

KOSTROVÁ SIĚŤ

Koncepcia budovania cyklistických trás Banskobystrického kraja

(Zadanie)

Koncepcia Kostrovej siete rieši hlavné cyklistické komunikácie - vetvy na území celého Banskobystrického kraja, a to ako významný nástroj pre ich rozvoj a efektívnu realizáciu v dlhodobom časovom horizonte. Predstavuje nadregionálnu sieť cyklotrás, ktorý vychádza z prvotného návrhu troch vertikálnych a troch horizontálnych vetiev so vzájomnými väzbami predovšetkým na destinácie cestovného ruchu.

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

ZÁSADY NAVRHOVANIA A PLÁNOVANIA

Východiskové podklady pre spracovanie kostrovej siete

- územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj
- územné plány dotknutých miest a obcí
- strategické dokumenty pre oblasť cestovného ruchu regiónov Banskobystrického kraja
- súvisiace projektové dokumentácie – dopravné stavby – cesty, železnice, vodné stavby predovšetkým ochranné protipovodňové hrádze, - malé vodné elektrárne
- plány hospodárskeho a sociálneho rozvoja
- cyklotrasy v Banskobystrickom kraji – pasportizácia 2019
- stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v BBSK
- súvisiace dokumentácie susedných krajov a regiónov
- terénne šetrenie, mapové podklady, fotodokumentácia, GPS zameranie.

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

Základné kritériá, princípy

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

Kľúčové faktory trvalo udržateľného rozvoja kostrovej siete cyklistických komunikácií

- **Ekonomická udržateľnosť**

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

- **Fyzická udržateľnosť**

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

- **Ekologická udržateľnosť**

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

- **Užívateľská udržateľnosť**

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

Základné princípy návrhu cyklistických komunikácií

- **Priamosť trasy**

Prepájanie najdôležitejších sídelných útvarov a regiónov, hlavných bodov turistického záujmu

- **Prepojenosť a súvislosť trasy**

Zabezpečenie plynulosti trasy prepojením na existujúcu prípadne plánovanú cyklistickú infraštruktúru

- **Atraktivita trasy**

Dôraz na prostredie, ktorým cyklotrasa prechádza - turisticky atraktívne miesta

- **Bezpečnosť trasy**

Minimalizovať nebezpečenstvo dopravných konfliktov a nebezpečných situácií

- **Komfort trasy**

Celoročne zjazdny povrch bez veľkého prevýšenia

- **Konzistentnosť trasy**

Vyhýbať sa častým zmenám povrchu a typom materiálov, čo zabezpečí konštantnú rýchlosť

- **Obslužnosť trasy**

Mať možnosti ubytovania a občerstvenia na trase každých cca 25 km

- **Dopravná dostupnosť trasy**

Napojenie na hromadnú dopravu – predovšetkým vlak, cyklobusy apod.

Technické požiadavky pre vedenie trás Kostrovej siete

- Zdieľaný dopravný priestor s **intenzitou maximálne 1000 vozidiel** za deň a len vo výnimočných prípadoch 3000 vozidiel za deň.
- Cyklistické pruhy by sa **nemali navrhovať pozdĺž komunikácií**, na ktorých sa pohybuje viac ako 10 000 vozidiel za deň.
- Úseky ciest, kvalifikované ako „**traffic free**“ **nemotoristické komunikácie** s prítomnosťou maximálne 50 vozidiel denne
- Nemotoristické komunikácie navrhovať tak, aby boli **dostatočne široké pre dvoch cyklistov** vedľa seba väčšinu času a s možnosťou vyhnúť sa bezpečne oproti idúcim cyklistom. Rôzne šírkové usporiadanie na trase je akceptované.
- **Stúpanie viac ako 6% len v minimálnej miere** a pokiaľ je to možné, odporúčame vyhnúť sa takýmto miestam. V horských partiách a sedlách **maximálne stúpanie 10%** na krátkych úsekoch.
- Trasa by mala byť **zjazdná za každého počasia** a počas celého roku i keď na severe a v horských oblastiach to nemusí byť vždy možné.
- Ku veľmi frekventovaným trasám pre nemotorových účastníkov (chodci, jazdci na koňoch a pod.) by sa mala nájsť **možná alternatíva s prioritou minimalizovať konflikty** medzi účastníkmi premávky.
- **Jednotné a zrozumiteľné značenie** aj pre zahraničných cykloturistov - aplikovať logá európskych a cezhraničných trás na štandardné národné značenie.
- **Dostatok služieb pozdĺž trás** - ubytovacích a stravovacích – Cyklisti vítaní a pod., cyklo servisy a požičovne, odpočívadlá a prístrešky a pod.
- **Efektívna propagácia** trasy a aktualizované informácie o trase - vlastné web stránky, cyklomapy a sprievodcovia, existencia ďalších turistických produktov vrátane miestnych regionálnych cyklotrás, trás pre jazdenie na koni, peších turistických trás a podobne.
- **Dopravná dostupnosť** - napojenie na verejnú dopravu – predovšetkým vlaky, cyklobusy a pod.

STRUČNÉ ZHRNUTIE K NÁVRHU KOSTROVEJ SIETE

(Vyhľadávacia štúdia)

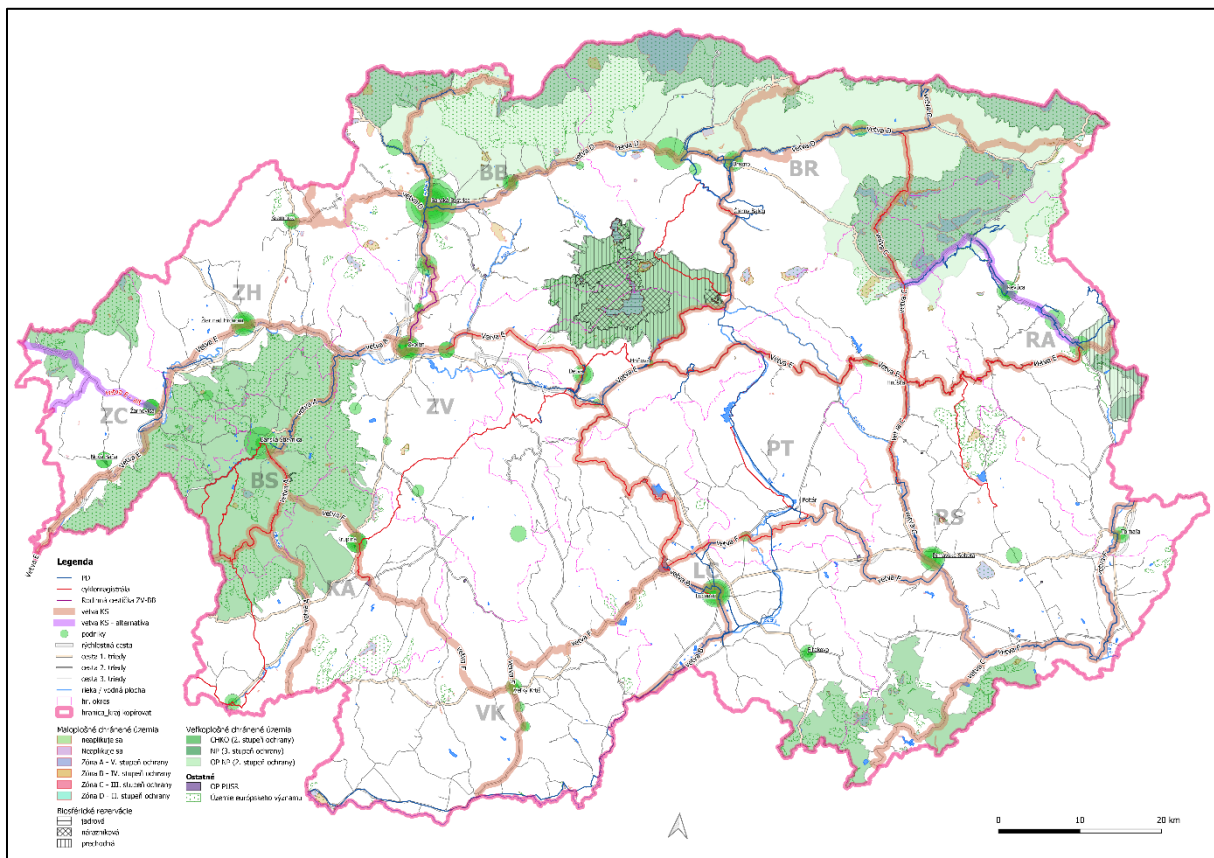
Uvedený dokument bude spracovaný za účelom stanovenia postupu na efektívnu realizáciu diaľkových trás a bude východiskom pre rozvoj cestovného ruchu Banskobystrického kraja, dotknutých samospráv a ďalších organizácií, ktoré budú mať záujem podieľať sa na realizácii tejto siete.

Vyhľadávacia štúdia kostrovej siete cyklistických trás zadefinovala smerové vedenie hlavných diaľkových cyklistických koridorov – **v 6 vetvách** a 2 alternatívnych riešení k posúdeniu. Zo sumárnej tabuľky navrhovaných vetiev vyplýva, že rozsah navrhovanej kostrovej siete cyklotrás je cca **960 km**, ktoré vedú cez cca **138 katastrálnych území** na území BBSK, **štyri Národné parky** a ich ochranné pásma, tri chránené krajinné oblasti, vrátane niekoľkých maloplošných chránených území. Všetky hlavné vetvy sú prirodzene a prioritne vedené v **koridoroch riek** Hron, Rimava, Rimavica, Ipel', Bystrica, Štiavnica, Slatina a iné menšie toky. Všetky trasy sú plánované ako celoročne zjazdné s tvrdým živíčným alebo betónovým povrchom. Okrem nových samostatných cyklistických komunikácií sa v prípade vhodnosti využívajú aj účelové komunikácie s minimálnou premávkou obslužnej dopravy – lesné cesty, hrádze. Plánované cyklistické trasy sa zásadne vyhýbajú vedeniu trás v hlavnom dopravnom koridore ciest 1. a 2. triedy.

V prípade ak dochádza ku križovaniu týchto ciest tak sa navrhnu cyklistické priechody v intravilánoch obcí, v extravilánoch sa odporúča **bezbariérové križovanie – podchody**. V prípade križovania so železničnou traťou sa navrhnu zásadne existujúce železničné priecestia. V prípade križovania s vodným tokom sú v maximálnej možnej miere využijú existujúce mosty a lávky, tam kde to nie je možné sa naplánujú nové lávky a mosty.

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

Hlavné navrhované koridory – vetvy (príloha č.1)



Smer: sever– juh

- **Vetva A**
SJ - západná os prepájajúca oblasti od Liptova po Hont v dĺžke 118,5 km
- **Vetva B**
SJ - centrálna os prepájajúca Liptov s Novohradom cez oblasť Horehronia a Podpoľania do Maďarska v dĺžke 168,9 km
- **Vetva C**
SJ - východná os prepájajúca Liptov cez Horehronie a Gemer do Maďarska v dĺžke 118,9 km

Smer: západ – východ

- **Vetva D**
ZV - severná os prepájajúca Turiec cez oblasť Horehronia do Slovenského raja v dĺžke 135,9 km

- **Vetva E**
ZV - centrálna os prepájajúca oblasť Gronu, Stredného Slovenska, Podpoľania a Gemeru v dĺžke 200,1 km
- **Vetva F**
ZV - južná os prepájajúce Hont, Novohrad a Gemer v dĺžke 219,2 km

Zoznam dotknutých katastrálnych území podľa navrhovaných vetiev

- **Vetva A**
Banská Belá, Banská Bystrica, Banská Štiavnica, Banský Studenec, Budča, Domaníky, Donovaly, Hájniky, Hontianske Nemce, Hronská Breznica, Kostiviarska, Kozelník, Krnišov, Motyčky, Ostrá Lúka, Prenčov, Radvaň, Rybáre, Sitnianska Lehôtka, Staré Hory, Svätý Anton, Špania Dolina, Uľanka, Vlkanová, Zvolen, Žakýl
- **Vetva B**
Brezno, Čierny Balog, Hriňová, Jarabá, Kalonda, Korytárky, Kriváň, Lučenec, Mikušovce, Mýto pod Ďumbierom, Panické Dravce, Rapovce, Ružiná, Sihla, Trenč, Veľká nad Ipľom
- **Vetva C**
Čerenčany, Hačava, Heľpa, Hnúšťa, Hostice, Hrachovo, Jesenské, Jestice, Kociha, Malé Teriakovce, Muráň, Pavlovce, Petrovce, Polomka, Rimavská Baňa, Rimavská Píla, Rimavská Sobota, Rimavské Brezovo, Rimavské Janovce, Rimavské Zalužany, Šimonovce, Širkovce, Tisovec, Tomášová, Veľké Teriakovce, Vrbovce nad Rimavou, Závadka nad Hronom
- **Vetva D**
Bacúch, Banská Bystrica, Beňuš, Braváčovo, Brezno, Brusno, Heľpa, Lučatín, Medzibrod, Nemecká, Podbrezová, Pohorelá, Polomka, Predajná, Ráztoka, Slovenská Ľupča, Šalková, Šumiac, Telgárt, Valaská, Vaľkovňa, Závadka nad Hronom
- **Vetva E**
Brehy, Budča, Bukovina, Bzenica, Detva, Dolná Ždaňa, Dúbravy, Hnúšťa, Horné Opatovce, Hriňová, Hronská Breznica, Hronský Beňadik, Jalná, Jelšava, Kokava nad Rimavicou, Korytárky, Kriváň, Látky, Lieskovec, Lovča, Lukové, Nová Baňa, Očová, Orovnica, Ostrá Lúka, Pitelová, Psiare, Revištské Podzámčie, Rudno nad Hronom, Šášovské Podhradie, Trnavá Hora, Voznica, Zolná, Zvolen, Žarnovica, Žiar nad Hronom
- **Vetva F**
Abovce, Baďan, Beluj, Dubovec, Gemer, Hrabovo, Chanava, Jesenské, Kalinovo, Klastava, Kráľ, Krupina, Lehôtka, Lenartovce, Martinová, Orávka, Pavlovce, Prenčov, Riečka, Rimavská Seč, Rimavská Sobota, Rimavské Janovce, Slovenské Ďarmoty, Svätý Anton, Šimonovce, Širkovce, Štrkovec, Tornaľa, Včelince, Vlkyňa, Záhorce, Žibritov

Sumárna tabuľka (príloha č.2):

Úsek	Prepojenie	Dĺžka (km)	Rieky	Hlavné centrá	NP, CHKO	Počet KÚ	Cyklomagistrála
Vetva A	SJ - západná os prepájajúca oblasti od Liptova po Hont	118,5	Bystrica, Hron, Štiavnica	Banská Bystrica - Zvolen - Banská Štiavnica - Šahy	NP Veľká Fatra, NP Nízke Tatry, CHKO Štiavnické vrchy	26	e.č.: 033: Donovlaská, Rodinná cestička
Vetva B	SJ - centrálna os prepájajúca Liptov s Novohradom cez oblasť Horehronia a Podpoľania do Maďarska	168,9	Slatina, Čierny Hron/Hron, Ipeľ	Brezno - Hriňová - Detva - Lučenec	NP Nízke Tatry, CHKO Poľana	16	e.č. 013: Novohradská
Vetva C	SJ - východná os prepájajúca Liptov cez Horehronie a Gemer do Maďarska	118,9	Rimava, Rimavica, Hron	Tisovec - Hnúšťa - Rimavský Sobota	NP Nízke Tatry, NP Muránska planina, CHKO Cérová vrchovina	27	e.č. 040: Liptov - Horehronie - Gemer
Vetva D	ZV - severná os prepájajúca Turiec cez oblasť Horehronia do Slovenského raja	135,9	Hron, Bystrica	Kremnica - Banská Bystrica - Brezno - Telgárt	NP Nízke Tatry, NP Muránska planina, Slovenský raj	22	e.č. 032: Turčianska, e.č.: 033: Donovlaská, e.č.: 042: Vrchárska, e.č. 2554: Horehronská zelená stuha
Vetva E	ZV - centrálna os prepájajúca oblasť Gronu, Stredného Slovenska, Podpoľania a Gemeru	200,1	Kľak, Hron, Zolná, Slatina, Ipeľ, Rimava, Rimavica	Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Detva - Hriňová - Hnúšťa - Jelšava	CHKO Štiavnické vrchy, BR Slovenský kras	37	(e.č. 045: Požitavská, e.č. 049: Tribečská), e.č.: 012 Rudohorská
Vetva F	ZV - južná os prepájajúca Hont, Novohrad a Gemer	219,2	Slaná, Ipeľ, Rimava, Štiavnica	Krupina - Veľký Krtíš - Filákov - Tornaľa	CHKO Štiavnické vrchy	32	e.č. 011: Hontianska
Sumaré		961,5				160	

Koncepcia bude spracovaná pre všetky zadefinované diaľkové koridory jednotlivo v nasledujúcom rozsahu

Analytická časť

- analýza a posúdenie hlavnej infraštruktúry (povrchov) pre každý navrhovaný cyklistický koridor zvlášť (charakter povrchu, dĺžka prevedenia),
- analýza a návrh technických opatrení (stavebných úprav) hlavnej infraštruktúry pre každý navrhovaný cyklistický koridor zvlášť,
- orientačné vyčíslenie stavebných nákladov na realizáciu technických opatrení hlavnej infraštruktúry pre každý navrhovaný cyklistický koridor zvlášť, ,
- spracovanie zjednodušenej dokumentácie pre legalizáciu a vyznačenie cykloturistických trás pre tie úseky zadefinovaných diaľkových koridorov, ktoré je možné už v súčasnosti využívať ako cykloturistické trasy a neboli zatiaľ zlegalizované a vyznačené,
- návrh umiestnenia a vybavenie navrhovaných BIKE POINT - miest, kde sa stretávajú minimálne 3 služby. Pod vybavením sa rozumie doplnková infraštruktúra pre cyklistov. Umiestnenie zakresliť do mapy,
- stručný sumár – vyhodnotenie celej siete s cieľom poskytnúť informáciu o dĺžke existujúcich úsekov, dĺžke úsekov pripravených na vyznačenie cykloturistickým značením, dĺžke úsekov pre dobudovanie infraštruktúry a odhadované rozpočty pre realizáciu jednotlivých koridorov. Uvedený sumár zároveň požadujeme spracovať graficky ako samostatne prezentateľný materiál vo formáte A3 plnofarebný, ktorý bude slúžiť na samostatnú prezentáciu.

Návrhová časť

- návrh plánu realizácie kostrovej siete a zadefinovanie priorít na jednotlivých koridoroch z hľadiska náročností technických opatrení pre každý navrhovaný cyklistický koridor zvlášť a s cieľom realizovať ucelené úseky cyklistických trás.

Výkresová časť

- Kostrová sieť cyklistických trás, schéma technických opatrení celej siete, schéma technických opatrení každej vetvy zvlášť v mierke 1:50 000
- Kostrová sieť cyklistických trás Banskobystrického kraja (celá sieť), schéma priorít realizácie siete cyklistických trás, schéma každej vetvy zvlášť v mierke 1:50 000