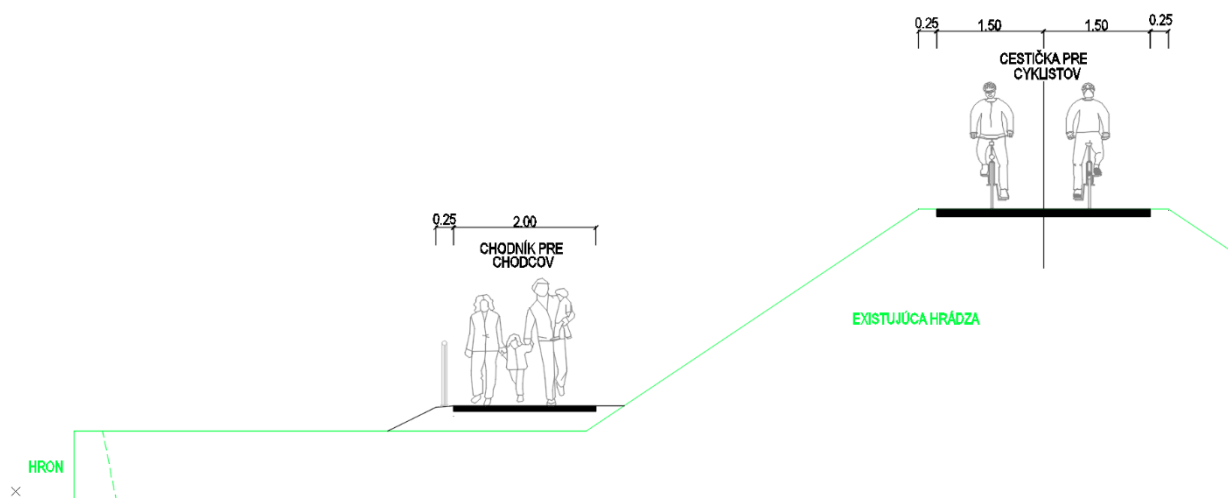
Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	250
Cestička pre cyklistov	166

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Cestička pre cyklistov	3,00

VRC3-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT C3



Technické prvky na úseku:

Rovnaké ako vo variante C2.

Detailný popis trasy:**Cestička pre cyklistov:**

- Trasa sa napojí na vybraný variant úseku A.
- Cez križovatku prejde úrovňovo.
 - V prípade realizácie okružnej križovatky pri Hypernove je nutné zapracovať, aby bolo dané križovanie priamo zakomponované do okružnej križovatky, v prípade zasahovania do ostrovčeka okružnej križovatky, je nutné zabezpečiť, aby ostrovček mal dostatočnú šírku pre cyklistickú infraštruktúru. Odporúča sa realizovať aj „šikanový ostrovček“ v zmysle TP 085.
- Po prekonaní MK sa cyklotrasa pripojí na jestvujúci chodník. Ten bude musieť byť rozšírený na požadovanú šírku na úkor parkoviska.
- Následne sa využije jestvujúci chodník, kde cestička pre cyklistov bude vedená v zúženom profile.

Chodník pre chodcov.

- Trasa začne napojením na vybraný variant úseku A.
- Následne sa odkloní pod súčasný most (v klesaní uvedenom v platných predpisoch).
- Trasa pokračuje popod most a následne za mostom sa začne dvíhať až sa napojí na úsek D.

Pri trase je nutné rátať so zatopením v čase vysokej hladiny Hrona. Pri zatopení je nutné zabezpečiť uzávierku daného úseku. Toto je možné pomocou premenných DZ. V prípade zatopenia je nutné, aby bolo zabezpečené aj dopravné značenie cyklistov a chodcov cez križovanie cesty III. triedy.

5.3.4 Variant C4 (cestička pre cyklistov popod most)**Základný popis:**

Vedenie cestičky pre cyklistov po spodnej časti hrádze a chodníka pre chodcov križovaním cez MK.

Dĺžka variantu:

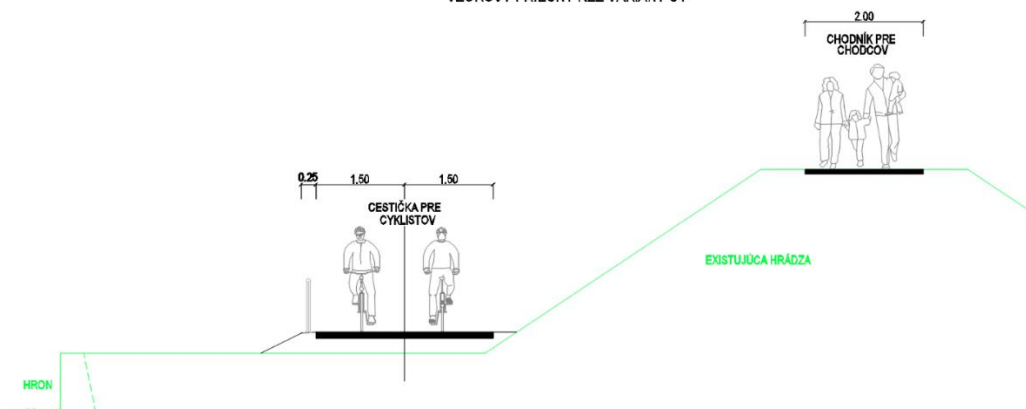
Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	166
Cestička pre cyklistov	250

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Cestička pre cyklistov	3,00

VRC4-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT C4

**Technické prvky na úseku:**

Rovnaké ako vo variante C2.

Detailný popis trasy:**Cestička pre cyklistov:**

- Trasa začne napojením na vybraný variant úseku A.
- Následne sa odkloní pod súčasný most (v klesaní uvedenom v platných predpisoch).
- Trasa pokračuje popod most a následne za mostom sa začne dvíhať až sa napojí na úsek D.

Chodník pre chodcov:

- Trasa sa napojí na vybraný variant úseku A
- Cez križovatku prejde úrovňovo.
 - V prípade realizácie okružnej križovatky pri Hypernove je nutné zapracovať, aby bolo dané križovanie priamo zakomponované do okružnej križovatky.
- Následne sa využije jestvujúci chodník.

Pri trase je nutné rátať so zatopením v čase vysokej hladiny Hrona. Pri zatopení je nutné zabezpečiť uzávierku daného úseku. Toto je možné pomocou premenných DZ. V prípade zatopenia je nutné, aby bolo zabezpečené aj dopravné značenie cyklistov a chodcov cez križovanie cesty III. triedy.

5.3.5 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov

Variant	Výhody	Nevýhody
C1	Žiadne vysoké prevýšenie Kontinuita trasy	Zásah do parkoviska Vysoké náklady z dôvodu rekonštrukcie múra Križovanie cesty
C2	Bezkolízne vedenie trasy Žiadna nutnosť rozšírenia múru	Prevýšenie Zatápanie novej komunikácie Realizovanie múru
C3	Žiadna nutnosť rozšírenia múru	Zatápanie novej komunikácie
C4	Žiadna nutnosť rozšírenia múru Bezkolízne vedenie cyklistov	Zatápanie novej komunikácie

Odporúčaný variant : C2

5.4 úsek D (Zvolen, Západ-Tepličky)

Vedenie trasy obsluhuje najväčšie sídlisko vo Zvolene, Zvolen Západ-Tepličky. Riešenie je navrhnuté v dvoch variantoch:

5.4.1 Variant D1 (vedenie po hrádzi)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi.

Dĺžka variantu:

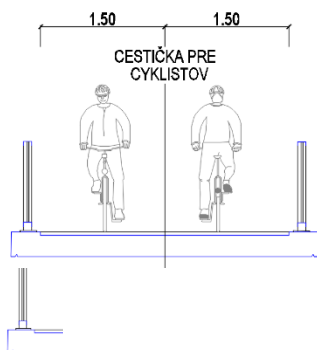
Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	2388
Cestička pre cyklistov	2375

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

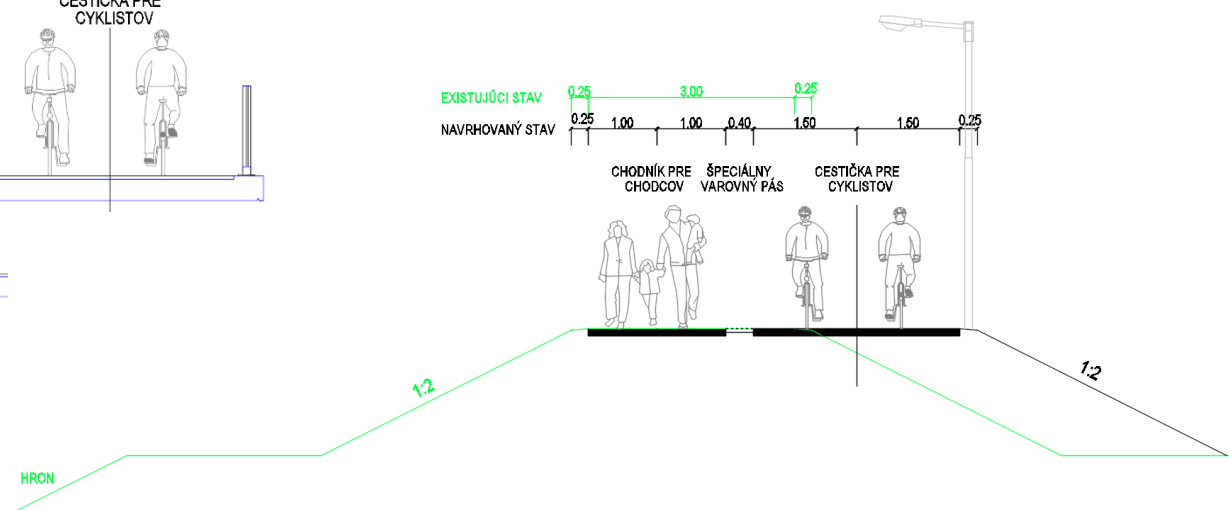
VRD1-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT D1
MOST NAD KOVÁČOVSKÝM POTOKOM



VRD1-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT D1 - ROZŠÍRENIE HRÁDZE



Technické prvky na úseku:

Na úseku by sa nachádzal jeden **sčítač dopravy (sčítač cyklistov a chodcov)** a to priamo na sídlisku Zvolen, Západ-Tepličky.

**Detailný popis trasy:**

- Trasa sa napojí na vybraný variant úseku C.
- Následne pokračuje po vrchu hrádze, ktorá sa bude musieť rozšíriť. Na hrádzi sa nachádza aj osvetlenie. Toto bude ponechané v pôvodnej polohe (zrekonštruuje sa), alebo bude presunuté za cestičku pre cyklistov.



- Cestička pre cyklistov sa pred súčasným mostom odkloní poza elektrický stĺp a následne novým mostom bude prevedená do centrálnej časti sídliska Západ-Tepličky. Odporúča sa aj zrekonštruovať súčasný most, ktorý by následne slúžil pre chodcov, alebo daný most zbúrať a realizovať úplne nový most pre chodcov a cyklistov.
- Cyklotrasa je v tomto mieste v kolízii s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ v mieste Kováčovského potoka. V tomto území sa pripravuje obojstranné ohradzovanie proti spätnému vzdutiu vôd z Hrona od pešieho mosta po cestu III/2460. Realizácia musí byť taká aby rešpektovala danú dokumentáciu.
- Cyklistická cestička spolu s chodníkom pre chodcov následne cez sídlisko Západ-Tepličky by smerovala k MK Ľudovíta Štúra. V tomto mieste je nutné trasu viesť tak, aby bol čo najmenší výrub stromov. Na úseku bude nutné taktiež realizovať úpravu osvetlenia.



- Na MK Ľudovíta Štúra sa nachádzajú cyklistické pruhy. V tomto mieste by komunikácie klesli pod most a boli by prevedené až za danú komunikáciu. Následne by vystúpili naspäť na hrádzu, kde by pokračovali až k ceste III/2452. Nakoľko je predpoklad, že by dochádzalo k občasnému zatopeniu danej komunikácie popod most, bolo by vybudované aj úrovňové križovanie, ktoré by slúžilo okrem prevedenia cyklistov počas uzávery komunikácie vedenej popod most, aj na napojenie cyklistických pruhov. Dané miesto rozdvojenia by bolo doplnené premennou dopravnou značkou, ktorá by zakázala vjazd popod most ak by bol úsek trasy neprejazdný.
- Trasa by pokračovala po hrádzi až k ceste II/2452. V tomto mieste by komunikácie klesli pod most a boli by



prevedené až za danú komunikáciu.

- Cyklotrasa je v kolízii s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ v mieste medzi ulicou III/2452 po ul. Ľ. Štúra. V tomto území sa pripravuje vybudovanie pravostrannej ochrannnej hrádz. Variant musí rešpektovať daný projekt. Trasa bude vedená buď po prove alebo po spodku hrádzy (resp. rozdelená podobne ako variant A2).

- Následne by vystúpali naspäť na hrádzu, kde by pokračovali po hrádzi. Nakoľko je predpoklad, že by dochádzalo k občasnému zatopeniu danej komunikácie popod most, bolo by vybudované aj úrovňové križovanie, ktoré by slúžilo okrem prevedenia cyklistov počas uzávery komunikácie vedenej popod most, aj na

napojenie na plánovanú trasu od tohto bodu po ŽST Zvolen (úsek E). Dané miesto rozdvojenia by bolo doplnené premennou dopravnou značkou, ktorá by zakázala vjazd popod most, ak by bol úsek trasy neprejazdný.

- Trasa plynule pokračuje na úsek E a úsek F.

5.4.2 Variant D2 (spodnou časťou hrádzy)

Základný popis:

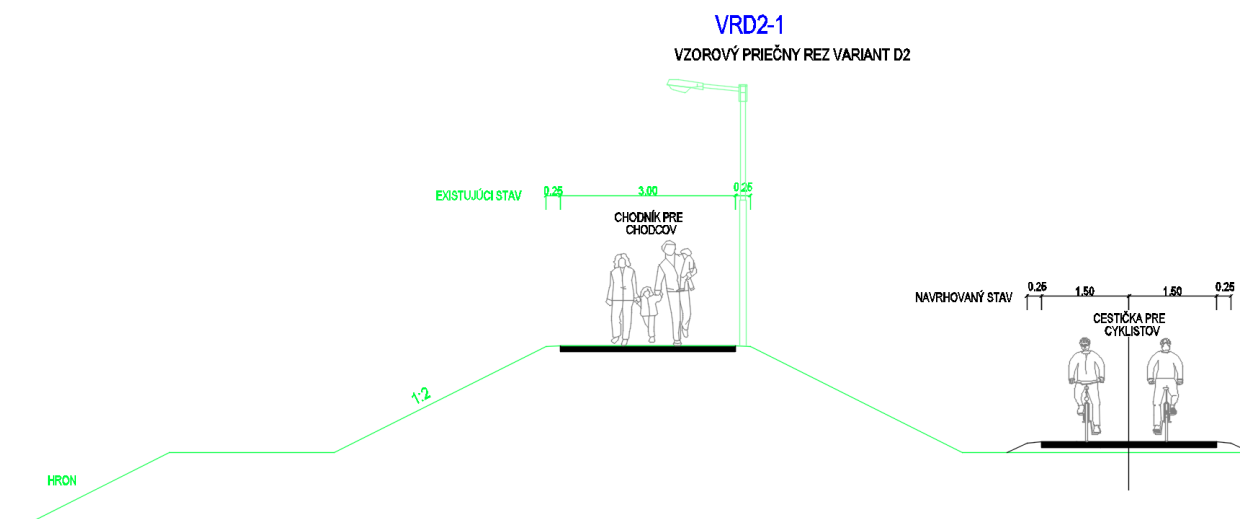
- Vedenie cestičky pre cyklistov od Hypernovy po most na sídlisku Zvolen, Západ-Tepličky po súčasný most pre chodcov a cyklistov spodnou časťou hrádzy (most musí rešpektovať stavbu „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ v mieste Kováčovského potoka).
- Následne vedenie ako vo variante D1.

Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	2388
Cestička pre cyklistov	2372

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	3,00 (súčasná hrádza)
Cestička pre cyklistov	3,00

**Technické prvky na úseku:**

Rovnaké ako vo variante D1

Detailný popis trasy:

- Trasa začne napojením na vybraný variant úseku C.
- Následne trasa opustí hrádzu a ide spodnou časťou popri hrádzi až k miestu preklenutia kanála.
- Následne trasa pokračuje vo variante D1

5.4.3 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov

Variant	Výhody	Nevýhody
D1	Kontinuita trasy	Nutné rozširovanie hrádzy
D2	Bezkolízne vedenie trasy Žiadna nutnosť rozšírenia hrádzy	Zabratie väčšej plochy územia.

Odporúčaný variant : D2

5.5 Úsek E (III/2452)

Trasa prepája hrádzu so železničnou a autobusovou stanicou Zvolen.

Návrh vedenia je riešený v dvoch variantoch.

V oboch variantoch sú chodci vedení samostatne po ľavej strane cesty III/2452 v koridore súčasného chodníka pre chodcov.

5.5.1 Variant E1 (samostatná cestička pre cyklistov)

Základný popis:

Vedenie cyklistov v samostatnej cestičke pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov.

Dĺžka variantu:

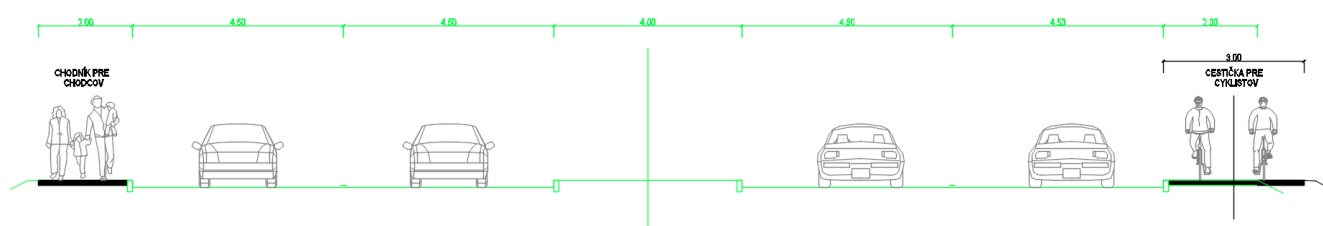
Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	súčasný
Cestička pre cyklistov	1064

Šírkové parametre:

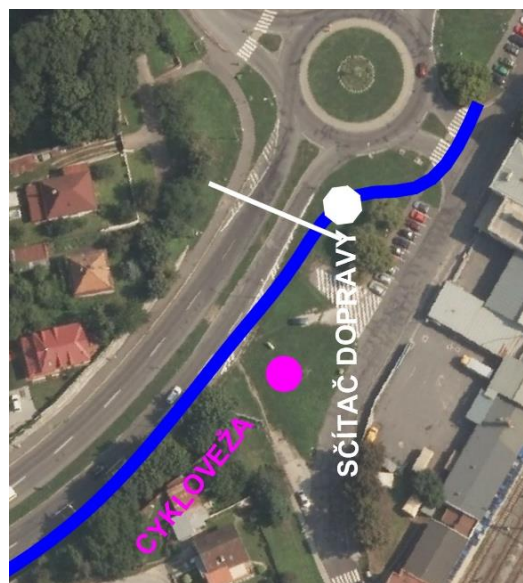
Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	súčasný
Cestička pre cyklistov	3,00

VRE1-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT E1

**Technické prvky na úseku:**

Na úseku by sa nachádzal jeden **sčítač dopravy (sčítač cyklistov)**. V mieste pri ŽST by sa nachádzala **cykloveža**. Daná veža by sa realizovala až po dosiahnutí kapacity súčasných stojanov na bicykle, ktoré sú na železničnej stanici.

**Detailný popis trasy:**

- Cyklistická cestička by začínala na súčasnom moste. Daná časť by sa musela opraviť a ak je možné aj zväčšiť na šírku 3,00 m + 0,25m zábradlie.



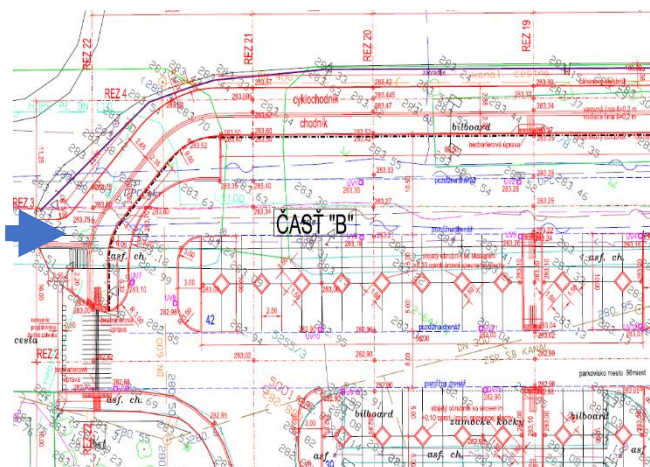
- Následne by trasa bola vedená po súčasnom chodníku, ktorý by musel prejsť rekonštrukciou. Po jeho ukončení by trasa stále pokračovala popri ceste až ku križovatke k SAD.



- Po úrovňovom križovaní by sa cesta vrátila späť k ceste III. triedy. V mieste múru by sa musela zrekonštruovať cesta III. Triedy, kde by došlo k vybúraní deliaceho ostrovčeka a následne zúženiu pruhov (normových 2x3,00m). Na základe danej zmeny by sa vytvoril pás pre vedenie cyklistickej cestičky až k okružnej križovatke.



- V mieste súčasného zúženia pruhov by cyklistická cestička vyústila do predstaničného priestoru a napojila by sa na súčasne už riešené predstaničné námestie.



5.5.2 Variant E2 (cyklistické pruhy)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácii.

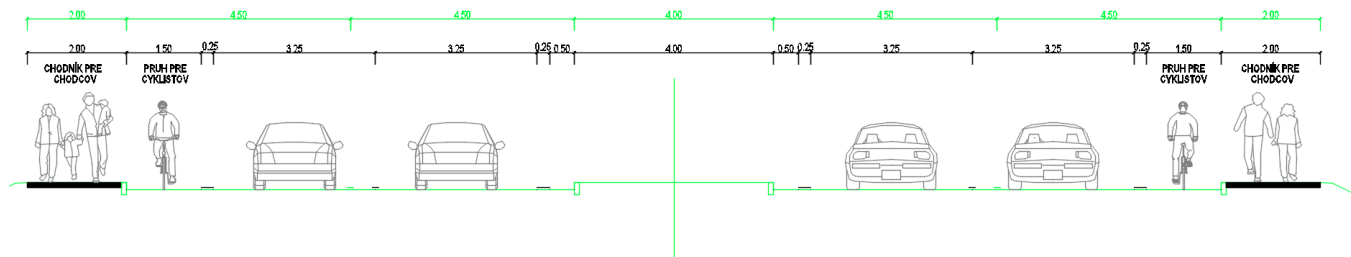
Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	súčasný
Cestička pre cyklistov	2x1064 v cyklistických pruhoch

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	súčasný
Cestička pre cyklistov	3,00

VRE2-1
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT E2

**Technické prvky na úseku:**

Na úseku by sa nachádzal jeden **sčítač dopravy (sčítač cyklistov)**. Alternatívne by mohol byť umiestnený **sčítač aj vo vozovke**. V mieste pri ŽST by sa nachádzala cykloveža. Daná veža by sa realizovala až po dosiahnutí kapacity súčasných stojanov na bicykle, ktoré sú na železničnej stanici.

Detailný popis trasy:

- cyklistický pruh by začínal, resp. končil na mieste napojenia na hrádzu. Pruh by vznikol:
 - na ceste zúžením pruhov na 3,00 m (by došlo k zmene kategórie na B2 18/50)
 - na ceste zúžením pruhov na 3,25 m a vybúraním resp. úpravou stredového ostrovčeku (kategória by sa upravila na B2 15,5/50).
- V mieste pred okružnou križovatkou by bol realizovaný priechod pre cyklistov k železničnej stanici.

**5.5.3 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov**

Variant	Výhody	Nevýhody
E1	Trasa mimo vozidiel	Nutné výrazné výkupy pozemkov
E2	Jednoduchá realizácia	Trasa s vozidlami

Odporúčaný variant : E2

5.6 Úsek F (Červený medokýš)

Vedenie trasy spája Zvolen s turisticko-náučnou oblasťou Červený medokýš (a najväčším hradom na Slovensku – Pustý hrad). Úsek je riešený v dvoch variantoch:

5.6.1 Variant F1 (vedenie po hrádzi)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov samostatnou cestičkou a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácii.

Dĺžka variantu:

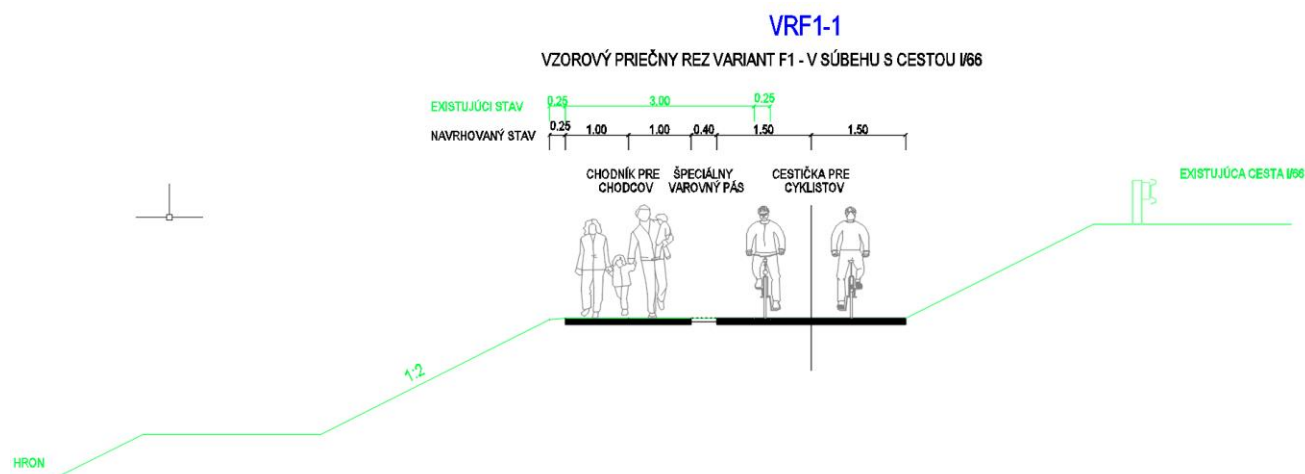
Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	2519
Cestička pre cyklistov	2729

Dĺžky sú vrátane spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov.

Šírkové parametre:

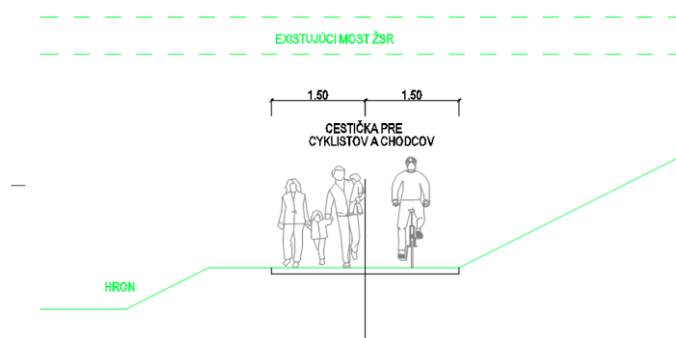
Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

Popod železničný most bude šírka 3,00 m pre spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov.



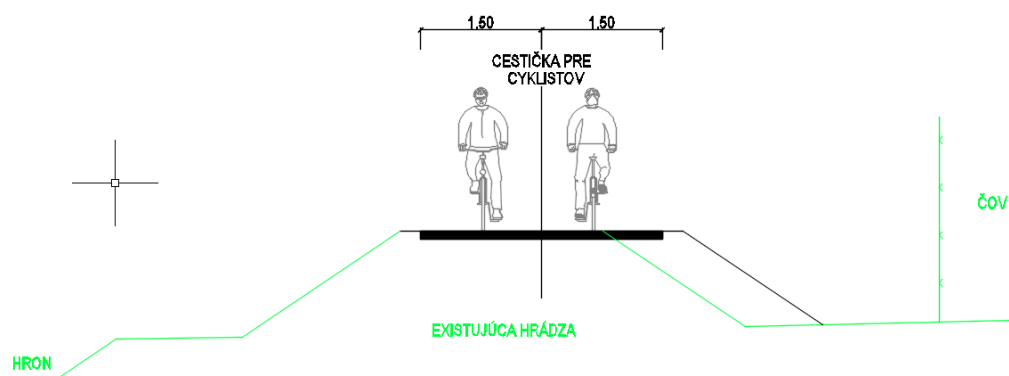
VRF1-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT F1



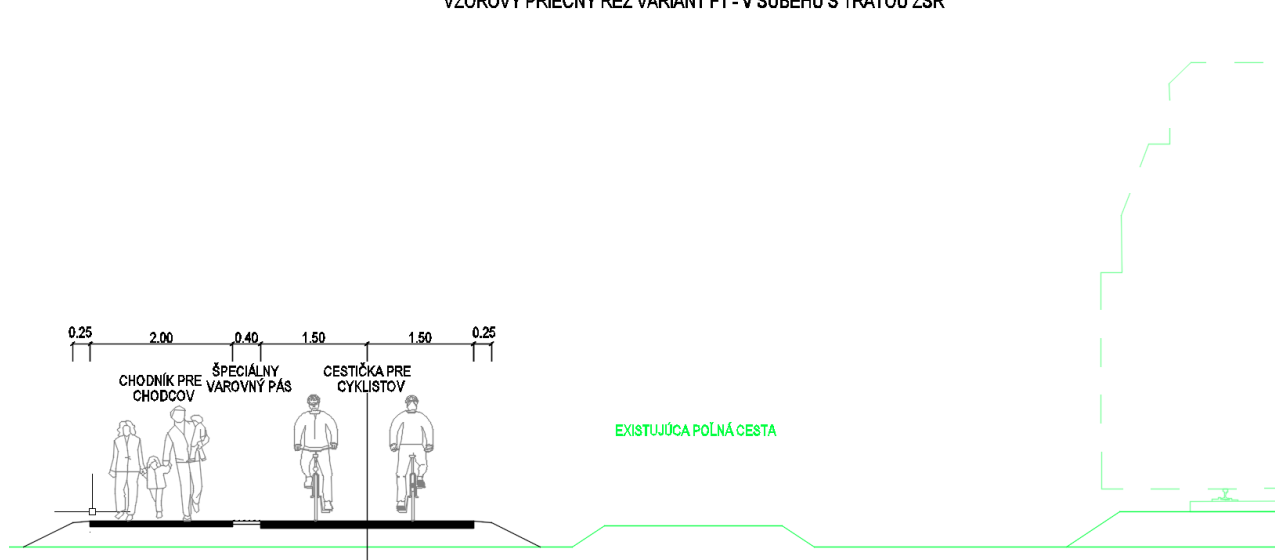
VRF1-3

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT F1 - V SÚBEHU S ČOV



VRF1-4

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT F1 - V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR



Technické prvky na úseku:

Na úseku by sa nachádzal jeden **sčítač dopravy (sčítač cyklistov a chodcov)**.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napojí na vybraný variant úseku D.

- Následne pokračuje po vrchu hrádze (v súčasnosti len zatrávnená) popod most cesty I. triedy až k železničnému mostu



- V
v mieste popod železničný most je trasa vedená v trase už súčasnej cesty. Daná cesta sa zrekonštruje.



- Za železničným mostom (v mieste, kde sa pripojí trasa z mestskej časti Balkán) sa rozdelí trasovanie chodcov a cyklistov, kde cyklisti sú vedení ďalej po hrádzi a chodci po súčasnej obslužnej komunikácii.
- V mieste spojenia cyklistov a chodcov sa vybuduje cyklistická cestička popri jestvujúcej obslužnej komunikácii.

- Trasa je vedená až do miesta nového mostu ponad Hron, ktorý prepojí oblasť Červeného medokýša (dôležitosť

lokality je opisovaná samostatne v kapitole 6.6.1.)

5.6.2 Variant F2 (vedenie po hrádzi a po obslužnej komunikácii)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácii

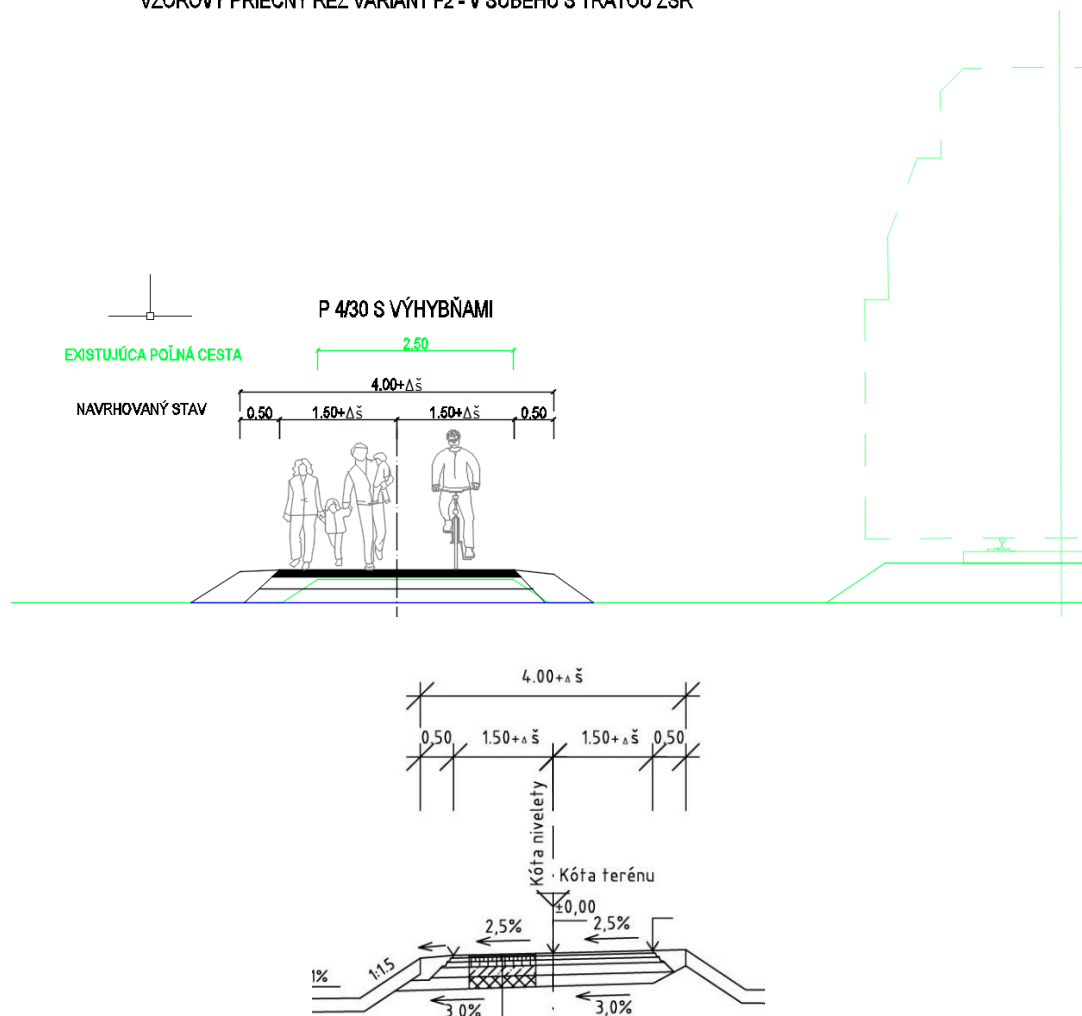
Dĺžka variantu:

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	2519
Cestička pre cyklistov	2519

Dĺžky sú vrátane spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov.

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00
Spoločný chodník pre chodcov a cyklistov	3,00
Obslužná komunikácia pri ČOV	6,00
Obslužná komunikácia k chatám	4,00 + vyhýbne

VRF2-1**VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT F2 - V SÚBEHU S TRATOU ŽSR**

Technické prvky na úseku:

Rovnaké ako vo variante F1.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napojí na vybraný variant úseku D a následne je vedená vo variante F1 až k odbočke k čističke.
- Poza čističku bude trasa vedená v kategórii C6 ak to umožnia protipovodňové opatrenia. (Cyklotrasa je v kolízii s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ poza areál ČOV je navrhovaný ochranný múrik z dôvodu obmedzených pomerov)
- Následne sú cyklisti a chodci vedení spolu s vozidlami po poľnej ceste, ktorá sa zrekonštruje (vyhýbne budú každých 500 m). až k miestu nového mosta.

**5.6.3 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov**

Variant	Výhody	Nevýhody
F1	Trasa mimo vozidiel	Nutné výrazné výkupy pozemkov Dlhšie trasovanie pre cyklistov Vedenie po hrádzi kde sú plánované vodohospodárske prvky.
F2	Jednoduchá realizácia Menej záberov	Trasa s vozidlami

Odporúča sa variant F2.

5.7 Úsek FA (Pustý hrad)

Úsek rieši prepojenie trasy s lokalitou Pustého hradu.

Opis prepájanej lokality Červený medokýš

Prepojenie na lokalitu Červený medokýš zabezpečí:

- Prepojenie na Pustý hrad vo Zvolene
Pustý hrad, jeden z najstarších ranostredovekých hradov na Slovensku, je situovaný v dvoch výškových úrovniach (dolný a horný hrad) okrajového pásma Javoria nad Zvolenskou kotlinou, na okraji mesta Zvolen. Hrad bol postavený na kráľov príkaz a predstavoval správne stredisko zvolenského veľkokomitátu [7].
Bezpečné prepojenie pre chodcov a cyklistov
V súčasnosti nie je bezpečné prepojenie cyklistov a chodcov na túto oblasť. Musia ísť spolu s vozidlami čo spôsobuje kolízne situácie
- Prepojenie na hrad Peťuša
Hrad Peťuša sa nachádza v katastrálnom území obce Ostrá Lúka (2 km severovýchodne od obce) a leží v geomorfologickej oblasti Slovenské stredohorie na pomedzí celkov Javorie a Pliešovská kotlina. Priamo z hradu Peťuša je výhľad na západnú časť tzv. Dončovho hradu Horného Pustého hradu (vzdialenosť vzdušnou čiarou je približne 2 km) a okolité pohoria: Kremnické vrchy zo severozápadu, Štiavnické vrchy zo západu a Javorie z juhovýchodu. Lokalitu z hľadiska geologickej stavby tvoria neogénne andezitové horniny a pyroklasticistický materiál andezitových hornín. Územie patrí do klimatického okrsku mierne teplého, vlhkého, vrchovinového. Najlepší prístup na hrad je z lokality Červený medokýš nachádzajúcej sa na ľavom brehu Hrona pri Zvolene. Odtiaľ vedie spevnená lesná cesta obchádzajúca andezitový skalný vrchol Sokoliu skalu.



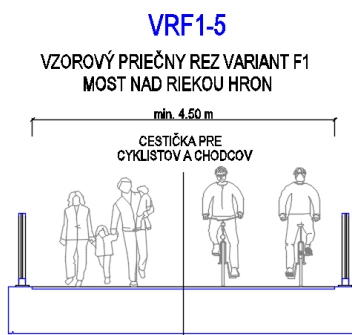
- Prameň Červený medokýš
Prameň minerálnej vody sa nachádza na ľavom brehu rieky Hron. Pri sútoku Hronu a bezmenného potôčika, cca 100 m od skupiny rekreačných chat. Prameň minerálnej vody bol v r. 1998 upravený novým dreveným altánkom. Prameň sa využíva na pitné účely [8]. Prameň bude slúžiť následne pre cyklistov a chodcov.
- Prístav pre splavovanie Hrona
- Drevené sochy v oblasti Červený medokýš.

**Dĺžka variantu:**

Typ	dĺžka (m)
Chodník pre chodcov	700
Cestička pre cyklistov	700

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Chodník pre chodcov	2,00
Špeciálny pás	0,40
Cestička pre cyklistov	3,00

**Detailný popis trasy:**

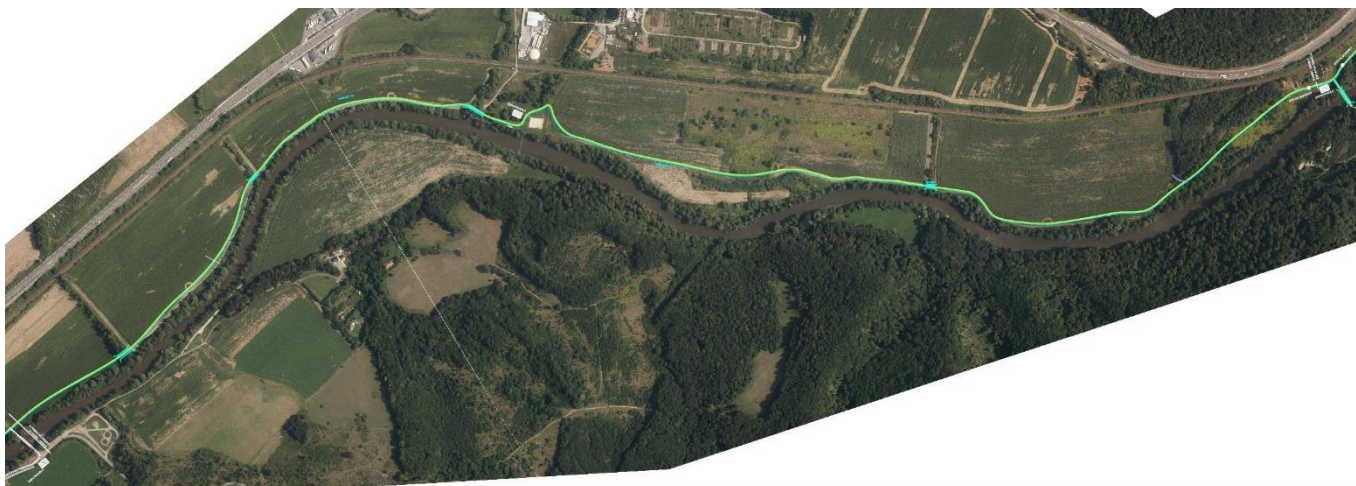
- Trasa sa plynule napojí na vybraný variant úseku F alebo G.
- Pokračuje mostom ponad Hron. Rameno mosta napojí lokalitu Červený medokýš.
- Následne sa odkloní k súčasnej ceste a je vedená popri súčasnej obslužnej komunikácii až k odbočke na Pustý hrad.

**5.8 Úsek G (Budča)**

Vedenie trasy spája Zvolen s cestou III. triedy smerujúcou do obcí Budča a Ostra Lúka. Trasa je navrhnutá v dvoch variantoch:

Pri riešení trasy sa nerealizuje chodník pre chodcov, nakoľko nie je predpoklad jeho využívania.

5.8.1 Variant G1 (vedenie popri Hrádzi)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.

Dĺžka variantu:

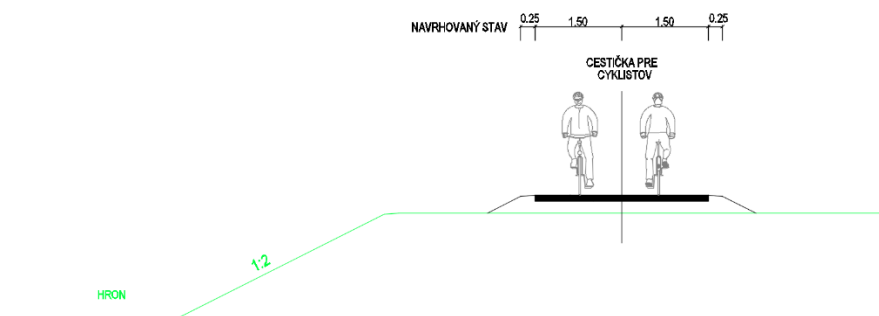
Typ	dĺžka (m)
Cestička pre cyklistov	3993

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Cestička pre cyklistov	3,00

VRG1-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT G1 - V SÚBEHU S HRONOM



Technické prvky na úseku:

Na úseku sa nachádza:

- 2 odpočívadlá
 - Odpočívadlo pred vstupom do Zvolena bude hlavným odpočívadlom trás. Bude informovať o trasách v meste, o meste ako takom ako aj o turistických a historických pamiatkach. Odporúča sa doplniť odpočívadlo kamerou napojenou na mestskú políciu.



- Odpočívadlo v kempu Budča bude hlavným odpočívadlom pre smer na Budču.

- 1 sčítač dopravy.



Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napojí na vybraný variant úseku F.
- Pokračuje po zarastenej poľnej ceste až na súčasné polia
- Po kraji poľa popri Hrone pokračuje v smere až ku kempu v Budči
- Následne po prekonaní malých potokov pokračuje ďalej popri Hrone až k ceste III. triedy



Počas obhliadky bolo na poliach množstvo vodných plôch z dažďov.

5.8.2 Variant G2 (Vedenie cestičky pre cyklistov v koridore min. záberov parciel)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov v koridore min. záberov parciel.

Dĺžka variantu:

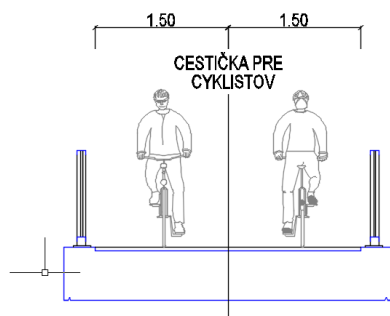
Typ	dĺžka (m)
Cestička pre cyklistov	3952

Šírkové parametre:

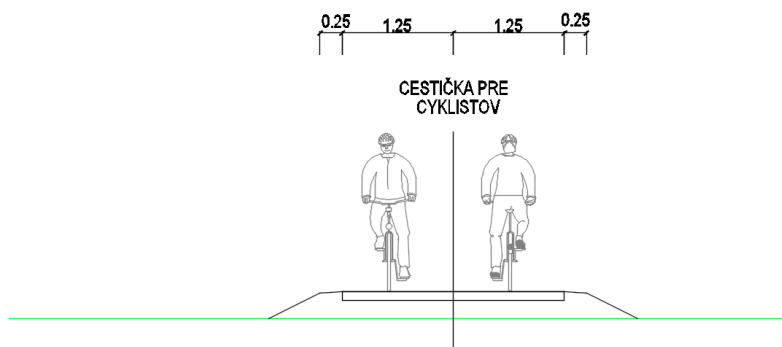
Typ	Šírka (m)
Cestička pre cyklistov	2,50

VRG2-2

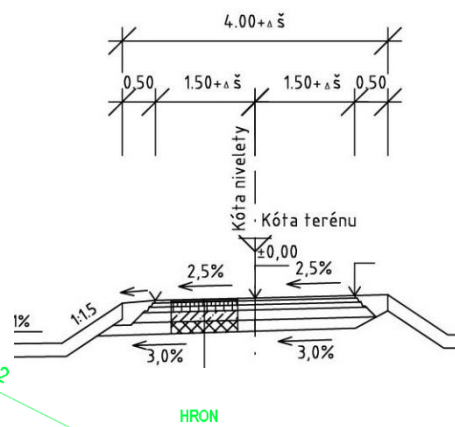
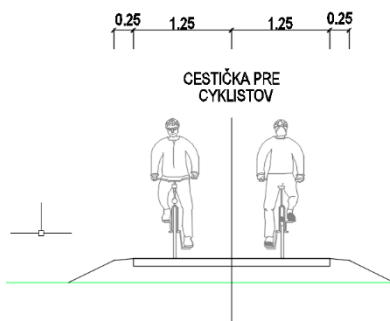
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT G2
MOST NAD RIEKOU HRON

**VRG2-1**

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT G2

**VRG2-3**

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT G2

**Technické prvky na úseku:**

Rovnaké ako na úseku G1.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napája na vybraný variant úseku F.
- Následne pokračuje v koridore variantu G1 až po súčasné polia.

- Tam sa odkláňa na jednotnú parcelu.



- Následne pokračuje až do kempu, kde sa napája na trasu G1
- Potom prechádza mostom na druhú stranu rieky Hron, kde sa napája na taktiež jednu parcelu.
- V úseku od chatovej oblasti Ostrej Lúky až po cestu III. triedy je trasa vedená v kategórii poľnej cesty P4 s výhybňami (daná komunikácia bude musieť byť prerokovaná aj s Vodohospodárskym podnikom z dôvodu pripravovanej vodnej elektrárne).



Pri navrhovaní v ďalšom stupni je možné, že niektoré „svahy“ by zasahovali aj do susedných parciel.

Počas obhliadky bolo na poliach množstvo vodných plôch z dažďov.

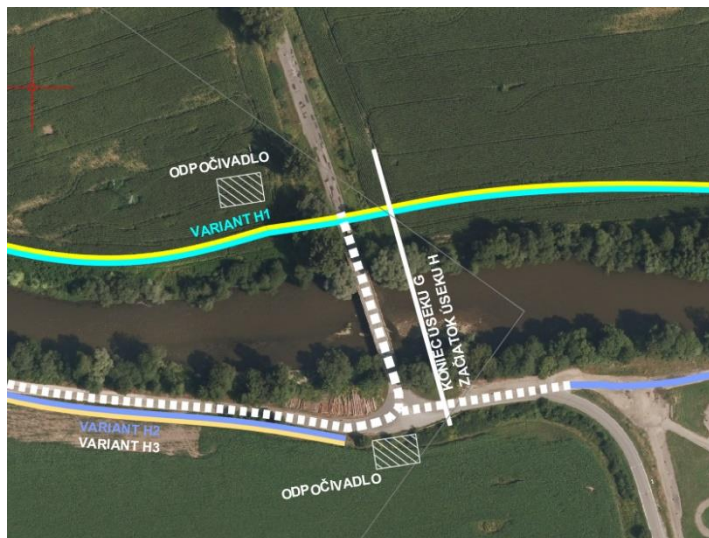
5.8.3 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov

Variant	Výhody	Nevýhody
G1	Nerozdelenie polí Prijemné vedenie popri Hrone	Nutné výrazné výkupy pozemkov
G2	Jednoduché vyvlastnenie	Most ponad Hron

Odporúčany variant je G2.

5.9 Prepojenie úsekov G a H v prípade rozdielnych variantov

V prípade výberu rôznych variantov dôjde k ich prepojeniu po ceste III. triedy kde sa zriadia ochranné pruhy a upraví sa styková križovatka.



5.10 Úsek H (Ostrá Lúka)

Vedenie trasy spája cestu III. triedy smerujúcou do obcí Budča a Ostrá Lúka s miestom možného napojenia cyklotrasy Štiavnická Anča a prepojenie do obcí H. Breznica. Trasa je vedená v 3 variantoch.

Pri riešení trasy sa nerealizuje chodník pre chodcov, nakoľko nie je predpoklad jeho využívania.

V úseku je navrhnutá výstavba malej vodnej elektrárne na rieke Hron v riečnom kilometri 148,430 (pod cestným mostom na ceste č. III/2440 Budča – Ostrá Lúka Súčasťou elektrárne bude spätné ohradzovanie toku na dĺžke 600m).

5.10.1 Variant H1 (vedenie popri Hrone)



Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.

Dĺžka variantu:

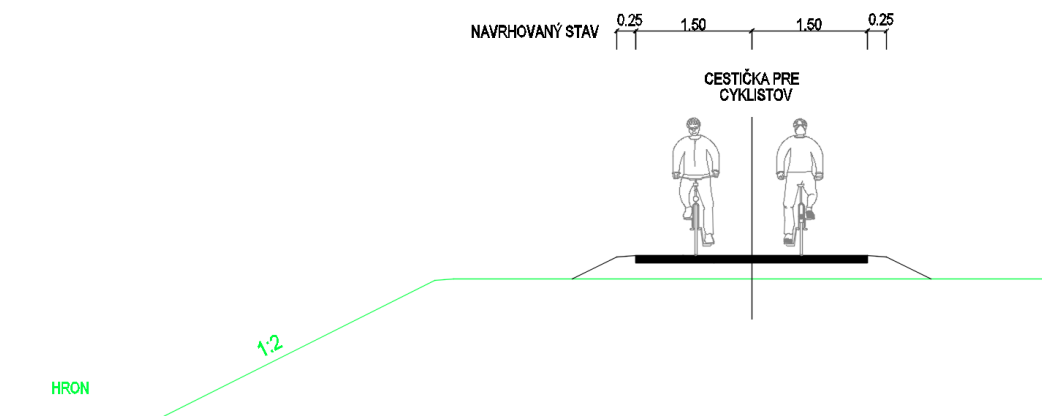
Typ	dĺžka (m)
Cestička pre cyklistov	2551

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Cestička pre cyklistov	3,00

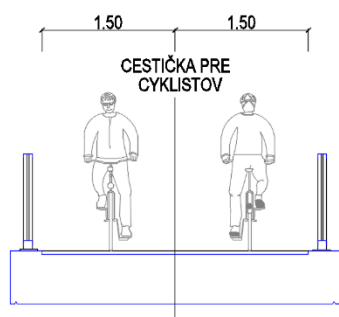
VRH1-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H1 - V SÚBEHU S HRONOM



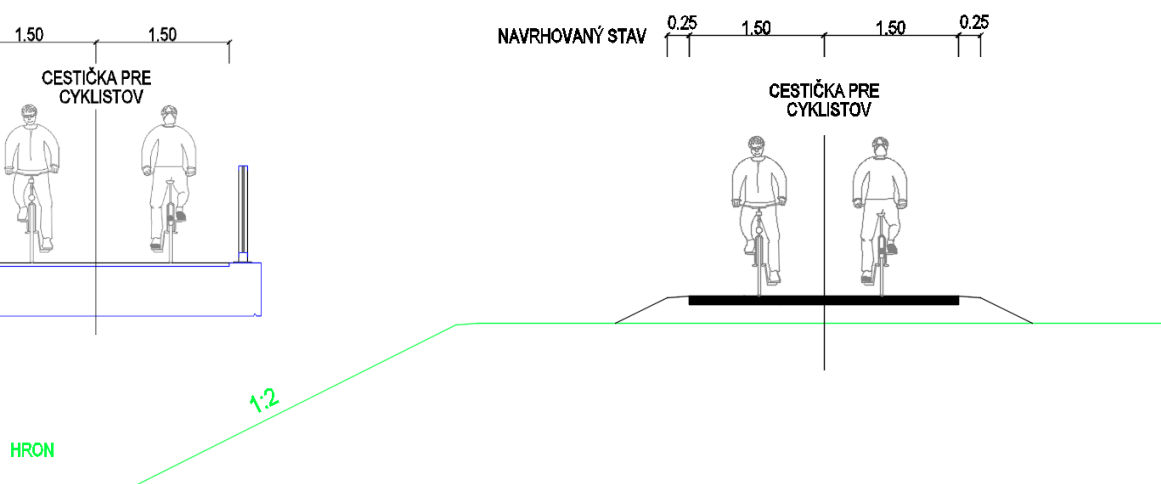
VRH1-3

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H1 MOST NAD RIEKOU HRON



VRH1-1

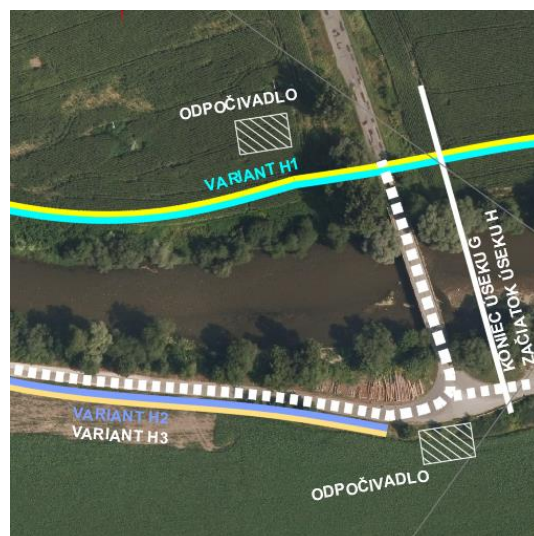
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H1 - V SÚBEHU S HRONOM



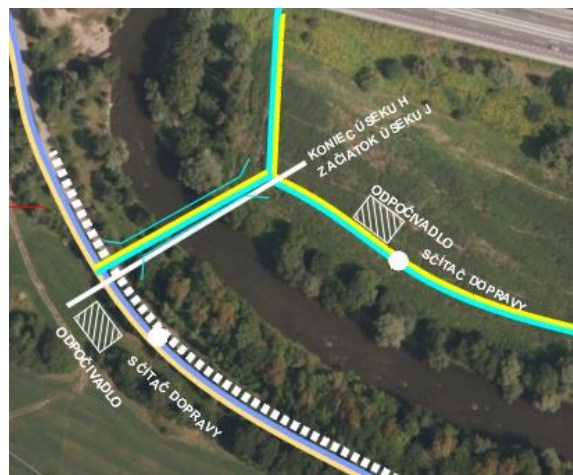
Technické prvky na úseku:

Na úseku sa nachádza:

- 2 odpočívadlá
 - Odpočívadlo pri ceste III. triedy bude hlavným odpočívadlom trás pre smerovanie na Ostrú Lúku. Poloha bude vybraná podľa vybraného variantu.



- Odpočívadlo pri moste bude hlavným odpočívadlom pre križovanie trás na cyklotrasu - Štiavnická Anča. Poloha bude vybraná podľa vybraného variantu.



- 1 sčítač dopravy.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napojí na vybraný variant úseku G.
- Následne pokračuje popri Hrone až ku koncu trasy.
- Na trase sú dve zúžené miesta a to v mieste priblíženia k železničnej trati



Pri obhliadke trasy sa zistilo, že v území sa nachádza poľná cesta. Trasa by využívala danú cestu s tým, že na týchto úsekoch by bolo povolené využívať tento úsek aj poľnohospodárskymi vozidlami.



- Na konci úseku sa nachádza most ponad Hron. Jeho hlavnou úlohou je prepojiť cyklistickú trasu z Banskej Štiavnice.

Pri riešení trasy sa odporúča nerealizovať chodník pre chodcov, nakoľko nie je predpoklad jeho využívania.

5.10.2 Variant H2 (Vedenie trasy popri obslužnej komunikácii)

Základný popis:

Vedenie cestičky pre cyklistov popri súčasnej obslužnej komunikácii



Dĺžka variantu:

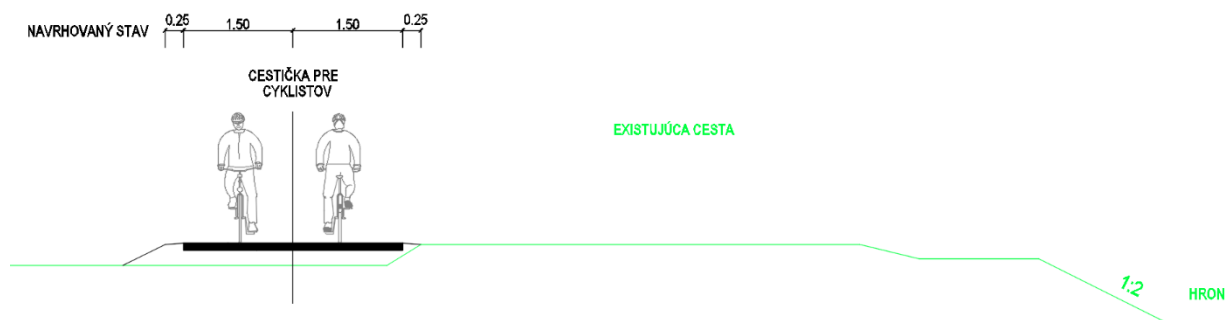
Typ	dĺžka (m)
Cestička pre cyklistov	2520

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Cestička pre cyklistov	3,00

VRH2-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H2



Technické prvky na úseku:

Rovnaké ako v úseku H1.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napája na vybraný variant úseku G.
- Následne pokračuje v koridore popri súčasnej obslužnej komunikácii až na jej koniec. V niektorých úsekoch bude nutné uskutočniť výrub stromov.

**5.10.3 Variant H3 (Vedenie trasy po obslužnej komunikácii)****Základný popis:**

Vedenie cyklistov po súčasnej komunikácii

**Dĺžka variantu:**

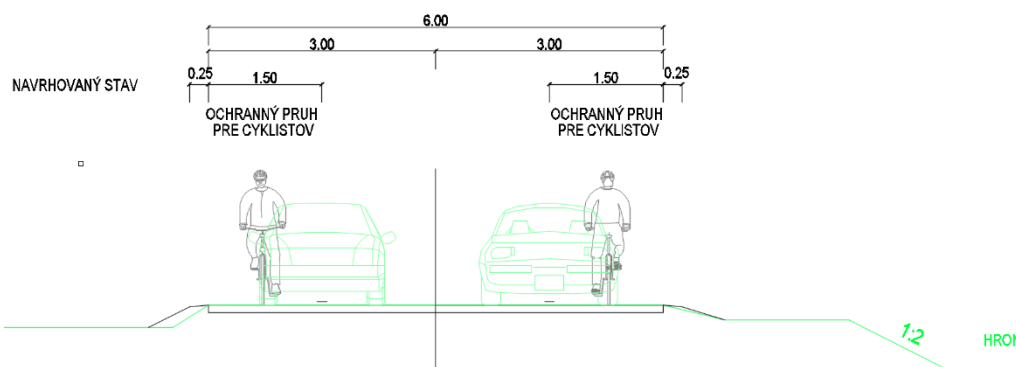
Typ	dĺžka (m)
Komunikácia	2520

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Komunikácia	6,00

Šírkové parametre:

Komunikácia s premenlivou šírkou

VRH3-1**VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H3**

Technické prvky na úseku:

Rovnaké ako v úseku H1.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napája na vybraný variant úseku G.
- Následne sú cyklisti vedení po súčasnej obslužnej komunikácii s ostatnou dopravou. Na úseku je minimálna doprava. Komunikácia sa zrekonštruje (výmena povrchu, vyčistenie rigolov atď.) a na komunikácii sa obmedzí rýchlosť na 30 km/h

5.10.4 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov

Variant	Výhody	Nevýhody
H1	Nerozdelenie polí Prijemné vedenie popri Hrone Mimo vozidiel	Priblíženie sa železnice
H2	Zaužívaný koridor	Súbežná nevyužitá cesta
H3	Zaužívaný koridor Minimálne náklady	Spolu s vozidlami

Odporúčaný variant je H3.

5.11 Úsek I (Hronská)

Vedenie trasy spája úsek H s obcou Hronská Dúbrava, resp. Hronská Breznica. Návrh je riešený v dvoch variantoch.

Pri riešení trasy sa odporúča nerealizovať chodník pre chodcov, nakoľko nie je predpoklad jeho využívania.

5.11.1 Variant I1 (vedenie popri Hrone)**Základný popis:**

Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov popri Hrone. V zúženom priestore vedenie len cyklistov.

Dĺžka variantu:

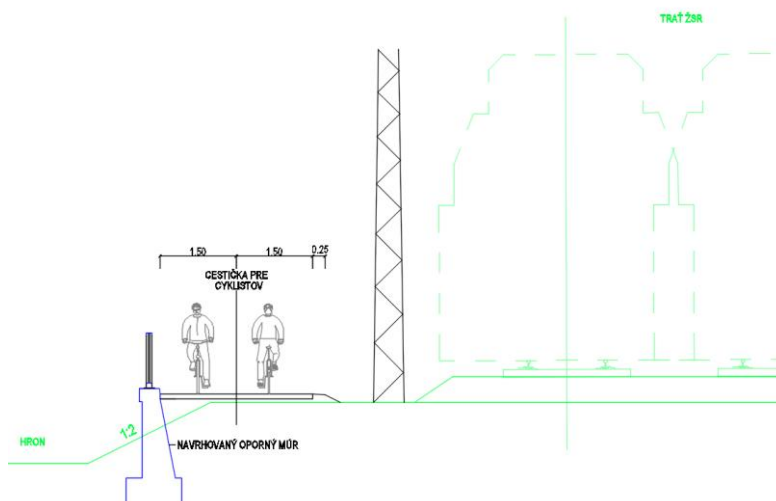
Typ	dĺžka (m)
Cestička pre cyklistov	2513

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Cestička pre cyklistov	3,00

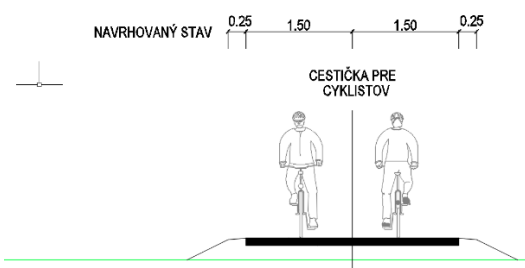
VR11-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I1 - V SÚBEHU S TRATOU ŽSR A RIEKOU HRON



VR11-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I1

**Technické prvky na úseku:**

Na úseku sa nachádza:

- 1 sčítač dopravy.
- 1 cykloveža

V mieste pri ŽST by sa nachádzala cykloveža. Daná veža by sa realizovala až po dosiahnutí kapacity stojanov na bicykle, ktoré by sa zrealizovali.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napojí na vybraný variant úseku G.
- Pokračuje k mostu R2.
- Následne sa trasa zúži len do cyklistickej cestičky (alebo do spoločného chodníka pre chodcov a cyklistov z dôvodu zúženého miesta popri železnici a popod most).



Trasa je následne vedená v zúženom priestore popri železnici a Hrone v dĺžke 700m. Územie je v tomto prípade zúžené preto treba robiť opatrenia a to buď vybudovať múr (hrádzu) a viesť cyklistov ponad alebo vybudovať podpernú konštrukciu, ktorá bude vedená ponad Hron.



- Trasa následne pokračuje popri Hrone až k súčasnemu priecestiu. Priecestie by sa muselo zrekonštruovať výmenou prejazdného podkladu ktorý by bol prijateľný pre cyklistov.

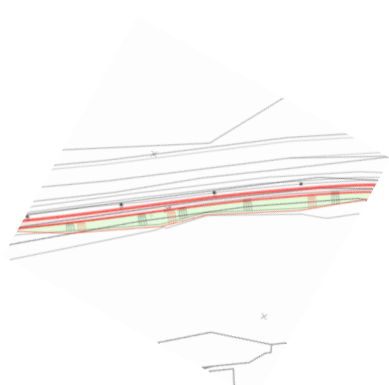
- Následne po prekrižovaní priecestia pokračuje po kraji betónovej plochy až k železničnej stanici Hronská Dúbrava



5.11.2 Riešenie problémového úseku medzi železničnou traťou a Hronom

Z hľadiska riešeného územia je v tomto úseku problémová časť pri železničnej trati. Daný priestor je úzky. V minulosti tam bola obslužná komunikácia, ktorá „časom“ sa znehodnotila a až zanikla. V rámci riešenia sa dané miesto detailne zameralo. Pri riešení bude nutné v danom mieste vybudovať hrádzu ktorá bude nad q_{100} (hodnota q_{10} je v reze naznačená orientačne). Hrádzu je možné robiť formou múru, alebo formou násypu. V určitých miestach došlo k vybreženiu potoka, toto bude

taktiež riešené hrádzou. Taktiež musí byť dodržaná vzdialenosť od železničnej trati. Detailné riešenie je spracované v prílohovej časti.



5.11.3 Variant I2 (Vedenie cestičky pre cyklistov cez Hronskú Breznicu)



Základný popis:

Vedenie cyklistov a chodcov cez Hronskú Breznicu

Dĺžka variantu:

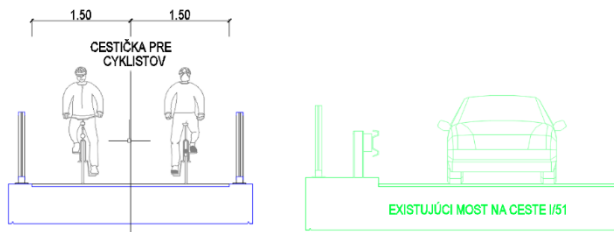
Typ	dĺžka (m)
Vedenie cyklistov	2513 (v rátane ich vedenia po ceste III. triedy)
Chodník pre chodcov	1163

Šírkové parametre:

Typ	Šírka (m)
Cestička pre cyklistov	3,00
Chodník pre chodcov	2,00
Cesta III. triedy	6,00 (viacúčelový pruh 2x1,50 m)

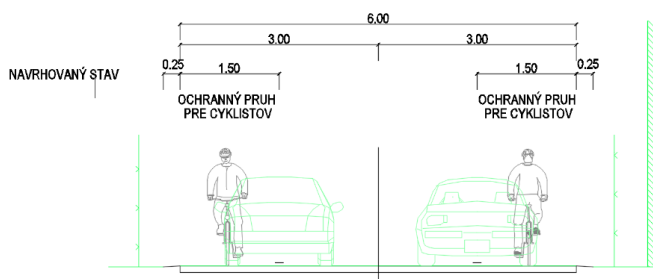
VR12-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I2
MOST NAD RÝCHLOSTNOU CESTOU R1



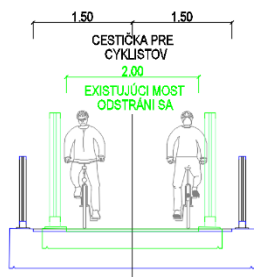
VR12-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I2



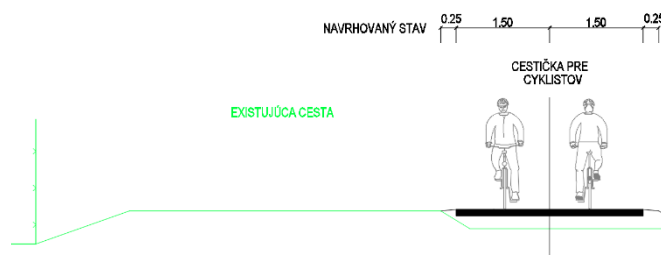
VR12-4

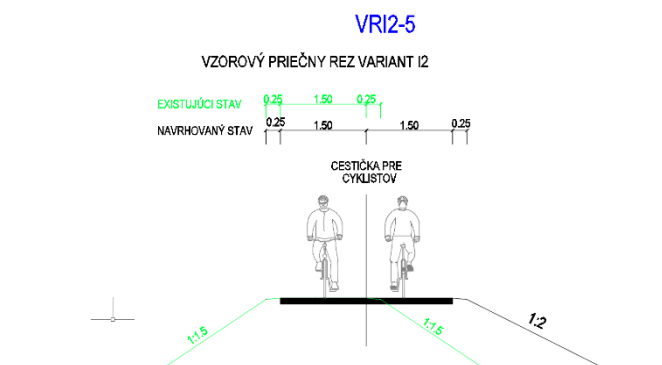
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I2
MOST NAD RIEKOU HRON



VR12-3

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I2





Technické prvky na úseku:

Rovnaké ako na úseku I1.

Detailný popis trasy:

- Trasa sa plynule napája na vybraný variant úseku I.
- Následne pokračuje popri obslužnej komunikácii k ceste I. triedy, kde komunikáciu prekrízuje.
- Po ľavej strane popri novej výstavbe smeruje k mostu. Daný most bude nutné rozšíriť, alebo realizovať nový most.



- Trasa pokračuje k ceste III. Triedy, kde sa plynule napojí. Následné smerovanie cyklistov bude riešené viacúčelovými pruhmi až do obce Hronská Breznica



- V obci sa vybuduje chodník pre chodcov a cestička pre cyklistov (alternatíva je pokračovanie vedenia cyklistov po súčasnej ceste) a k zúženému miestu



- Od zúženého miesta bude trasa vedená popod rýchlostnú cestu súčasným podchodom. Podchod bude nutné zrekonštruovať a upraviť výjazd

- Následne sa vybuduje nová lávka pre cyklistov a chodcov (nahradí súčasnú).



- Trasa pokračuje až k priecestiu po súčasnej komunikácii, ktorá sa rozšíri. Tam sa napojí na variant I1



5.11.4 Výhody a nevýhody jednotlivých variantov

Variant	Výhody	Nevýhody
I1	Priame vedenie Bez vedenia s vozidlami	Zúžený priestor
I2	Využitie súčasných komunikácií	Zložité vedenie Nutné dva mosty.

Odporúčaný variant I1.

6 ODHADOVANÁ NÁKLADY

Odhadované náklady boli spracované podľa štandardných cien na m2. Do nákladov boli započítané:

- Cyklistické cestičky, chodníky pre chodcov resp. spoločná cestička pre chodcov a cyklistov.
- Rekonštrukcia ulice v meste Sliač (variant A3)
- Výstavba novej komunikácie (variant B1, E2, H3, G2)
- Osvetlenie (variant D)
- Výstavby Hrádze (úseky D, F, G, H)

Ďalej boli započítané prvky:

- Sčítač dopravy (5000€/kus)
- Cykloveža (300000€/kus)
- Odpočívadlo (40000€/kus)

Odhadované náklady pre jednotlivé varianty sú v nasledujúcej tabuľke:

	Variant	Spolu €
A	A1	1084800
	A2	842340
	A3	1693620
	A4	1293060
	A5	1272000
B	B1	7525375
	B2	518375
C	C1	374700
	C2	506250
	C3	400000
	C4	389600
D	D1	2237500
	D2	2590600
E	E1	560360
	E2	2255000
F	F1	925150
	F2	1592000
FA	FA	1056800
G	G1	1899980
	G2	2155448
H	H1	968360
	H2	969200
	H3	1568000
I	I1	1753120
	I2	1903790

Náklady sa budú upravovať následne v ďalších stupňoch.

7 POČET SPOLUVLASTNÍCKYCH POZEMKOV

V rámci štúdie realizovateľnosti sa spracovala analýza počtu dotknutých pozemkov podľa jednotlivých trás. Nakoľko ide o štúdiu počty pozemkov sú orientačné. V ďalšom stupni pri detailnom rozkreslení trás budú upresnené. Počet pozemkov sa nachádzajú v prílohovej časti.

8 **ETAPIZÁCIA NADVÄZNOSŤ A PRVKY VÝSTAVBY**

Pri nasledujúcich úsekoch je nutné dodržať nasledovnú následnosť:

Úsek E – Cyklistické pruhy realizovať po úsek D a F len vtedy, ak bude postavený aspoň jeden z týchto úsekov. Inak sa odporúča dočasne začať pri odbočke na Kaufland.

Úsek F – v prípade výstavby je nutné mať realizovaný buď úsek E alebo D. V prípade nerealizovania úseku G - nutné realizovať úsek FA.

Úsek FA - realizovať len v prípade realizovania úseku G alebo F. (úsek sa odporúča realizovať spolu buď s úsekom F alebo G)

Úsek G – realizovať len vtedy, ak bude realizovaný úsek FA alebo F.

Úseky je možné realizovať v ľubovoľnom poradí.

Pri výstavbe je nutné, aby sa realizovalo

Úsek A, varianty A1 až A4 – realizovať „zárodky“ napojenia pre úsek B.

Úsek B – realizovať vetvy na úsek A.

Úsek C – nutná realizácia vždy aj vrchného variantu. V miestach možných zátopových území doplniť premenné značky pre informáciu o zatopení.

Úsek D - nutná realizácia vždy aj vrchného variantu pri križovaní s cestou. V miestach možných zátopových území doplniť premenné značky pre informáciu o zatopení.

Úsek FA – mostom pripojiť aj prameň Červeného medokýša.

Úsek FA – pri realizácii popri miestnej komunikácii realizovať cyklotrasu tak, aby bol zabezpečený prístup k chatám. Taktiež realizovať parkovacie (zelené) plochy pre chaty.

Úsek G, H – v miestach vedení cez polia je nutné riešiť stojatú vodu.

Z hľadiska technických prvkov je nutné pri realizácii dodržať nasledovné kritéria a podmienky:

1. Cykloveže

realizovať len ak sa naplnia parkoviská pre bicykle ktoré sú realizované alebo budú realizované a nie je možné plochy rozšíriť, alebo realizovať poschodové parkoviská pre bicykle.



2. Odpočívadlá – vybaviť nasledujúcimi prvkami:

- krytým prístreškom.
- lavičkou na sedenie a stolom.
- informačnou tabuľou s mapou.
- smetným košom.
- cyklistickými stojanmi,
- základným cyklistickým náradím
- v prípade, ak je to možné, tak:
 - cyklistickou pumpou
 - osvetlením

3. ŽSR:

- Komunikácie pri železničných tratiach musia byť prístupné aj vozidlám ŽSR.
- Priecestie pri ŽST Hronská Dúbrava musí byť riešené formou Velo-strail.
- Cyklotrasu nenavrhovať bližšie ako 6m od osi koľaje. Resp. 3 m. od zariadenia. (danú podmienku v ďalšom stupni preveriť s priamym rokovaním so železnicami hlavne vo variante I1).

4. Povodie Hrona

Z hľadiska povodia Hrona sú trasy v kolízií:

Úsek D:

- Cyklotrasa je v kolízií s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ v mieste Kováčovského potoka. V tomto území sa pripravuje obojstranné ohradzovanie proti spätnému vzdutiu vôd z Hrona od pešieho mosta po cestu III/2460. Vybraný variant musí rešpektovať dané úpravy.
- Cyklotrasa je v kolízií s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ v mieste medzi ulicou III/2452 po ul. Ľ. Štúra. V tomto území sa pripravuje vybudovanie pravostrannej ochrannej hrádze. Vybraný variant musí rešpektovať daný projekt.

Úsek F – variant F1

- Cyklotrasa je v kolízií s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“. V mieste vedenia cyklistov po hrádzi je plánované navýšenie existujúcej ochrannej hrádze. Daný variant sa neodporúča aj z tohto problémového prvku nerealizovať.

• Úsek F – variant F2

- Cyklotrasa je v kolízií s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ poza areál ČOV je navrhovaný ochranný múrik z dôvodu obmedzených pomerov. Variant musí rešpektovať daný projekt.

Úsek G-H

- v úseku je navrhnutá výstavba malej vodnej elektrárne na rieke Hron v riečnom kilometri 148,430 (pod cestným mostom na ceste č. III/2440 Budča – Ostrá Lúka Súčasťou elektrárne bude spätné ohradzovanie toku na dĺžke 600m).

Z hľadiska povodia Hrona sa upozorňuje na možné zatápanie cyklistickej cestičky v miestach:

- Úsek F bude zaplavovaný pri povodniach na úrovni Q50 (aj pri ČOV, nakoľko protipovodňové opatrenia chránia iba samotnú ČOV)
- Úsek G,H, I bude zaplavovaný počas zvýšených prietokov v toku Hron.

V rámci protipovodňových opatrení nie je spracovaná PD pre oblasť Hronskej Breznice a Hronskej Dúbravy. Pri návrhu hlavne variantu I1 je nutné dodržať v zúženom mieste Q100.

Pri návrhu cyklistických komunikácií na hrádze je nutné mať na zreteli že cyklista je v tomto prípade „návštevník“.

5. Vodovody

V zmysle zadania sa oslovila Stredoslovenská vodárenská prevádzková spoločnosť a.s. ktoré orientačne zakreslila dotknuté siete do mapy. V území sa nachádza aj Pohronský skupinový vodovod. Pri realizácii je nutné dodržať nasledovné :

- Ochrana Pohronského skupinového vodovodu – 4m od pôdorysného okraja na obidve strany. 40 cm zvislú vzdialenosť pri križovaní.
- Ochranné pásmo min. 1,5 od vonkajšieho pôdorysného okraja potrubia na obidve strany pri verejnom vodovode a verejnej kanalizácii do priemeru 500 mm vrátane.
- Ochranné pásmo min. 2,5 od vonkajšieho pôdorysného okraja potrubia na obidve strany pri verejnom vodovode a verejnej kanalizácii nad priemer 500 mm vrátane.
- Ochranné pásmo prípojok min. 2,00 od si vodovodnej prípojky obojstranne.
- Ochranné pásmo prípojok min. 0,75 od si kanalizačnej prípojky obojstranne.

Ďalšie podmienky su uvedené v prílohovej časti v dokladoch.

6. Elektriika

V zmysle zadania sa oslovila Stredoslovenská distribučná, ktorá orientačne zakreslila dotknuté siete do mapy. V území sa nachádzajú siete VN aj NN. Pri realizácii je nutné dodržať nasledovné :

- Ochranné pásmo od VN 22kv od krajného vodiča 10m.
- Ochranné pásmo od VN a NN (zemné) 1m na každú stranu.

Ďalšie podmienky su uvedené v prílohovej časti v dokladoch.

7. Plynovody

V zmysle zadania sa oslovil Slovenský plynárenský priemysel a.s. ktoré orientačne zakreslila dotknuté siete do mapy.

Ďalšie podmienky su uvedené v prílohovej časti v dokladoch.

Mesto Sliač odporúča variant A1 v prípade vybudovaniu variantu B požaduje vybudovať záchytné parkovisko.

9 MULTIKRITERIÁLNE HODNOTENIE (ANALÝZA MCA) JEDNOTLIVÝCH VARIANTOV

Analýzou efektívnosti dopravných projektov z pohľadu predpokladaných a potenciálnych výnosov predchádza multikriteriálna analýza spoločenskej účelnosti ich výstavby. Metódou hodnotenia efektívnosti realizácie verejných projektov výstavby dopravnej infraštruktúry je metóda multikriteriálneho hodnotenia.

Cieľom multikriteriálneho hodnotenia (MCA) je transformácia hodnôt rôznych ukazovateľov do jedného – spoločného ukazovateľa, komplexne vyjadrujúceho úroveň jednotlivých variantov v súbore skúmaných hodnôt. Jeho úlohou je zároveň posúdiť varianty riešenia zadaného problému podľa zvolených kritérií a stanovenie ich poradia, t.j. vyhodnotiť projekt.

Návrh kritérií

Návrh kritérií pre multikriteriálne hodnotenie sa usiluje o systémové prepojenie technických, ekonomických, politických, priestorových a environmentálnych aspektov a v tomto kontexte zahŕňa niekoľko základných kritérií:

K1 - Priestorové vedenie trasy.

- Využívanie súčasných komunikácií.
- Počet dotknutých pozemkov.

K2 - Stavebnotechnická náročnosť stavby.

- Dodržané prvky z hľadiska legislatívy.
- Prevýšenie.
- Priamosť

K3 - Ekonomické kritérium.

- Cena.

Nakoľko cyklistická komunikácia je vedená v kategórii environmentálna doprava (je ekologickejšia ako ostatné druhy doprav) environmentálne hľadisko je vždy plnohodnotné.

Bodovanie a váha základných kritérií

Pre základné kritéria sa použila metóda FDMM – Modifikovaná metóda rozhodovacej matice (Forced Decision Matrix Method) upravená pre návrh cyklistickej infraštruktúry.

Váhy jednotlivých kritérií, ako aj hodnotenie variantov ako spĺňajú jednotlivé kritériá, sa určujú tzv. **párovým porovnaním**. Znamená to, že pri porovnaní dvoch kritérií, je významnejšie (pre rozhodovanie dôležitejšie) kritérium hodnotené „1“, menej významné kritérium „0“.

Pre porovnanie sa udeľovali body.

Pre K1 sa udeľovali body 0 až X podľa počtu variantov podľa plnených kritérií.

Pre K2 sa udeľovali body 0 až 1 podľa plnených kritérií.

Pre K3 sa udeľovali body 0 až X podľa počtu variantov podľa plnených kritérií.

Výsledná tabuľka s výsledkom stanovuje najlepšie varianty s hľadiska MCA:

Úsek	Variant	K1	K2	K3	Spolu
A Rodinná cyklocestička	A1	3	1	3	7
	A2	4	1	4	9
	A3	2	1	0	3
	A4	1	1	1	3
	A5	0	0	2	2
B Sliač - napojenie priemyselnej zóny	B1	1	0	0	1
	B2	0	1	1	2
C Križovatka Hypernova	C1	2	1	0	3
	C2	3	1	3	7
	C3	1	1	1	3
	C4	0	1	2	3
D Zvolen - Západ	D1	0	1	0	1
	D2	1	1	1	3
E cesta III/2452	E1	0	1	0	1
	E2	1	1	1	3
F Červený Medokýš	F1	0	1	0	1
	F2	1	1	1	3
G Budča	G1	1	1	1	3
	G2	0	1	2	3
H Ostrá Lúka	H1	0	0	2	2
	H2	1	0	1	2
	H3	2	1	0	3
I Hronská	I1	0	1	0	1
	I2	1	1	1	3

10 ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA

V rámci štúdie je trasa od Sliača do H.Dúbrava rozdelená na 9+1 úsekov. Každý úsek má svoju špecifikáciu. Jednotlivé úseky majú svoje varianty. Celková dĺžka vybraných variantov je cca 20,5 km.

úsek	Variant	dĺžka m
A	A2	4013
B	B1	725
C	C2	250
D	D2	2372
E	E2	1029
F	F2	2419
FA	FA	700
G	G2	3952
H	H3	2520
I	I1	2513

Ak by sa realizovali všetky cyklistické komunikácie náklady so všetkými investíciami by boli okolo 21 mil €. Po odrátaní všetkých ostatných nákladov ako sú sčítače, cykloveže, komplet rekonštrukcie ciest tak samotné teleso cyklistickej cestičky by nemalo presiahnuť 7,8 mil €. Náklady sú však odhadované a presnejšie sa samozrejme upresnia.

Mesto Sliač odporúča variant A1 v prípade vybudovaní variantu B požaduje vybudovať záchytné parkovisko. Z hľadiska úpravy však variant A1 má negatívny vplyv na pozemky a demoláciu stavieb.

Jednotlivé úseky sú všetky realizovateľné samostatne a nie je možné stanoviť ktorý je prednejší, nakoľko všetky majú svoje špecifické pokrytie územia. Snaha o ich umiestnenie je taká aby zabezpečovali čo najkomfortnejšiu jazdu cyklistom.

Je neprehliadnuteľné, že vybudovaním daných cyklistických komunikácií sa nie len zabezpečí väčšia bezpečnosť pre cyklistov, ale aj vysoký rozvoj územia z hľadiska ekonomického (prilákanie množstva atrakcií po trase) a turistického (cyklotrasa sprístupní množstvo kultúrnych pamiatok ale aj obcí) rozvoja.

Odporúča sa pokračovať v ďalších stupňoch dokumentácie. Spracovateľ ďalšieho stupňa by mal pred začatím prác si ešte raz zvoliť rokovanie zo všetkými dotknutými pre potvrdenie trasovania variantu. Následne sa odporúča trasu v ďalšom stupni upraviť ak je to technicky možné aj z hľadiska „riešenia pozemkov“. Pri návrhu je navrhnuť takú trasu aby bola technicky v zmysle TP085 ale aby mala čo najmenší záber na pozemky.

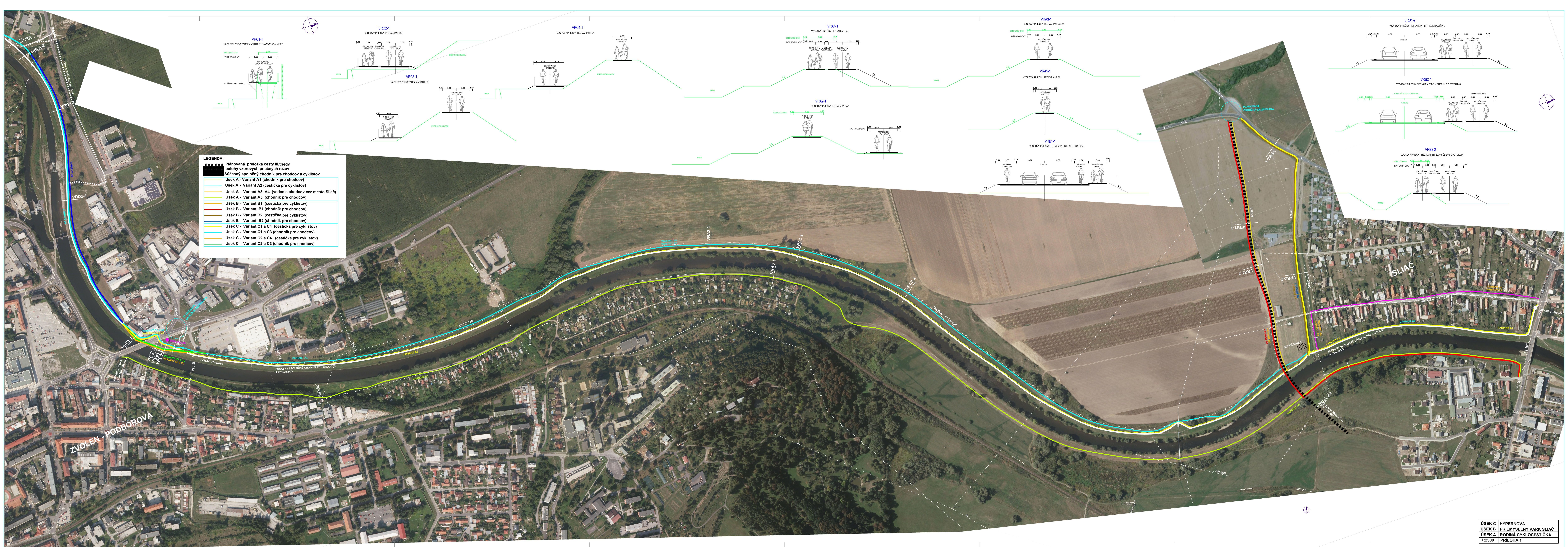
Ing. Radovan Červienka
Vo Zvolene
Október 2020

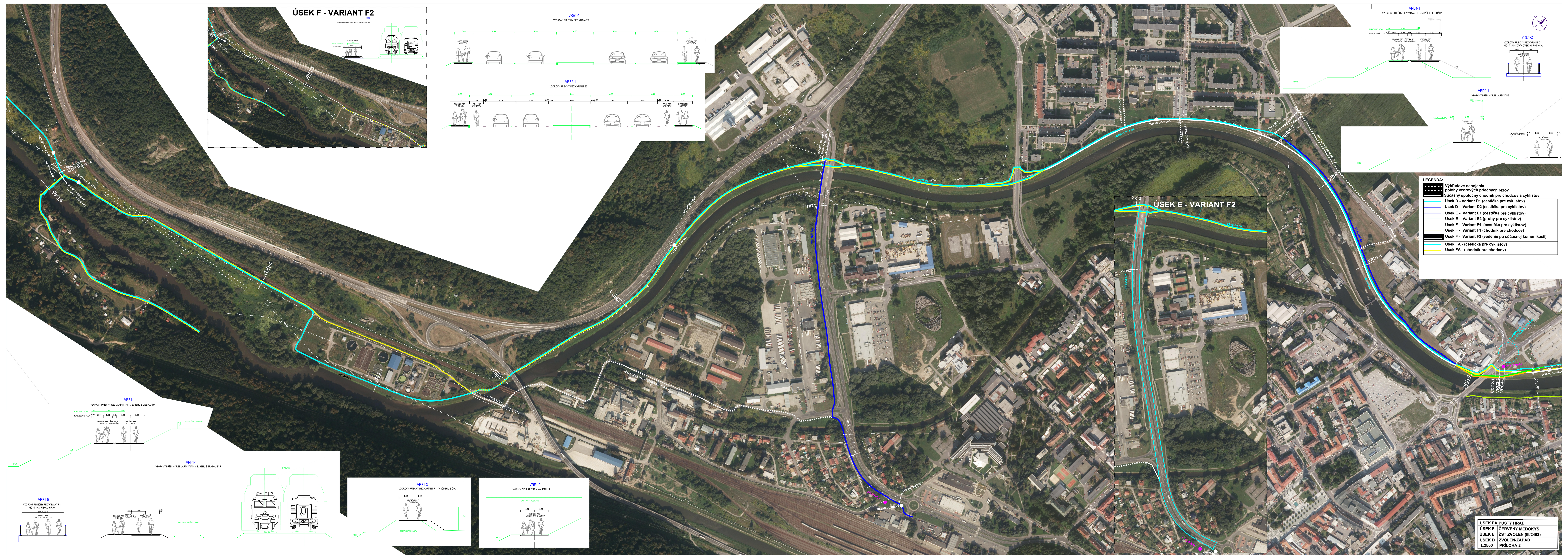
ZOZNAM PRÍLOH:

PRÍLOHA 0.	PREHLADNÁ SITUÁCIA
PRÍLOHA 1.	SÍTUÁCIA ÚSEKOV A, B,C
PRÍLOHA 2.	SÍTUÁCIA ÚSEKOV D, E, F
PRÍLOHA 3.	SÍTUÁCIA ÚSEKOV G
PRÍLOHA 4	SÍTUÁCIA ÚSEKOV H, I
PRÍLOHA 5	PREHLADNÁ SITUÁCIA A1
PRÍLOHA 6	PREHLADNÁ SITUÁCIA A2
PRÍLOHA 7	PREHLADNÁ SITUÁCIA A3
PRÍLOHA 8	PREHLADNÁ SITUÁCIA A4
PRÍLOHA 9	PREHLADNÁ SITUÁCIA A5
PRÍLOHA 10	PREHLADNÁ SITUÁCIA B1
PRÍLOHA 11	PREHLADNÁ SITUÁCIA B2
PRÍLOHA 12	PREHLADNÁ SITUÁCIA C1
PRÍLOHA 13	PREHLADNÁ SITUÁCIA C2
PRÍLOHA 14	PREHLADNÁ SITUÁCIA C3
PRÍLOHA 15	PREHLADNÁ SITUÁCIA C4
PRÍLOHA 16	PREHLADNÁ SITUÁCIA D1
PRÍLOHA 17	PREHLADNÁ SITUÁCIA D2
PRÍLOHA 18	PREHLADNÁ SITUÁCIA E1
PRÍLOHA 19	PREHLADNÁ SITUÁCIA E2
PRÍLOHA 20	PREHLADNÁ SITUÁCIA F1
PRÍLOHA 21	PREHLADNÁ SITUÁCIA F2
PRÍLOHA 22	PREHLADNÁ SITUÁCIA FA
PRÍLOHA 23	PREHLADNÁ SITUÁCIA G1
PRÍLOHA 24	PREHLADNÁ SITUÁCIA G2
PRÍLOHA 25	PREHLADNÁ SITUÁCIA H1
PRÍLOHA 26	PREHLADNÁ SITUÁCIA H2
PRÍLOHA 27	PREHLADNÁ SITUÁCIA H3
PRÍLOHA 28	PREHLADNÁ SITUÁCIA H1
PRÍLOHA 29	PREHLADNÁ SITUÁCIA H2
PRÍLOHA 30	TABUĽKY
PRÍLOHA 31	PROBLÉMOVÝ ÚSEK SLIAČ – ALT.1
PRÍLOHA 32	PROBLÉMOVÝ ÚSEK SLIAČ – ALT.2
PRÍLOHA 33	PROBLÉMOVÝ ÚSEK HR.BREZNICA
PRÍLOHA 34	POČET SPOLUVLASTNÍCKYCH POZEMKOV
PRÍLOHA 35	DOKLADY
PRÍLOHA 36	DIGITÁLNE PRÍLOHY



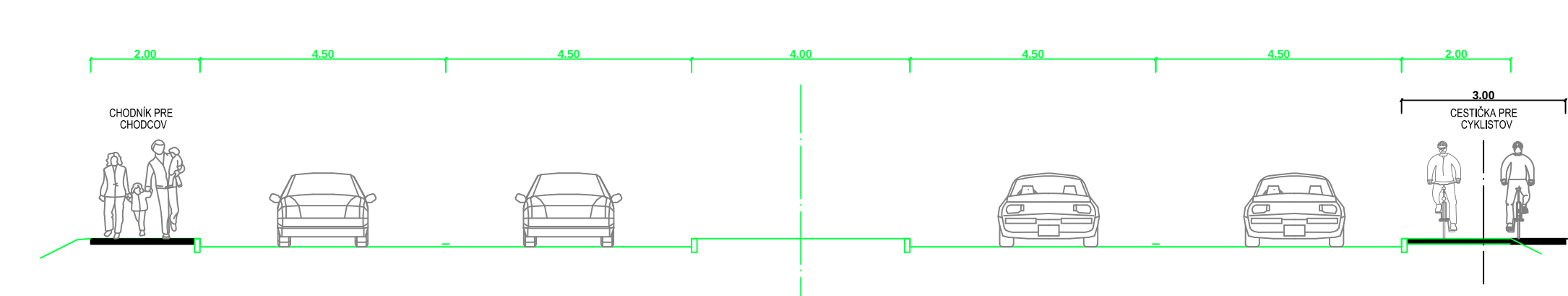
PREHL'ADNÁ SITUÁCIA
PRÍLOHA 0



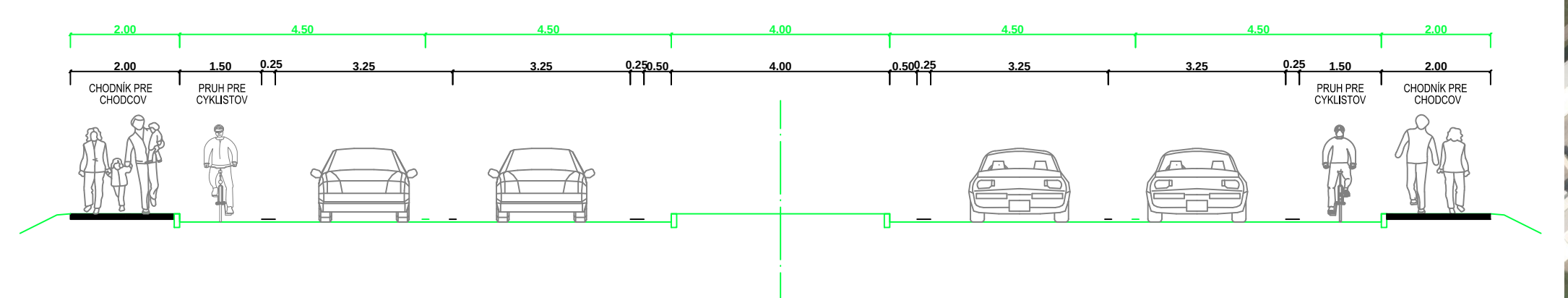


ÚSEK F - VARIANT F2

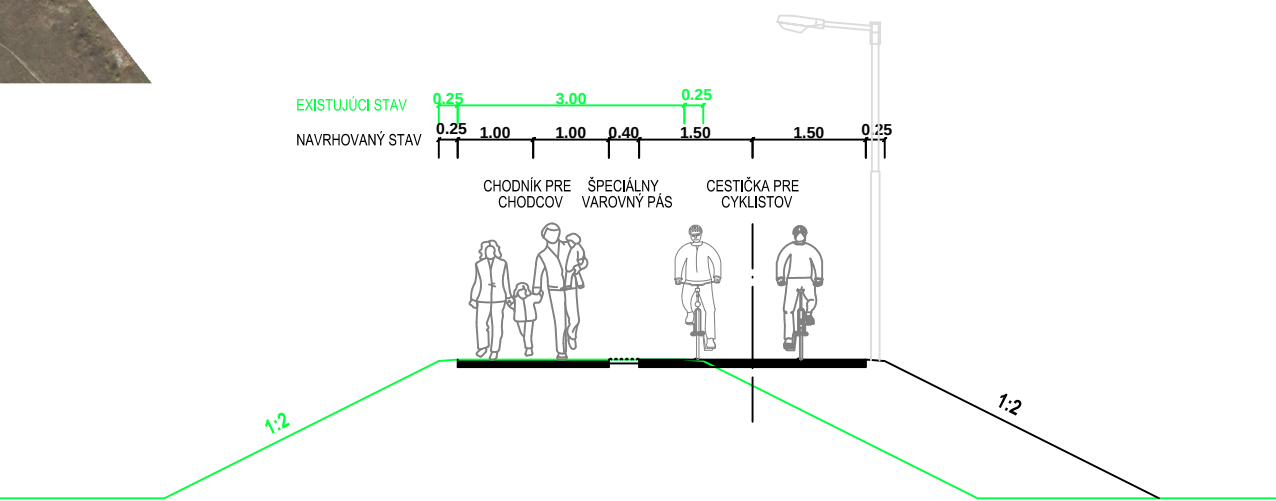
VRE1-1
VZOROVÝ PŘÉČNÝ REZ VARIANT E1



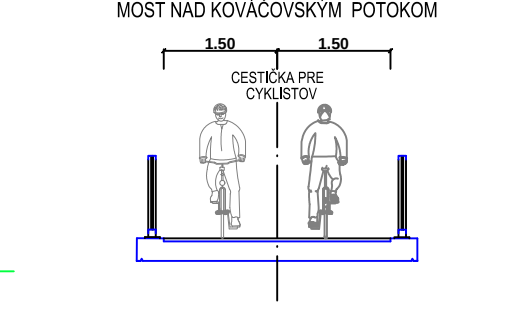
VRE2-1
VZOROVÝ PŘÉČNÝ REZ VARIANT E2



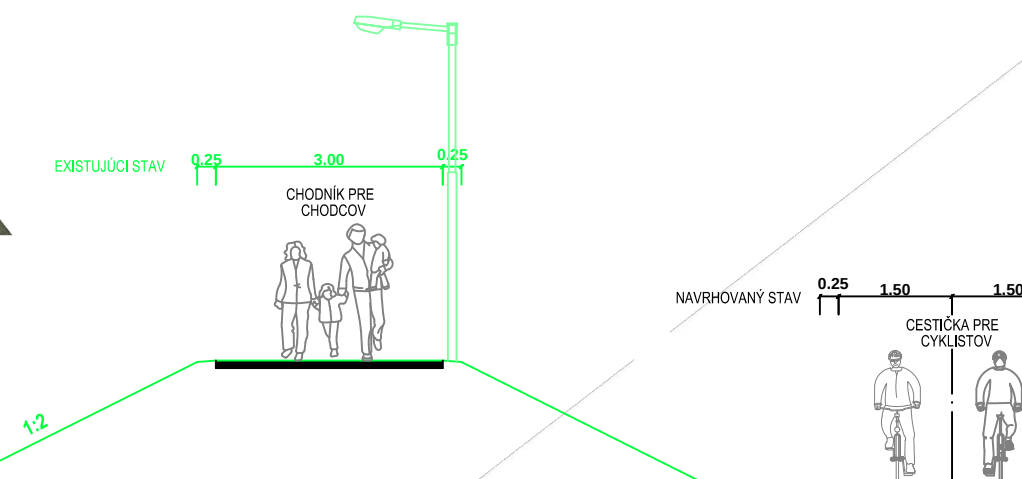
VRD1-1
VZOROVÝ PŘÉČNÝ REZ VARIANT D1 - ROZŠÍŘENÉ HRADÉ



VRD1-2
VZOROVÝ PŘÉČNÝ REZ VARIANT D1
MOST NAD KOVAČOVSKÝM POTOČKEM



VRD2-1
VZOROVÝ PŘÉČNÝ REZ VARIANT D2



LEGENDA:

- Výhledové napojení
- polohy vzorových příčných rezů
- Súčasný spoločný chodník pre chodcov a cyklistov
- Úsek D - Variant D1 (cestička pre cyklistov)
- Úsek D - Variant D2 (cestička pre cyklistov)
- Úsek E - Variant E1 (cestička pre cyklistov)
- Úsek E - Variant E2 (pruhy pre cyklistov)
- Úsek F - Variant F1 (cestička pre cyklistov)
- Úsek F - Variant F2 (chodník pre chodcov)
- Úsek F - Variant F3 (vedenie po súčasnej komunikácii)
- Úsek FA - (cestička pre cyklistov)
- Úsek FA - (chodník pre chodcov)

ÚSEK E - VARIANT F2

ÚSEK FA PUSTÝ HRAD
ÚSEK F ČERVENÝ MEDOKÝŠ
ÚSEK E ŽST ZVOLEN (III/2452)
ÚSEK D ZVOLEN-ZAPAD
1:2500 PRÍLOHA 2

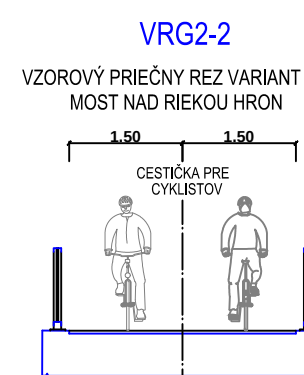
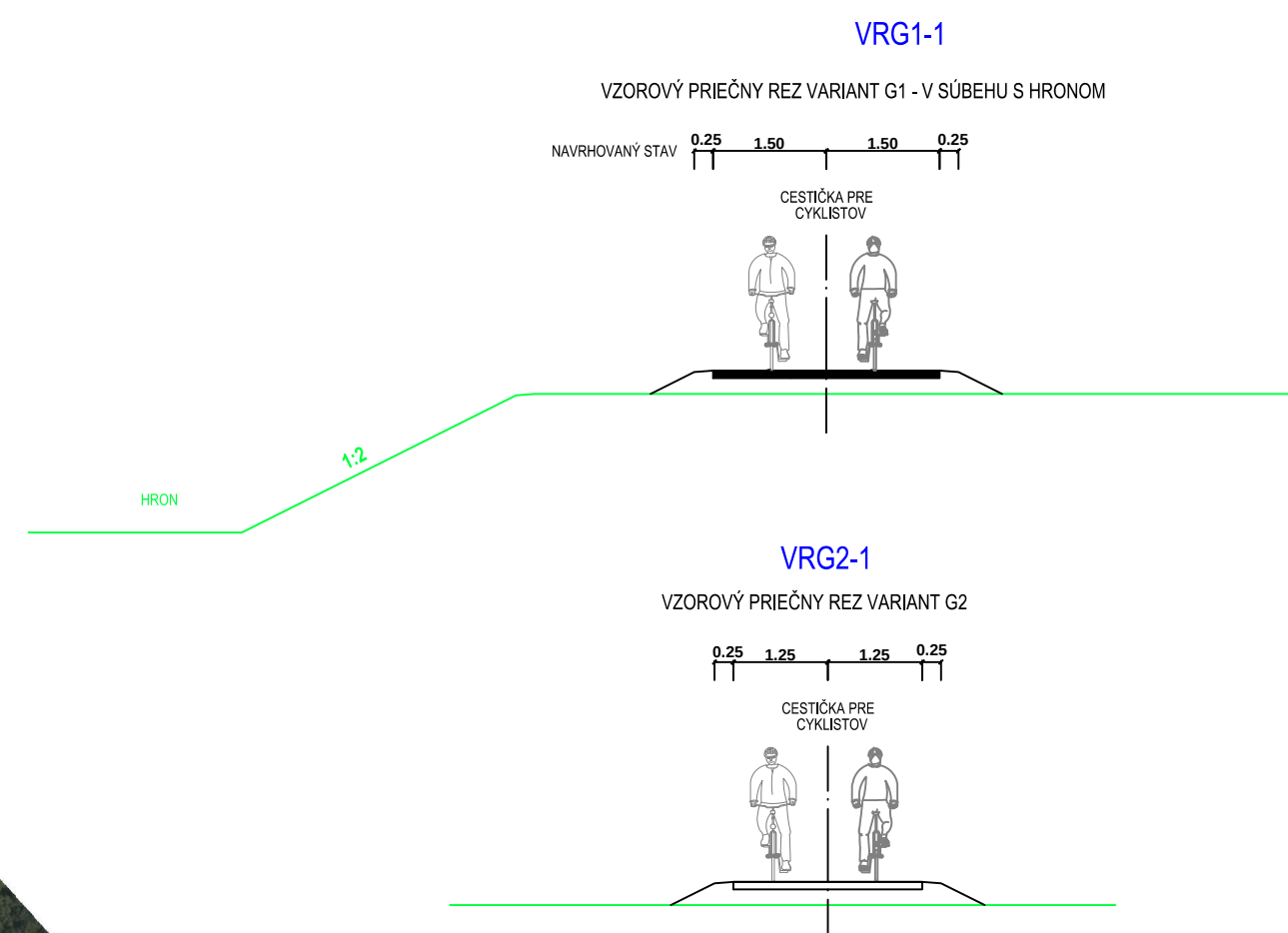
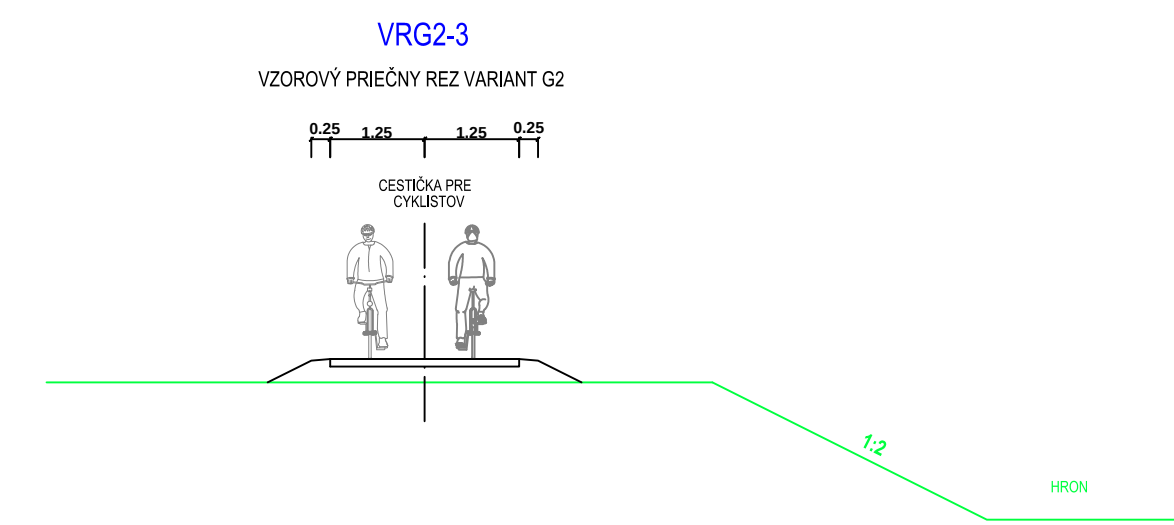
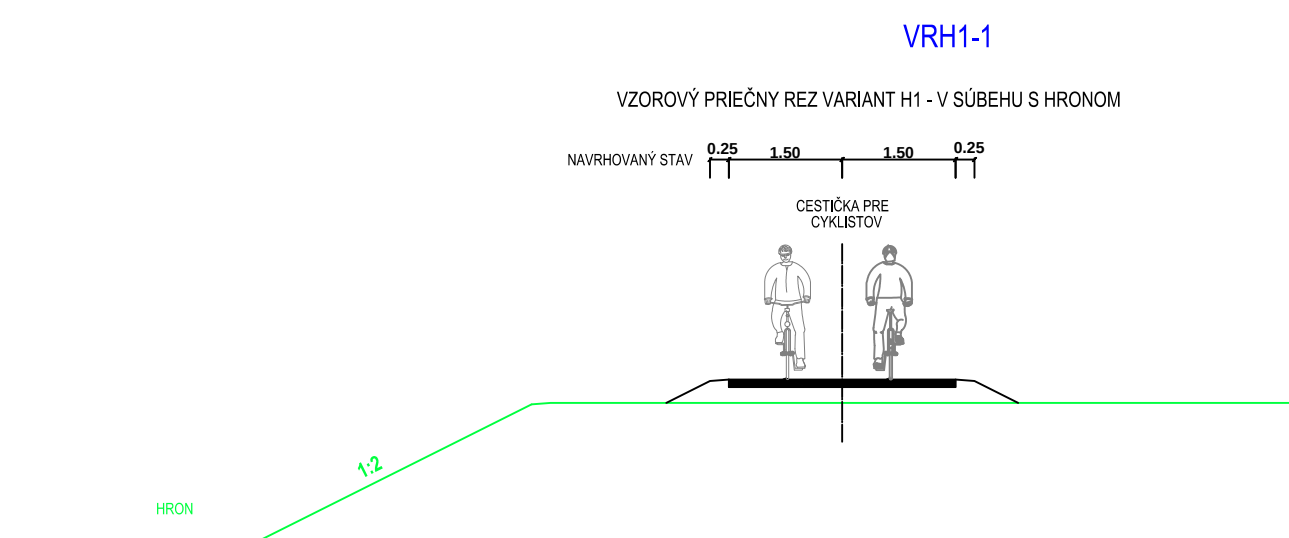
LEGENDA:

VARIANT G2

polohy vzorových priečných rezov

Úsek G - Variant G1 (cestička pre cyklistov)

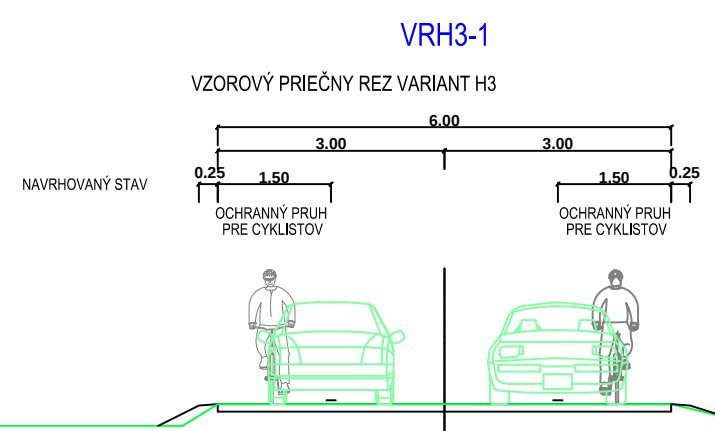
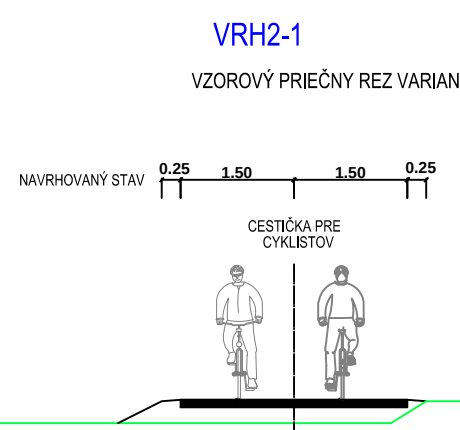
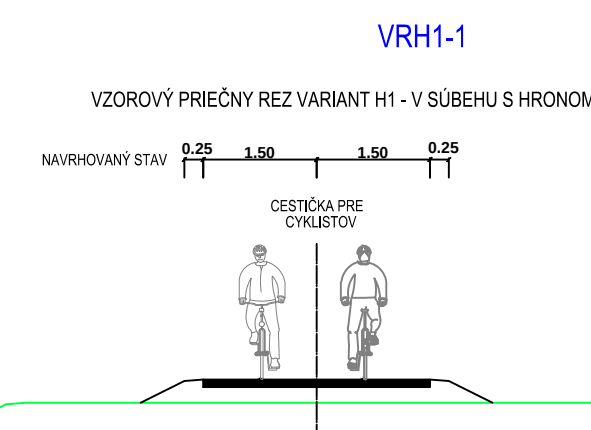
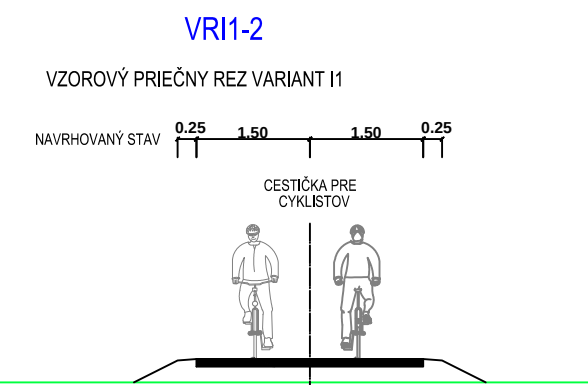
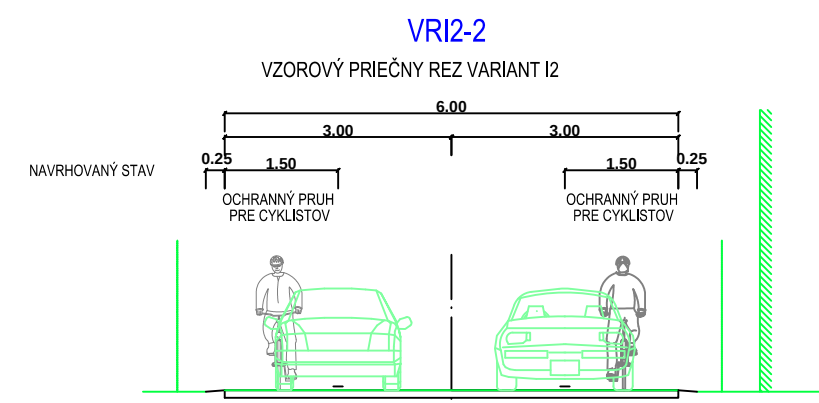
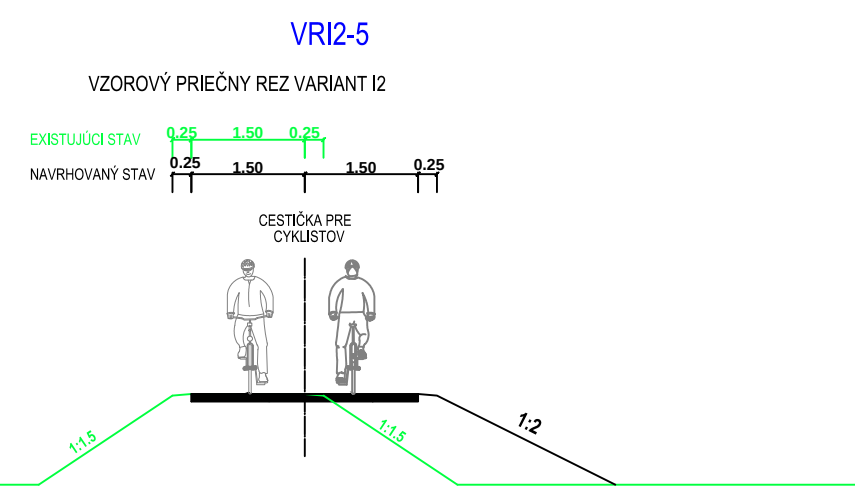
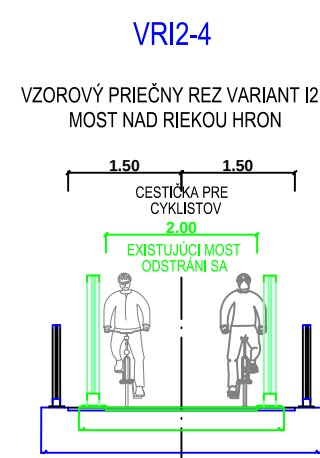
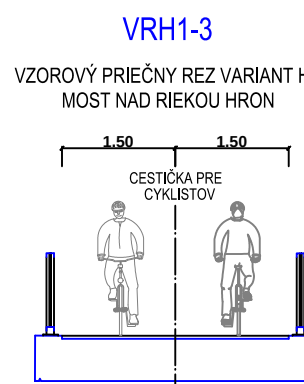
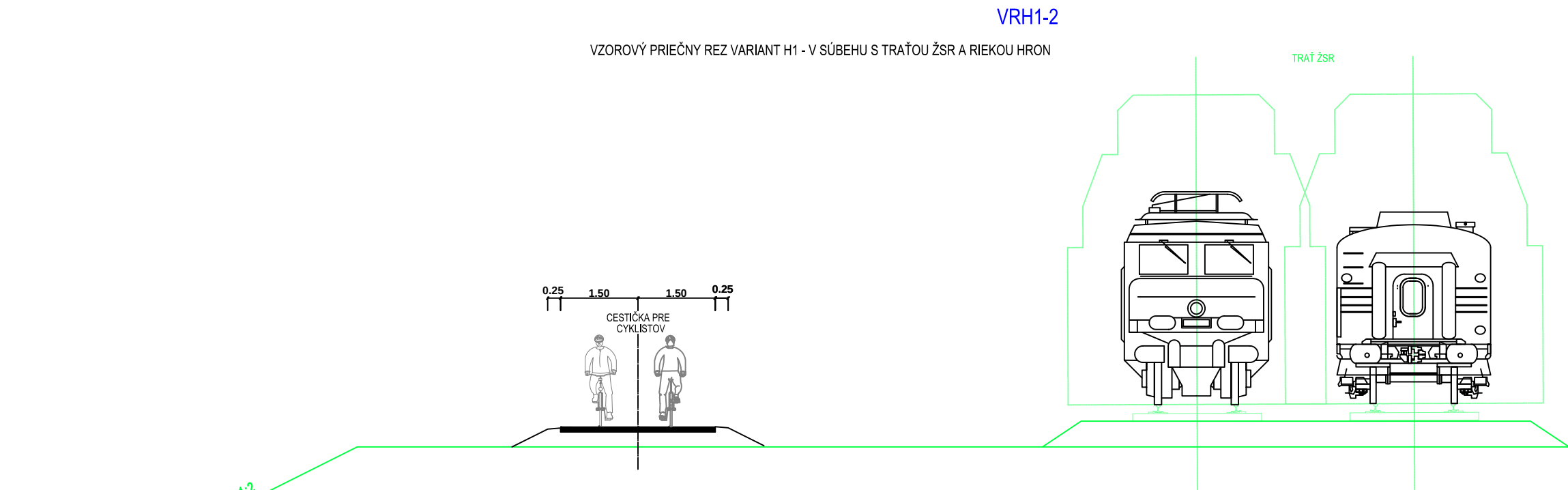
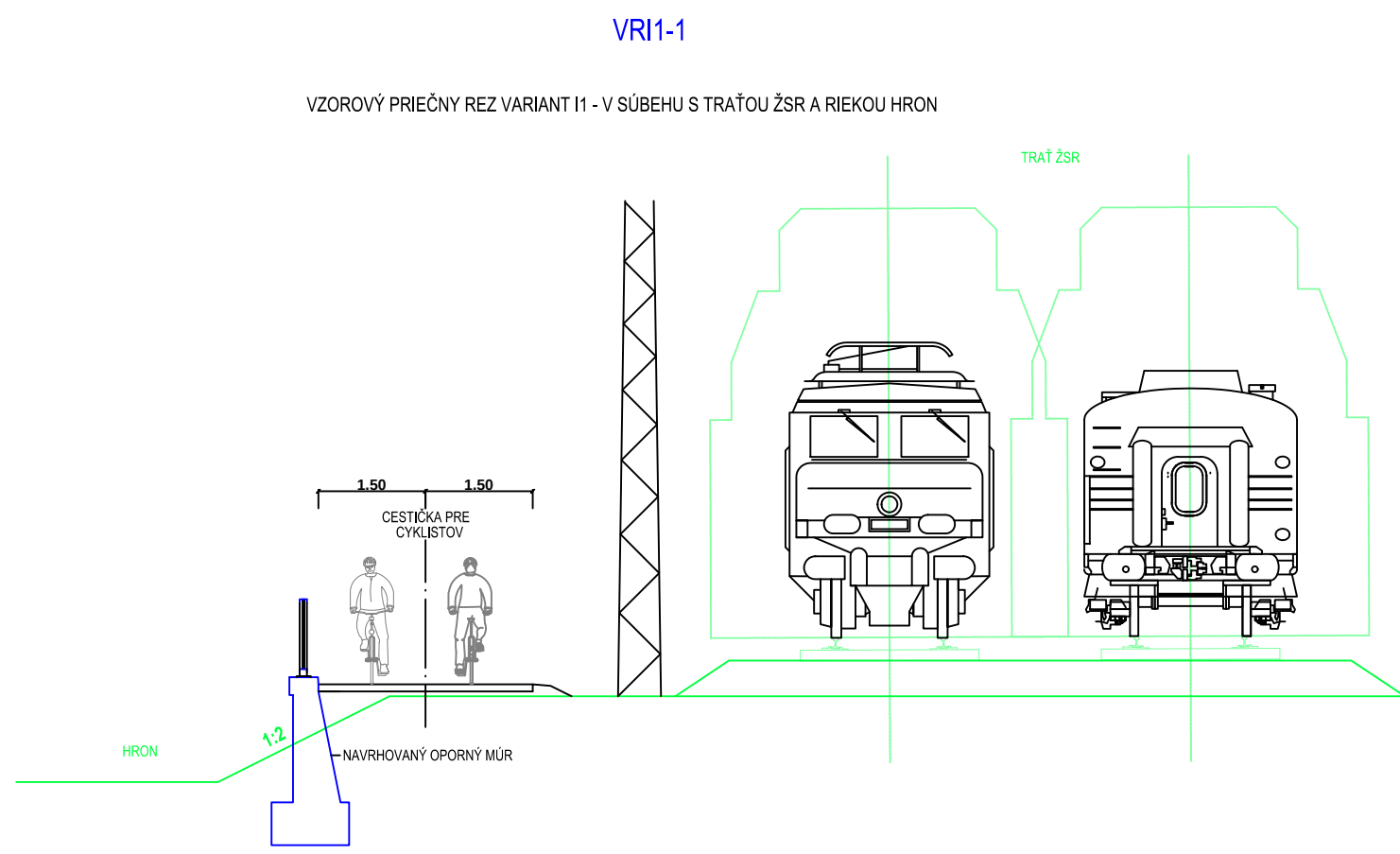
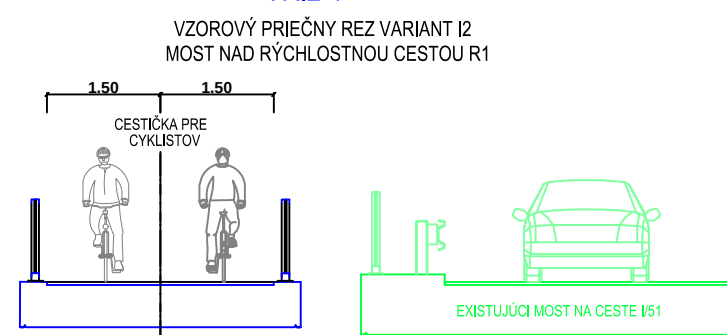
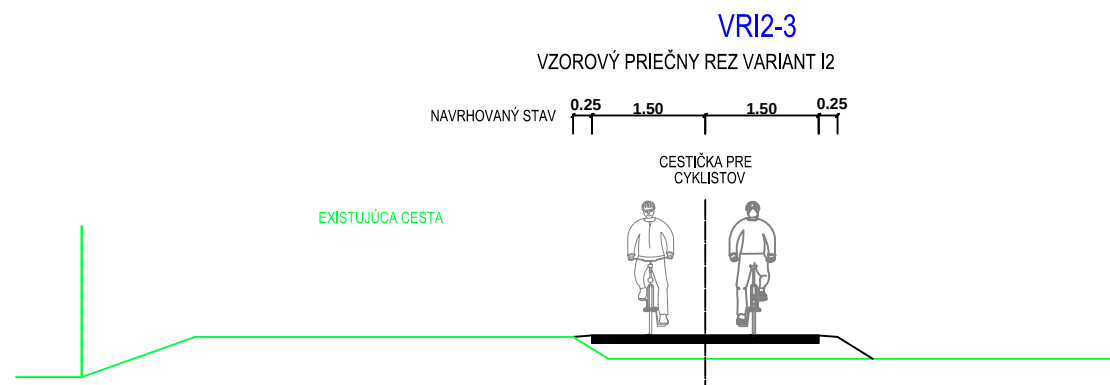
Úsek G - Variant G2 (cestička pre cyklistov)



LEGENDA:

- VARIANT H3 (RESP. VEDENIE V OCHRANNOM PRUHU)
- polohy vzorových priečných rezov

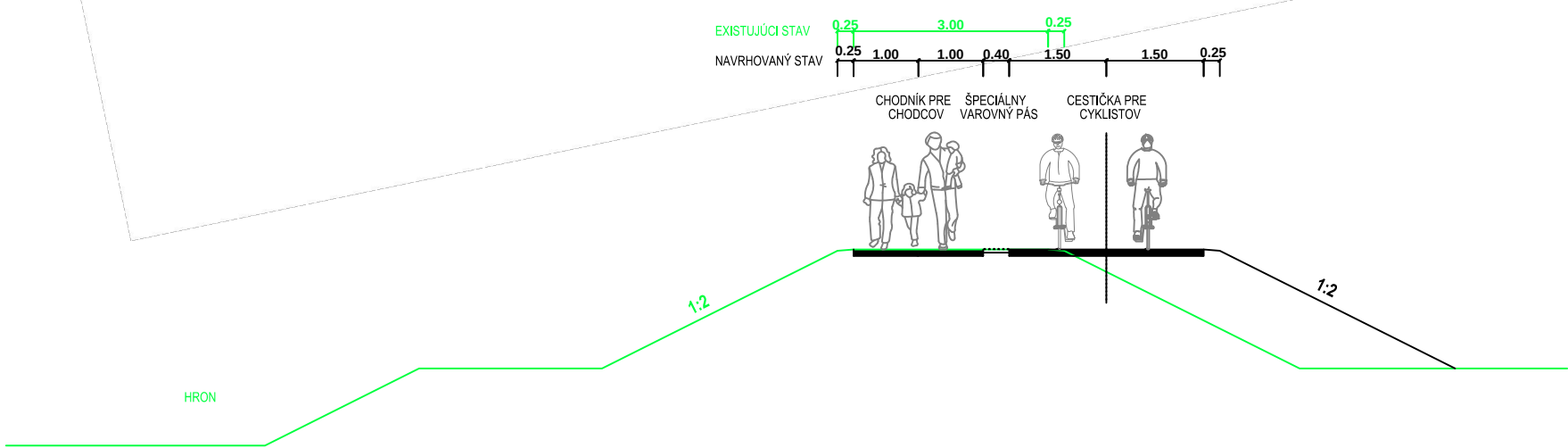
Usek H - Variant H1 (cestička pre cyklistov)
Usek H - Variant H2 (cestička pre cyklistov)
Usek I - Variant H1 (cestička pre cyklistov)
Usek I - Variant I2 (cestička pre cyklistov)
Usek I - Variant I2 (chodník pre chodcov)



ÚSEK I	HRONSKÁ
ÚSEK H	OSTŘÁ LUKA
1:2500	PŘÍLOHA 4



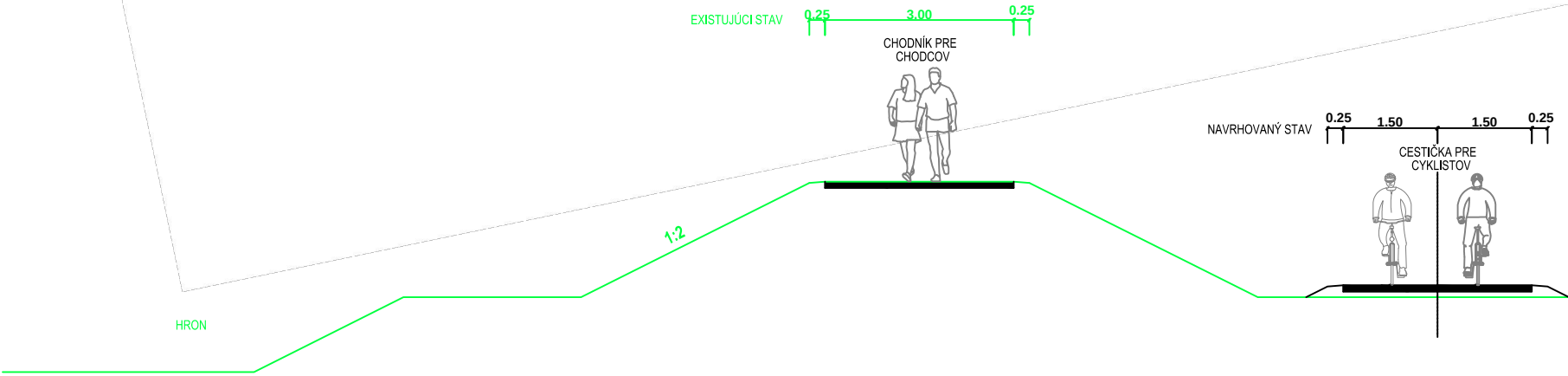
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT A1



DĹŽKA 4020 m	MOSTY 1	ODP. 1	SČITAČ 2
ÚSEK A		VARIANT A1	
PRÍLOHA 5			



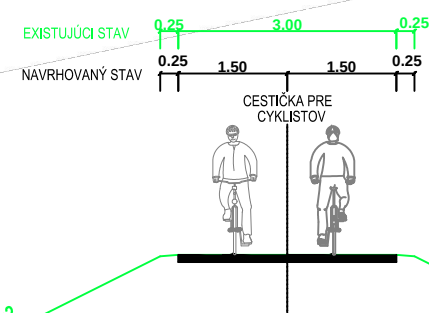
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT A2



DĹŽKA	MOSTY	ODP.	SČITAČ
4020 m	1	1	2
ÚSEK A VARIANT A2			
PRÍLOHA 6			



VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT A3,A4

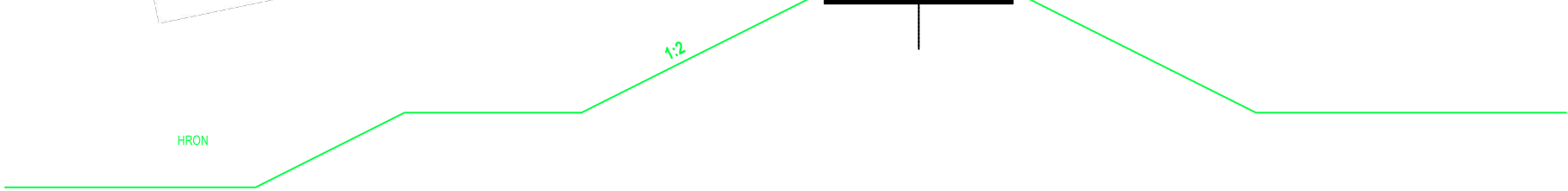
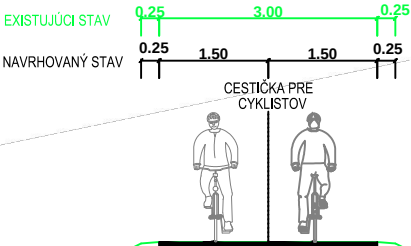


HRON

DĹŽKA	MOSTY	ODP.	SČITAČ
4020 m	1	1	2
ÚSEK A VARIANT A3			
PRÍLOHA 7			



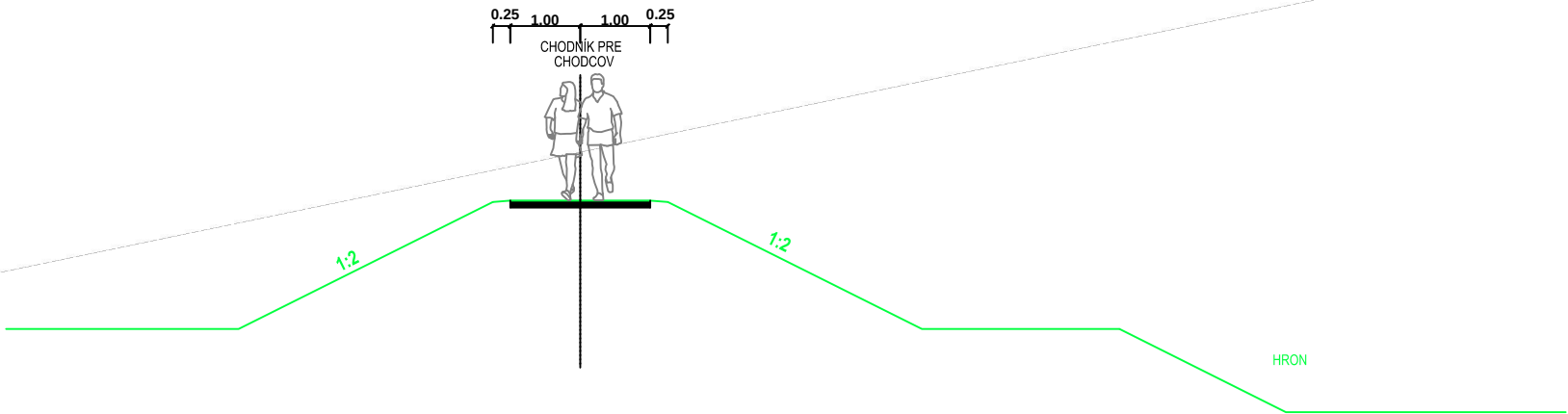
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT A3,A4



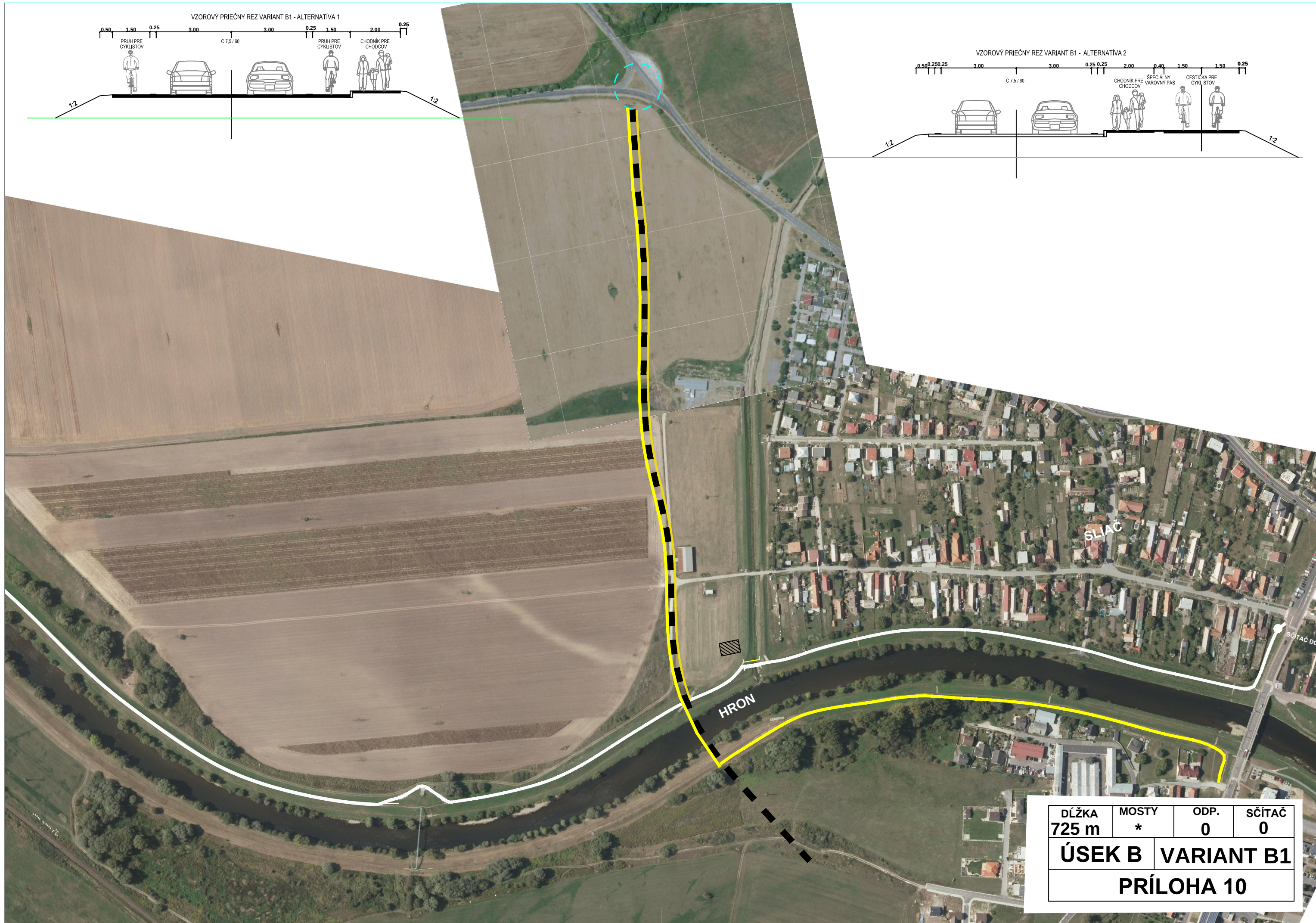
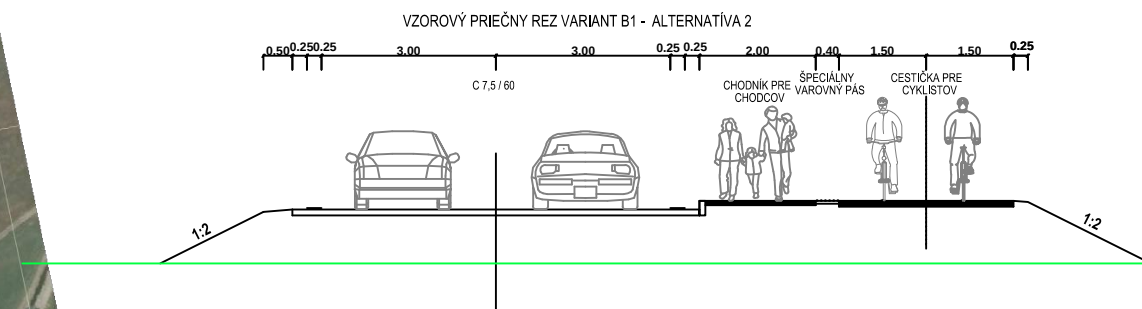
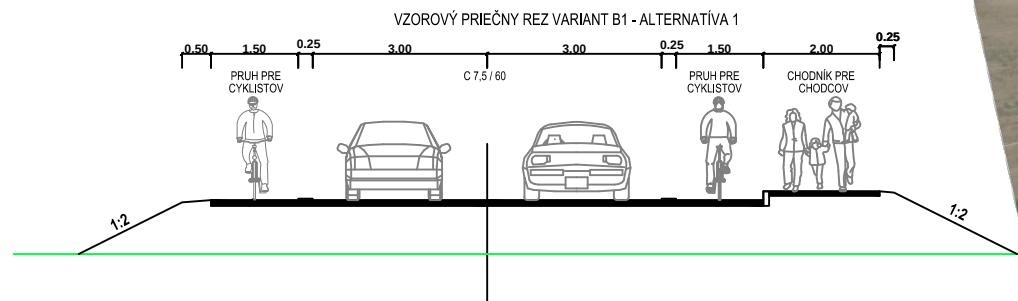
DĹŽKA 4020 m	MOSTY 1	ODP. 1	SČITAČ 2
ÚSEK A		VARIANT A4	
PRÍLOHA 8			



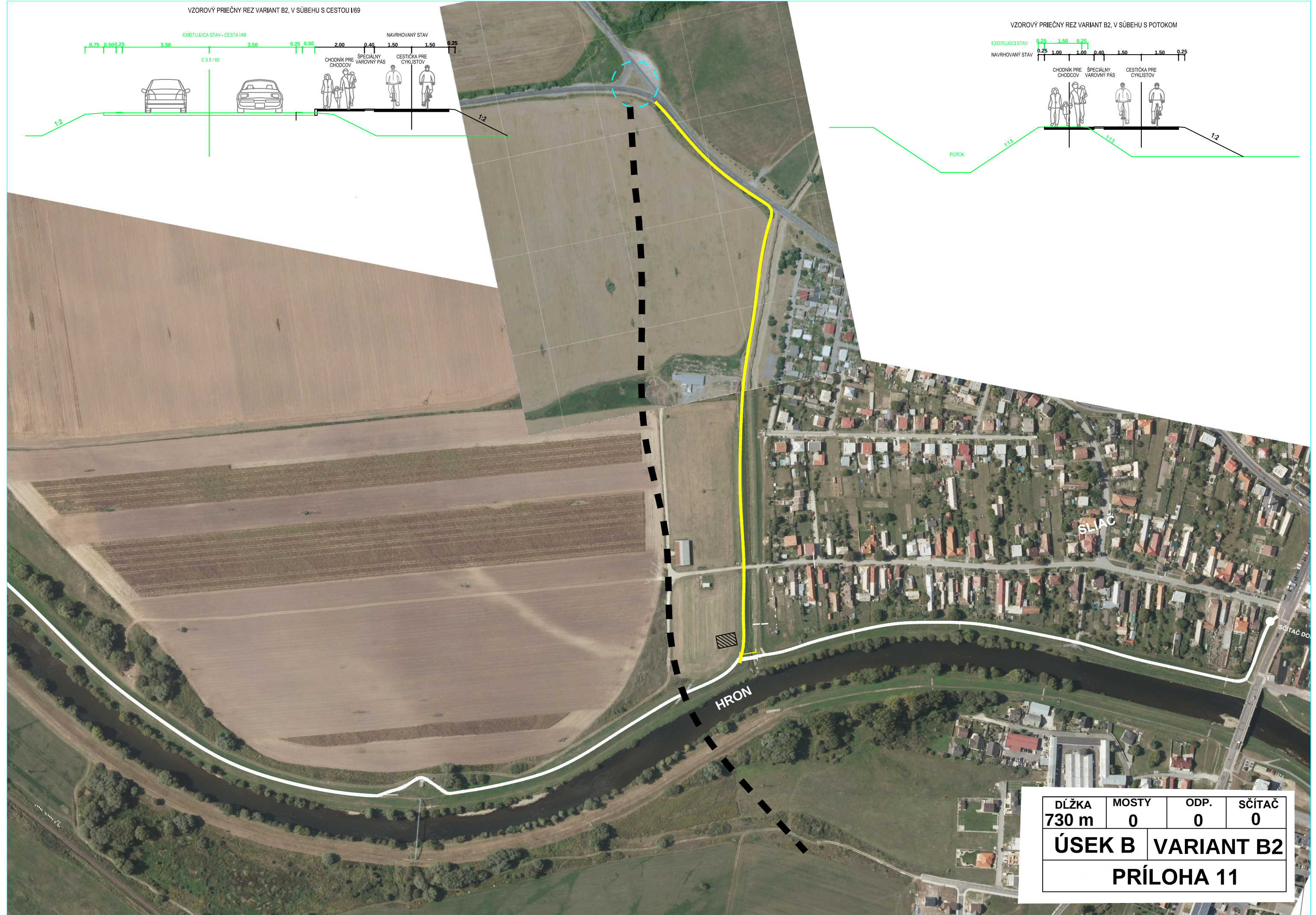
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT A5

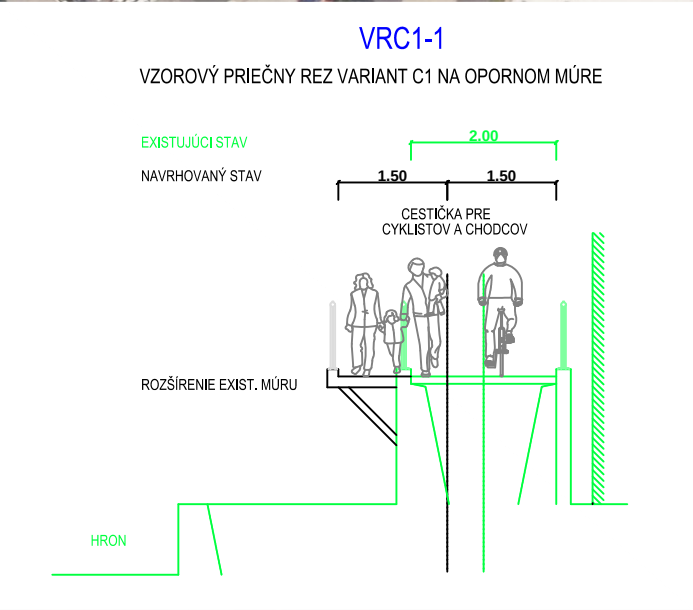
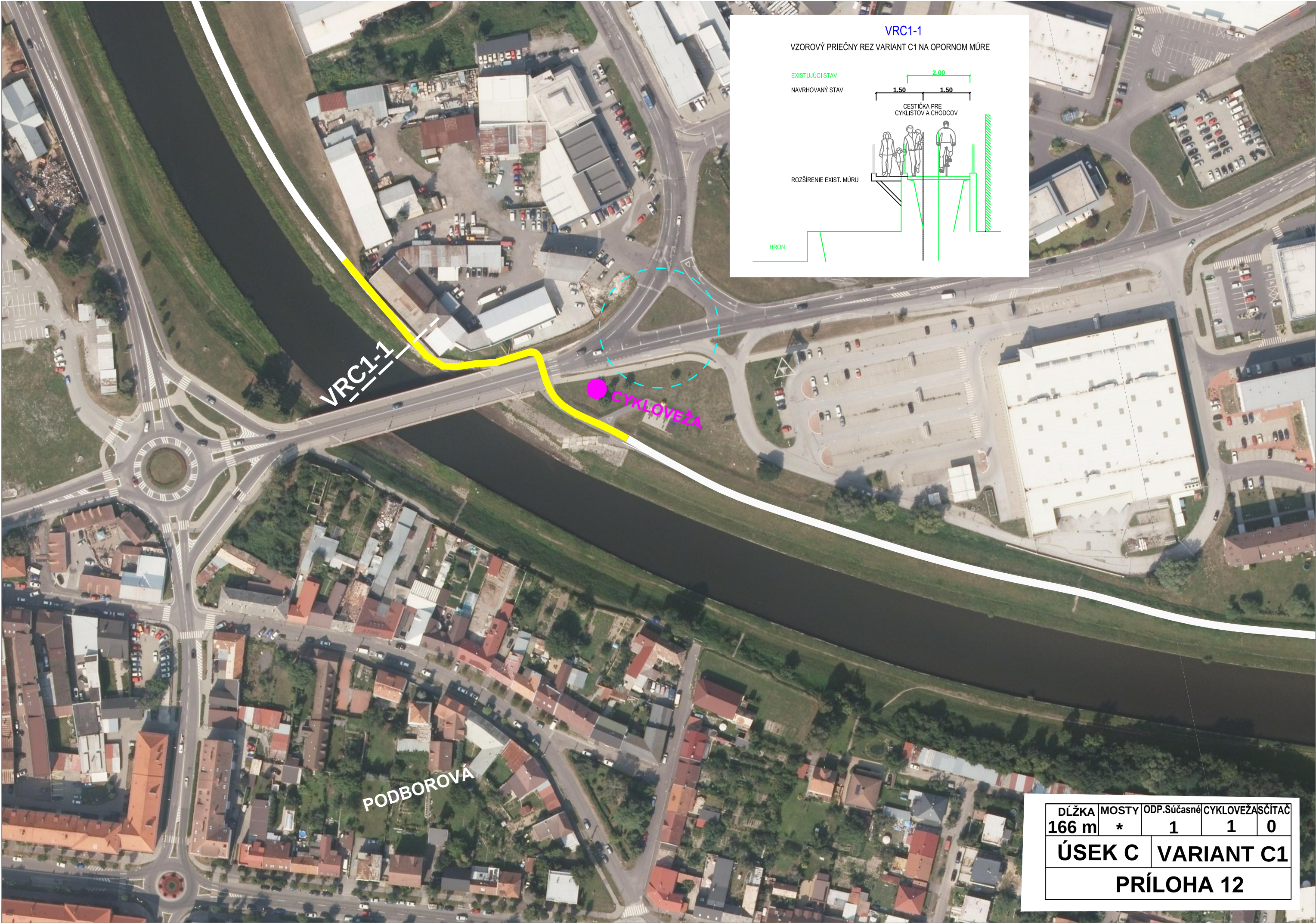


DĹŽKA	MOSTY	ODP.	SČITAČ
4020 m	-	1	2
ÚSEK A		VARIANT A5	
PRÍLOHA 9			

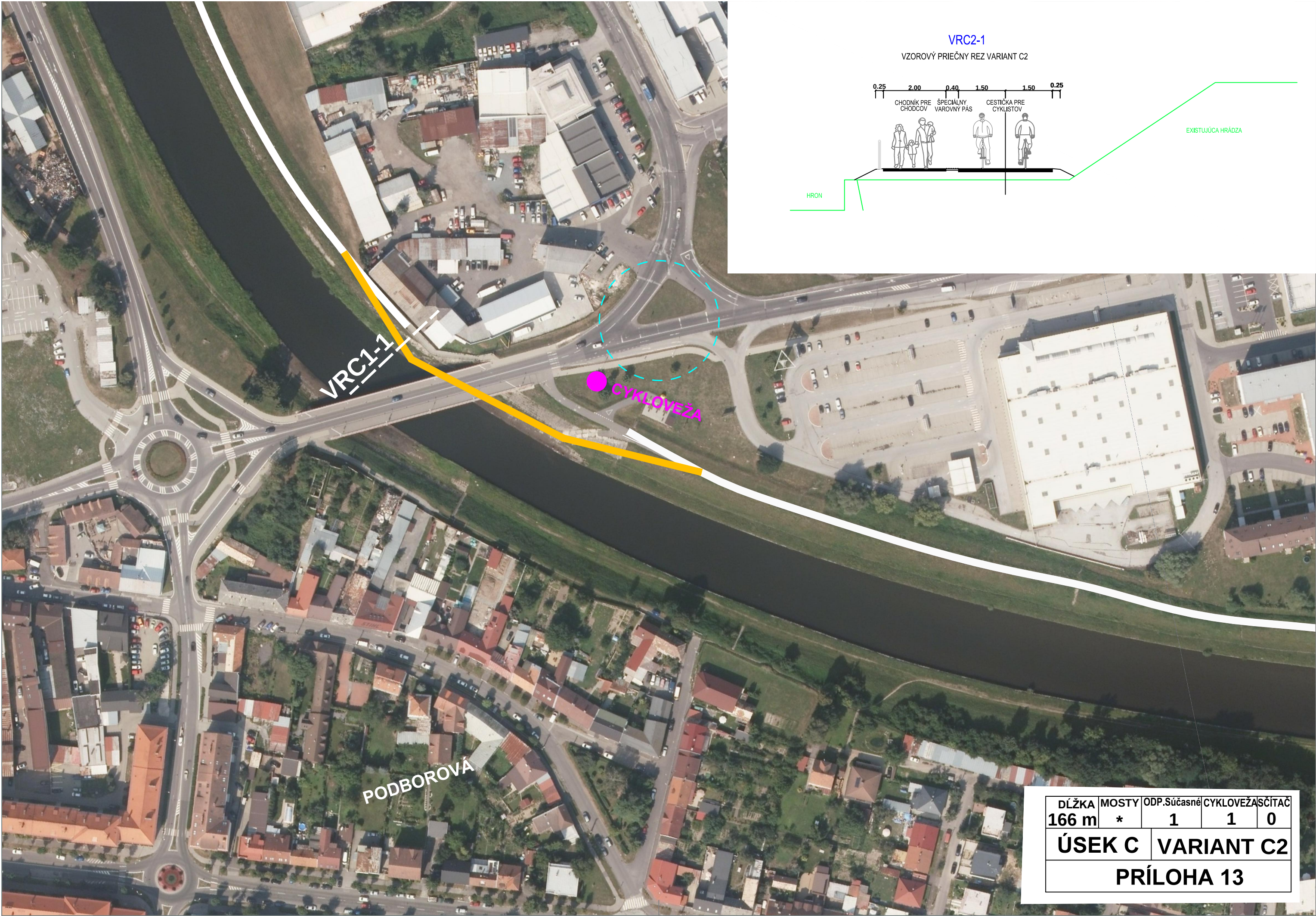


DĹŽKA	MOSTY	ODP.	SČITAČ
725 m	*	0	0
ÚSEK B		VARIANT B1	
PRÍLOHA 10			

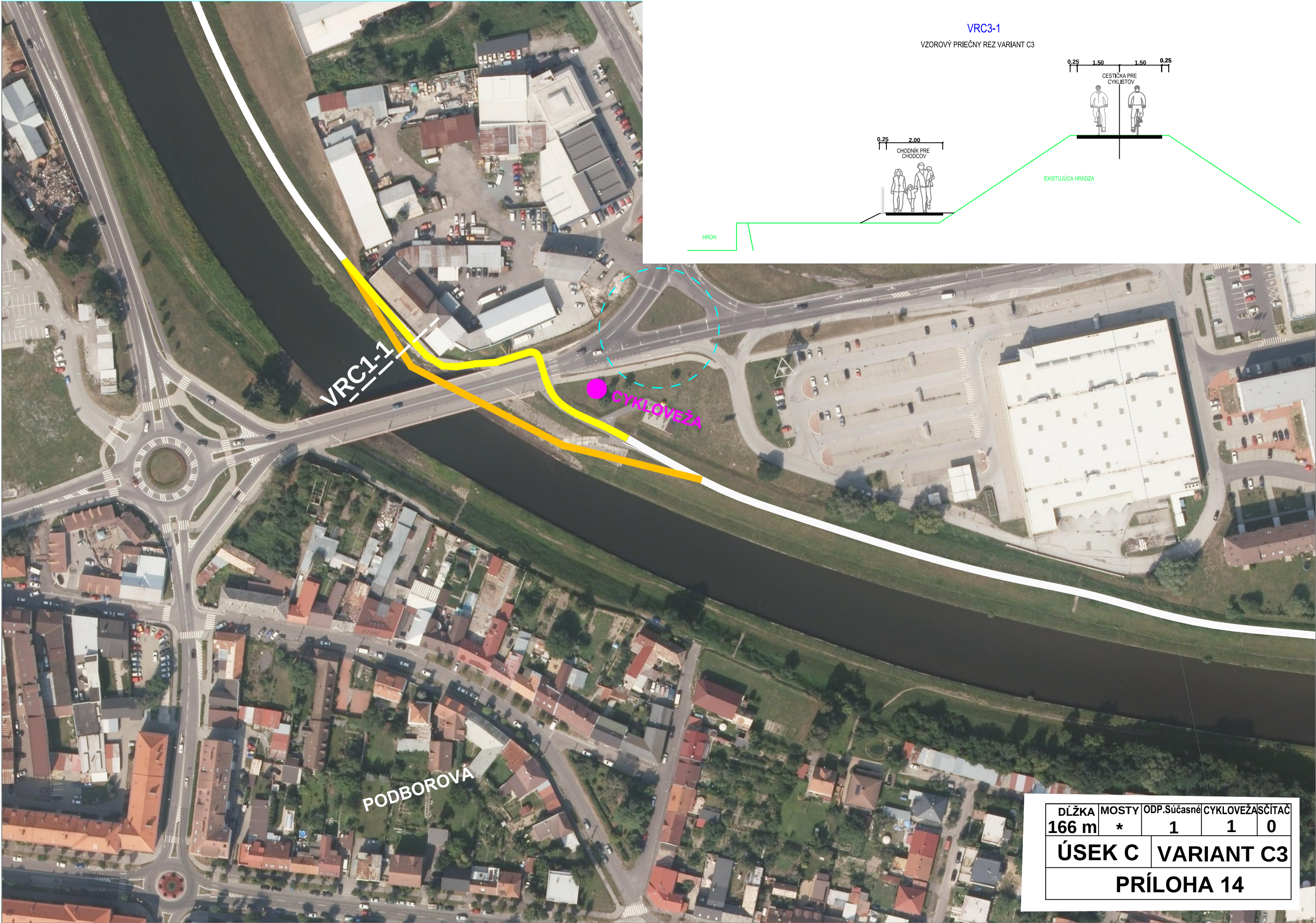




DĹŽKA	MOSTY	ODP.Súčasné	CYKLOVEŽA	ŠČÍTAC
166 m	*	1	1	0
ÚSEK C		VARIANT C1		
PRÍLOHA 12				

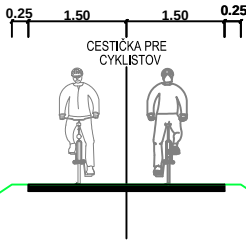


DĹŽKA	MOSTY	ODP.Súčasné	CYKLOVEŽA	SCÍTAC
166 m	*	1	1	0
ÚSEK C		VARIANT C2		
PRÍLOHA 13				



VRC3-1

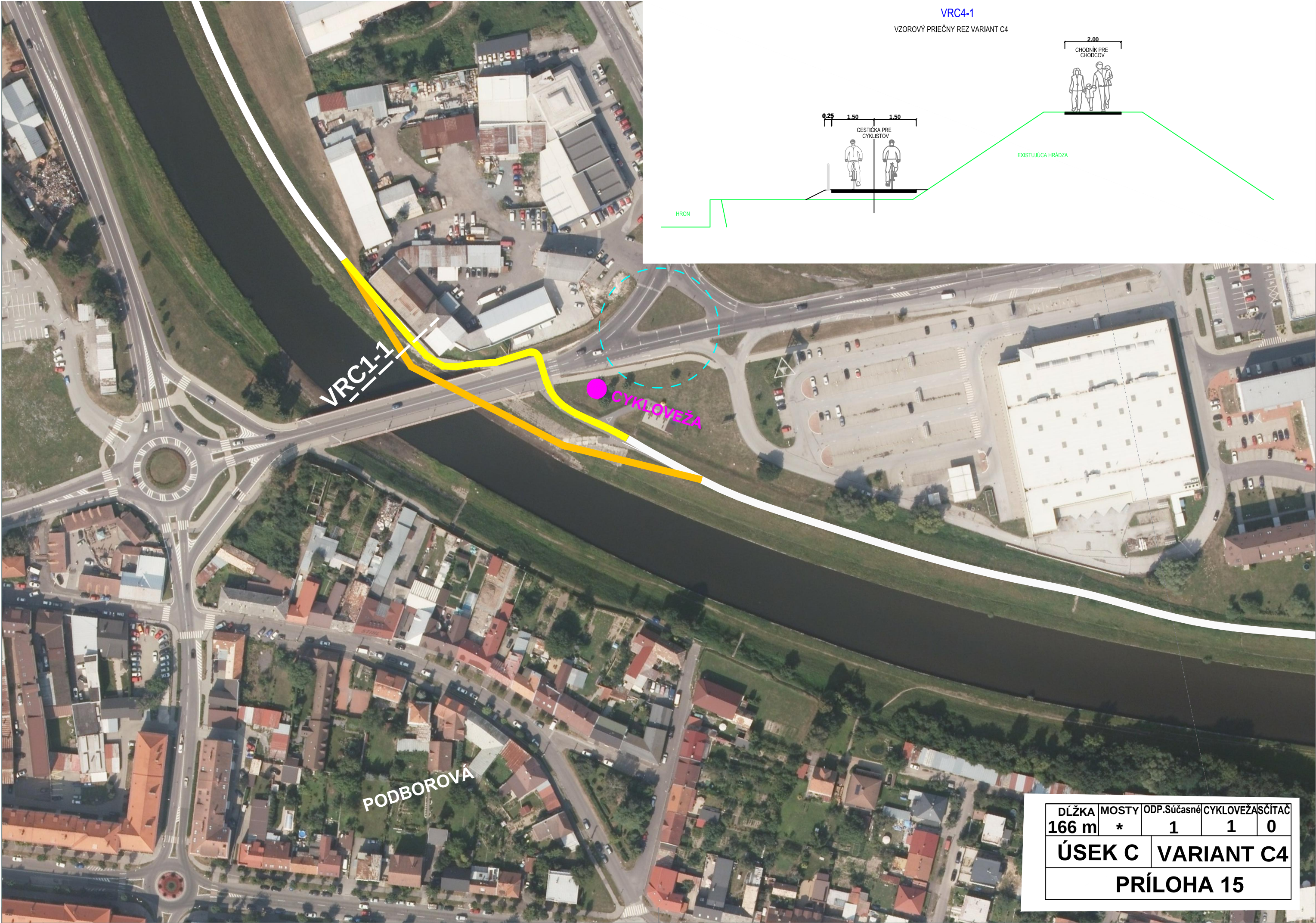
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT C3



EXISTUJÚCA HRÁDZA

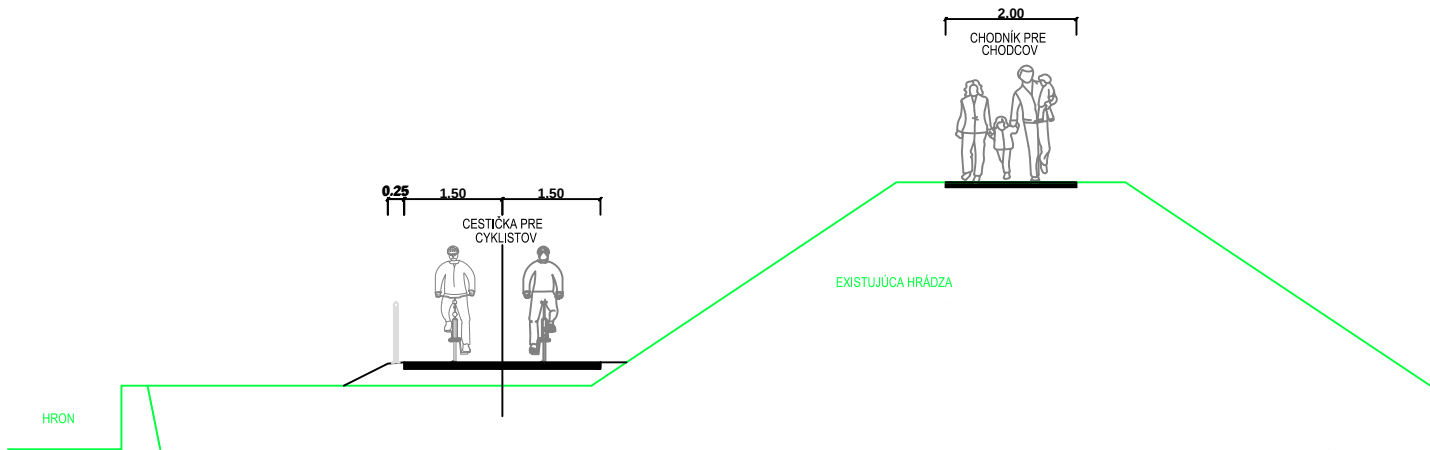
HRON

DĹŽKA	MOSTY	ODP.Súčasné	CYKLOVEŽA	ŠČÍTAC
166 m	*	1	1	0
ÚSEK C		VARIANT C3		
PRÍLOHA 14				

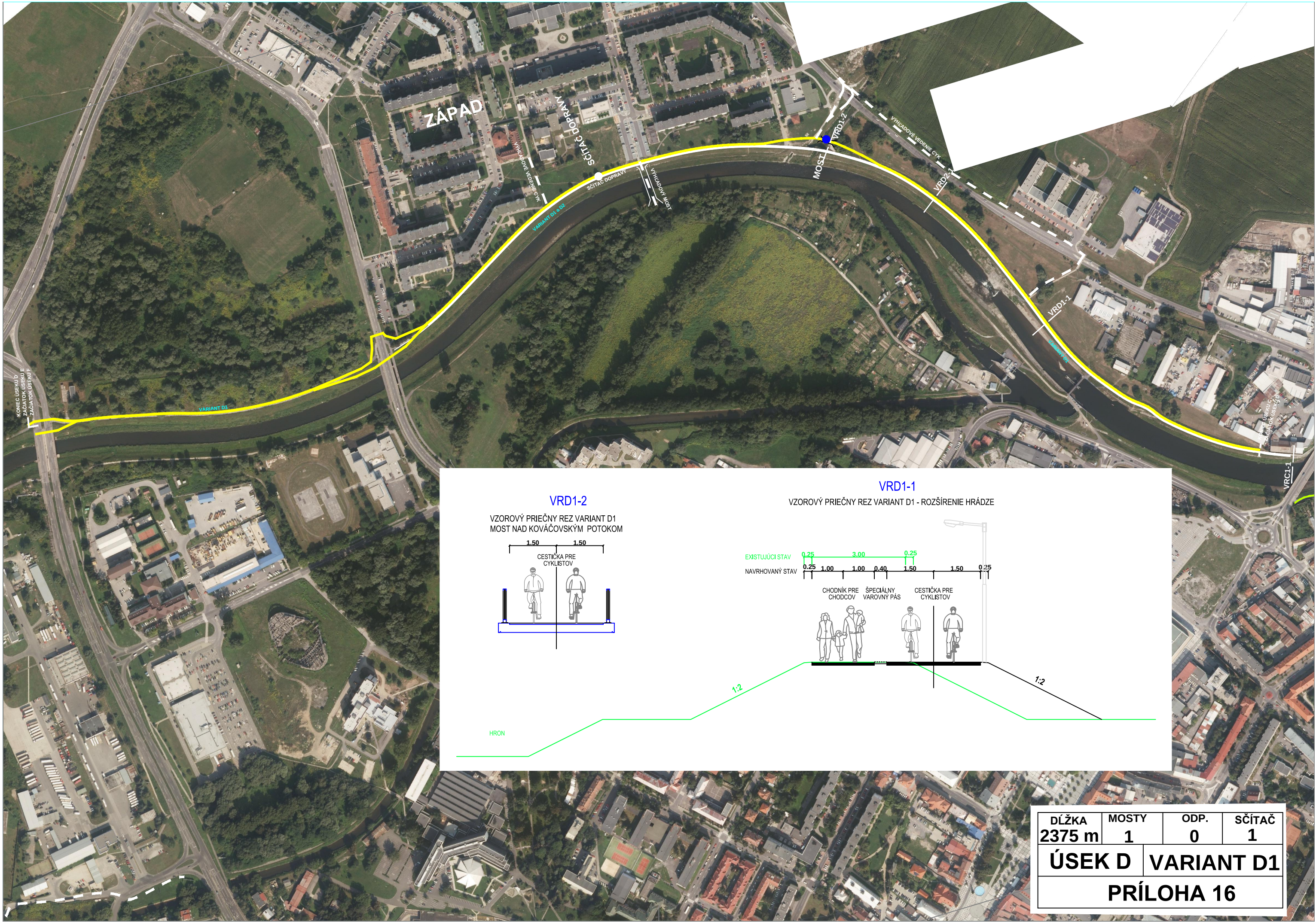


VRC4-1

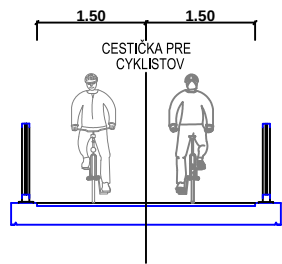
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT C4



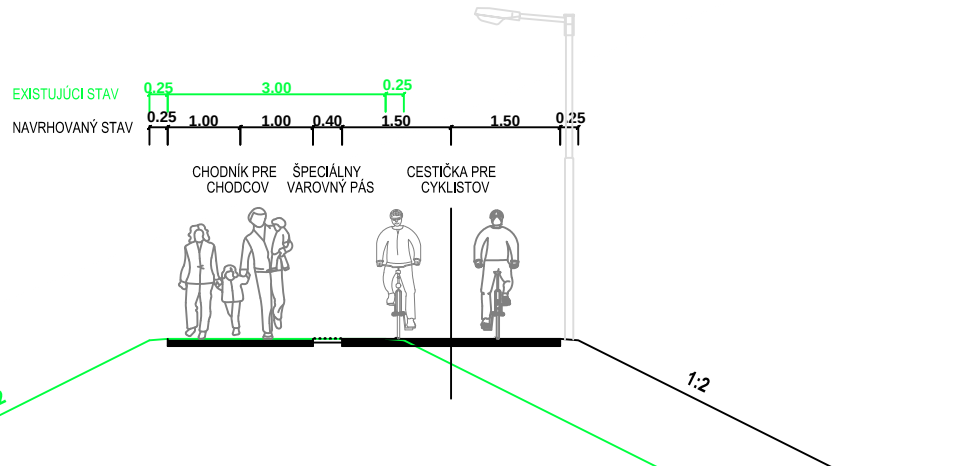
DĹŽKA	MOSTY	ODP.Súčasné	CYKLOVEŽA	ŠČÍTAČ
166 m	*	1	1	0
ÚSEK C		VARIANT C4		
PRÍLOHA 15				



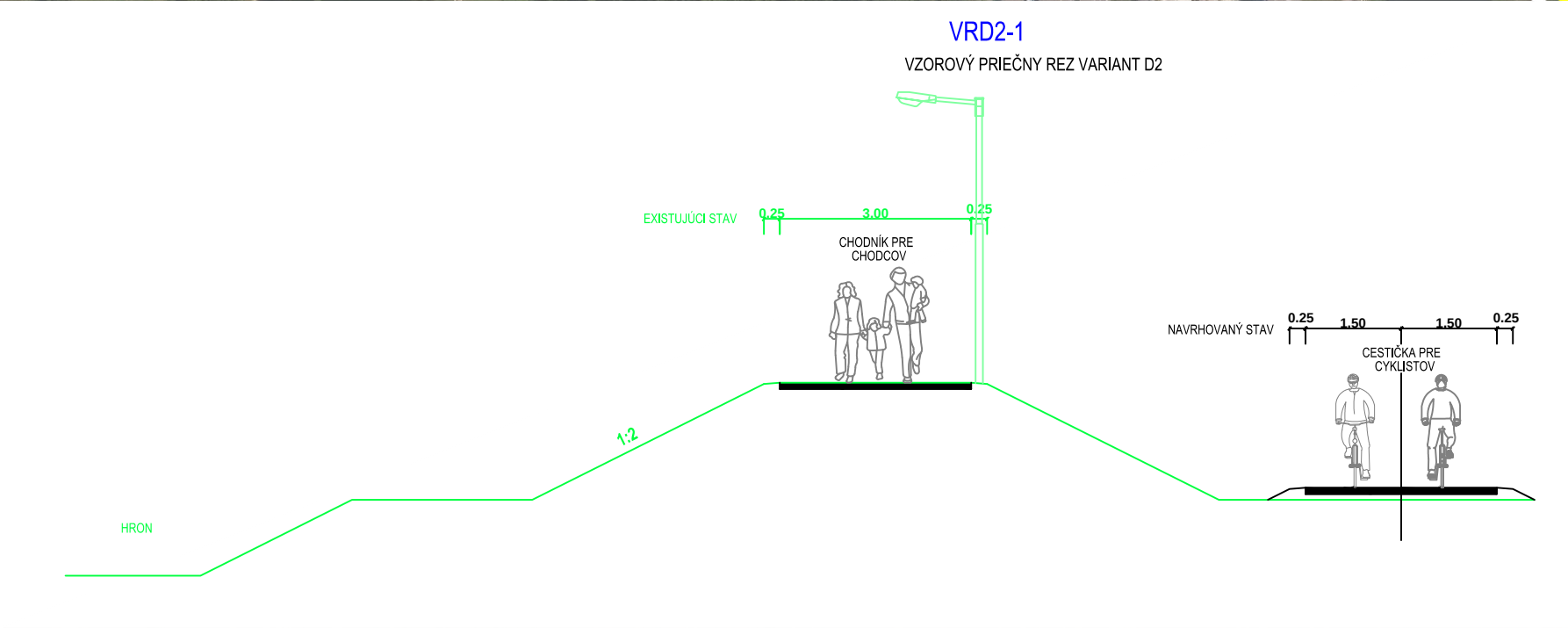
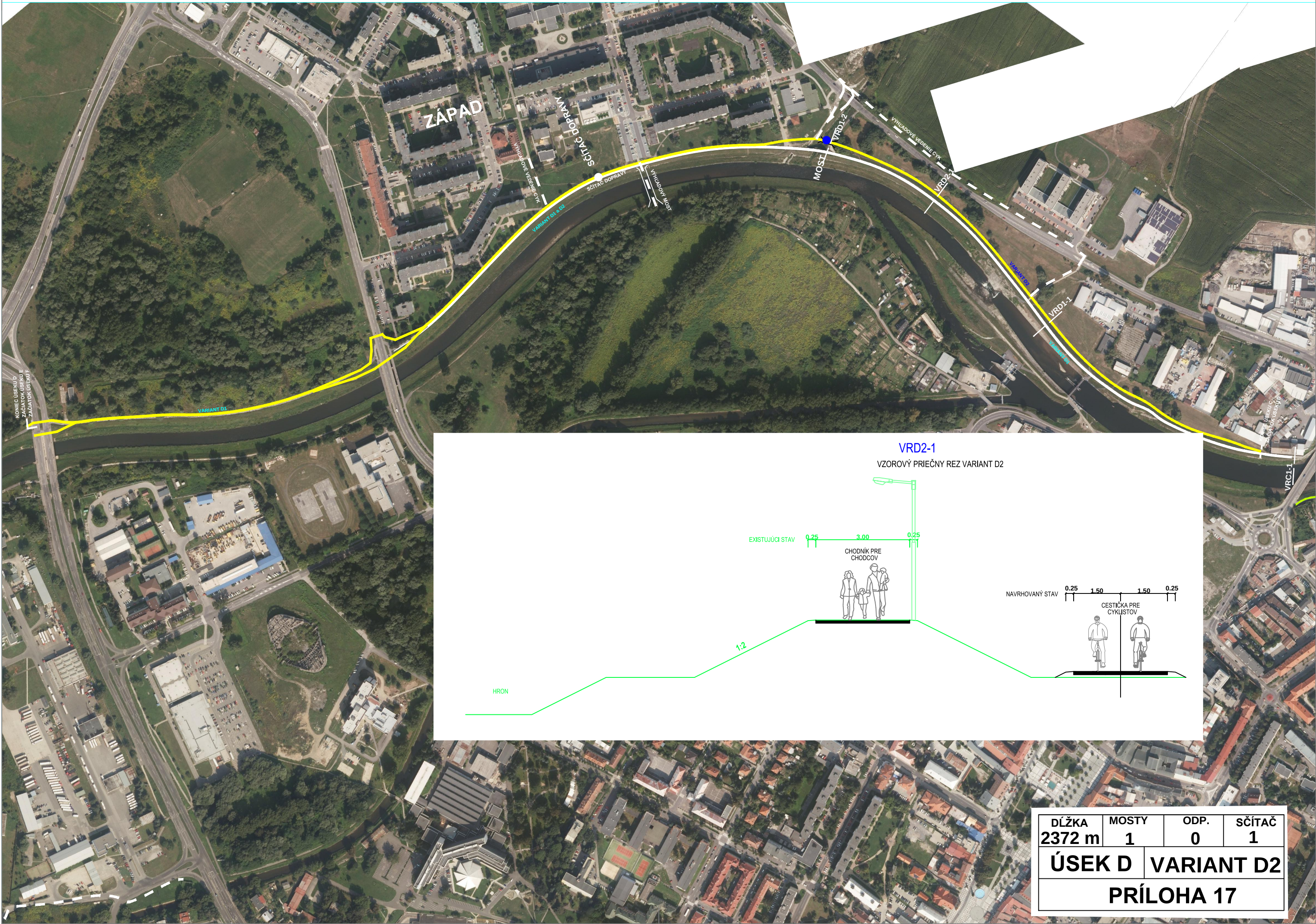
VRD1-2
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT D1
MOST NAD KOVÁČOVSKÝM POTOKOM



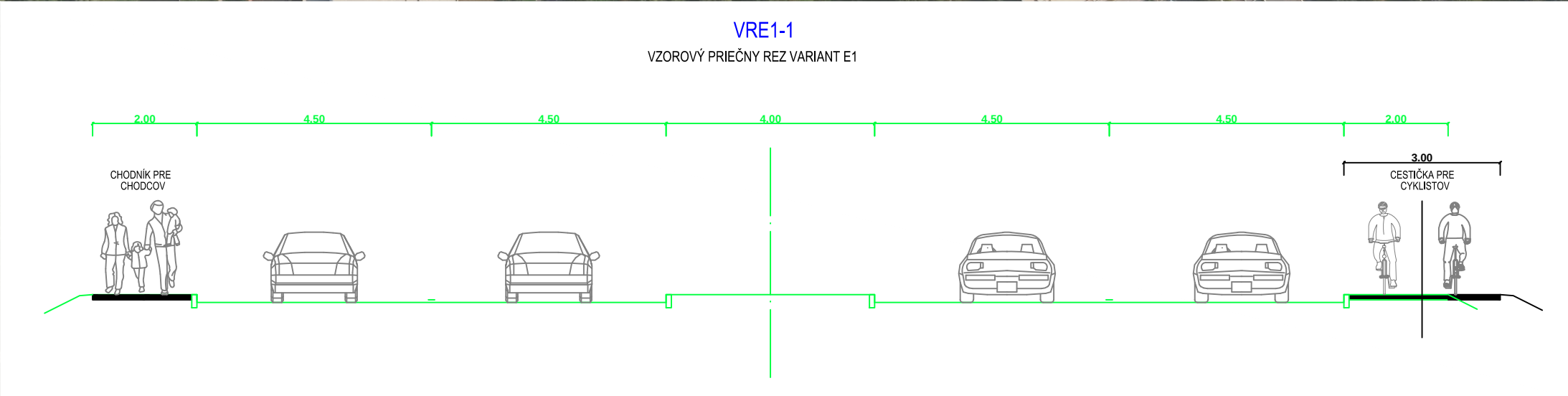
VRD1-1
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT D1 - ROZŠÍRENIE HRÁDZE



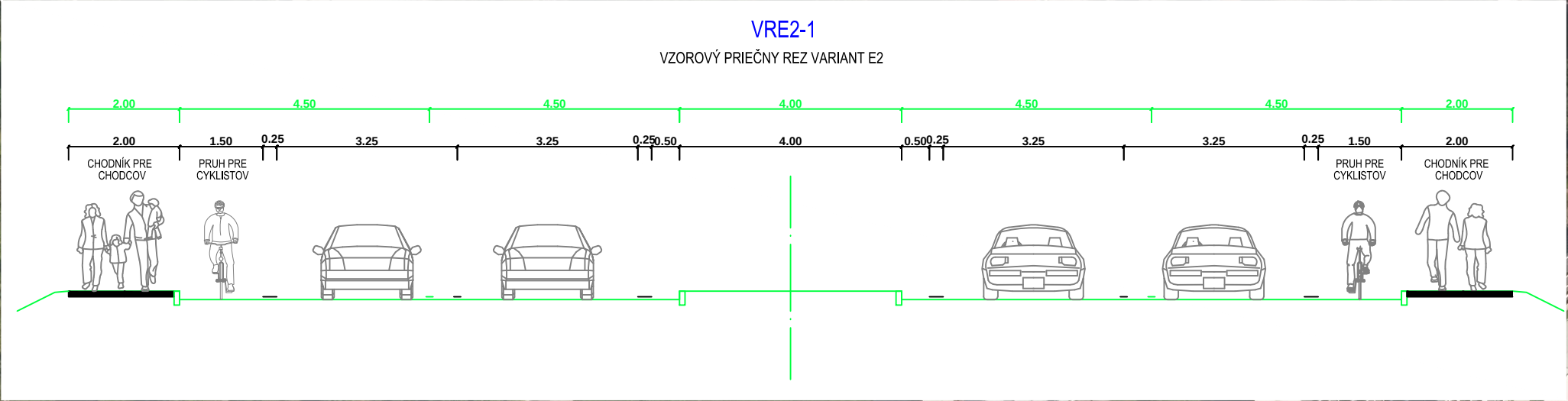
DĹŽKA 2375 m	MOSTY 1	ODP. 0	SCITAČ 1
ÚSEK D VARIANT D1			
PRÍLOHA 16			



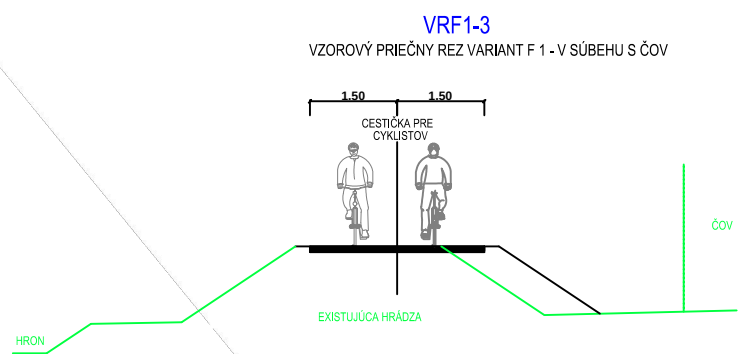
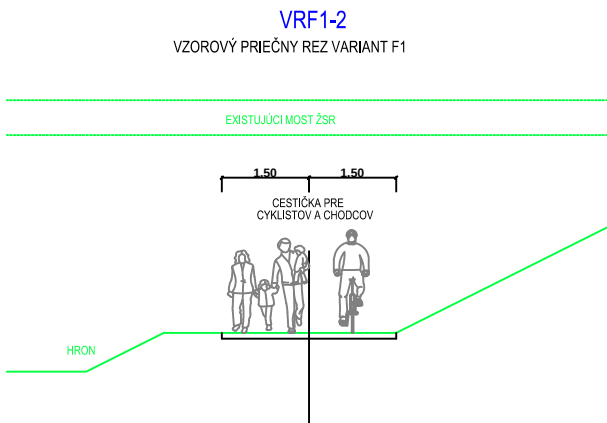
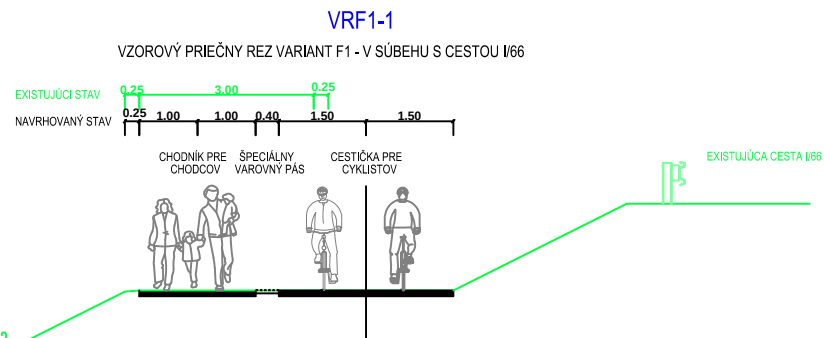
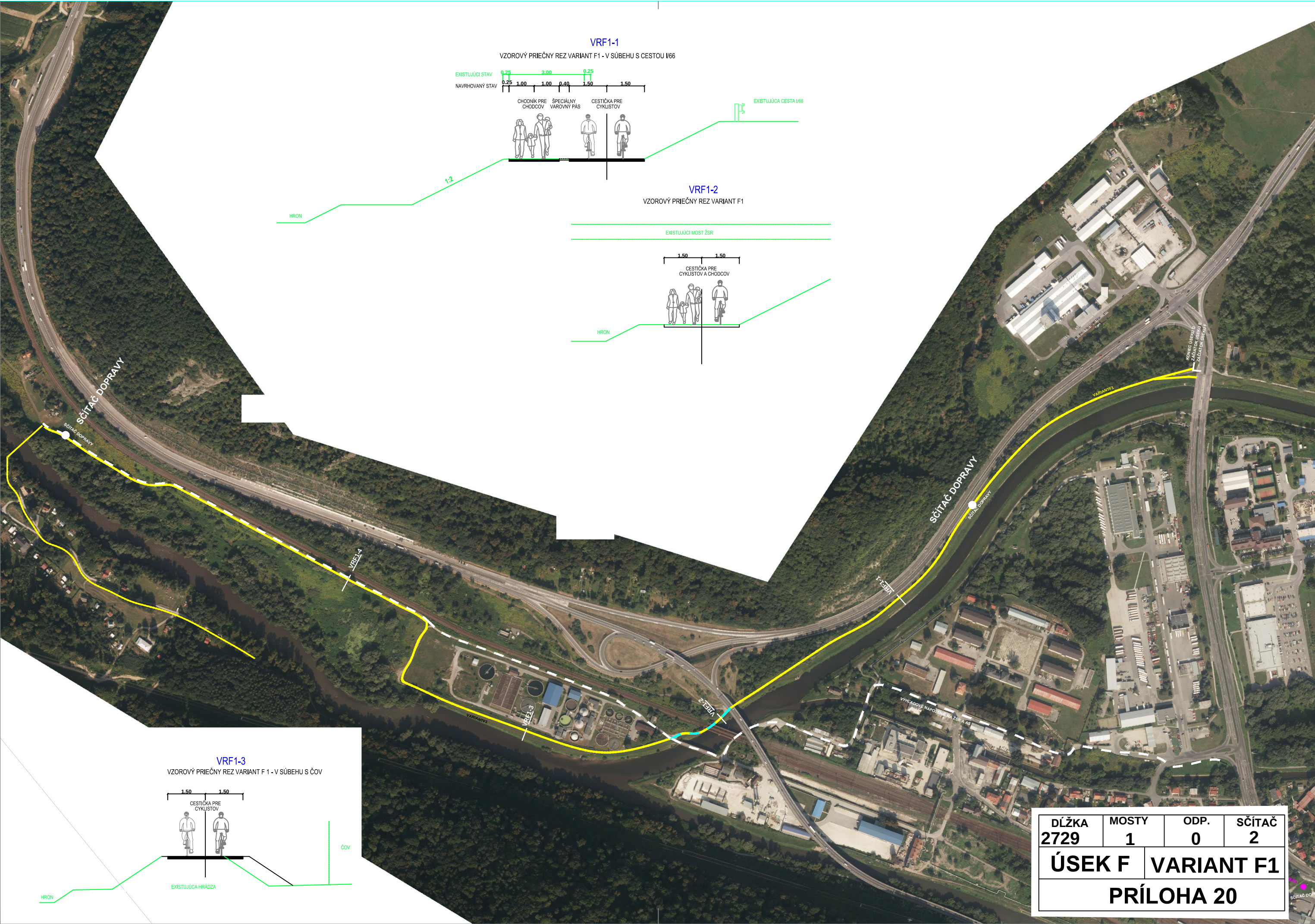
DĹŽKA 2372 m	MOSTY 1	ODP. 0	SČITAČ 1
ÚSEK D VARIANT D2			
PRÍLOHA 17			



DĹŽKA	MOSTY	ODPOČIVA.	CYKLOVEŽA	SČÍTAČ
1064	*	0	1	1
ÚSEK E		VARIANT E1		
PRÍLOHA 18				



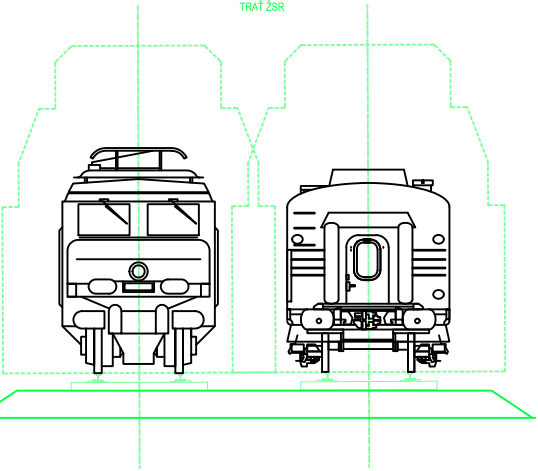
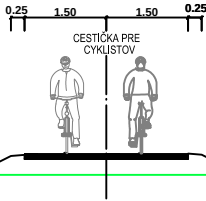
DĹŽKA 2x1029	MOSTY *	ODPOČIVA. 0	CYKLOVEŽA 1	SČITAČ 1
ÚSEK E		VARIANT E2		
PRÍLOHA 19				



DĚŽKA	MOSTY	ODP.	SČITAČ
2729	1	0	2
ÚSEK F		VARIANT F1	
PRÍLOHA 20			

VRH1-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H1 - V SÚBEHU S TRÁTOU ŽSR A RIEKOU HRON



HRON

1,2

SČITAČ DOPRAVY

SČITAČ DOPRAVY

KONIEC ÚSEKU D
ZAČIATOK ÚSEKU E
ZAČIATOK ÚSEKU F

VARIANT F1

VRE1-2

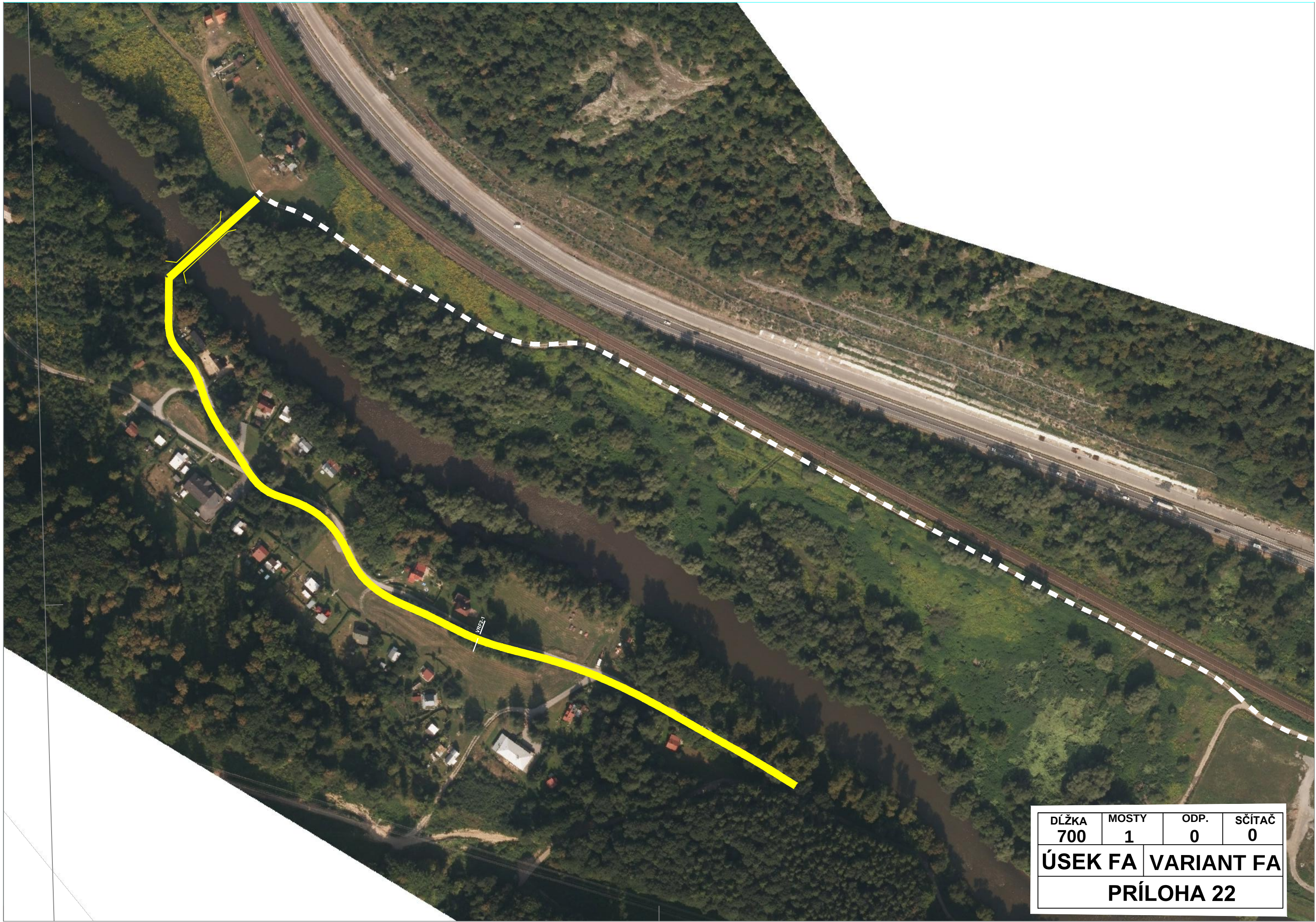
VRE1-2

VARIANT F1

VRE1-3

VRE1-4

DĹŽKA 2729	MOSTY 1	ODP. 0	SČITAČ 2
ÚSEK F		VARIANT F2	
PRÍLOHA 21			



DĚŽKA 700	MOSTY 1	ODP. 0	SČITAČ 0
ÚSEK FA		VARIANT FA	
PRÍLOHA 22			

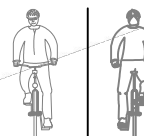


VRG1-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT G1 - V SÚBEHU S HRONOM

NAVROVANÝ STAV 0.25 1.50 1.50 0.25

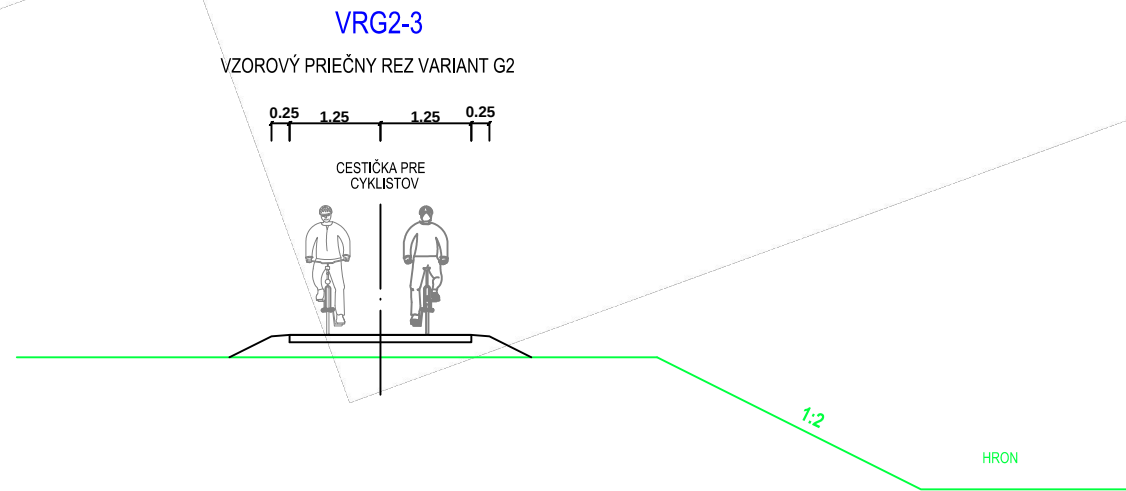
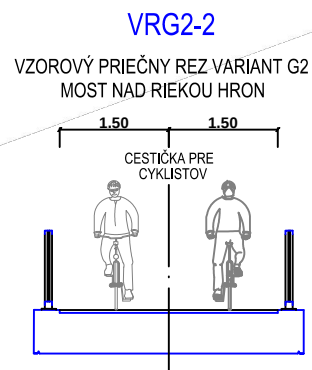
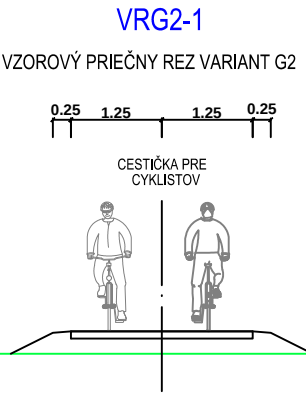
CESTIČKA PRE
CYKLISTOV



HRON

1:2

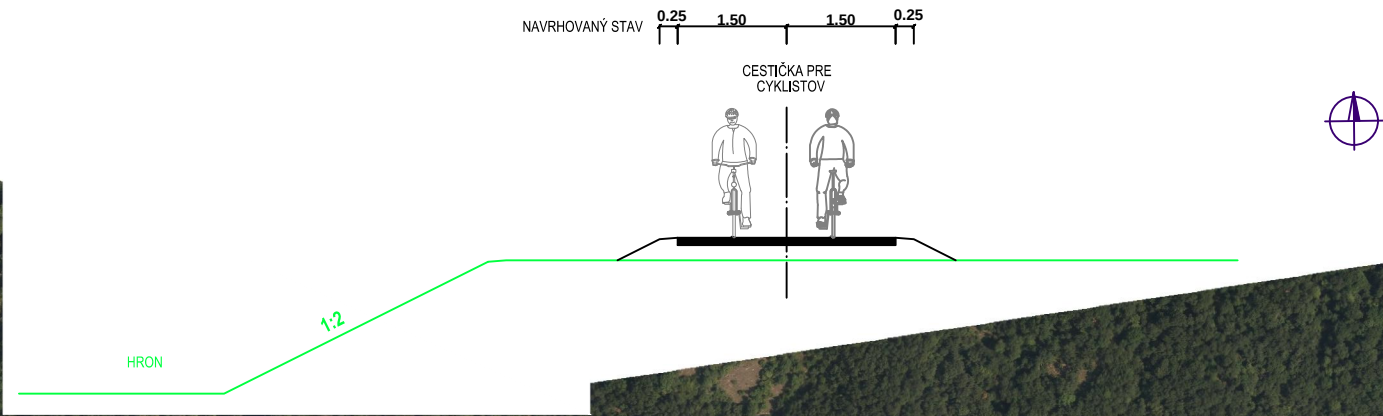
DĹŽKA 3993	MOSTY 4	ODP. 2	SČITAČ 1
ÚSEK G		VARIANT G1	
PRÍLOHA 23			



DĹŽKA	MOSTY	ODP.	SČITAČ
3952	2	2	1
ÚSEK G			
VARIANT G2			
PRÍLOHA 24			

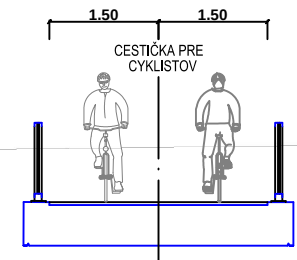
VRH1-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H1 - V SÚBEHU S HRONOM

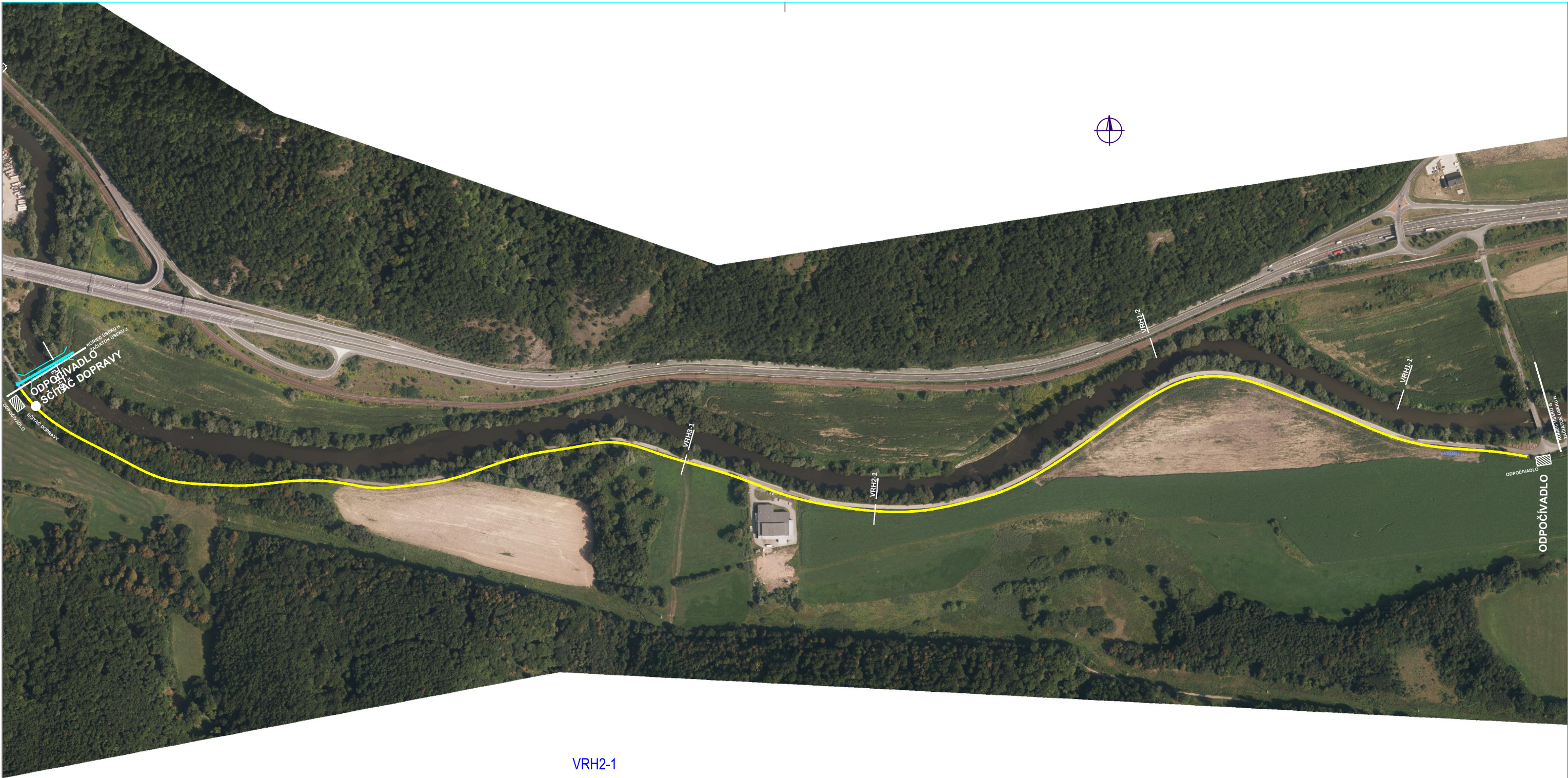


VRH1-3

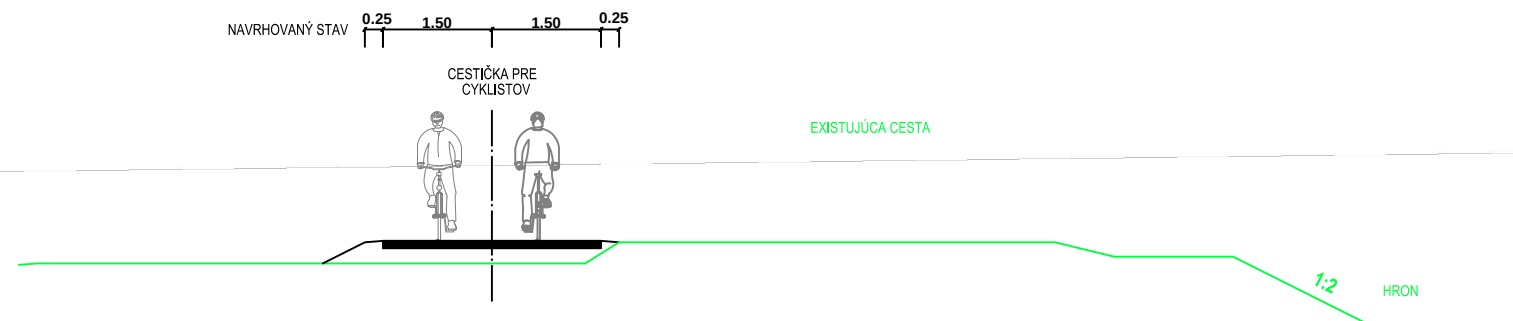
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H1
MOST NAD RIEKOU HRONOM



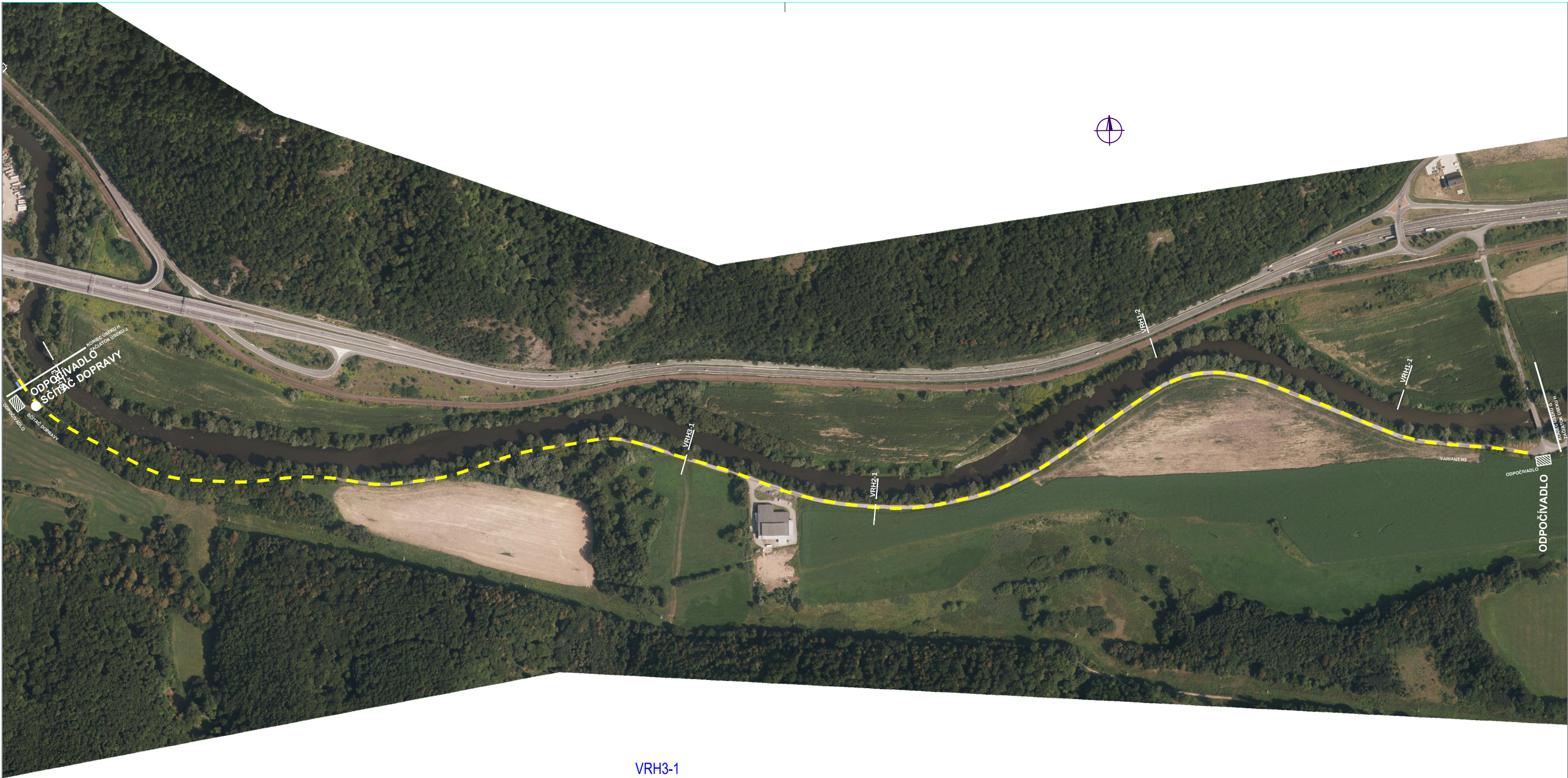
DĹŽKA 2551	MOSTY 0	ODP. 2	SČITAČ 1
ÚSEK H		VARIANT H1	
PRÍLOHA 25			



VRH2-1
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H2

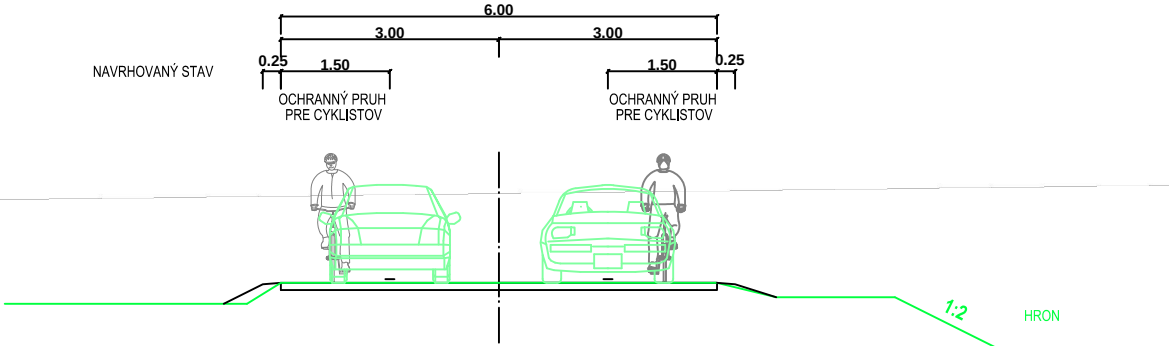


DĹŽKA	MOSTY	ODP.	SČÍTAČ
2551	0	2	1
ÚSEK H			
VARIANT H2			
PRÍLOHA 26			

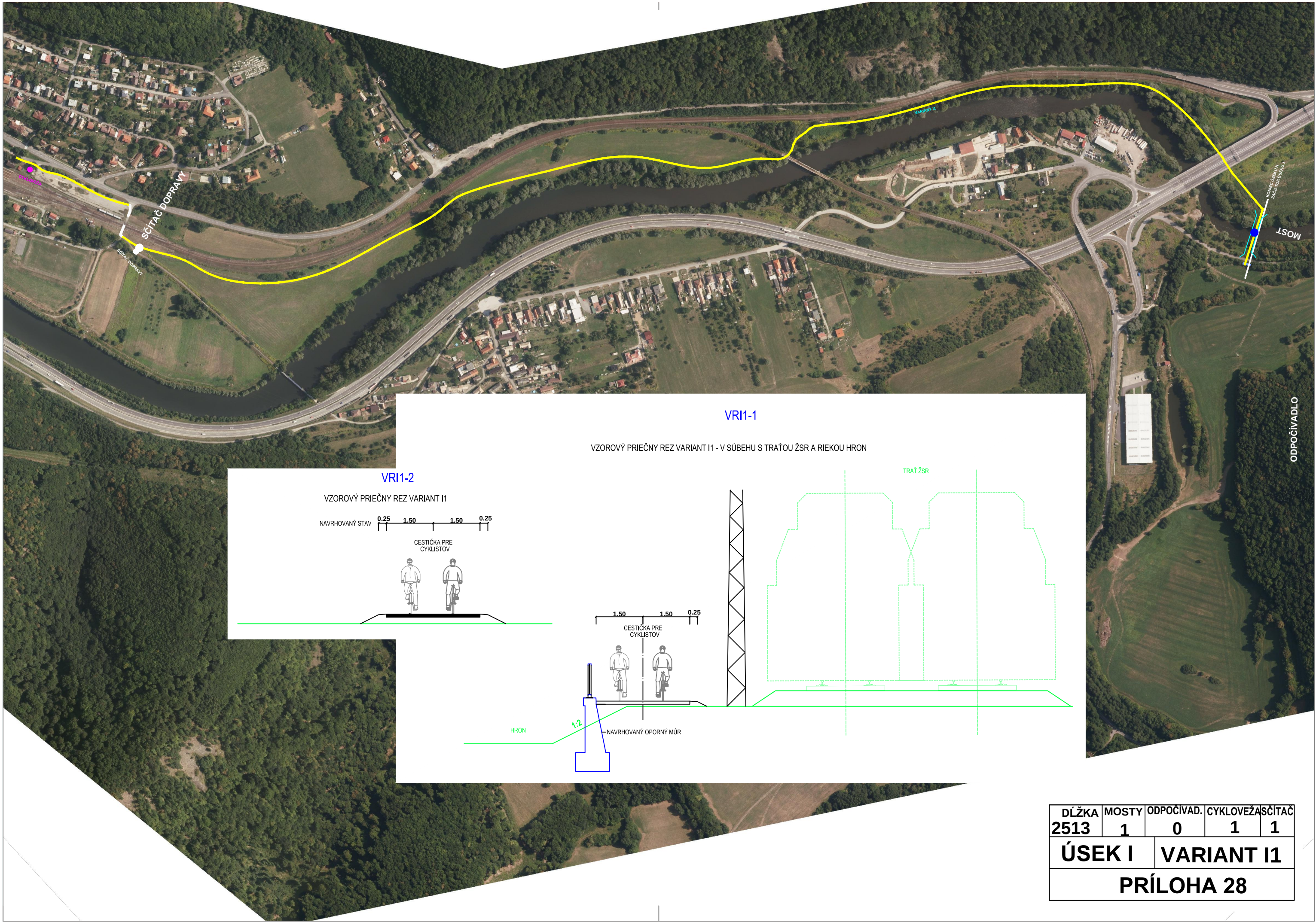


VRH3-1

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT H3



DĹŽKA 2551	MOSTY 0	ODP. 2	SČÍTAČ 1
ÚSEK H		VARIANT H3	
PRÍLOHA 27			



VR11-1

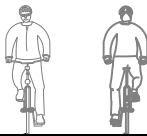
VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I1 - V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR A RIEKOU HRON

VR11-2

VZOROVÝ PRIEČNY REZ VARIANT I1

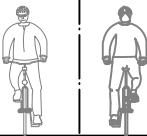
NAVRHOVANÝ STAV 0.25 1.50 1.50 0.25

CESTIČKA PRE CYKLISTOV



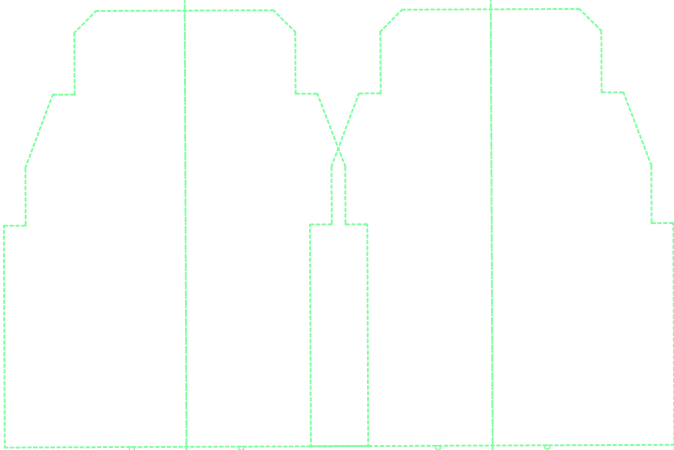
1.50 1.50 0.25

CESTIČKA PRE CYKLISTOV



NAVRHOVANÝ OPORNÝ MÚR

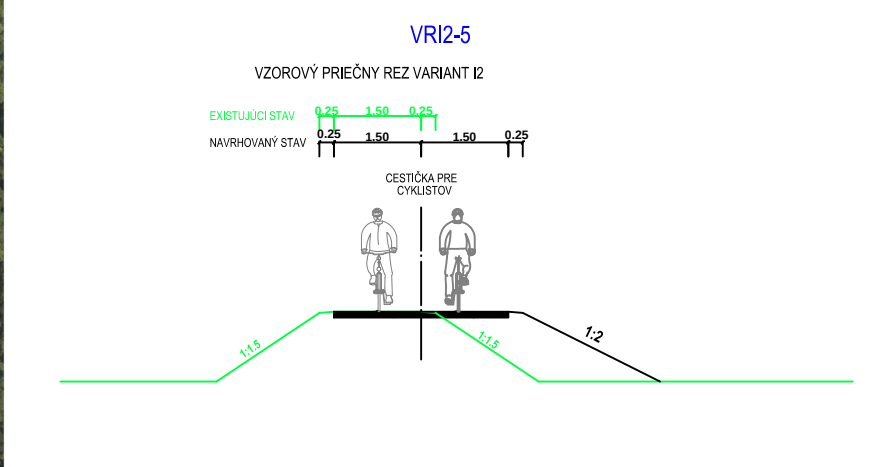
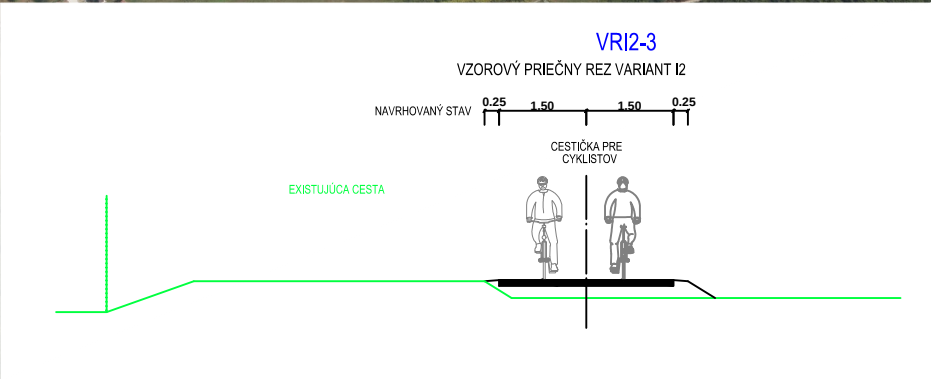
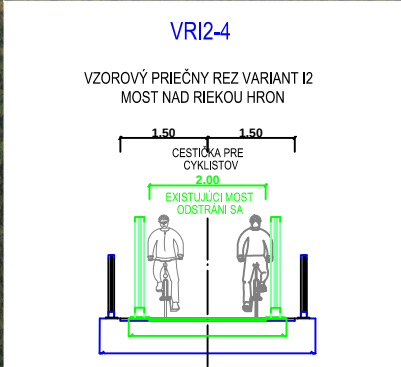
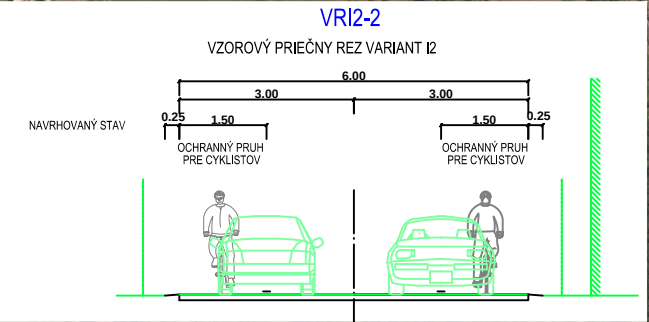
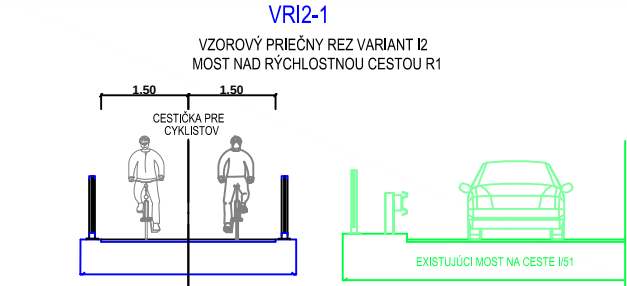
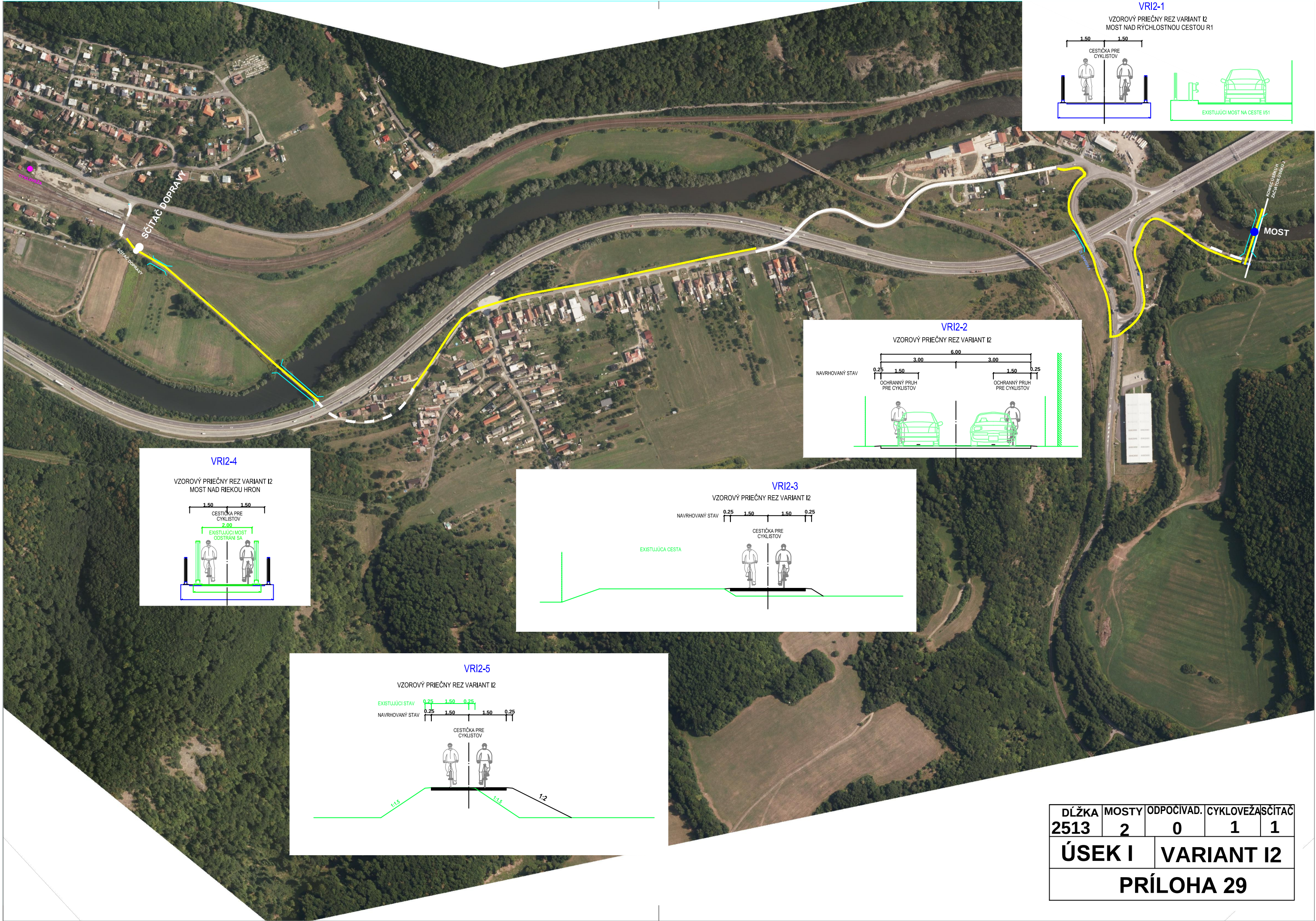
TRAT ŽSR



Hron

1:2

DĹŽKA	MOSTY	ODPOČIVAD.	CYKLOVEŽA	SČITAČ
2513	1	0	1	1
ÚSEK I		VARIANT I1		
PRÍLOHA 28				



DĹŽKA	MOSTY	ODPOČIVAD.	CYKLOVEŽA	SČITAČ
2513	2	0	1	1
ÚSEK I		VARIANT I2		
PRÍLOHA 29				

Usek		A		Rodinná cyklocestička							
Sliac (križovatka s cestou III/2450) - (Zvolen (Hypernova))											
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis		Odhadované náklady (€)	odhadované zábery (m2)		počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
A1	Cyklisti	4020	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi			20100	1)		1	1	2
	Chodci	4020									
A2	Cyklisti	4013	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodku hrádze a chodcov po vrchu hrádze (možné aj opačné vedenie)			16727			1	1	2
	Chodci	4020									
A3	Cyklisti	4020	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po súčasný most na hrádzi. Následne chodci odklonený na mestskú komunikáciu			20890	2)		1	1	2
	Chodci	4082									
A4	Cyklisti	4020	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodku hrádze a chodcov po vrchu hrádze až k mostu na hrádzi. Následne chodci odklonený na mestskú			17552	2)		1	1	2
	Chodci	4075									
A5	Cyklisti	4020	Vedenie cestičky pre cyklistov po vrchu hrádze v súčasnej polohe			12420	3)		1	0	0
	Chodci	4140	Vedenie chodcov po druhom brehu Hrona								

1) Do záberov sa nezahŕňa súčasná hrádza, len rozšírenie

2) Do záberov sa zahŕňa celá mestská komunikácia

3) Do záberov sa zahŕňa len chodník pre peších

Usek	B		Sliac - napojenie priemyselnej zóny							
Okružná križovatka (plánovaná) - hrádza										
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)		odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
B1	Cyklisti	725 ⁴⁾	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po bokoch plánovanej preložky cesty III. triedy			7475			vetvy na napojenie	0
	Chodci	725 ⁴⁾								
B2	Cyklisti	725 ⁴⁾	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov popri ceste I. triedy a následne po kraji hrádze kanála			7475			0	0
	Chodci	725 ⁴⁾								

4) Nakoľko nie je presne známe smerovanie preložky cesty dĺžka cyklistických a peších komunikácií je len odhadovaná

Usek	C		Križovatka Hypernova							
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)		odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
C1	Cyklisti	166	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov križovaním MK			498	5)	Súčasná + cykloveža	0	0
	Chodci	166								
C2	Cyklisti	250	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádzi			1500		Súčasná + cykloveža	0	0
	Chodci	250								
C3	Cyklisti	160	Vedenie cestičky pre cyklistov cez MK a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádzi			865	5)	Súčasná + cykloveža	0	0
	Chodci	250								
C4	Cyklisti	250	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodnej časti hrádze a chodníka pre chodcov križovaním cez MK			875	5)	Súčasná + cykloveža	0	0
	Chodci	160								

5) Do záberov sa neráta súčasná cestička a súčasný múr

Usek	D		Zvolen - Západ								
Hypernova - cesty III/2452											
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)		odhadované zábery (m2)		počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
D1	Cyklisti	2375	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi			8668	6)		0	1	1
	Chodci	2388									
D2	Cyklisti	2372	Vedenie cestičky pre cyklistov od Hypernovy po most na sídlisku Zvolen-Západ po spodnou časťou hrádze. Následne vedenie ako vo variante D1			7905	6)		0	1	1
	Chodci	2388									

6) Do záberov sa nezahŕňa súčasná hrádza, len rozšírenie

Usek	E		cesta III/2452							
Hrádza - ŽST Zvolen										
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)		odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
E1	Cyklisti	1064	Vedenie cyklistov v samostatnej cestičke pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov			4256		cykloveža	0	1
	Chodci	-								
E2	Cyklisti	1029	Vedenie cyklistov v samostatnom pruhu pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov			-		cykloveža	0	1
	Chodci	-								

Usek	F		Cervení Medokýš							
Cesta III/2452 - Cervení Medokýš										
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)		odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
F1	Cyklisti	2629	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov samostatnou cestičkou a chodcov po súčasnom obslužnej komunikácií			13094		0	0	1
	Chodci	2419								
F2	Cyklisti	2419	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácií			12559		0	0	1
	Chodci	2419								

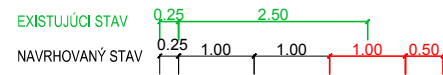
Usek	FA		Pustý hrad							
Cerveny Medokýš - Pustý hrad										
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)	odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy	
FA	Cyklisti	700	Vedenie cyklistickej cestičky a chodníka pre chodcov mostom cez Hron s následným napojením cesty na Pustý Hrad		4200		0	1	0	
	Chodci	700								

Úsek	G		Budča							
Cervení Medokýš - cesta III/2440										
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)	Základný opis		Odhadované náklady (€)	odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy	
G1	Cyklisti	3993	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.			15972		2	4 ⁶⁾	1
G2	Cyklisti	3952	Vedenie cestičky pre cyklistov v koridore min. záberov parciel			11856		2	2	1
6)	3 mosty bude možno možné nahradiť priepustami.									

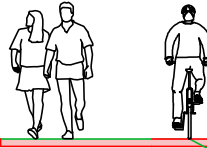
Úsek	H		Ostrá Lúka							
Cesta III/2440 - napojenie na cyklotrasu od Štiavnice										
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)		odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
H1	Cyklisti	2551	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.			10204		2	0	1
H2	Cyklisti	2520	Vedenie cestičky pre cyklistov popri súčasnej obslužnej komunikácii			10080		2	0	1
H3	Cyklisti	2520	Vedenie cyklistov po súčasnej obslužnej komunikácii			16380		2	0	0

Usek	I		Hronská						
napojenie na cyklotrasu od Štiavnice - Hronská Dúbrava									
Variant	Odhadovaná dĺžka (m)		Základný opis	Odhadované náklady (€)	odhadované zábery (m2)	počet pozemkov	Odpočívadlá	Most (nový)	Sčítač dopravy
I1	Cyklisti	2513	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.		10052		0	1 ⁽⁷⁾	1
I2	Cyklisti	3032	Vedenie cyklistov a chodcov cez Hronskú Breznicu		12938		0	2 ⁽⁷⁾	1
	Chodci	1163							

VZOROVÝ PRIEČNY REZ ALT.1



CESTÍČKA PRE
CHODCOV A CYKLISTOV



1:2

1:2

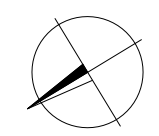
HRON

Hron

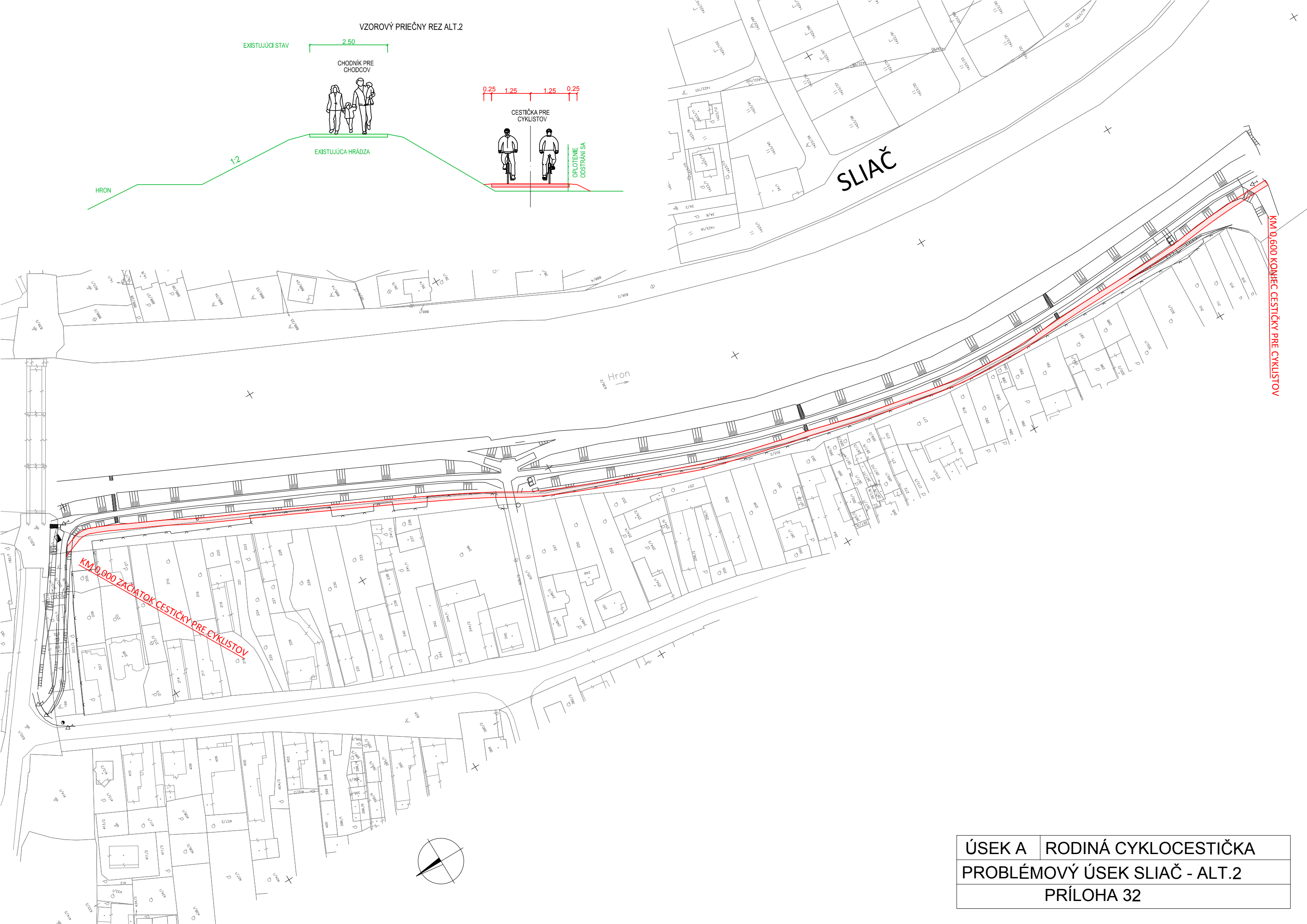
SLIAČ

KM 0,670 KONIEC ROZŠÍRENIA HRADZE

KM 0,000 ZAČIATOK ROZŠÍRENIA HRADZE



ÚSEK A	RODINÁ CYKLOCESTÍČKA
PROBLÉMOVÝ ÚSEK SLIAČ - ALT.1	
PRÍLOHA 31	



VZOROVÝ PRIEČNY REZ ALT.2

EXISTUJÚCI STAV

2.50

CHODNÍK PRE
CHODCOV



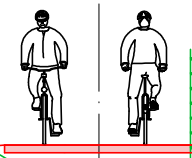
EXISTUJÚCA HRÁDZA

1:2

HRON

0.25 1.25 1.25 0.25

CESTIČKA PRE
CYKLISTOV

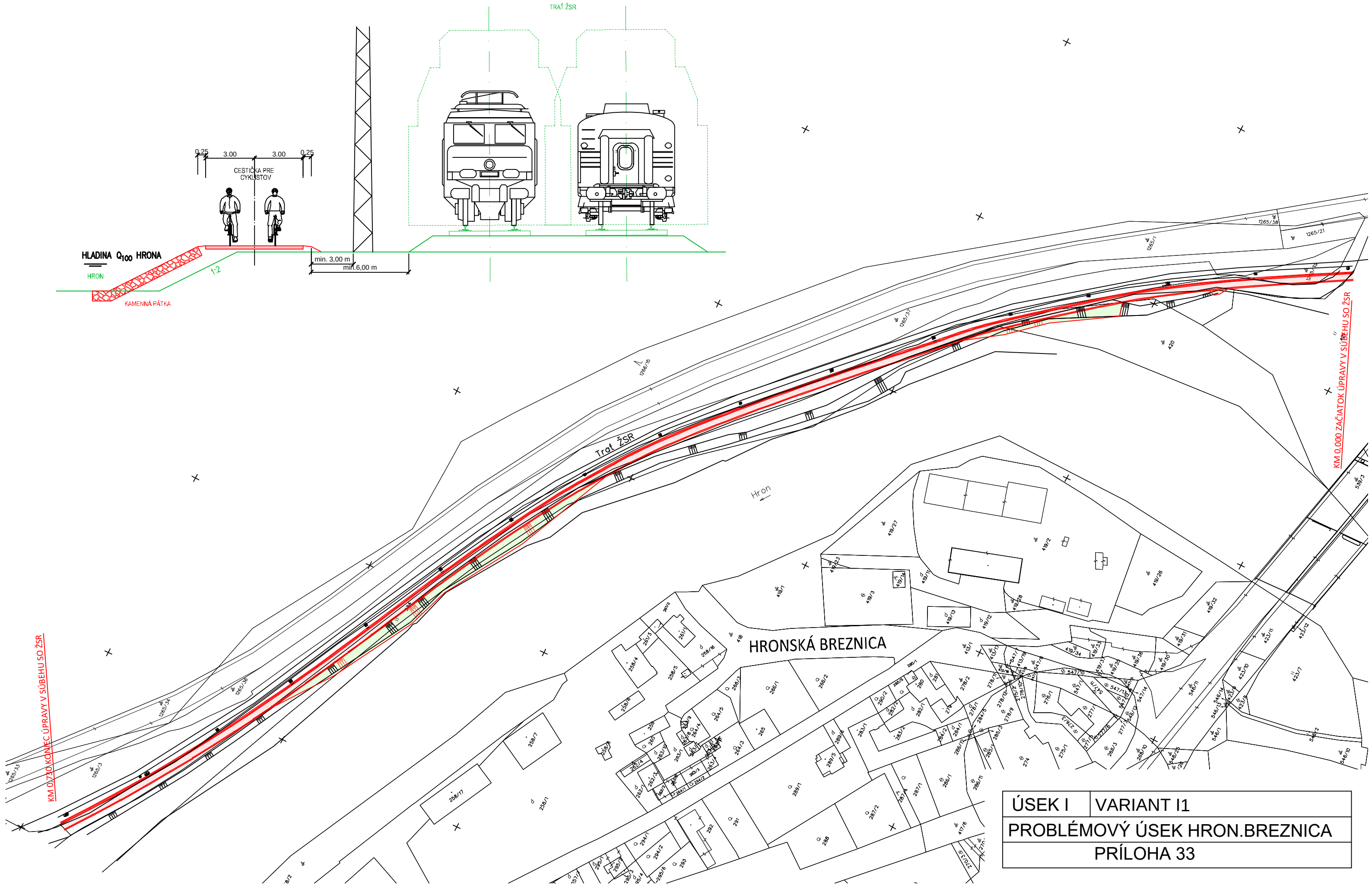


OPLOTENIE
ODSTRÁNĽA

SLIAČ

KM 0,600 KONIEC CESTIČKY PRE CYKLISTOV

KM 0,000 ZAČIATOK CESTIČKY PRE CYKLISTOV



Cyklotrasa Sliač – Hronská Breznica		
Variant	Katastrálne územie	Počet spoluvlastníckych podielov na LV
A1	Hájniky	14
A1	Zvolen	1
A2	Hájniky	65
A2	Zvolen	2
A3	Hájniky	2
A5	Hájniky	2
A5	Rybáre	2
A5	Zvolen	53
B1	Hájniky	6
B2	Hájniky	5
C1	Zvolen	3
C2	Zvolen	2
D1	Zvolen	91
D2	Zvolen	21
E1	Zvolen	80
F1	Zvolen	82
FA	Zvolen	4
G1	Zvolen	13
G1	Budča	667
G2	Zvolen	6
G2	Budča	4
G2	Ostrá Lúka	3
H1	Budča	198
H1	Ostrá Lúka	3
H1	Hronská Breznica	1

Cyklotrasa Sliač – Hronská Breznica		
Variant	Katastrálne územie	Počet spoluvlastníckych podielov na LV
H2	Ostrá Lúka	42
H2	Hronská Breznica	67
H3	Ostrá Lúka	1
H3	Hronská Breznica	175
I1	Hronská Breznica	143
I1	Hronská Dúbrava	21
I2	Hronská Breznica	190
I2	Hronská Dúbrava	1

- Počet spoluvlastníckych podielov na LV je orientačný. Presne sa upraví v ďalšom stupni

PRÍLOHA 35

DOKLADY

Z Á Z N A M

Zo vstupného rokovania konaného dňa
19. 05.2020 v zasadacej miestnosti Dopravoprojekt-u Zvolen

Prítomní :

Podľa prezenčnej listiny

Priebeh rokovania :

Rokovanie bolo zvolané elektronicky.

Na úvod Ing. Červienka privítal zúčastnených a postupne boli prechádzané podmienky štúdie realizovateľnosti uvedené v súťažných podkladoch formou dialógu.

Z daného rokovania následne vyplynuli následné závery, požiadavky a podmienky.

- Cyklistické veže sa navrhnu v miestach kde bude preukázaná ich účelovosť. Môžu byť navrhované aj etapovito.
- BBSK poskytne podklady z projektu cyklocestičky Sliač – Zvolen a križovatky pri Hypernove (tieto podklady budú len orientačné).
- Prerokovanie sietí sa uskutoční len s „hlavnými hráčmi“ teda s elektrika, plyn voda.
- Bod pripojenia „Štiavnickej Anče“ sa určí v tejto štúdií.
- Rozsah polohopisného a výškopisného zamerania zašle spracovateľ objednávateľovi na odsúhlasenie.
- Za variant trasy sa považuje aj subvariant.
- Záber pôdu bude len orientačný z dôvodu stupňa dokumentácie.
- spracovateľ zvolá rokovanie s mestom Zvolen v najbližšom čase.
- Obhliadku územia oznámi spracovateľ objednávateľovi.

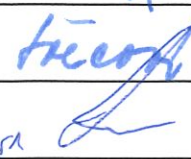


Zapísal: Ing. Radovan Červienka
19.05.2020

Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen - Hronská Breznica

PREZENČNÁ LISTINA

z rokovania dňa 19.05.2020

Č.	Priezvisko a meno:	Organizácia:	Telefón:		Podpis:
			Email:		
1.	Muriansky Peter	BASK	☎ 0911 043 223	@ petr.muriansky@bask.sk	
2.	Koták MATJŠ	BASK	☎ 0910 877 017	@ matas.kotak@bask.sk	
3.	KRATINA ŠVEJČOVÁ	BASK	☎ 0940 624 574	@ kratina.svejdova@bask.sk	
4.	ČERVENKA RODOVAN	DOPRAVA PROJEKT	☎ 0915 835 060	@ cervenka@dopravaprojekt.sk	
5.			☎	@	
6.			☎	@	
7.			☎	@	
8.			☎	@	
9.			☎	@	
10.			☎	@	
11.			☎	@	
12.			☎	@	
13.			☎	@	
14.			☎	@	
15.			☎	@	
16.			☎	@	

Z Á Z N A M

Z rokovania konaného dňa
26. 05.2020 v zasadacej miestnosti Dopravoprojekt-u Zvolen

Prítomní :

Podľa prezenčnej listiny

Priebeh rokovania :

Rokovanie bolo zvolané elektronicky.

Dôvodom rokovania bolo informovať mesto Zvolen o danom projekte.

Na úvod Ing. Červienka privítal zúčastnených a informoval, že Dopravoprojekt, divízia Zvolen bude pre Banskobystrický kraj spracovávať Štúdiu realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica. Súčasťou bude jej vedenie aj cez mesto Zvolen a to po pravej strane brehu rieky Hron (od Hypernovy, cez sídlisko Zvolen – Západ až k čističke). V území je navrhnutý nový most na Červený medokýš s odpočívadlom. Taktiež súčasťou riešenia je prepojenie na železničnú stanicu a to po ceste III. triedy od Mliekarní po železničnú stanicu.

Zástupca mesta informoval, že v súčasnosti riešia most na Lánice a prepojenie cyklotrasy zo Západu do mesta.

Z daného rokovania vyplynuli následné závery, požiadavky a podmienky:

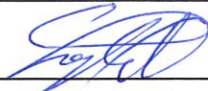
- Mesto Zvolen nenamietalo dané trasovanie.
 - Po dokončení prác (nakoľko je štúdia v časti rozpracovanosti) bude daný návrh poskytnutý mestu.
 - Mesto poskytne podklady pre úpravu predstaničného námestia a siet cyklotrás ktoré by mohli byť napojené na cyklotrasu.
-
- Ďalšie rokovanie bude uskutočnené po uskutočnenej obhliadke a ukončení návrhovej časti.



Zapísal: Ing. Radovan Červienka
28.05.2020

PREZENČNÁ LISTINA

z rokovania dňa 26.05.2020

Č.	Priezvisko a meno:	Organizácia:	Telefón:	Podpis:
			Email:	
1.	Vladimír Lupták	Merfo Zvolen	0903 701 678 @vluptak@zvolen.sk	
2.	Miloslav Jovčík	RSV ZVOLEN	045/5303 227 @msovcik@zvolen-sk	
3.	MATÚŠ KUTLÁK	BDSK	0910 847 017 @matux.kutlak@bbsk.sk	
4.	RADOVAN ČERVIENKO	DOPRAVOPODJEKT	0902 15 835 050 @cervienko@dopravopodjects	
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				

Z Á Z N A M

Z rokovania konaného dňa
28. 07.2020 v zasadacej miestnosti BBSK

Prítomní :

Podľa prezenčnej listiny

Priebeh rokovania :

Rokovanie bolo zvolané elektronicky.

Na úvod Ing. Červienka privítal zúčastnených a začal prezentovať jednotlivé úseky s nasledujúcimi odporúčaniami a poznámkami

Úsek A - Rodinná cyklocestička (Sliač (križovatka s cestou III/2450) - (Zvolen (Hypernova))

- Je spracovaný v 5 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti sa preferuje variant A2
- Ohľadom vedenia po hrádzi v meste Sliač sa dané územie zameria.

Úsek B - Sliač - napojenie priemyselnej zóny (Okružná križovatka (plánovaná) – hrádza)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti sa preferuje variant B1 (súčasť plánovanej preložky cesty.
- Odporúča sa aby bola cestička ťahaná ďalej aj po moste.

Úsek C - Križovatka Hypernova (Križovatka Hypernova)

- Je spracovaný v 4 variantoch
- Je nutné v každom variante križovanie s cestou III. triedy
- Je nutné doplniť možnosť napojenia komunikácie pre vodákov (splavovanie).
- Upozorniť že dané územie bude v prípade zatápania riadené PDZ.
- Dané územie sa zameria

Úsek D - Zvolen - Západ (Hypernova - cesty III/2452)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Je nutné v každom variante križovanie s cestou III. triedy (dané priestory sa zamerajú)

Úsek E - cesta III/2452 (Hrádza - ŽST Zvolen)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je lepší v telese cesty III. triedy.

Úsek F - Červený Medokýš (Cesta III/2452 - Červený Medokýš)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je lepší po súčasných komunikáciách v oblasti čističky, ktoré sa spracujú v kategórií C6 a P4,5
- Most a časť na pustý hrad bude samostatnou časťou tejto trasy,

Úsek G - Budča- cesta III/2440 Sliač (Červený Medokýš - cesta III/2440)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je lepší po časti s menším počtom pozemkov

Úsek H - Ostrá Lúka (Cesta III/2440 - napojenie na cyklotrasu od Štiavnice)

- Je spracovaný v 3 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je najlepší po súčasnej komunikácii.

Úsek I Hronská (napojenie na cyklotrasu od Štiavnice - Hronská Dúbrava)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je najlepší popri železnici. Dané územie sa zameria

Následne bolo dohodnuté

- Dohodnuté územia na zameranie sa zamerajú
- Začne sa vyčísľovanie počtu pozemkov
- Zábery budú formou plôch.
- V území úsekov G, H a I nebudú riešení chodci. Zdôvodnenie sa napíše do správy.
- Do správy sa uvedie odhadovaná cena za m².



Zapísal: Ing. Radovan Červienka
28.07.2020

PREZENČNÁ LISTINA

z rokovania dňa 28.07.2020

Č.	Priezvisko a meno:	Organizácia:	Telefón:	Podpis:
			Email:	
1.	KRISTINA ŠVELOVÁ, MGR.	BBPR	0940 624 574 @ kristina.svelova@bbpr.sk	
2.	MATÚŠ KUTLÁK, ING.	BBPR	@ matus.kutlak@bbpr.sk	
3.	PETER MURÁNSKY, ING.	BBPR	@ peter.muransky@bbpr.sk	
4.	TOMÁŠ DEÁK, ING.	BBPR	@ tomas.deak@bbpr.sk	
5.	RADOVAN ČERVENKA	DOPRAVOPRŮST	0915 834 040 @ cervenka@dopravoprost	
6.			@	
7.			@	
8.			@	
9.			@	
10.			@	
11.			@	
12.			@	
13.			@	
14.			@	
15.			@	
16.			@	

Z Á Z N A M

Z rokovania konaného dňa
31. 07.2020 v priestoroch ŽSR M. R. Štefánika 295/2 Zvolen

Prítomní :

Podľa prezenčnej listiny

Priebeh rokovania :

Rokovanie bolo zvolané elektronicky.

Dôvodom rokovania bolo prerokovanie návrhu cyklistickej trasy v ochrannom pásme železnice

Na úvod Ing. Červienka privítal zúčastnených a začal prezentovať jednotlivé úseky s dotykom zo železnicou:

Rokovanie bolo vedené formou diskusie. V rámci diskusie boli prijaté nasledovné závery

Záver:

- Trasy popod most ŽSR ako aj trasa popri železnici musí byť prístupná pre vozidlá ŽSR
- Musí byť zachovaný min. odstup od päty svahu trate v zmysle predpisov ŽSR
- V miestach blízkeho styku sa odporúča navrhnuť oplatenie
- Priecestie pri ŽST H.Dúbrava bude musieť byť upravené tak aby bol bezpečný prejazd cyklistov (Velo-strail)

Jednotlivé prvky sa zapracujú do štúdie. Po spracovaní kompletnej štúdie sa dokumentácia zašle ŽSR na vyjadrenie.



Zapísal: Ing. Radovan Červienka
31. 07. 2020

PREZENČNÁ LISTINA
ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI CYKLOTRASY
ZVOLEN – H. BREZNICA
Z ROKOVANIA DŇA 31.7.2020

Č.	Priezvisko a meno:	Organizácia:	Telefón:	Podpis:
			Email:	
1.	MATÚŠ KOTLIK	BBŠK		
			@	
2.	MERČIAK Miroslav	ZSR-OR ZV	0911696001	
			@ merciak.miroslav@zsr.sk	
3.	RADOVAN ČERVENKA	DOPRAVOPROJEKT	0915855050	
			@ cervenka@dopravoprojekt.sk	
4.				
			@	
5.				
			@	
6.				
			@	
7.				
			@	
8.				
			@	
9.				
			@	
10.				
			@	
11.				
			@	
12.				
			@	
13.				
			@	
14.				
			@	
15.				
			@	
16.				
			@	
17.				
			@	
18.				
			@	
19.				
			@	
20.				
			@	

Z Á Z N A M

Z rokovania konaného dňa

10. 08.2020 v priestoroch Banskobystrického samosprávneho kraja

Prítomní :

Podľa prezenčnej listiny

Priebeh rokovania :

Rokovanie bolo zvolané elektronicky pozvánkou č.324/2020-2510/9126-00 zo dňa 31.7.2020

Na úvod zástupca BBSK Ing. Muránsky privítal zúčastnených a odovzdal slovo hlavnému spracovateľovi Ing. Červienkovi.

Ten začal prezentovať jednotlivé návrhy.

Hlavným cieľom tejto technickej štúdie je:

- návrh cyklistických veží, resp iných stojanov pre bicykle.
- preverenie možného rozšírenia existujúcej cyklistickej komunikácie medzi obcou Sliač a Zvolenom
- návrh automatických sčítačov umožňujúcich nepretržité počítanie cyklistov na cyklistickej komunikácii, resp. ich umiestnenie a základné charakteristiky.
- napojenie samostatnej cyklistickej komunikácie na existujúce dopravné uzly vo Zvolene (železničnú stanicu, autobusovú stanicu)
- návrh riešenia križovania cyklistickej komunikácie pri ukončení „Cyklochodník – rodinná cestička“, pri moste pri Hypernove s novou cyklistickou komunikáciou.
- napojenie samostatnej cyklistickej komunikácie, ktorá je už v štádiu prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie, s názvom „Vybudovanie cyklotrasy Štiavnická Anča na úseku Hronská Breznica – Banská Štiavnica“
- napojenie existujúcej cyklistickej komunikácie medzi mestom Sliač a Zvolenom (s názvom „Cyklochodník – rodinná cestička“) na plánovanú priemyselnú zónu v meste Sliač (križovanie cesty I/69 a cesty III/2460).

Celkovo je trasa rozdelená na 9 úsekov a jeden podúsek. Každý tento úsek má niekoľko variantov:

Úsek	Variant	
A Rodinná cyklocestička	A1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi
	A2	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodku hrádze a chodcov po vrchu hrádze (možné aj opačné vedenie)
	A3	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po súčasný most na hrádzi. Následne chodci odklonení na mestskú komunikáciu
	A4	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodku hrádze a chodcov po vrchu hrádze až k mostu na hrádzi. Následne chodci odklonení na mestskú komunikáciu
	A5	Vedenie chodcov po druhom brehu Hrona
B Sliač - napojenie priemyselnej zóny	B1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po bokoch plánovanej preložky cesty III.triedy
	B2	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov popri ceste I. triedy a následne po kraji hrádze kanála
C Križovatka Hypernova	C1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov križovaním MK
	C2	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádzi
	C3	Vedenie cestičky pre cyklistov cez MK a chodníka pre chodcov po spodnej časti hrádzi
	C4	Vedenie cestičky pre cyklistov po spodnej časti hrádze a chodníka pre chodcov križovaním cez MK
D Zvolen - Západ	D1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi
	D2	Vedenie cestičky pre cyklistov od Hypernovy po most na sídlisku Zvolen-Západ po spodnou časťou hrádze. Následne vedenie ako vo variante D1

E cesta III/2452	E1	Vedenie cyklistov v samostatnej cestičke pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov
	E2	Vedenie cyklistov v samostatnom pruhu pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov
F Červený Medokýš	F1	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov samostatnou cestičkou a chodcov po súčasnom obslužnej komunikácii
	F2	Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po napojenie na MK. Následne vedenie cyklistov a chodcov po súčasnej obslužnej komunikácii
FA Pustý hrad	FA	Vedenie cyklistickej cestičky a chodníka pre chodcov mostom cez Hron s následným napojením cesty na Pustý Hrad
G Budča	G1	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.
	G2	Vedenie cestičky pre cyklistov v koridore min. záberov parciel
H Ostrá Lúka	H1	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.
	H2	Vedenie cestičky pre cyklistov popri súčasnej obslužnej komunikácii
	H3	Vedenie cyklistov po súčasnej obslužnej komunikácii
I Hronská	I1	Vedenie cestičky pre cyklistov popri Hrone.
	I2	Vedenie cyklistov a chodcov cez Hronskú Breznicu

Následne sa jednotlivé úseky samostatne prezentovali. K úsekom bola následne diskusia.

Úsek A - Rodinná cyklocestička (Sliač (križovatka s cestou III/2450) - (Zvolen (Hypernova))

- Je spracovaný v 5 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti sa preferuje variant A2, vedenie cestičky spodkom.
- Preveruje sa rozšírenie možnosti hrádze v mieste zástavby Sliača
- Zástupkyňa mesta Sliač upozornila na problém vedenia cez Hájnicku ulicu – úzky priestor.
- Zástupca Sliaču upozornila na priestor kde je plánovaný dom sociálnych služieb.
- Bolo vysvetlená cena stavby pre variant A5
- Zástupkyňa Sliaču upozornila na neriešenie parkovania pre vozidlá osôb ktoré navštevujú cyklistickú komunikáciu. Zástupca BBSK informoval že riešenie statickej dopravy nie je v kompetencii BBSK. Odporúča sa vypracovať generel statickej dopravy a zahrnúť to tam.

Úsek B - Sliač - napojenie priemyselnej zóny (Okružná križovatka (plánovaná) – hrádza)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti sa preferuje variant B1 (súčasť plánovanej preložky cesty.
- Odporúča sa aby bola cestička ťahaná ďalej aj po moste.
- Zástupkyňa mesta Sliač reagovala či je možnosť vedenia cyklotrasy aj po moste a následne vyústenie na druhú stranu hrádze. Daná vec sa zapracuje do variantu B1.

Úsek C - Križovatka Hypernova (Križovatka Hypernova)

- Je spracovaný v 4 variantoch
- Je nutné v každom variante križovanie s cestou III. triedy
- Je nutné doplniť možnosť napojenia komunikácie pre vodákov (splavovanie).
- Upozorniť že dané územie bude v prípade zatápania riadené PDZ.
- Dané územie sa zameria
- Odporúča sa variant C1

Úsek D - Zvolen - Západ (Hypernova - cesty III/2452)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Je nutné v každom variante križovanie s cestou III. triedy (dané priestory sa zamerajú)
- V mieste súčasného Kováčovského potoka je nutné vybudovať nový most. Zástupcovia mesta požiadali či je možné súčasný zbúrať a postaviť jeden ucelený. Zástupcovia BBSK odpovedali že je to možné ale všetko závisí od finančných zdrojov.
- V mieste medzi cestou III/2452 a Štúrovou ulicou sa musí vybudovať nová hrádza.
- Odporúča sa variant D2

Úsek E - cesta III/2452 (Hrádza - ŽST Zvolen)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je lepší v telese cesty III. triedy.
- Napojenie je riešené do priestoru ŽST k pripravovanej cyklistickej cestičke.

- Odporúča sa variant E2

Úsek F - Červený Medokýš (Cesta III/2452 - Červený Medokýš)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je lepší po súčasných komunikáciách v oblasti čističky, ktoré sa spracujú v kategórií C6 a P4,5
- Most a časť na pustý hrad bude samostatnou časťou tejto trasy,
- Odporúča sa variant F2

Úsek FA – Pustý hrad

- Napája významné turistické miesta.
- Bude hlavným turistickým bodom pre mesto Zvolen

Úsek G - Budča- cesta III/2440 Sliač (Červený Medokýš - cesta III/2440)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je lepší variant G2 po časti s menším počtom pozemkov
- Zástupca obce Budča odporučil viesť čo najviac trasu po pozemkoch obce Budča.
- Zástupca obce Ostrá Lúka upozornil že pri variante G2 je časť využívaná aj pre chatovú oblasť. Trasa sa v tomto mieste upraví na obslužnú komunikáciu.

Úsek H - Ostrá Lúka (Cesta III/2440 - napojenie na cyklotrasu od Štiavnice)

- Je spracovaný v 3 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je najlepší po súčasnej komunikácii (H3).

Úsek I Hronská (napojenie na cyklotrasu od Štiavnice - Hronská Dúbrava)

- Je spracovaný v 2 variantoch
- Z hľadiska výhodnosti je najlepší popri železnici.

Následne bolo ešte odprezentované

Pri nasledujúcich úsekoch je nutné dodržať nasledovnú následnosť:

- Úsek E – Cyklistické pruhy realizovať po úsek D a F len vtedy ak bude postavený aspoň jeden z týchto úsekov. Inak sa odporúča dočasne začať pri odbočke na Kaufland.
- Úsek F – v prípade výstavby je nutné mať realizovaný buď úsek E alebo D. V prípade nerealizovania úseku G - nutné realizovať úsek FA.
- Úsek FA - realizovať len v prípade realizovania úseku G alebo F. (úsek sa odporúča realizovať spolu buď z úsekom F alebo G)
- Úsek G – realizovať len vtedy ak bude realizovaný úsek FA alebo F.

Pri výstavbe je nutné aby sa realizovalo

- Úsek A, varianty A1 až A4 – realizovať „zárodky“ napojenia pre úsek B.
- Úsek B – realizovať vetvy na úsek A.
- Úsek C – nutná realizácia vždy aj vrchného variantu. V miestach možných zátopových území doplniť premenné značky pre informáciu o zatopení.
- Úsek D - nutná realizácia vždy aj vrchného variantu pri križovaní s cestou. V miestach možných zátopových území doplniť premenné značky pre informáciu o zatopení.
- Úsek FA – mostom pripojiť aj prameň červeného medokýša.
- Úsek FA – pri realizácii popri miestnej komunikácii realizovať cyklotrasu tak, aby bol zabezpečený prístup k chatám. Taktiež realizovať parkovacie (zelené) plochy pre chaty.
- Úsek G, H – v miestach vedení cez polia je nutné riešiť stojatú vodu.

Z hľadiska technických prvkov je:

Cykloveže – realizovať len ak sa naplnia sa parkoviská pre bicykle ktoré sú realizované alebo budú realizované a nie je možné plochy rozšíriť, alebo realizovať poschodové parkoviská pre bicykle.



Odpočívadla – vybaviť nasledujúcimi prvkami:

- krytým prístreškom.
- lavičkou na sedenie a stolom.
- informačnou tabuľou s mapou.
- smetným košom.
- cyklistickými stojanmi,
- základným cyklistickým náradím
- v prípade, ak je to možné tak:
 - cyklistickou pumpou
 - osvetlením

Z hľadiska ŽSR je nutné dodržať:

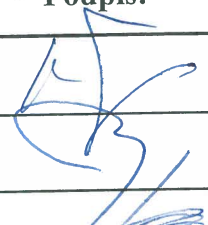
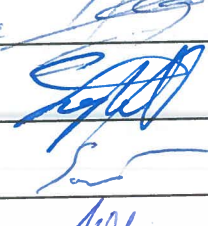
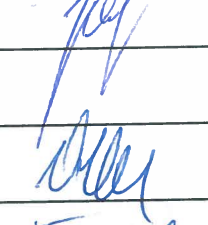
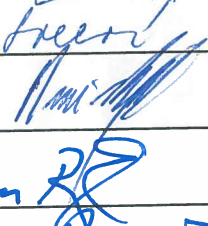
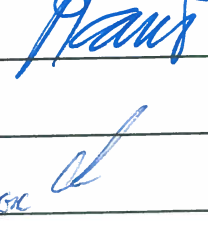
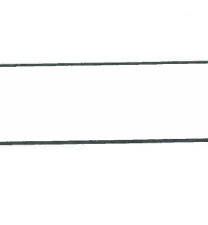
- Komunikácie pri železničných tratiach musia byť prístupné aj vozidlám ŽSR.
- Priecestie pri ŽST Hronská Dúbrava musí byť riešené formou Velo-strail.

Štúdia sa dopracuje a následne odošle na vyjadrenia.

Zapísal: Ing. Radovan Červienka
11. 08 .2020

PREZENČNÁ LISTINA

z rokovania dňa 10.08.2020

Č.	Priezvisko a meno:	Organizácia:	Telefón:	Podpis:
			Email:	
1.	Igor KANDIA	Obec Hrochov	0903 42 78 23 @ Obec Hrochov@gmail.com	
2.	BALGOVÁ LUDKA	MESTO SÚČE	0903 298 210 @ PRIMATEX @ SKIPTO.CE	
3.	MARTIN MAGURA	MESTO SÚČE	0905 170 699 @ MARTIN.MAGURA@SCIARESE	
4.	Vladimír Lupták	Mesto Zvolen	0903 701 678 @ vluptak@zvolen.sk	
5.	ŠOVČÍK MILOŠ	MESTO ZVOLEN	095 5303 227 @ MSOVCIK @ZVOLEN.SK	
6.	JELOK JURAJ	OBEC OSTRA LUKA	0911 539 112 @ STAROSTA@OSTRALUKA.SK	
7.	MORAVEC PAVOL	BUDCA	0905 648 899 @ obec@budca.sk	
8.	MATÚŠ KUTLÁK	BBOK	@ matus.kutlak@bbok.sk	
9.	KRISTÍNA ŠVECOVÁ	BBOK	0940 644 574 @ kristina.svecova@bbok.sk	
10.	PETER MURÁNEK	BBOK	0911 063 433 @ peter.muranek@bbok.sk	
11.	JAN BELJAK	BBSK MIA	0902 925 642 @ beljak.jan@gmail.com	
12.	PETER KAVKA	MESTO ZVOLEN	045 5303 228 @ pkavka@zvolen.sk	
13.	Pavol Strečok	NDS a.s. SSÚR Zvolen	0918 799 326 @ pavol.strecko@ndses.sk	
14.	RADOVAN ČERVENÝ	DOPRAVOPROJEKT	0915 835 040 @ CERVENY.M@DOPRAVOPROJEKT	
15.				
16.				



Stredoslovenská vodárenská
prevádzková spoločnosť, a.s.

Dopravoprojekt, a.s.
Kominárska 141/2,4, 832 03 Bratislava
Divízia Zvolen
M. R. Štefánika 4724
960 01 Zvolen

Naša značka
1734/621/2020
13971/2020

Vaša značka
373/2020-2500/9126-0

Vybavuje
Ing. Žigmundová,
Malá, Slašťan

Vo Zvolene
09.09.2020

Vec: „Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica “ -
vyjadrenie k existencii inžinierskych sietí so zakreslením do snímky z katastrálnej mapy.

Dňa 24.08.2020 sme zaevidovali Vašu žiadosť o vyjadrenie k existencii inžinierskych sietí v prevádzke spoločnosti StVPS, a.s. v lokalite plánovanej stavby „Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica “.

Vyjadrenie StVPS, a.s. Závod 01 Banská Bystrica :

V predmetnej lokalite sa nachádza Pohronský skupinový vodovod DN 500, materiál oceľ v prevádzke StVPS, a.s., ktorý sme Vám orientačne zakreslili do priloženej situácie.

Vlastníkom verejného vodovodu je StVS, a.s. Vytýčenie potrubia vykoná prevádzka vodovodov Banská Bystrica na základe Vašej objednávky, podanej na Zákazníckom centre v Banskej Bystrici a o vytýčení spíše protokol.

V rámci spracovania projektovej dokumentácie (PD) stavby požadujeme dodržať nasledovné všeobecné podmienky ochrany infraštruktúry v prevádzke spoločnosti StVPS, a.s. :

Ochranné pásmo Pohronského skupinového vodovodu (PSV) bolo určené rozhodnutím S KNV OPLVH č. 2464/404/1980 zo dňa 20.1.1981 na **4 m** od pôdorysného okraja potrubia na obidve strany. Požadujeme dodržať zvislú vzdialenosť min. 40 cm pri križovaní s inžinierskymi sietami.

Vyjadrenie StVPS, a.s. Závod 06 Zvolen, Žiar nad Hronom :

V predmetnej lokalite sa nachádzajú verejné vodovody a verejné kanalizácie v prevádzke StVPS, a.s., ktoré sme Vám orientačne zakreslili do priložených situačných podkladov.

Vytýčenie vodovodného potrubia vykoná prevádzka vodovodov Zvolen p. Kmeť č. tel. 048/4327 358,

Vytýčenie kanalizačného potrubia vykoná prevádzka kanalizácií Zvolen p. Kukučka č. tel. 048/4327 914 na základe Vašej objednávky, podanej na Zákazníckom centre vo Zvolene a o vytýčení spíše protokol.

Vytýčenie potrubia v obci Hronská Breznica a Hronská Dúbrava vykoná prevádzka vodovodov Žiar nad Hronom na základe Vašej objednávky, podanej na Zákazníckom centre v Žiari nad Hronom a o vytýčení spíše protokol. Kontaktné č. t. na prevádzku vodovodov v Žiari nad Hronom 048 327 345, 048 4327 346.

Podmienky ochrany existujúcich inžinierskych sietí a vodárenských objektov a zariadení v prevádzke StVPS, a.s. v záujmovom území stavby:

● **Stredoslovenská vodárenská prevádzková spoločnosť, a.s.**

Partizánska cesta 5 • 974 01 Banská Bystrica

Call centrum tel. 0850 111 234, Spoj. tel. +421 48 4327 111, info@stvps.sk

IČ DPH: SK2022102236, IČO 36 644 030, Zapísané v obchodnom registri Okresného súdu Banská Bystrica, odd. Sa vl. č. 840/S

www.stvps.sk

člen skupiny  **VEOLIA**
VODA



Cyklotrasu situovať podľa možnosti mimo trasu potrubia verejného vodovodu - súbeh min. 1,5 m, pri návrhu cyklotrasy nad potrubím dĺžku vopred odsúhlasiť podľa typu povrchovej úpravy.

Na základe vytýčenia inžinierskych sietí v správe StVPS, a.s. tieto zakresliť do PD.

Ak nie je možné vytýčenie potrubia prístrojovou technikou pre určenie trasy a hĺbky potrubia je potrebné vykopať sondy.

Pred začatím realizácie sond musí žiadateľ predložiť vyjadrenia ostatných správcov sietí, resp. aj rozkopávkové povolenie

- Pri umiestnení stavebných objektov a realizácii prác žiadame dodržať ochranné pásmo v zmysle zákona č. 442/2002 Z.z. nasledovne :
 - a) min. 1,5 m od vonkajšieho pôdorysného okraja potrubia na obidve strany pri verejnom vodovode a verejnej kanalizácii do priemeru 500 mm vrátane;
 - b) min. 2,5 m od vonkajšieho pôdorysného okraja potrubia na obidve strany pri verejnom vodovode a verejnej kanalizácii nad priemer 500 mm.
- V prípade prípojok požadujeme dodržať ochranné pásmo nasledovne :
 - min. 2,0 m od osi vodovodnej prípojky obojstranne;
 - min. 0,75 m od osi kanalizačnej prípojky obojstranne.
- V pásme ochrany verejného vodovodu a verejnej kanalizácie je v zmysle zákona č. 442/2002 Z.z. zakázané :
 - vykonávať zemné práce, umiestňovať stavby, konštrukcie, alebo iné podobné zariadenia alebo vykonávať činnosti, ktoré obmedzujú prístup k verejnému vodovodu (kanalizácii), alebo ktoré by mohli ohroziť ich technický stav;
 - vysádzať trvalé porasty;
 - umiestňovať skládky;
 - vykonávať terénne úpravy.
- Pri križovaní vodovodného a kanalizačného potrubia s inžinierskymi sieťami rešpektovať vzdialenosti všetkých navrhovaných podzemných vedení v súlade s STN 73 6005 „Priestorová úprava vedení technického vybavenia“
- Projektovú dokumentáciu investičného zámeru požadujeme predložiť na posúdenie.

Toto vyjadrenie neslúži pre účely ohlásenia stavby, stavebných úprav a vydania územného rozhodnutia alebo stavebného povolenia.

Platnosť tohto vyjadrenia je dva roky od dátumu jeho vydania. Po ukončení platnosti vyjadrenia je potrebné objednať nové vyjadrenie.

Prílohy

Situačný výkres záujmového územia s vyznačením existujúcich sietí a zariadení v prevádzke StVPS, a.s.

Na vedomie :

ZC BB, ZV, ZH
Prevádzka vodovodov ZH
Prevádzka vodovodov Zvolen
Prevádzka kanalizácií Zvolen

STREDOSLOVENSKÁ VODÁRENSKÁ
PREVÁZKOVÁ SPOLOČNOSŤ
akciová spoločnosť ⑥
V.z. 974 01 BANSKÁ BYSTRICA

Ing. Peter Kollár
riaditeľ Závodu 06 Zvolen, Žiar nad Hronom

Akciová spoločnosť je zapísaná v obchodnom registri Okresného súdu Bratislava 1, oddiel Sa, vložka číslo 3481/B

Dopravoprojekt, a.s.

Divízia Zvolen, stredisko Zvolen,
ul. M.R.Štefánika 4724

960 01 Zvolen

Vaša značka	Naše číslo	Vybavuje / kontakt	Bratislava
C- 5869 / 20.08.2020	TD/EX/0158/2020/SI	(048) 242 4819	4. 9. 2020

Vec: **Vyjadrenie k žiadosti o stanovisko k existencii plynárenských zariadení.**

Predmetom tohto vyjadrenia je stanovisko spoločnosti SPP – distribúcia, a.s. (ďalej len „SPP-D“) k existencii plynárenských zariadení prevádzkovaných SPP-D a/alebo existencii ochranného a/alebo bezpečnostného pásma plynárenského zariadenia.

Záujmové územie: **Obec: zvolenk.ú. Zvolen – k.ú. Hronská Breznica**

V záujmovom území sa nachádza/nachádzajú:

plynárenské zariadenie (technologický objekt): **VTL plynovody, VTL pripojovacie plynovody, RS, Skao, el. prípojky k RS, STL plynovody, STL pripojovacie plynovody**
ochranné pásmo plynárenského zariadenia: **áno**
bezpečnostné pásmo plynárenského zariadenia: **áno**

Orientačné znázornenie trasy plynárenského zariadenia/umiestnenia technologického objektu, (ďalej len „orientačné znázornenie“) je prílohou tohto stanoviska.

Orientačné znázornenie má výhradne informatívny charakter a **nenahrádza vytýčenie plynárenského zariadenia** pre účely presného umiestnenia a/alebo realizácie stavby a/alebo výkonu iných činností.

O presné vytýčenie existujúcich plynárenských zariadení je možné požiadať SPP-D na základe písomnej objednávky, ktorú je potrebné zaslať na adresu: **SPP – distribúcia, a.s., Sekcia údržby, Mlynské Nivy 44/b, 825 11 Bratislava**, alebo elektronicky, prostredníctvom online formuláru zverejneného na webovom sídle SPP-D (www.spp-distribucia.sk).

V záujme predchádzania poškodenia plynárenského zariadenia, ohrozenia jeho prevádzky a/alebo prevádzky distribučnej siete, SPP-D vykonáva **bezplatne** vytýčovanie plynárenských zariadení do vzdialenosti 100 m.

S úctou,

SPP – distribúcia, a.s.
Mlynské nivy 44/b
825 11 Bratislava 28
IČO: 35919739
- 451 -

Slašťanová Jana

technik technickej dokumentácie

Príloha: orientačné znázornenie

UPOZORNENIE:

Toto stanovisko **nie je možné použiť** pre účely konaní podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov, prípadne iného osobitného predpisu, a podobne ho nie je možné použiť ako súčasť ohlásenia drobnej stavby, ani ako vyjadrenie na výkon činností v ochrannom a/alebo bezpečnostnom pásme plynárenských zariadení, pri ktorom by mohlo dôjsť k ohrozeniu, alebo poškodeniu plynárenského zariadenia, jeho prevádzky a/alebo prevádzky distribučnej siete.

Pre vyššie uvedené účely je potrebné požiadať SPP-D o vydanie stanoviska k projektovej dokumentácii stavby a/alebo k vykonávaniu činností v ochrannom a/alebo bezpečnostnom pásme plynárenských zariadení.

V prípade realizácie prác mimo vyššie uvedeného záujmového územia je potrebné opätovne požiadať SPP-D o vydanie stanoviska k existencii plynárenských zariadení.

Toto stanovisko reflektuje stav (existenciu plynárenských zariadení a ich ochranných a bezpečnostných pásiem) ku dňu jeho vydania.

Zmena stanoviska SPP-D, napr. z dôvodu zmeny spôsobu prevádzkovania dotknutého plynárenského zariadenia a/alebo distribučnej siete, v budúcnosti nie je vylúčená. Spoločnosť SPP-D nezodpovedá za prípadné škody, ktoré môžu žiadateľovi/stavebníkovi vzniknúť v dôsledku nevyžiadania si aktuálneho stanoviska k existencii plynárenských zariadení a ich ochranných a bezpečnostných pásiem.

O B E C N Ý Ú R A D H R O N S K Á D Ú B R A V A
966 11 Trnavá Hora

Č.sp.: 110./2020

Vybavuje: Mgr. Jozef Brhlík

K číslu : 391/2020-2510/9126-00

V Hronskej Dúbrave: 07.09.2020

DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava

Divízia Zvolen

M.R. Štefánika 4724

962 01 Z v o l e n

V e c : Stanovisko obce k „Štúdie realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica“

Obec Hronská Dúbrava v zastúpení starostom obce Mgr. Jozefom Brhlíkom **dáva súhlasné stanovisko** k Z.č.9126-00 „Štúdii realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen-Hronská Breznica“ so začiatkom v obci Sliač a koncom v obci Hronská Dúbrava. Ďalej obec nemá žiadne výhrady a ani pripomienky k samotnej realizácii, výstavby cyklotrasy a k danej predloženej dokumentácii na úrovni technickej štúdie. Sme veľmi radi, že takáto výstavba sa uskutoční a my budeme jej súčasťou. Vopred ďakujeme za jej realizáciu.

S pozdravom

Mgr. Jozef Brhlík
starosta obce





Dopravoprojekt, a.s.
Bratislava
Divízia Zvolen
Stredisko Zvolen
M.R.Štefánika 4724
960 01 Zvolen

Dátum:	Vaša značka:	Naša značka:	Vybavuje:
02.09.2020	2020-2510/9126-00	A/2020/2335	Mgr. Jana Čiliaková

Vec: Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen - Hronská Breznica – stanovisko obce Budča

Dňa 24.08.2020 nám bola doručená Vaša žiadosť o stanovisko ku „Z.4.9126 – 00 „Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica“.

S navrhovanou technickou štúdiou súhlasíme. V prípade potreby obec Budča poskytne súčinnosť a možnosť využitia príľahlých pozemkov vo vlastníctve obce pre potreby stavby.

S pozdravom



Ing. František Moravec
starosta obce

MESTO ZVOLEN

Námestie slobody 22, 960 01 Zvolen

odbor územného plánovania

Číslo: 5-3980/TE1/2020

Zvolen, 21.9. 2020

Vybavuje: Ing. arch. M. Šovčík, msovcik@zvolen.sk, 045/5303 227

DOPRAVOPROJEKT, a.s.

Divízia Zvolen

M. R. Štefánika 4724

96001 Zvolen

Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica

Vec: Stanovisko k technickej štúdii v rámci hraníc katastrálneho územia mesta Zvolen

Listom zo dňa 24.8. 2020 ste nás požiadali o stanovisko k štúdii realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica. K žiadosti bola priložená technická štúdia cyklotrasy, ktorú vypracovala spoločnosť Dopravoprojekt a.s., Divízia Zvolen, M.R. Štefánika 4724, Zvolen. Hlavný spracovateľ štúdie je Ing. Radovan Červienka. Objednávateľom je Banskobystrický samosprávny kraj.

Navrhovaná cyklistická komunikácia je rozdelená na niekoľko úsekov, z ktorých každý ma niekoľko variant:

Úsek A -	rodinná cestička
Úsek B Sliač -	napojenie priemyselnej zóny, kataster mesta Sliač
Úsek C -	križovatka Hypernova
Úsek D -	Zvolen, Západ -Tepličky
Úsek E -	cesta III/2452
Úsek F -	Červený Medokýš
Úsek FA -	Pustý hrad
Úsek G -	Budča, kataster obce Budča
Úsek H -	Ostrá Lúka, kataster obce Ostrá Lúka
Úsek I -	Hronská Dúbrava, kataster obce Hronská Dúbrava

Úsek A - Rodinná cestička, dl. 4082m

V súčasnosti je medzi Sliačom a Zvolenom vybudovaný spoločný chodník pre chodcov a cyklistov šírky 2,5m. Existujúca trasa nevyhovuje z legislatívneho hľadiska a ani z kapacitného. Navrhnuté sú nasledovné varianty:

Variant A1: Rozšírenie súčasného chodníka a hrádze na celkovú šírku 5,4 m: Chodci - 2 m, špeciálny pás - 0,4m, cyklisti- 3m. Cyklisti budú vedení ďalej od Hrona. Vedľa existujúceho mosta cez Sielnický potok sa vybuduje nový most v šírke 3m. V zúženej časti na začiatku trasy (Sliač) bude celková šírka komunikácie, vzhľadom na ploty záhrad rodinných domov 4,65m. Celková dĺžka úseku je 4020 m. Na začiatku a na konci úseku budú sčítače cyklistov a chodcov. Pri moste na Sliači je navrhované nové odpočívadlo pre cyklistov.

Variant A2: Od začiatku trasy po most cez potok kopíruje variantu A1, tzn. že dôjde k rozšíreniu hrádze v meste Sliač. Od mostu je navrhnuté vedenie cestičky pre cyklistov š. 3m po spodku hrádze a chodcov po existujúcom chodníku na vrchu hrádze (alebo opačne).

Variant A3: Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi až po súčasný most cez Sielnický potok zhodne s variantou A1, následne budú chodci odklonení na miestnu komunikáciu Hájnická ul., Sliač.

Variant A4: Vedenie cestičky pre chodcov š. 2m v spodnej časti hrádze a chodníka pre cyklistov po chodníku. Následne budú chodci za mostom odklonení na miestnu komunikáciu Hájnická ul., Sliač.

Variant A5: Vedenie chodcov po ľavom brehu Hrona: Cyklisti sú vedení po existujúcom chodníku šírky 2,5 m, pre chodcov je navrhovaný nový chodník š. 2m po hrádzi na ľavej strane Hrona.

Úsek C- Hypernova: dl. 166-250 m, prevedenie cyklistov a chodcov cez miestnu komunikáciu ul. J. Kollára

Variant C1: Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov (celková šírka 5,4m) križovaním miestnej komunikácie ul. J. Kollára. V prípade realizácie okružnej križovatky musí byť križovanie zakomponované do jej riešenia s ostrovčekom dostatočnej šírky pre cyklistickú infraštruktúru. Následne je nutné rozšíriť existujúci chodník na 5,4m so zásahom do existujúceho parkoviska. Nutné konzolovité rozšírenie múru min. o 1m.

Variant C2: Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov (celková šírka 5,4m) po spodnej časti hrádze - popod most s min. normovým klesaním a stúpaním. V čase vysokej hladiny bude trasa zatápaná, je nutné zabezpečiť uzávierku pomocou premenných dopravných značiek. (DZ). Pohyb chodcov a cyklistov bude dočasne vedený križovaním miestnej komunikácie.

Variant C3: Vedenie cestičky pre cyklistov š.3m úrovňovým križovaním MK, a chodníka pre chodcov š.2m po spodnej časti hrádze.

Variant C4: Vedenie cestičky pre cyklistov š.3m po spodnej časti hrádze - popod most, a chodníka pre chodcov š.2m úrovňovým križovaním MK.

Úsek D -Zvolen, Západ -Tepličky, dl. 2375-2388 m

Variant D1- rozšírenie hrádze: Vedenie cestičky pre cyklistov a chodníka pre chodcov po súčasnej hrádzi. Hrádzu je nutné rozšíriť na 5,4m, existujúce verejné osvetlenie bude posunuté. Na úseku bude jeden sčítač dopravy na sídlisku Zvolen Západ. Cyklisti budú prevedení cez Kováčovský potok po novonavrhovanom moste š. 3m. V mieste križovania Kováčskeho potoku je potrebné rešpektovať pripravovanú stavbu „Protipovodňové opatrenia na toku Hron“.

Križovanie ul. L. Štúra: Prevedenie komunikácií popod most. V čase vysokej hladiny bude časť trasy pod mostom zatápaná, je nutné zabezpečiť uzávierku pomocou premenných DZ. Bude vybudované aj úrovňové križovanie s napojením na cyklopruhu na ul. L. Štúra. Trasa pokračuje po pravostrannej hrádzi k ceste č. III/2452 (ul. T.G. Masaryka), ktorú bude križovať mimoúrovňovo popod most. V tomto úseku je potrebné rešpektovať pripravovanú stavbu „Protipovodňové opatrenia na toku Hron“, kde sa plánuje navyšovanie hrádze, trasu je nutné viesť buď po vrchu a lebo po spodku hrádze, alebo sa rozdelí ako variant A2. V čase vysokej hladiny bude časť trasy pod mostom zatápaná, je nutné zabezpečiť uzávierku pomocou premenných DZ. Križovanie cez cestu III/2452 je nutné vybudovať aj úrovňovo, kde v rozdvojení bude napojenie na úsek E k ŽST Zvolen.

Variant D2: rozdelené trasovanie cyklistov spodnou časťou hrádze.

Cestička pre cyklistov v š.3m od Hypernovy po most cez Kováčovský potok bude vedená spodnou časťou hrádze, následne je zhodná s variantom D1 s rešpektovaním stavby „Protipovodňové opatrenia na toku Hron“. Nie je potrebné rozširovanie hrádze ako vo variante D1.

Úsek E: cesta III/2452, dl. 1064 m.

Trasa prepája hrádzu Hrona s autobusovou a železničnou stanicou. V oboch variantoch sú chodci vedení samostatne po ľavej (severovýchodnej strane ul. T. G. Masaryka.) Pri ŽST bude sčítač dopravy a cykloveža, ktorá by sa realizovala až po naplnení kapacity stojanov na bicykle.

Variant E1:

Vedenie cyklistov po samostatnej cestičke pre cyklistov a chodcov v súčasnom chodníku pre chodcov na juhozápadnej strane komunikácie. Je nutná oprava mosta, a rozšírenie a rekonštrukcia chodníka na šírku 3m. V mieste oporného múru by sa musel vybudovať deliaci ostrovček v strede komunikácie a jazdné pruhy by boli zúžené na 2x3 m. Cyklocestička by tak prešla k okružnej križovatke pri Lidli a napojila by sa na stavbu „Rekonštrukcia predstaničného priestoru“.

Variant E2:

Vedenie cyklistov v cyklistickom pruhu v rámci komunikácie III/2452. Pruh by vznikol:

A: zúžením pruhov na 3m, došlo by k zmene kategórie na B2 18/50

B: zúžením pruhov na 3,25m a vybúraním resp. úpravou stredového ostrovčeka, kategória by sa upravila na B2 15,5/50.

V mieste pri okružnej križovatke pri ŽST by bol realizovaný priechod pre cyklistov.

Úsek F Červený medokýš,

Trasa sa plynule napojí na úsek „D“, je vedená od ul. T.G. Masaryka po pravostrannej hrádzi a následne po obslužnej komunikácii k lokalite Červený medokýš na pravej strane Hrona. Na konci úseku bude sčítač dopravy.

Variant F1, vedenie po hrádzi, dl. 2729 m, celkovej šírky 5,4 m.

Chodci - 2 m, špeciálny pás - 0,4m, cyklisti - 3m, v mieste železničného mosta a podjazdu popod I/16 bude spoločný chodník pre chodcov a cyklistov š.3m vedený po existujúcej komunikácii, ktorá sa zrekonštruuje. V mieste napojenia trasy od Balkánu sa rozdelí trasovanie chodcov a cyklistov: Chodci budú vedení po existujúcej obslužnej komunikácii popri ČOV a cyklisti po hrádzi cestičkou š. 3m. V mieste spojenia chodcov a cyklistov sa vybuduje spoločná cestička pre chodcov a cyklistov š. 5,4m. (rez VR F1-4).

Variant F2, vedenie po hrádzi a po obslužnej komunikácii, dl. 2519m

Trasa je zhodná s variantom F2 po odbočku k ČOV. Následne budú vedení chodci a cyklisti popri ČOV po zrekonštruovanej obslužnej komunikácii v kategórii C6 s výhybňami každých 500m až k miestu nového mosta. Trasa musí rešpektovať stavbu „Protipovodňové opatrenia na toku Hron“, poza ČOV je navrhovaný ochranný múrik.

Úsek FA - prepojenie na lokalitu Pustý Hrad a hrad Peťuša dl. 700 m:

V súčasnosti neexistuje úplne bezpečné prepojenie pre chodcov a cyklistov tejto lokality s mestom.

Od napojenia na úseky F a G je navrhovaný nový most cez rieku Hron v min. š. 4,5m. Od lokality Červený medokýš pokračuje trasa v šírkovom usporiadaní chodci-2 m, špeciálny pás - 0,4m a cyklisti- 3m popri súčasnej obslužnej komunikácii až k odbočke na Pustý Hrad.

Úsek G: Budča, dl. 3993 m

Vedenie trasy spája Zvolen s cestou III. triedy smerujúcou do obcí Budča a Ostrá Lúka. Trasa je navrhovaná ako cestička pre cyklistov s pohybom chodcov sa neuvažuje. Úsek začína pri novonavrhovanom moste cez Hron, pokračuje vo variante G1 so šírkou 3m po hrádzi Hrona alebo vo variante G2 so šírkou 2,5 m cez polia, kde sa nachádzajú menej komplikované vlastnícke vzťahy. Variant G2 prevádza cyklistov pri táborisku Budča novým mostom na ľavú stranu Hrona do k.ú. Ostrá Lúka, variant G1 pokračuje po pravej strane Hrona v k.ú. Budča.

Úsek H: Ostrá Lúka, dl. 2551m

Vedenie trasy spája cestu III. triedy smerujúcu do obcí Budča a Ostrá Lúka s miestom možného napojenia cyklotrasy Štiavnická Anča, a prepojenie do obce Hronská Breznica. V tomto úseku sa uvažuje s umiestnením malej vodnej elektrárne na riečnom kilometri 148,43 (pod cestným mostom na ceste III/2440).

Trasa je navrhovaná v troch variantoch:

Varianta H1 ako samostatná cestička pre cyklistov š. 3m. **Varianta H2** je navrhovaná ako cestička pre cyklistov popri súčasnej obslužnej komunikácii, a **varianta H3**, kde sú cyklisti vedení v dopravnom koridore súčasnej obslužnej komunikácie.

Mestský úrad Zvolen - odbor územného plánovania vydáva z územnoplánovacieho a architektonického hľadiska k Vašej žiadosti nasledovné stanovisko:

Po preštudovaní predloženej technickej štúdie konštatujeme, že umiestnenie navrhovanej cyklotrasy „Zvolen – Hronská Breznica“ je **v súlade** s územným plánom mesta Zvolen, ktorý bol schválený uznesením MsZ vo Zvolene č. 144/2004 zo dňa 3.12.2004 v znení jeho neskorších zmien a doplnkov. V kapitole **B23: Zoznam verejnoprospešných stavieb** sú zahrnuté aj cyklistické trasy:

VD 36: Budovanie cyklistických cestičiek všetkého druhu na území intravilánu mesta a v jeho katastrálnom území podľa ÚPN M Zvolen a Územného generelu dopravy mesta Zvolen.

V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie doporučujem riešiť v katastrálnom území mesta Zvolen ako finálne doleuvedené varianty vedenia cyklotrasy, za súčasného rešpektovania nasledovných pripomienok:

A2, s variantom, kde cyklisti budú vedení po spodku hrádze a chodci po existujúcom chodníku na vrchu hrádze,

- C2, je potrebné riešiť aj miesto pre nakládku a vykládku člnov, nakoľko miesto pri moste je užívané aj ako výstupný, resp. nástupný bod pri splavovaní Hrona,
D2, s odporúčením existujúci drevený most asanovať (výškové vedenie nespĺňa min. sklony pre imobilných), a realizovať spoločný most pre chodcov a cyklistov min. šírky 4,5m,
E2, vo variante zúženia jazdných pruhov bez vybúrania stredového ostrovčeka v ul. , T.G. Masaryka
F2, nie sú pripomienky,
FA v prípade stiesnených priestorových možností je možné riešiť aj spoločný chodník pre chodcov a cyklistov v súbehu existujúcej obslužnej komunikácie,

1. Toto stanovisko nenahrádza záväzné stanoviská Mesta Zvolen, vydávané na účely konaní podľa zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (stavebný zákon). V konaniach vedených podľa tohto zákona, kde je Mesto Zvolen, podľa § 140a ods.1 písm. a) a c) dotknutým orgánom, a uplatňuje si požiadavky záväzným stanoviskom vydávaným podľa § 140b ods.1 a 2 stavebného zákona, v rozsahu svojej pôsobnosti ustanovenej osobitným predpisom¹ alebo správcom sietí, je potrebné požiadať Mesto Zvolen o záväzné stanovisko samostatnou žiadosťou. Žiadosť je potrebné podať na Mestský úrad vo Zvolene, odbor výstavby, životného prostredia a dopravy.
2. Toto stanovisko nenahrádza súhlas Mesta Zvolen s použitím pozemkov vo vlastníctve Mesta Zvolen, ktoré sú navrhovanou stavbou dotknuté. O súhlas s použitím pozemkov, respektíve o uzatvorenie zmluvného vzťahu k pozemku vo vlastníctve Mesta Zvolen, ktorý podľa § 139 ods. 1 stavebného zákona preukazuje tzv. iné právo stavebníka k pozemku, je potrebné požiadať Mesto Zvolen samostatnou žiadosťou. Žiadosť je potrebné podať na príslušný odbor Mestského úradu vo Zvolene, ktorým je odbor správy majetku mesta. Súhlas s použitím pozemkov vo vlastníctve Mesta Zvolen pre navrhovanú stavbu, resp. akýkoľvek zmluvný vzťah k pozemku vo vlastníctve Mesta Zvolen, podlieha schvaľovaniu v MsZ vo Zvolene.

¹ napr. § 27 zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, § 3b zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), § 63 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).



Ing. arch. Peter Kašša
vedúci odboru územného plánovania

MESTO ZVOLEN
MESTSKÝ ÚRAD

- 5 -

Na vedomie:

1. MsÚ Zvolen, odbor ÚP



Stredoslovenská
distribučná

Vážený obchodný partner
DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 141/2,4
832 03 Bratislava - Nové Mesto

Zo dňa	Naša značka	Vybavuje	Žilina
21.08.2020	4600061031	Vince / 0850 166 007	17.09.2020

Vec: Vyjadrenie k existencii energetických zariadení v majetku SSD, a.s.

K Vašej požiadavke zo dňa 21.08.2020 – **Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica** si Vám dovoľujeme predložiť nasledovné stanovisko:

1. V predmetnej lokalite katastra Sliač, Zvolen, Budča, Hronská Breznica KN – líniová stavba sa **nachádzajú** nadzemné vzdušné VN vedenia a podperné body, nadzemné NN vzdušné vedenia a podperné body, podzemné VN vedenia, podzemné NN vedenia a skrine. Zakreslenú orientačnú trasu týchto vedení Vám prikladáme na situačnom výkrese ako prílohu tohto vyjadrenia. (červenou prerušovanou čiarou VN vedenia 22kV vzdušné, červenou plnou čiarou VN vedenia 22kV podzemné zelenou prerušovanou čiarou NN vedenia vzdušné, zelenou plnou čiarou NN podzemné vedenia)
2. Od uvedených energetických zariadení žiadame dodržať ochranné pásmo v zmysle zákona 251/2012 Z.z., a bezpečné vzdialenosti podľa príslušných noriem STN (VN vzdušné vedenie 22kV od krajného vodiča na každú stranu **10.metrov**, VN zemné káblové vedenie a NN zemné káblové vedenie na každú stranu **1.meter**), pričom pri NN vzdušných vedeniach požadujeme dodržať manipulačný, technický priestor **1 meter** od krajného vodiča NN vzdušného vedenia na každú stranu. Pri realizácii výkopových prác, žiadame neporušiť celistvosť uzemňovacej sústavy a stabilitu podperných bodov.
3. Toto vyjadrenie má len informatívny charakter. V zmysle stavebného zákona je pre určenie presnej trasy podzemných vedení potrebné fyzicky ju vytýčiť.
4. Pri manipulácii mechanizmami v blízkosti elektroenergetických zariadení SSD, ako aj pri prácach v ochrannom pásme v ich bezprostrednej blízkosti, je nevyhnutné dodržať všetky legislatívne opatrenia (vrátane ustanovení príslušných technických noriem) týkajúce sa bezpečnosti osôb, ochrany energetických zariadení a technického zhotovenia súbehov a križovaní.
5. V prípade akéhokoľvek poškodenia elektroenergetického zariadenia je túto skutočnosť pôvodca povinný neodkladne oznámiť na tel. číslo 0800 159 000.
6. Presnú trasu podzemných káblových vedení v majetku SSD Vám na základe objednávky smerovanej cez aplikáciu zverejnenú na internetovej stránke www.ssd.sk, link: <https://online.sse.sk/vtc/vytyc.wv> vytýči určený pracovník SSD.
7. Pred zahrnutím dotknutých energetických zariadení v majetku SSD musí realizátor prizvať zástupcu SSD z **príslušného strediska údržby EZ** na kontrolu zariadenia, čo potvrdia buď v " Zápise o vytýčení podzemného el. vedenia" resp. zápisom do stavebného denníka.

8. V súbehu a križovaní zemných káblových vedení žiadame dodržať manipulačný priestor min. **1 meter** na každú stranu. V opačnom prípade pri opravách a rekonštrukciách našich zariadení nezodpovedáme za poškodenie Vášho zariadenia.

9. **Zároveň si Vás dovoľujeme upozorniť, že v danej lokalite sa môžu nachádzať aj podzemné vedenia tretích osôb.**

10. Platnosť tohto vyjadrenia je 12 kalendárnych mesiacov od jeho vystavenia. Vyjadrenie stráca platnosť pri zmene údajov, na základe ktorých bolo vydané (zmena lokality, vstupných údajov, súvisiacej legislatívy a pod.).

Pri ďalších žiadosťiach k predmetnej veci Vás prosíme o uvádzať našu značku, resp. fotokópiu tohto vyjadrenia.

S pozdravom,

Stredoslovenská distribučná, a.s. Stredoslovenská distribučná
Nové pripojenia - odber akciová spoločnosť
Ján Vince Žilina
Manažér distribučnej oblasti -67-



V prípade potreby sme Vám k dispozícii na:

Telefón: 0850 166 007 (*Prevádzková doba: v pracovných dňoch od 8:00 - 15.00 hod.*)

E-mail: prevadzkovatel@ssd.sk

Adresa: Stredoslovenská distribučná, a.s., Pri Rajčianke 2927/8, 010 47 Žilina

Web: www.ssd.sk

DOPRAVOPROJEKT, a.s.	
ul. M. R. Štefánika 4724, 960 01 Zvolen	
Dátum:	26-09-2020
Číslo spisu:	444
Prílohy:	Vybavuje? 



Obec Ostrá Lúka, Ostrá Lúka 58, 962 61

DOPRAVOPROJEKT, a.s.

Divízia Zvolen

M.R.Štefánika 4724

962 01 Zvolen

Váš list zn.:

Naša zn.:

267/2020

Vybavuje:

Mgr. Jelok Juraj

Ostrá Lúka dňa:

14.10.2020

VEC: Stanovisko obce

Obec Ostrá Lúka v zastúpení starostom obce Mgr. Jurajom Jelokom súhlasí s predloženou dokumentáciou „Štúdiou realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica“ na úrovni technickej štúdie.

Ak by bol realizovaný Variant G2, ktorý je plánovaný v katastri našej obce, po obecnom pozemku, obec bude nápomocná pri jeho realizácii. Chceli by sme upozorniť, že na uvedenej parcele sa nachádza poľná cesta, ktorá je v súčasnosti a bude aj v budúcnosti využívaná majiteľmi chat v chatovej oblasti Gunda, a tiež poľnohospodárskymi strojmi Roľníckeho družstva Budča.

V prípade ak by bol vybraný jeden z Variantov H2, H3, ktoré prechádzajú katastrom obce Ostrá Lúka považujeme za potrebné upozorniť, že v západnej časti katastra podľa územného plánu obce je plánovaná výrobná plocha o výmere cca 6 hektárov, čo môže ovplyvniť frekvenciu vozidiel. V súčasnosti po existujúcej komunikácii prechádzajú vozidlá, ktoré obchádzajú spoplatnenú diaľnicu.

S pozdravom



Mgr. Juraj Jelok
starosta obce

OBEC HRONSKÁ BREZNICA

č. 100

966 11

Č. j. 61/2020

V Hronskej Breznici 7.10.2020

Dopravoprojekt, a.s.

Bratislava

Divízia Zvolen

M.R. Štefánika 4724

962 01 Zvolen

Vec: Z.č. 9126 – 00 „Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica“
- stanovisko.

Dňa 25.8.2020 bola obci Hronská Breznica doručená dokumentácia štúdie realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica so žiadosťou o stanovisko.

Po preštudovaní predmetnej dokumentácie obec Hronská Breznica **nemá námietky** k žiadnemu z predložených variantov realizovateľnosti cyklotrasy.

S pozdravom



Igor Kanda
starosta obce

Bankové spojenie: VUB Zvolen
6421- 412/0200

IČO: 00319970
DIČ: 2021339320

Tel: 045/5398019
Fax: 045/5398019
email: obechb@gmail.com



DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava

Divízia Zvolen
Stredisko Zvolen
M.R. Štefánika 4724

960 01 Zvolen

Váš list číslo / zo dňa
386/2020-2510/9126-00

Naše číslo
CS SVP OZ BB 254/2020/236 - 39211

Vybavuje / linka
Ing. Bobáková / (048) 4397 298
Vogel / (048) 4397 211

Banská Bystrica
16.10.2020

Vec:

**Z.č. 9126 – 00 „Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica“
- stanovisko k spracovanému materiálu**

Dňa 24.08.2020 bola na SVP, š.p., Odštepňý závod Banská Bystrica doručená Vaša žiadosť o vyjadrenie k technickej štúdii realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica so začiatkom v obci Sliač a koncom v obci Hronská Dúbrava. Po posúdení predloženého materiálu Vám týmto predkladáme nasledujúce stanovisko.

Vaša spoločnosť v súčasnosti spracováva pre objednávateľa, ktorým je Banskobystrický samosprávny kraj, technickú štúdiu realizovateľnosti cyklistickej infraštruktúry, ktorá by mala prispieť k rozvoju bezpečnej cyklistickej dopravy. Predložená technická štúdia v okresoch Zvolen a Žiar nad Hronom rieši prepojenie Sliača – Zvolena – Hronskej Dúbravy a alternatívne prechádza aj obcou Hronská Breznica. V rámci štúdie je trasa od Sliača do Hronskej Dúbravy rozdelená na 9 + 1 úsekov, každý úsek má svoju špecifikáciu a jednotlivé úseky majú svoje subvarianty:

- A Rodinná cyklocestička – Variant A1 – A5
- B Sliač – napojenie priemyselnej zóny – Variant B1, B2
- C Križovatka Hypernova – Variant C1 – C4
- D Zvolen, Západ-Tepličky – Variant D1, D2
- E cesta III/2452 – Variant E1, E2
- F Červený Medokýš – Variant F1, F2
- FA Pustý hrad – Variant FA
- G Budča – Variant G1, G2
- H Ostrá Lúka – Variant H1 – H3
- I Hronská – Variant I1, I2

Celková dĺžka vybraných variantov je cca 20,5 km. Jednotlivé úseky sú riešené samostatne a nie je možné stanoviť, ktorý je prednejší (výhodnejší), nakoľko všetky majú svoje špecifické pokrytie územia. Snaha o ich umiestnenie je taká, aby zabezpečovali čo najkomfortnejšiu jazdu cyklistom.

Poskytnuté podklady sme preštudovali a posúdili vo vzťahu k záujmom SVP, š. p. sledovaným na úseku vodného hospodárstva a touto cestou Vám zasielame nasledovné stanovisko:

Vo všeobecnosti je možné konštatovať, že jednotlivé cyklotrasy sú navrhované takmer všetky v rovinnom území v súbehu s korytom vodohospodársky významného vodného toku Hron, neprechádzajú žiadnym chráneným územím a vo väčšine vedú cyklodopravu k turisticky zaujímavým miestam.

V kapitole 8 *Etapizácia nadväznosť* a prvky výstavby sa uvádza, že vo variantoch úseku „D“ a „F“ dochádza ku kolízii s pripravovanou stavbou „Zvolen, protipovodňové opatrenia na toku Hron“ v mieste Kováčovského potoka. V tomto území sa navrhuje obojstranné ohrádzovanie proti spätnému vzdutiu vôd z Hrona od pešieho mosta po cestu III/2460. Stotožňujeme sa s tým, že predmetná štúdia akceptuje protipovodňovú

ochranu dotknutého riešeného územia s tým, že vybraný variant musí rešpektovať navrhované úpravy. Zároveň Variant „F2“ úsek poza ČOV bude trasa vedená v kategórii C6, ak to umožnia protipovodňové opatrenia. Aj v danom úseku je potrebné akceptovať pripravovanú stavbu „Zvolen protipovodňové opatrenia na toku Hron“, kde poza areál ČOV je navrhovaný ochranný múrik z dôvodu obmedzených pomerov.

K návrhom využitia hydroenergetického potenciálu vodných tokov (MVE) informujeme o tom, že na základe úlohy B.3. z Uznesenia vlády SR č. 178/2011 z 3. marca 2011 bola na rokovaní vlády SR dňa 11.01.2017, (13. bod programu) schválená „Aktualizácia koncepcie využitia hydroenergetického potenciálu vodných tokov SR do roku 2030“. Príloha č. 4 aktualizácie obsahuje Zoznam profilov podmiennečne vhodných na výstavbu MVE. V riešenom území sa jedná o profil MVE Sliač na Hrone v r.km 159,08.

V textovej časti v úseku G-H je uvedené, že v úseku je navrhnutá výstavba MVE na rieke Hron v r.km 148,430 pod cestným mostom na ceste č. III/2440 Budča – Ostrá Lúka. Súčasťou elektrárne bude spätné ohrádzovanie toku na dĺžke cca 600 m. V rámci vyššie uvedenej aktualizácie uvádzame, že profil MVE Budča sa navrhuje na Hrone v r.km 147,37 a nachádza sa v Prílohe č. 3 v Zozname profilov s technicky využiteľným hydroenergetickým potenciálom.

Na záver uvádzame, že pri navrhovaní cyklotrás umiestnených na korune ochranných hrádzi je potrebné mať na zreteli ich primárny účel t.j. zabezpečenie protipovodňovej ochrany (ochrany ľudských životov resp. majetku fyzických a právnických osôb). Taktiež je potrebné uviesť, že SVP, š.p. si ako správca vodných tokov a vybudovaných protipovodňových opatrení bude uplatňovať pre účely zabezpečenia svojich práv a povinností vyplývajúcich z jednotlivých legislatívnych predpisov právo neobmedzeného prístupu na novobudované cyklotrasy. Z uvedeného dôvodu preto nie je vylúčené poškodenie komunikácie (cyklotrasy), za ktoré správca toku nebude následne zodpovedať.

Predloženú technickú štúdiu si ponechávame evidenčne pre naše potreby.

S pozdravom

Prílohy:

Na vedomie:
OVHRaP, OVHPD

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK
štátny podnik
Odštepný závod Banská Bystrica
Partizánska cesta 69
974 98 BANSKÁ BYSTRICA

Ing. Ladislav Varga
technicko-prevádzkový námestník



MESTO SLIAČ
LETECKÁ 1, 962 31 SLIAČ

Dopravoprojekt, a.s.
M.R. Štefánika 4724
960 01 Zvolen

Vaše číslo/zo dňa

Naše číslo
p. 758-8265/2020

Vybavuje
Ing. Martin Magna

Sliač
15.10.2020

Vec : Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica - stanovisko

Vážený pán Ing. Bednárík

doručili sta nám žiadosť o stanovisko k štúdii realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen – Hronská Breznica.

K predmetnej žiadosti Vám dávame nasledujúce stanovisko:

Časť predmetnej cyklotrasy vedie cez katastrálne územie mesta Sliač. Nesúhlasíme s variantom A3 a A4 cez ul. Hájnica z dôvodu nevhodných šírkových pomerov miestnej komunikácie. Taktiež nesúhlasíme s variantom A5 z dôvodu nedostatku parkovacích miest. Odporúčame danú cyklotrasu viesť po variante A1, ktorá je už aj zrealizovaná.

K úsekom časti B, ktoré začínajú v križovatke Kováčová – Sliač- Zvolen požadujeme vybudovanie záchytného parkoviska s príslušným mobiliárom a sociálnym vybavením.

S pozdravom


Ing. Mgr. et Mgr. Ľubica Balgová
primátorka mesta

Telefón:
0903170699

email
stavby@sliac.sk

web stránka:
www.sliac.sk

IČO:
00320277

Dopravoprojekt a.s.
Divízia Zvolen
M. R. Štefánika 4724
960 01 Zvolen

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
387/2020-2510/9126-00/ 26.08.2020	00983/2020/O230-870	Ing. Ľubomír Bulla/ 02/20297753	28.09.2020

Vec Štúdia realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen - Hronská Breznica - stanovisko

Listom č. j. 387/2020-2510/9126-00 zo dňa 19. 08. 2020 ste požiadali OR Zvolen o stanovisko k Štúdii realizovateľnosti cyklotrasy Zvolen - Hronská Breznica. OR Zvolen nám listom č. j. 523/2020-SŽTS zo dňa 26. 08. 2020 odstúpilo štúdiu na vybavenie.

V štúdii je trasa zo Sliača do Hronskej Dúbravy rozdelená na úseky, ktoré majú varianty:

Úsek	Zoznam spracovaných variantov	Najvýhodnejší variant	Poznámka
A	A1, A2, A3, A4, A5	A2	mimo železničnej infraštruktúry ŽSR
B	B1, B2	B1	mimo železničnej infraštruktúry ŽSR
C	C1, C2, C3, C4	C2	mimo železničnej infraštruktúry ŽSR
D	D1, D2	D2	mimo železničnej infraštruktúry ŽSR
E	E1, E2	E2	končí pri ŽST Zvolen osobná stanica
F	F1, F2	F2	pod železničným mostom a pozdĺž žel. trate
FA	FA	FA	mimo železničnej infraštruktúry ŽSR
G	G1, G2	G2	čiastočne pozdĺž železničnej trate
H	H1, H2, H3	H3	čiastočne pozdĺž železničnej trate
I	I1, I2	I1	pozdĺ. žel. trate, pod žel. mostom, cez žel. priec.

Z hľadiska územného rozvoja ŽSR **súhlasíme** s cyklotrasou Zvolen - Hronská Breznica. Pretože traťový úsek Zvolen os. st. – Hronská Dúbrava je zaradený do siete TEN-T je potrebné zachovať územnú rezervu pre zvýšenie najvyššej traťovej rýchlosti na úseku zo 100 km/h na 120, resp. 140 km/h a pre mimoúrovňové križenia namiesto železničných priecestí. Preto nesúhlasíme aby cyklotrasa bola v obvode dráhy vo vzdialenosti menšej ako 6 m od osi krajnej koľaje, resp. 3 m od vonkajšieho okraja telesa dráhy a stavieb (pevných zariadení), ktoré sú jej súčasťou a neodporúčame aby cyklotrasa bola na prístupových cestách k železničnej trati. Naše pripomienky je možné splniť buď úpravou, alebo výmenou niektorých najvýhodnejších variantov. Cyklotrasa by mala rešpektovať závery z rokovania konaného dňa 31. 07. 2020.

Spracovanú projektovú dokumentáciu stavby v ochrannom pásme dráhy je potrebné poslať na vyjadrenie na OR Zvolen, na základe ktorého vydá GR ŽSR súhrnné stanovisko ŽSR k stavbe (postup viď www.zsr.sk/sluzby-verejnosti/ochodne-vzdelavacie-sluzby/stavby-ochrannom-pasme-drahy). Štúdiu Vám zasielame späť.

S pozdravom

Ing. Ivan Štecko, v. r.
riaditeľ odboru

Príloha Štúdia realizovateľnosti

Za správnosť vyhotovenia: Ing. Ľubomír Bulla

Telefón	E-mail	IČO	DIČ	IČ DPH
(02) 2029 7765	gro230@zsr.sk	0031364501	2020480121	SK2020480121

ŽSR sú zapísané v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, v oddiele Po, vo vložke 312/B