CHCEME CYKLOTRASU, AKO NA TO?

Alebo 20 základných otázok k budovaniu cykloturistických trás

Chceme cykloturistickú trasu, ako na to? Alebo 20 základných otázok k budovaniu a značeniu cykloturistických trás

RNDr. Juraj Hlatký, CSc., Slovenský cykloklub

Úvod:

V roku 1997 vydal Slovenský cykloklub v tlačenej forme vzdelávaciu brožúrku „Chceme cyklotrasu, ako na to? Alebo 15 základných otázok k budovaniu cykloturistických trás.“ Brožúra bola vtedy súčasťou vzdelávacieho projektu „Bicykel a značené cyklotrasy ako prvok komunitného rozvoja“. V čase vzniku tejto brožúry bolo na Slovensku asi 500 km vyznačených cykloturistických trás, dnes ich je skoro 11 000 km. Od tej doby sa teda získalo množstvo skúseností a značne sa zmenila legislatíva.

V pôvodnej brožúrke bolo rozobratých 15 pilotných otázok k tejto problematike. Vzhľadom na pokročilý čas od jej vydania sme sa rozhodli brožúrku zaktualizovať, rozšíriť, vynechať zastaralé kapitoly, dopracovať a doplniť o kapitoly nové. Nakoľko v problematike prebiehajú stále zmeny a doplnky, volili sme pre výsledné spracovanie elektronickú formu brožúrky. Tým sa dá postupne aktualizovať a dopĺňať. Treba však podotknúť, že brožúrka je iba prvotným návodom k celej problematike.

Informácie v brožúrke sú určené všetkým, ktorí sa o problematiku zaujímajú. Týka sa to predstaviteľov slovenských miest a obcí (primátori miest a starostovia obcí), samosprávnych krajov a iných organizácií štátnej správy (predovšetkým odbory a oddelenia cestovného ruchu, regionálneho rozvoja a dopravy), klastrov cestovného ruchu, občianskych združení, spoločenských neziskových organizácií a nadácií, ako i podnikateľov v oblasti cestovného ruchu, turizmu a agroturizmu a každého individuálneho záujemcu o problematiku.

Vydanie tejto aktualizovanej elektronickej publikácie podporila Západoslovenská energetika, a.s. prostredníctvom Nadácie Pontis. Slovenský cykloklub 2011

Texty: Juraj Hlatký, fotografie: Juraj Hlatký, Marián Kasala, Dušan Kubička, Ľubo Hrečko, Michal Hlatký, Ľuboš Krajčík, Cykloklub Apollo, Igor Štreit, Ján Zuzaniak, grafická úprava: Ľuboš Krajčík,

Obsah:

1. Aká je definícia cykloturistickej trasy?
2. Chceme cykloturistickú trasu, ako sa k nej prepracovať?
3. Aké miesto a úlohu má Slovenský cykloklub (SCK) pri tvorbe značených cykloturistických trás na Slovensku?
4. Ako nám pomôže Slovenský cykloklub, kde sa školia značkári cyklotrás?
5. Prečo je potrebné, aby cykloturistické trasy značili akreditovane vyškolení značkári?
6. Aký systém značenia cykloturistických trás sa používa na Slovensku?
7. Ako sa delia, resp. kategorizujú cykloturistické trasy?
8. Ako sa rekognoskuje cykloturistická trasa?
9. Ako sa pripravuje a na čo slúži predjednanie?
10. Ako sa eviduje trasa, ako sa zapája do celoslovenskej cyklosiete?
11. Ako sa spracováva zjednodušená dokumentácia?
12. Ako sa dotýka problematika cykloturistických trás lesov?
13. Ako sa dotýka problematika cykloturistických trás ochrany prírody?
14. Ako sa legalizuje cykloturistická trasa?
15. Ako sa značí cyklotrasa, ako sa preberá do správy?
16. Ako sa značí cyklotrasa - akú funkciu majú maľované cykloznačky?
17. Aké sú základné prvky cykloturistickej orientácie?
18. Čo patrí k drobnej infraštruktúre cykloturistických trás?
19. Koľko stojí vyznačenie cykloturistických trás?
20. Akú úlohu zohráva sieť cykloturistických trás na Slovensku v cestovnom ruchu, aký je z nich ekonomický prínos?

Prílohy:

č.1. Žiadosť o pridelenie predbežného evidenčného čísla cykloturistickej trasy
č.2. Žiadosť o pridelenie evidenčného čísla zlegalizovanej cykloturistickej trasy
č.3. Ukážka zjednodušenej dokumentácie – textová časť
č.4. Ukážka zjednodušenej dokumentácie – textová časť + fotografie
č.5. Ukážka zjednodušenej dokumentácie – textácia cyklosmeroviek
c.6. Ukážka zjednodušenej dokumentácie – mapová časť
č.7. Súborný výkres vybraných prvkov cykloturistických trás 1
č.8. Súborný výkres vybraných prvkov cykloturistických trás 2
č.9. Súborný výkres vybraných prvkov cykloturistických trás 3

1. Aká je definícia cykloturistickej trasy?

Ako úplne prvú otázku si musíme rozobrať, čo to je vlastne „cykloturistická trasa“. Bohužiaľ slovenská legislatíva spája pod pojmom „cyklotrasa“ veľmi široký interval reálnych i možných cyklotrás bez ich vzájomného rozlíšenia a bližšej špecifikácie. Preto častokrát u laickej verejnosti, ale aj na mnohých úradoch vznikajú problémy pri výklade tohto pojmu.

Z praktického hľadiska treba zásadne rozlíšiť „cyklotrasy v mestskom prostredí“ a „cykloturistické trasy“ v extraviláne, horách a pod. Nielen z hľadiska konštrukčného, parametrového, systému značenia, ale i využitia.

Pre ľahšie pochopenie tejto otázky je obdobné porovnanie s peším využívaním, kedy sa zásadne líšia chodníky v mestách a obciach pre chodcov (k nim prechody pre chodcov, svetelná signalizácia a dopravné značenie) a turistické pešie trasy v teréne (systém značenia, využitie a pod.), hoci aj v prvých prípadoch môže ísť po mestskom chodníku časť pešej turistickej trasy. Tu je zásadná odlišnosť jasná už v terminilogickej definícii – „chodník“ a „pešia turistiká trasa“.
Obdobne si to musíme rozobrať i pre cyklotrasy a cykloturistické trasy.

Cyklotrasy, ktoré sú situované v mestskom prostredí alebo ako samostatné komunikácie určené pre cyklistov majú predpisovo stanovené svoje šírkové usporiadania, sklony a pod.. Rozlišujú jednosmerný pohyb cyklistov, obojsmerný pohyb cyklistov, spoločný pohyb cyklistov a chodcov. Pod chodcami v slovenskej legislatíve sa rozumejú aj in-line korčuliari. Takéto cyklotrasy sa budujú ako samostatné komunikácie alebo komunikácie oddelené nejakým spôsobom od dopravy. Označujú sa dopravnými značkami v zmysle platného cestného zákona.
Obyčajne ich budovanie vyžaduje rozsiahlejšie stavebné úpravy a s tým súvisiace finančné náklady. Výsledkom sú kvalitné a bezpečné komunikácie (ak na nich užívatelia dodržujú pravidlá prevádzky), s kvalitným, obyčajne asfaltovým povrchom. Takéto riešenia podľa šírky trasy a dĺžky úseku vyžadujú investície rádovo okolo 100 000 Eur/1 km cyklotrasy.
K najznámejším kategóriám tejto skupiny patria cyklistické chodníky, chodníčky, rôzne samostatné alebo oddelené cyklopruhy.
Ale treba povedať, že takéto typy komunikácií môžu zároveň slúžiť aj ako úseky cykloturistických trás, väčšinou ako nástupné trasy pri prejazdoch a výjazdoch z miest.
Takéto cyklotrasy sú určené predovšetkým na pohyb bicyklom mestom, bezpečný pohyb mestom, bezpečný pohyb v miestach hustej automobilovej dopravy, jazdenie do práce, jazdenie na nákupy a kondičné jazdenie.

Cykloturistické trasy nemajú stanovené nejaké záväzné parametre, čo sa týka šírkového usporiadania, sklonov a pod. Vynálezom horského bicykla dokonca umožňujú jazdiť v náročných horských podmienkach a náročných terénoch.

Ako zásadný rozdiel oproti vyššie uvedeným trasám je to, že cykloturistická trasa slúži na pohyb na bicykli za účelom trávenia voľného času, dovolenky, spoznávania prírody, stavebných pamiatok – proste rekreácie, zdravého pohybu na čerstvom vzduchu, ako aj formovania kondície.
Všeobecne možno povedať, že cykloturistická trasa môže byť všade tam, kde sa dá jazdiť na bicykli, súhlasia s tým majitelia pozemkov a zariadení, po ktorých trasa vedie. Platí to v dolinách, údoliach i horách. Pohyb cyklistov na sieti štátnych ciest upravuje dopravný zákon, vo všeobecnosti možno jazdiť po pravej strane cesty na všetkých cestách II. a III. triedy. Samozrejme treba zohľadniť hlavne v dnešnej dobe otázku bezpečnosti a vyhnúť sa cestám s vysokou frekvenciou premávky, súvisiacim aj napr. s úzkym šírkovým usporiadaním cesty.

1. Aká je definícia cykloturistickej trasy?

Podľa lesného zákona možno jazdiť po celej sieti lesných ciest, pokiaľ tam však nie je zakázaný vjazd bicyklov alebo vstup neobmedzuje zákon o ochrane prírody. Už po legálne povolených a vyznačených cyklotrasách sa vlastne smie jazdiť všade. Pri „budovaní“ siete cykloturistických trás sa jedná hlavne o značenie siete cykloturistrických trás po už existujúcich komunikáciách a zariadeniach. Obyčajne nedochádza k stavebným úpravám. Trasy majú asfaltový, penetrovaný, štrkový i nespevnený prírodný povrch. Značia sa podľa STN 01 8028 „Cykloturistické trasy“ pomocou maľovaného značenia a prvkov cykloturistickej orientácie. Náklady na vyznačenie 1 km cyklotrasy sa pohybujú rádovo v desiatkach - stovkách Eur/1 km. K drobnej cykloinfraštruktúre na cyklotrasách patria malé a veľké odpočívadlá, malé rozhľadne, mostíky a lávky, panely s mapami a prvkami zaujímavostí, ktoré obyčajne spadajú do kategórie drobných stavieb.

Cykloturistickú trasu by sme teda definovali:

„Cykloturistická trasa je určená pre pohyb na bicykli za účelom cykloturistiky, trávenia voľného času, poznávania krajiny, prírody a pamiatok. Trasa väčšinou vedie po existujúcej sieti komunikácií a zariadení so súhlasom ich vlastníkov. Trasa je značená sytémom cykloturistického značenia podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Po trase jazdia cykloturisti na vlastné nebezpečie.“

A o takýchto cykloturistických trasách pojednáva naša brožúrka. Pre ďalšie trasy určené pre pohyb na bicykli si treba doštudovať ďalšie normy, zákony a metodické materiály.

Cyklotrasa v mestskom prostredí

Cykloturistická trasa

2. Chceme cykloturistickú trasu, ako sa k nej prepracovať?

Viaceré subjekty a jedinci sa zaoberajú myšlienkou „Chceme cykloturistickú trasu“. Čo pre to treba urobiť?

Týmito myšlienkami sa zaoberajú rôzne združenia, subjekty samosprávy i podnikateľov, ale aj aktívni občania. Častokrát za pôvodnou myšlienkou stojí naivná predstava ľahkej realizácie, no po zistení, čo to všetko obnáša veľakrát opadá pôvodný entuziazmus. Preto v tejto brožúre si rozoberieme základné otázky, ktoré treba po zrode takéhoto nápadu riešiť, s čím treba rátať a čo všetko je potrebné absolvovať, aby mohol byť nápad zavŕšený do úspešného konca.

Základné zásady a postup pre vznik cykloturistickej trasy by sa dali zhrnúť do nasledujúcich bodov:

1. Ak navrhujeme nejakú cykloturistickú trasu, musíme si ju najprv sami prejsť na bicykli, aby sme zistili, či je trasa prejazdná, či v celej dĺžke vedie po existujúcich komunikáciách alebo by bolo potrebné nejaké menšie úseky dorobiť. Taktiež pozorujeme, či je trasa bezpečná – predovšetkým z hľadiska hustoty cestnej premávky a šírkového usporiadania cesty.

2. Po prejdení trasy si musíme uvedomiť, že k jej vyznačeniu potrebujeme súhlas všetkých vlastníkov a užívateľov zariadení, po ktorých vedie. Skončila doba, keď všetko patrilo všetkým a nikomu – všetko má svojho konkrétneho vlastníka! Túto povinnosť nám ukladá Občiansky zákonník.

3. Na povolenie cykloturistickej trasy a jej následné vyznačenie musíme absolvovať zákonný postup a tým je územné rozhodnutie alebo iná forma legálneho povolenia.

4. Pri administratívnom vybavovaní sa stretneme s úradníkmi, ktorí vám veľa pomôžu, ale vzhľadom na rôznorodosť problematiky a mnohé nedostatky v legislatíve aj s množstvom úradníkov, ktorým budete musieť pomôcť vy!

5. Treba počítať s tým, že legalizácia, realizácia a vyznačenie cykloturistickej trasy niečo stojí, preto treba zladiť zámer s finančnými možnosťami. Aj pri značení trasy existuje niekoľko variánt a možností ako sa to dá dosiahnuť.

6. Nemenej dôležité je to, že po vydaní územného alebo iného rozhodnutia treba cykloturistickú trasu do istého času aj vyznačiť.

7. Vyznačením cykloturistickej trasy však proces zďaleka nekončí. Cykloturistickú trasu treba prevziať do správy a starať sa o jej údržbu a obnovu značenia. To samozrejme tiež stojí peniaze a čas.

8. Treba brať do úvahy aj fakt, že mnohé prvky cykloturistického značenia a tabuľky majú síce svoju životnosť, ale sú tu i vandali a neprajníci, ktorí nám určite nebudú pomáhať!

Keď Vás ešte neprešla chuť, čítajte ďalej!

3. Aké miesto a úlohu má Slovenský cykloklub (SCK) pri tvorbe značených cykloturistických trás na Slovensku?

- Slovenský cykloklub (SCK)je organizácia, ktorá združuje ľudí so záujmom o pohyb na bicykli. Vznikol v júni 1994 registráciou na Ministerstve vnútra SR. SCK má celoslovenskú pôsobnosť a jeho hlavnými cieľmi je vytváranie podmienok pre pohyb na bicykli. Tento cieľ dosahujeme budovaním siete značených cykloturistických trás.

- SCK značí a buduje cykloturistické trasy na Slovensku už 17 rokov v spolupráci so svojimi pobočkami, asociovanými členmi a spolupracujúcimi organizáciami. Za obdobie existencie to bolo a je 95 organizácií na celom Slovensku.

- SCK má ako jediná organizácia na Slovensku akreditáciu Ministerstva školstva SR v profesnosti „Značkár cykloturistických trás“. Číslo protokolu je 4/98 a akreditácia bola vydaná dňa 28.12.1998. Pre prípravu odborných kádrov má SCK lektorské kádre, vydané 2 učebné skriptá, vydaných niekoľko metodických listov, vyškolil zatiaľ viac ako 200 značkárov cykloturistických trás.

- V súčasnosti sieť legálne povolených cykloturistických trás na Slovensku dosahuje dĺžku asi 11 700 km, z nich bolo v rokoch 1997-2011 vyznačených 10 700 km.

- V roku 2000-2001 SCK spracoval z rámci Europrojektu STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Norma bola vydaná a stala sa základom jednotného značenia cykloturistických trás na Slovensku.

- Od roku 1997 sa stal SCK riadnym členom Európskej cyklistickej federácie (ECF) so sídlom v Bruseli, kde zastupuje dodnes Slovensko. Od roku 2010 je SCK v rámci ECF Národným koordinátorom projektu Eurovelo za Slovensko v rámci ECF.

- SCK je celoslovenským metodickým a koordinačným strediskom sieťovania cyklotrás na Slovensku a ich napojenia na Európsku cyklosieť. Prideľuje legálne povoleným cyklotrasám na Slovensku evidenčné čísla a farebnosť. Je dodávateľom zákresov cyklotrás pre kartografické vydavateľstvá.

4. Ako nám pomôže Slovenský cykloklub, kde sa školia značkári cyklotrás?

Už v roku 1998 Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky poverilo listom Slovenský cykloklub zabezpečovaním nasledujúcich činností súvisiacich s tvorbou Slovenskej cykloturistickej siete:
- koordináciou značenia cykloturistickou trás
- metodikou značenie cykloturistických trás
- prideľovaním evidenčných čísiel pre cyklotrasy
- evidenciou a archiváciou dokumentácie
- školením značkárov cykloturistických trás
- napojením cyklotrás na európsku sieť.

Od tej doby sa mnohé z týchto úloh naplnili a dodnes plnia. V kapitolke 3 sa spomenulo, že SCK má ako jediná organizácia na Slovensku akreditáciu Ministerstva školstva SR v profesnosti „Značkár cykloturistických trás“. Preto najúčinnejšou pomocou pre každého je dať si vyškoliť značkárov cykloturistických trás. Obyčajne akreditované školenie značkárov cykloturistických trás trvá 2 dni.

Pozostáva z teoretickej a praktickej časti. Každý absolvent dostane 2 učebné skriptá – prvé na tému „Ako legalizovať cykloturistické trasy“, druhé na tému „Ako značiť cykloturistické trasy“.

Na záver školenia dostanú účastníci doklad o absolvovaní akreditovaného školenia, ako aj značkársky preukaz platný 5 rokov od vydania. Školenie pozostáva z teoretickej časti a praktickej časti, v ktorej sa účastníci naučia maľovať cykloturistické značky a montovať prvky cykloturistického značenia.

O absolventoch školení, ktorí makú platný preukaz, vedie SCK evidenciu „Značkárov cykloturistických trás“. Kolektív týchto značkárov buduje a udržiava sieť cykloturistických trás na Slovensku. Takisto komunikuje s Ústredím SCK pri prideľovaní evidenčných čísiel novonavrhovaných a novopovolených cykloturistických trás.

Školenia sa robia obyčajne raz ročne alebo sa môžu zakázkovo objednávať aj individuálne.

Kontakt:
Slovenský cykloklub
P.O.BOX B-2
921 01 Piešťany

Slovenský cykloklub
Námestie Slobody 6
921 01 Piešťany

tel. 032/7437505
e-mail: scykloklub@mail.t-com.sk

5. Prečo je potrebné, aby cykloturistické trasy značili akreditovane vyškolení značkári?

V kapitolkách 3 a 4 sa spomenulo, že SCK má akreditáciu Ministerstva školstva SR v profesnosti „Značkár cykloturistických trás“. Absolventi akreditovaného školenia získajú nielen potrebné vedomosti, zručnosť, ale majú aj možnosť v kolektíve značkárov vymieňať si svoje skúsenosti a rôzne pilotné riešenia. Vzájomnou komunikáciou s Ústredím SCK všetci prispievajú k tvorbe legálnej, vzájomne prepojenej a zmysluplnej siete cykloturistických trás na Slovensku.

Značenie cykloturistických trás má svoje pevné zásady a postupy. V prvom rade ho tvorí kombinácia maľovaného značenia a orientačných prvkov cykloturistických trás. V druhom rade vyškolený značkár vie poradie priority maľovania farieb, umiestňovania prvkov cykloturistickej orientácie, pozná povolené objekty, zakázané objekty, vhodné objekty. Takisto pozná zásady umiestňovania cykloturistických značiek v teréne, zásady ich maľovania v stúpaní, resp. klesaní. Takisto vie, že aj v stanoviskách cykloturistickej orientácie musí namaľovať značky, pretože ak tabuľky zmiznú, cykloturista potom nevie, kam má ísť.

Systém evidencie cykloturistických trás na Slovensku v Ústredí SCK má zmysel v tom, že trasy sú vzájomne pospájané, plynule na seba nadväzujú a prechádzajú do susedných štátov. Garantuje sa tým aj poriadok vo farebnosti cykloturistických trás v príslušnom regióne. Pri dodržiavaní normy STN 01 8028 je garantované, že domáci i zahraničný návštevník Slovenska pozná systém značenia cyklotrás nielen zo sprievodcov, ale že je rovnaký od Bratislavy až po Sninu. Treba si už uvedomiť aj fakt, že dnes na Slovensku existuje v gescii SCK vyznačená a zlegalizovaná sieť cykloturistických trás v dĺžke viac ako 11 000 km.

V prípade nasadenia „neodborných kádrov“, nevyškolených značkárov a nekvalifikovaných firiem, s laickým pohľadom, že cykloturistické značenie môže robiť každý a stačí mu k tomu si zakúpiť turistickú normu je príliš krátkozraké.
Na Slovensku existujú negatívne príklady, kedy tzv. nové cykloturistické trasy nebrali ohľad na existujúcu sieť, trasy sa nevyznačili maľovaným značením (ktoré tvorí 95% objemu značenej cykloturistickej trasy) ale iba sa osadili prvkami cykloturistického značenia. Neodbornosť spôsobila, že laici na diaľkovej červenej Cyklomagistrále naprieč Slovenskom (760 km) si vyznačili 2 kilometrovú červenú odbočku „do poľa“, turistické smerovky namontovali bez znalosti základných zásad ich umiestňovania. Na 90% ich namontovali tak, že idú iba doľava, cykloturistu navigujú do úzkej jednosmerky v opačnom smere.
Na inom mieste zasa unikátny výklad možnosti normy vytvoril nevídané typy značiek a značenia.

Všetky tieto javy bohužiaľ spôsobujú viac škody, ako osohu. Takýmto spôsobom sa minulo množstvo peňazí z rôznych zdrojov, bez úspešného výstupu. Pretože takéto trasy neslúžia nikomu, robia zlé meno nielen tým oblastiam, ale i celému Slovensku.

5. Prečo je potrebné, aby cykloturistické trasy značili akreditovane vyškolení značkári?

Chybná aplikácia značenia

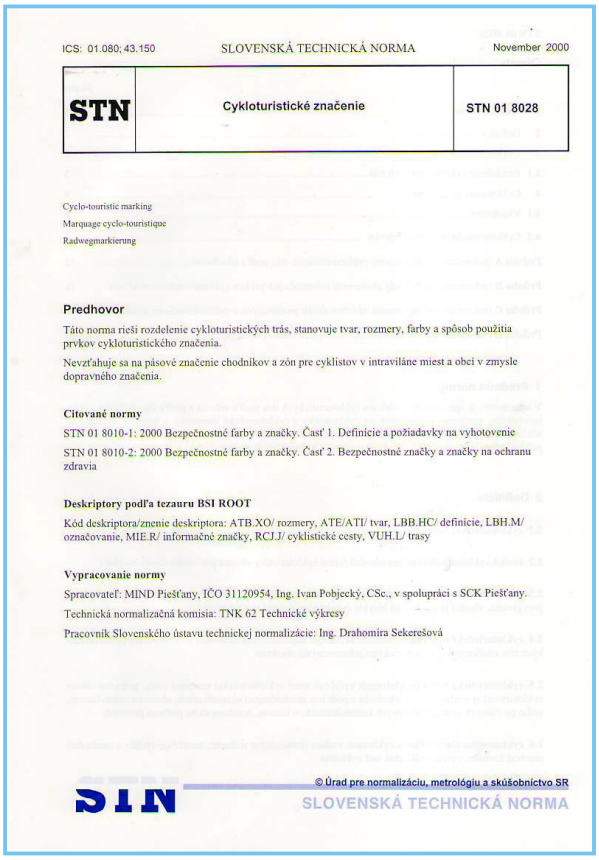
6. Aký systém značenia cykloturistických trás sa používa na Slovensku?

Pod pojmom cykloturistická trasa rozumieme riadne zlegalizovanú a vyznačkovanú trasu použiteľnú pre bicyklovanie medzi mestami a obcami, podnikanie krátkych výletov alebo i dlhšie putovanie na bicykli.

V Slovenskej republike sa národným garantom tvorby siete cykloturistických trás stal Slovenský cykloklub (SCK) so sídlom v Piešťanoch. Tento spracoval a zaviedol do praxe jednotný systém cykloturistického značenia na Slovensku. Jeho výsledkom bolo v roku 2001 spracovanie a vydanie štátnej normy STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Systém značenia cykloturistických trás dopĺňajú ešte vynútené dopravné značky, pokiaľ to vyžaduje situácia (obyčajne miesta výjazdov a zjazdov cykloturistickej trasy, resp. križovania cykloturistických trás s cestami I. a II. triedy, vždy záleží od situácie, frekvencie dopravy a pod.).

Všetky definície pojmov k problematike, definície a grafické zobrazenia prvkov cykloturistického značenia podrobne popisuje norma STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.

Všeobecne možno povedať, že systém cykloturistického značenia na Slovensku pozostáva z maľovaných značiek tzv „C“ (céčiek) a z prvkov cykloturistickej orientácie. Popis hlavných prvkov je v kapitolkách č. 15 a 16 tejto brožúrky, súborný aktuálny výkres hlavných prvkov cykloturistického značenia na Slovensku sú prílohami č. 7-9 tejto brožúry.



ICS: 01.080; 43.150 SLOVENSKÁ TECHNICKÁ NORMA November 2000

STN	Cykloturistické značenie	STN 01 8028

Cyclo-touristic marking
Marquage cyclo-touristique
Radwegmarkierung

Predhovor

Táto norma rieši rozdelenie cykloturistických trás, stanovuje tvar, rozmery, farby a spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia.

Nevzťahuje sa na pásové značenie chodníkov a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia.

Citované normy

STN 01 8010-1: 2000 Bezpečnostné farby a značky. Časť 1. Definície a požiadavky na vyhotovenie

STN 01 8010-2: 2000 Bezpečnostné farby a značky. Časť 2. Bezpečnostné značky a značky na ochranu zdravia

Deskriptory podľa tezauru BSI ROOT

Kód deskriptora/znenie deskriptora: ATB.XO/ rozmery, ATE/ATI/ tvar, LBB.HC/ definície, LBH.M/ označovanie, MIE.R/ informačné značky, RCJ.I/ cyklistické cesty, VUH.L/ trasy

Vypracovanie normy

Spracovateľ: MIND Piešťany, IČO 31120954, Ing. Ivan Pobjecký, CSc., v spolupráci s SCK Piešťany.

Technická normalizačná komisia: TNK 62 Technické výkresy

Pracovník Slovenského ústavu technickej normalizácie: Ing. Drahomíra Sekerešová

STN © Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR
SLOVENSKÁ TECHNICKÁ NORMA

7. Ako sa delia, resp. kategorizujú cykloturistické trasy

Pri vytýčení cykloturistickej trasy nám musí byť od začiatku jasné do akej kategórie spadá. Vzhľadom na charakter terénu a ďalšie kritériá, ktoré vplývajú na vytýčenie a vyznačenie cykloturistickej trasy, je potrebná ich kategorizácia. Všeobecne sa cykloturistické trasy delia na trasy pre cestné a horské bicykle. Pri značení na Slovensku používame 4 farebné odlíšenia, ktoré v sebe zahŕňajú dĺžkové rozdiely, čiastočne i náročnosť. Tieto faktory sú rozhodujúce pri značení v teréne.

Pri popise trás v mapách a sprievodcoch pristupujú ďalšie kritériá, ktoré dopĺňajú popis cykloturistických trás. Samotná náročnosť cykloturistických trás (z pohľadu fyzickej zdatnosti) je potom rozdelená do 3 skupín. Ďalšia selekcia nastáva podľa povrchov ciest, po ktorých sú cykloturistické trasy vedené.

Cestné cykloturistické trasy – trasy sú zjazdné všetkými druhmi bicyklov (cestné, trekking, horské). Sú obyčajne vedené po asfaltových, prípadne penetrovaných cestách. Využívajú štátnu sieť II. a III. triedy, asfaltové účelové komunikácie, častokrát sú vedené po asfaltových hrádzach. V piktogramovej symbolike cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy.

Horské cykloturistické trasy (MTB) – trasy sú zjazdné obyčajne iba na horských bicykloch (výnimočne na trekking bicykloch). Zväčša vedú po makadamových, lesných a poľných cestách s prírodným povrchom. Platí tu častokrát zásada, že po období dažďov sú niektoré ťažšie zjazdné alebo nezjazdné. V piktogramovej symbolike cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy podložené trojuholníkom. Takýto piktogram v podstate znázorňuje „jazdu do kopca“.

Systém jednotného rozdelenia cykloturistických trás podľa náročnosti aplikovaný na Slovensku sa používa v cyklomapách a cyklosprievodcoch. Cyklotrasy sú rozdelené do 3 skupín: rekrea-ľahké, šport-stredné a expert-ťažké.

REKREA sú menej náročné cykloturistické trasy a okruhy pre oboznámenie sa s jazdou na bicykli. Vyžadujú základy techniky jazdy na bicykli a základný fyzický fond.

SPORT sú náročnejšie športové okruhy alebo cykloturistické trasy, ktoré vyžadujú drobné zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu.

EXPERT sú náročné cykloturistické trasy a okruhy pre cykloturistov, ktorí venujú tomuto koníčku dostatok času. Musia mať veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu. Trasy takéhoto charakteru sú vedené väčšinou po prírodných cestách v horskom prostredí, určených pre MTB.

7. Ako sa delia, resp. kategorizujú cykloturistické trasy

S delením trás podľa farieb sa stretne každý v praxi v teréne. Cykloturistické trasy na Slovensku sa značia červenou, modrou, zelenou a žltou farbou. Všeobecne klesá priorita dôležitosti cykloturistickej trasy v smere červená – modrá – zelená – žltá.

Červenou farbou sú značené výlučne trasy Eurovelo a diaľkové cyklomagistrály, ktoré vedú viacerými štátmi, krajmi alebo okresmi. Najčastejšie vedú údoliami riek alebo prechodmi hôr s aspektom prevedenia cyklistu najzaujímavejšími miestami krajiny, pričom sa kladie dôraz na nenáročnosť týchto trás. V rozmedzí 30 – 80 km by sa na nich mala nachádzať možnosť ubytovania a stravovania.

Modrou farbou sú označované paralelné cykloturistické trasy k diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie cykloturistické trasy mimo cyklomagistrály, resp. náročnejšie cykloturistické trasy mimo cyklomagistrál. Majú rôznu dĺžku, priemer však činí 40-50 km. Mal by sa na nich nachádzať aspoň jeden zdroj ubytovania a stravovania.

Zelenou farbou sa značia stredné a nenáročné cykloturistické trasy, okruhy zdravia a rodinné trasy. Ich stredná dĺžka sa pohybuje medzi 20 – 30 km. Zdroj ubytovania by sa mal nachádzať aspoň vo východisku alebo cieli cykloturistickej trasy.

Žltou farbou sú značené ľahké cykloturistické trasy a spojky medzi cykloturistickými trasami alebo krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým a technickým zaujímavostiam. Ich dĺžka sa pohybuje obyčajne od 1-15 km, nie sú na ne kladené požiadavky na ubytovacie a stravovacie kapacity.

V prípadoch hustej siete cykloturistických trás v nejakom území sa robia výnimky v tejto kategorizácii tak, aby nedochádzalo ku križovaniu cykloturistických trás rovnakej farby.

Ďalšie rozdelenie trás má doplnkový charakter a používa sa výlučne v mapách a sprievodcoch – jedná sa o povrchy cykloturistických trás. Rozpoznávame 4 základné druhy – asfaltový, penetrovaný, makadamový a prírodný. Pre prvé tri platí zásada, že sú zjazdné i v nepriaznivom počasí a po období dažďov, posledný je v týchto prípadoch často dočasne nezjazdný (blato a kaluže vody).

8. Ako sa rekognoskuje cykloturistická trasa?

Proces rekognoskácie cykloturistickej trasy obsahuje fyzické prejdenie budúcej cyklotrasy na bicykli. Rekognoskácia sa odlišuje od pôvodného prejdenia trasy, popisovaného v úvode, kedy sa zisťuje, či je trasa prejazdná.

Pri rekognoskácii sa jedná o mikroskopický rozbor budúcej cykloturistickej trasy, z ktorého musí byť zrejmý ideový aj realizačný návrh. Musí byť jasné, kadiaľ cykloturistická trasa pôjde, prípadne musia byť navrhnuté varianty problémových vedení trasy. V tomto prípade sa častokrát musí riešiť dilema typu medzi „chcieť a môcť“, resp. „kadiaľ by sme chceli viesť cykloturistickú trasu“ a „kadiaľ je možné ju viesť reálne“ (súhlasy majiteľov pozemkov a zariadení, vysporiadanosť pozemkov a pod.).

Takisto musí byť ujasnená predstava, kam prídu osadiť budúce prvky cykloorientácie, kam prídu zabetónovať cyklostĺpiky a pod. Nezabudnite trasu viesť tak, aby zahrnula pri prejazdoch obcí, okrem najbezpečnejšej trasy, aj ubytovacie, stravovacie a pohostinské zariadenia a tiež aby aby viedla okolo pamiatok a zaujímavostí. Veď aká by to bola rekognoskácia, keď povediete cykloturistickú trasu cez obec ulicou „A“, cez ktorú potom preletí niekoľko tisíc cykloturistov bez toho, aby zistili, že v susednej ulici „B“ sa nachádza nejaký európsky unikát!
Ak sa tieto kritériá nedajú spojiť, tak potom je potrebné plánovať označenie krátkych odbočiek k atraktívnym a zaujímavým miestam, ako aj miestam súvisiacich služieb.

Pod pojmom rekognoskácia rozumieme vlastne hľadanie optimálnej cykloturistickej trasy v teréne vzhľadom na nasledujúce kritériá:
- bezproblémová prejazdnosť na bicykli
- podľa možnosti nulová alebo minimálna premávka motorových vozidiel
- snaha o maximálnu bezpečnosť cykloturistov
- zohľadnenie záujmov ochrany prírody
- zohľadnenie záujmov lesného hospodárstva
- zohľadnenie záujmov vodného hospodárstva
- zohľadnenie vlastníckych vzťahov
- zohľadnenie kultúrno - poznávacej činnosti
- zapojenie prírodných a stavebných atrakcií
- možnosti ubytovania, stravovania, občerstvenia a iných súvisiacich služieb.

Cykloturistické trasy nikdy nevedieme ani neplánujeme:
- po diaľniciach a cestách I. triedy (výnimku pre cesty I. triedy tvoria ich prejazdy, krátke vedenia v úsekoch, kde nie je iná varianta)
- cez vojenské priestory, pokiaľ nie je k tomu súhlas
- prechody do iných štátov mimo hraničné prechody, platí mimo Schengenský priestor
- cez územia národných prírodných rezervácií
- po nezjazdných a nepriechodných terénoch
- po miestach, kde hrozí ohrozenie životov cyklistov, najmä v súvislosti s intenzívnou automobilovou, resp. kamiónovou dopravou alebo iných druhov nebezpečenstva
- v extrémnych terénoch.

Pri rekognoskácii cykloturistickej trasy nosíme so sebou zápisník a pero s ceruzkou, GPS prístroj alebo tachometer (resp. merač vzdialenosti) a xeroxované kópie máp s úsekmi rekognoskovaného územia. Výsledkom každej rekognoskácie musí byť vhodný výber budúcej cykloturistickej trasy a množstvo údajov a nákresov z jej častí, na základe ktorých potom „v kancelárii pri stole“ dokážeme spracovať podklady pre zjednodušenú dokumentáciu. Treba si uvedomiť, že čím kvalitnejšie je vykonaná rekognoskácia v teréne, tým rýchlejšie sa dá trasa zlegalizovať a vyznačiť. Tým rýchlejšie sa dá spracovať zjednodušená dokumentácia a urýchliť vlastne celé legalizačné konanie, lepšie a presnejšie sa dajú kalkulovať potrebné finančné náklady. Výsledok rekognoskácie – návrh budúcej trasy orientačne zakreslíme do mapy mierky 1:100000, resp. 1:50 000, ak si to nevyžaduje v náročnejších riešeniach aj väčšiu mierku.

9. Ako sa pripravuje a na čo slúži predjednanie?

Pod pojmom predjednanie je zahrnuté vlastné odladenie návrhu vašej budúcej trasy, ktorá vznikne na základe rekognoskácie s príslušnými orgánmi, ktorých sa trasa dotýka (vrátane vlastníkov). V tomto dôležitom procese treba odstrániť prípadné spory a námietky tak, aby následný proces legalizácie trasy bol už bezproblémový. Tento krok Vám šetrí peniaze i čas. Čím kvalitnejšie sa pripraví predjednanie, tým rýchlejšia a jednoduchšia je následná legalizácia.

Predjednanie sa obyčajne môže zvolať na samosprávnom kraji (odbore regionálneho rozvoja alebo cestovného ruchu), na úrade životného prostredia (krajskom, okresnom, ak sa problematika dotýka chránených území), na okresnom úrade (oddelení regionálneho rozvoja alebo cestovného ruchu), na mestskom, resp. obecnom úrade (podľa územného rozsahu cykloturistickej trasy) za účelom vyjadrenia predbežných stanovísk dotknutých orgánov k vedeniu cykloturistickej trasy. Môže sa zvolať aj u iných subjektov, pokiaľ sa konanie dotýka len ich.

Je nevyhnutné v dostatočnom predstihu písomne zaslať materiály všetkým dotknutým subjektom, aby sa na jednanie dostatočne pripravili. Na predjednanie pozývame obyčajne orgány životného prostredia, lesných závodov, dopravnej polície, správy NP a CHKO, regionálny rozvoj a pod. Obce a mestá oslovujeme v predjednaní obyčajne iba písomne a žiadame ich o stanovisko, resp. predbežné stanovisko.

V procese predjednania sa vlastne vyjadria hlavné dotknuté organizácie k vedeniu cykloturistickej trasy. Neriešia sa tu počty a miesta osadenia cyklosmeroviek a cyklotabuliek. V tejto etape je treba mať ujasnené vedenie trasy a pripraviť tzv. prvotnú dokumentáciu. Táto pozostáva hlavne z xeroxových podkladov máp, s farebnými zákresmi zamýšľaných trás, textová časť dokumentácie pozostáva z popisu vedenia cykloturistickej trasy s označením využívaných zariadení (napr. štátnych ciest, lesných a poľných ciest, účelových komunikácií, hrádzí, chodníkov a pod.). Treba mať vopred zistených vlastníkov a užívateľov zariadení, po ktorých cykloturistická trasa vedie (katastrálny portál, katastrálne archívy miest a obcí, katastrálny úrad). V procese predjednania sa predkladá obyčajne zákres dlhšej trasy na mape v mierke 1:100 000, kratších trás v mierke 1:50 000. Ak sa jedná o nejaký podrobnejší a zložitejší systém (prejazd mesta), treba použiť mapy v mierke 1:10 000. Nezabudnite si vždy nechať pre seba pracovnú kópiu toho, čo ste zaslali subjektom na predjednanie.

Treba si uvedomiť, že v procese predjednania môže dôjsť k zásadným zmenám vo vedení trás oproti pôvodnému návrhu. Výsledkom predjednania je vyjadrenie sa väčšiny dotknutých subjektov k plánovanej cykloturistickej trase, vypustenie neodsúhlasených a sporných úsekov, ich nahradenie inými variantmi, prípadne časový odklad pre hľadanie náhradného riešenia. V poslednom menovanom prípade sa môže po čase predjednanie zopakovať. Nezabudnite si vždy všetky vyjadrenia žiadať písomne!

V procese predjednania treba vždy postupovať veľmi uvážlivo, vždy si vypočuť stanoviská oponentských strán. Treba rozšíriť námietky na podstatné a nepodstatné a snažiť sa vždy dosiahnuť konsenzus. Výsledkom predjednania by mal byť zosúladený záujem predkladateľa návrhu s vlastníkmi, užívateľmi a povoľovacími orgánmi. Keď je po predjednaní ujasnené vedenie cykloturistických trás a ich farebné rozlíšenie, požiada sa Ústredie SCK o pridelenie predbežných evidenčných čísiel pre príslušné cykloturistické trasy (kapitolka 10).

10. Ako sa eviduje trasa, ako sa zapája do celoslovenskej cyklosiete?

Každá legalizovaná cykloturistická trasa má evidenčné číslo, ktoré prideľuje Ústredie SCK. Tu sa vytvára databáza cykloturistických trás, ako aj archív dokumentácie legalizovaných cykloturistických trás.

V evidenčnom systéme platí zásada, že pri trasách Eurovelo sa používa kód EV-6, EV-11 a EV-13 (trasy plánované Slovenskom), pri diaľkových cyklomagistrálach sa používa trojmiestny číselný kód bez ohľadu na územnosprávne členenie SR, pri regionálnych a lokálnych cykloturistických trasách sa používa štvorčíselný kód s ohľadom na územnosprávne členenie. Pri ňom prvá číslica označuje farbu trasy 2,3 – modrá, 5,6 – zelená, 8,9 – žltá). Ďalšie trojčíslie potom určuje číslo cykloturistickej trasy v príslušnom kraji.

O evidenčné čísla sa môže žiadať v procese prípravy cykloturistických trás, resp. pred procesom predjednania alebo po ukončenej legalizácii.

Pri žiadosti o predbežné evidenčné čísla sa na Ústredie SCK zasiela žiadosť, ktorej vzor je prílohou č. 1 tejto brožúrky. Táto žiadosť sa podáva iba v prípade, ak to vyžadujú úrady v procese legalizácie.

V žiadosti sa pre každú cykloturistickú trasu uvádza jej predbežná farba, dĺžka, vhodnosť pre typ bicykla, lokalizácia cykloturistickej trasy a jej územná lokalizácia. K žiadosti sa prikladá zákres v mape 1:50 000, GPS meranie (ak existuje), krátky popis trasy a krátky popis povrchov, po ktorých je cykloturistická trasa vedená. V jednom liste možno žiadať i o pridelenie evidenčných čísiel pre viacero trás, treba však každú rozpísať so všetkými vyššie uvedenými parametrami. Ústredie SCK potvrdí pridelenie predbežného evidenčného čísla (čísiel) listom.

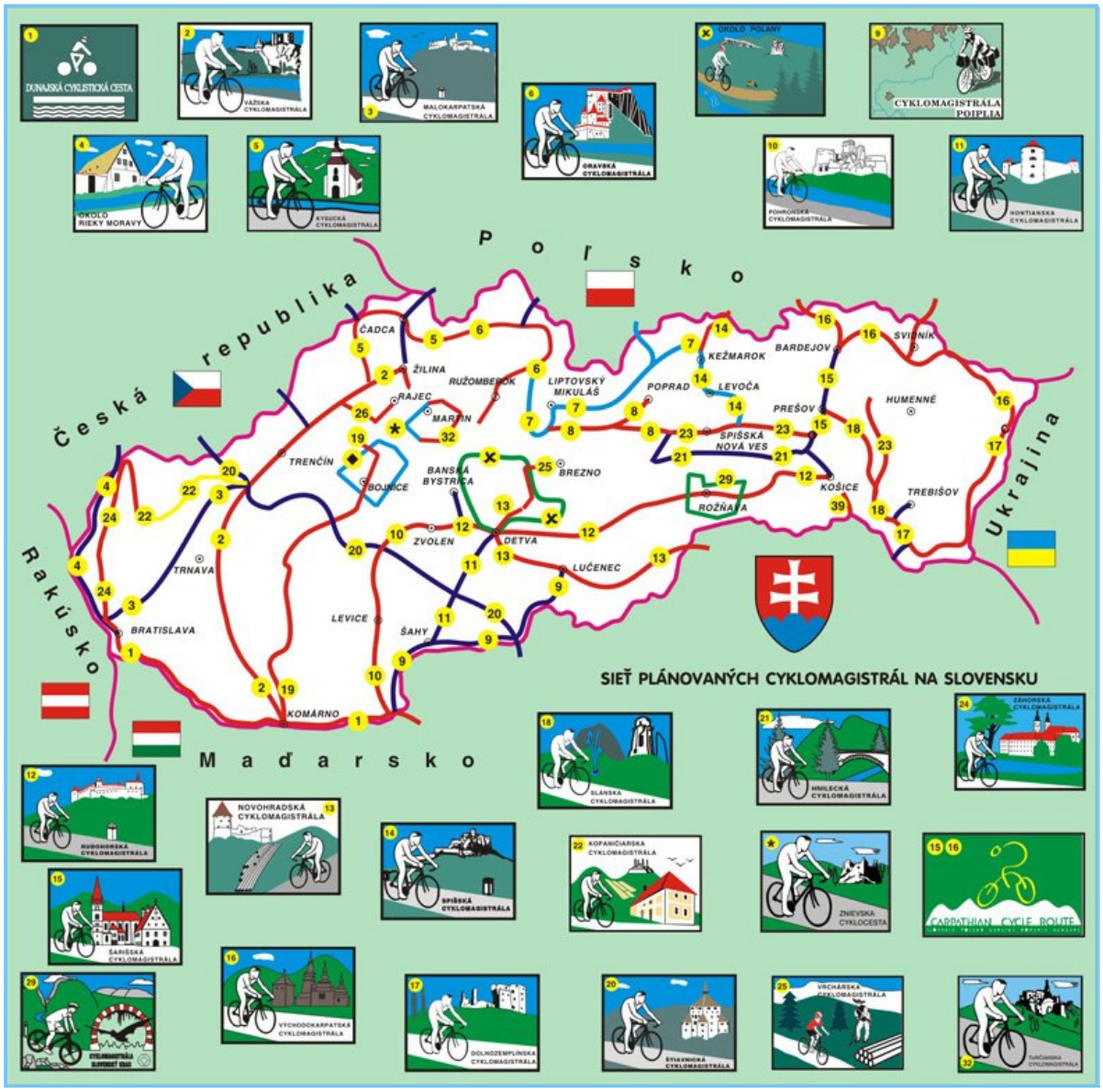
Druhou žiadosťou (Príloha č. 2) je pridelenie riadneho evidenčného čísla (čísiel). To sa prideľuje riadne legalizovaným a povoleným cykloturistickým trasám. Žiadosť sa zasiela na Ústredie SCK.

V žiadosti sa pre každú cykloturistickú trasu uvádza jej pridelená farba, dĺžka, vhodnosť pre typ bicykla, lokalizácia cykloturistickej trasy, územná lokalizácia cykloturistickej trasy, kto a kedy vydal legalizačné povolenie a názov a adresa správcu cykloturistickej trasy.

K žiadosti sa prikladajú kópia legalizačného rozhodnutia, zákres v mape 1:50 000 (ak nebol dodaný v žiadosti o predbežné evidenčné číslo alebo boli zmeny oproti pôvodnému návrhu), GPS meranie (ak existuje a nebolo dodané v žiadosti o predbežné evidenčné číslo alebo boli zmeny oproti pôvodnému návrhu), popis cykloturistickej trasy, popis povrchov cykloturistickej trasy (ak neboli dodané v žiadosti o pridelenie predbežného evidenčného čísla alebo boli zmeny oproti pôvodnému návrhu). V jednom liste možno žiadať aj o pridelenie evidenčných čísiel pre viacero trás, treba však každú rozpísať so všetkými vyššie uvedenými parametrami. Ústredie SCK potvrdí pridelenie riadneho evidenčného čísla (čísiel) listom.
Žiadosť o pridelenie riadneho evidenčného čísla sa môže použiť aj pri trasách už vyznačených alebo dodatočne legalizovaných.

10. Ako sa eviduje trasa, ako sa zapája do celoslovenskej cyklosiete?

Kvôli bližšiemu pochopeniu ešte uvádzame, čo sa chápe pri žiadosti o riadne evidenčné číslo pod niektorými pojmami. Dĺžka trasy sa uvádza na celé km ak je väčšia ako 5 km, pri menšej presnosť na 1 desatinné miesto), počet cyklosmerovníkov na cykloturistickej trase, počet ďalších textačných miest na cykloturistickej trase, počet veľkých smeroviek, počet malých smeroviek, počet tabuliek 360x140 mm, počet tabuliek 470x310 mm. Rozpis povrchov cykloturistickej trasy (napr. Tále – jaskyňa Bystrá 11 km asfalt, jaskyňa Bystrá – horáreň 2 km lesná cesta, horáreň – Tále 6 km penetrovaná cesta).
Pridelené evidenčné číslo cyklotrasy je potom uvádzané na všetkých prvkoch orientácie – malých a veľkých smerovkách, ako i špeciálnych cyklotabuľkách.



11. Ako sa spracováva zjednodušená dokumentácia?

Po vyriešení základných problémov v predjednaní nasleduje spracovanie podrobnej zjednodušenej dokumentácie, kde už využijeme všetky poznatky z rekognoskácie terénu ako aj výsledky predjednania.

Podklady pre dokumentáciu pozostávajú **z textovej a mapovej časti.**

Pri súbore viacerých cykloturistických trás sa v úvode spíše ich prehľad, trasy sa očíslujú a pripojí sa k nim schématická mapka v mierke 1:100 000, kde sa cykloturistické trasy zakreslia.

Textová časť zjednodušenej dokumentácie musí obsahovať nasledujúce údaje: adresu predkladajúcej organizácie (v hlavičke), označenie poradového čísla listu dokumentácie.

Každá cykloturistická trasa sa spracováva samostatne.
Uvedie sa jej názov, poradové číslo v dokumentácii, farba cykloturistickej trasy, jej evidenčné číslo, dĺžka trasy a určenie pre druh bicykla.

Pri popise stanovísk na trase sa označia ich názvy s vyznačením katastra obce, v ktorom ležia aj s ich kilometrovou lokalizáciou (od začiatku trasy). Každé stanovisko má svoje číslo, pričom číslo 1 má stanovisko na začiatku trasy. V smere trasy potom čísla plynule stúpajú. Stanovisko sa vždy graficky znázorní a označí sa miesto lokalizácie cykloturistickej orientácie. Textovo sa na liste popíše, na čom sa bude textačné miesto nachádzať (cykloturistický smerovník, kovový, betónový, drevený stĺp a pod.) a uvedie sa, aké prvky cykloturistického značenia na ňom budú umiestnené. Ukážka vzorovej strany takto spracovanej zjednodušenej dokumentácie je v prílohe č. 3.

Na túto časť dokumentácie plynule nadväzuje fotočasť. Je úzko prepojená s prvou textovou časťou. Názvy stanovísk a ich čísla musia byť rozvnaké s textovo-grafickou časťou. Stanovisko sa teraz vždy graficky znázorní fotografiou s dorobením miesta osadenia budúcej cykloturistickej orientácie. Takisto sa na fotografii vyznačí smer vedenia cykloturistickej trasy. Textovo sa popíšu prvky cykloturistického značenia aj s textáciou. Ukážka vzorovej strany takto spracovanej zjednodušenej dokumentácie je v prílohe č. 4.

Niekedy sa samostatne spracováva textácia pre veľké cyklosmerovky na príslušnú cykloturistickú trasu. Ukážka vzorovej strany takto spracovanej zjednodušenej dokumentácie je v prílohe č. 5.

Častokrát používame pre označovanie stanovísk na červeno značených trasách stúpajúce označenie 1Č,2Č,3Č..., pri modro značených 1M, 2M, 3M..., pri zeleno značených 1Z, 2Z, 3Z... a pri žlto značených 1Ž, 2Ž, 3Ž.

11. Ako sa spracováva zjednodušená dokumentácia?

Mapová časť zjednodušenej dokumentácie sa spracováva v mierke 1:50 000 v extraviláne (teréne) a v mierke 1:10 000 v intraviláne (obce, mestá – ak je to potrebné).

Podľa požiadaviek sa spracuje aj zákres do porastových lesníckych máp. V dnešnej dobe sa to všetko môže zjednodušiť dodaním presného zamerania cykloturistickej trasy pomocou GPS, ideálne vo formáte ***.gpx.**

Ten dokážu načítať GISovské aplikácie mapových diel. Vedenie trás musí byť jasne označené tenkými linkami vo farbe príslušnej trasy na xeroxových kópiách máp alebo v digitálnej forme. Vo všetkých prípadoch a mapách musia byť zreteľne označené stanoviská umiestnenia orientácie. Tieto stanoviská sa označujú arabskými číslami čiernej farby v bielom krúžku. Číslo stanoviska musí sedieť s číslom v textovej časti zjednodušenej dokumentácie.

Pri zákrese trás viacerých farieb je možné odlišovať stanoviská pre jednotlivé trasy arabským číslovaním doplneným s písmenom označujúcim skratku farby (napr. 1Č, 2Č .... stanovisko 1 a 2 červenej trasy, 1M, 2M ..... stanovisko 1 a 2 modrej trasy, 1Z, 2Z – stanovisko 1 a 2 zelenej trasy, 1Ž, 2Ž – stanovisko 1 a 2 žltej trasy.

Na mape musí byť označené i umiestnenie vynútených dopravných značiek „Pozor cyklisti“. Tieto graficky značíme modrým trojuholníkom.

Spracovanú zjednodušenú dokumentáciu k povoľovaniu vyznačenia cykloturistických trás spracováva a predkladá na rozhodnutie a územné rozhodnutie príslušný navrhovateľ. Je výhodné, ak ním je obec alebo mesto, pretože sú oslobodené od platenia viacerých správnych poplatkov. K spracovaniu je však možno osloviť aj Slovenský cykloklub alebo iné subjekty, ktoré majú s problematikou skúsenosti.

12. Ako sa dotýka problematika cykloturistických trás lesov?

Väčšinu územia Slovenska pokrývajú lesy. V nich sa nachádza množstvo kilometrov cykloturistických trás, určených prevažne pre horské bicykle. Skutočnosť, že táto aktivita patrí pod Ministerstvo pôdohospodárstva, viacerí zistili až po schválení nového lesného zákona č. 360/2007 Z.z.. Hoci bol zákon pomerne nápadaný, z pohľadu cykloturistiky nie je zlý. Spomína ju iba v paragrafe 31 v písmene d, kde na konci je uvedené medzi zakázanými činnosťami v lese „jazdiť na bicykli alebo na koni mimo lesnej cesty alebo vyznačenej trasy". K pojmu lesnej cesty je uvedený odkaz na STN 73 6108 Lesná dopravná sieť. Príslušná norma definuje lesnú dopravnú sieť a lesné cesty v paragrafoch 2.1.-2.4. a 2.24 - 2.26.

Pod lesnou dopravnou sieťou sa rozumie: dopravné zariadenia všetkého druhu slúžiace na sprístupnenie a prepojenie lesných komplexov so sieťou pozemných komunikácií na dopravu dreva a iných produktov z lesa, na prepravu osôb a materiálu v súvislosti s hospodárením v lese, prípadne na iné ciele; súčasťou lesnej dopravnej siete sú aj lesné sklady, odvozné miesta a pristávacie vrtul'níkové plochy, dopravné a lanové dráhy a zariadenia, šmyky a rizne z rôznych materiálov, funkčné lesné železničky a vodné cesty.

Do lesnej dopravnej siete patria lesné cesty, lesné odvozné cesty, lesné približovacie cesty, zvážnice, trvalé a dočasné približovacie cesty. Toreticky po všetkých týchto cestách možno jazdiť podľa tohto zákona na bicykli. Jeho nedostatkom je, že neumožňuje jazdiť po lesných chodníčkoch za predpokladu, že s tým súhlasia majitelia lesov. Hoci v právnej formulácii zákona je umožnené jazdiť po značených trasách, ku ktorým patria aj pešie turistické trasy...

Treba však podotknúť, že tvrdenie ministerstva o otvorení 40 000 kilometrov ciet vhodných pre cykloturistiku je trocha zavádzajúce. Pozabudlo sa, že na Slovensku je cca. 25% územia chráneného vo veľkoplošných územiach (NP a CHKO). A tu platí Zákon o ochrane prírody, ktorý to neumožňuje.

Najväčším problémom však v lesoch je, že na mnohých lesných cestách (aj v miestach, kde sú značené cykloturistické trasy) sú osadené dopravné značky - zákaz vjazdu všetkých vozidiel (včítane bicyklov), ktoré by sa mohli alebo mali nahradiť dopravnými značkami zákazu vjazdu motorových vozidiel.

Častokrát sa diskutuje v lesnom prostredí o možnom konflikte cykloturistov s lesnými vozidlami. Pri spracovaní normy STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ sa na to myslelo a v norme sa nachádza pod číslom B.11 významová doplnková cyklotabuľka obmedzujúca rýchlosť cykloturistov vzhľadom na možnosť stretu s lesným vozidlom. Na tabuľke sa uvádza aj dĺžka úseku. Takisto v norme je pod číslom B.10 významová doplnková cyklotabuľka pre označovanie obmedzovania rýchlosti cykloturistov s uvedením dĺžky úseku. Tieto cyklotabuľky sa môžu umiestňovať v lese na spomínané nebezpečné miesta.

12. Ako sa dotýka problematika cykloturistických trás lesov?

Významové doplnkové cyklotabuľky

13. Ako sa dotýka problematika cykloturistických trás ochrany prírody?

Na Slovensku máme cca. 25% územia zahrnutého do veľkoplošných chránených území – CHKO a NP. V platnom zákone č. 543/2002 Z.z. O ochrane prírody sa rozlišuje 5 stupňov ochrany prírody.
Zjednodušene v prvom stupni sa neposkytuje územná ochrana a tak tu možno pomerne jednoducho budovať a značiť cykloturistické trasy. K druhému stupňu patria všeobecne CHKO, k tretiemu NP a k štrvrtému a piatemu národné prírodné rezervácie, chránené prírodné útvary a pod. Ochranné pásma majú stupeň ochrany o jeden nižší.
V druhom a treťom stupni je zakázaný vjazd s bicyklom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce mimo diaľnice, cesty, miestnej komunikácie, účelovej komunikácie a vyznačenej cykloturistickej trasy. Na území, na ktorom platí druhý stupeň ochrany, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na budovanie a vyznačenie cykloturistickej trasy.
Vo štvrtom a piatom stupni ochrany sa neuvažuje v zákone s pohybom na bicykli, ako aj značením cykloturistickej trasy. V prípade potreby sa to však dá riešiť požiadaním o udelenie výnimky na Ministerstve životného prostredia. Platí to aj vo všetkých prípadoch, ktoré zákon nepovoľuje.

Značené cykloturistické trasy a trasy vyhradené pre pohyb na bicykli na území národných parkov a chránených krajinných oblastí sú uvedené v ich návštevných poriadkoch, dajú sa stiahnuť vždy na webe.

Často je predmetom diskusie možný konflikt cykloturistov s pešími turistami na spoločných trasách v horskom prostredí. Pri spracovaní normy STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“ boli cykloturisti ústretoví a v norme sa nachádza pod číslom B.9 významová doplnková cyklotabuľka pre označovanie súbehu cykloturistickej trasy s trasou pre peších turistov. Tá hovorí, že na spoločnej trase majú peší turisti prednosť a je na nej uvedená dĺžka úseku, na ktorom to platí.

Takisto v norme je pod číslom B.10 významová doplnková cyklotabuľka pre označovanie obmedzovania rýchlosti cykloturistov s uvedením dĺžky úseku. Tieto cyklotabuľky môžu legislatívne prispieť k vyriešeniu vzniknutých problémov. Samozrejme predpokladajú na trasách vzájomnú ohľaduplnosť a toleranciu.

Od prijatia príslušnej normy však už ubehol nejaký čas a tak sa často stáva, že na takýchto trasách už dnes jazdí viac cykloturistov ako peších turistov.

V norme je pod číslom B.5 uvedená aj doplnková cyklotabuľka upozorňujúca na koniec cykloturistickej trasy. Táto je aplikovaná najmä v dolinách, napr. v NP Tatry a NP Veľká Fatra a upozorňuje na konce cykloturistických trás v týchto lokalitách.

14. Ako sa legalizuje cykloturistická trasa?

Pre legalizáciu vyznačenia cykloturistickej trasy (s predpokladom, že na trase nebudú vykonané stavebné úpravy) existuje niekoľko postupov.

V každom z nich však treba rátať s tým, že k samotnému vyznačeniu vždy v zmysle občianskeho zákonníka potrebujete písomný súhlas majiteľov pozemkov a zariadení, po ktorých cykloturistická trasa vedie.

1. Najjednoduchším procesom je súhlas k vyznačeniu cykloturistickej trasy, ktorá leží v prvom stupni ochrany prírody (nevyžaduje sa súhlas ochrany prírody) a požadované komunikácie majú známeho 1-2 vlastníkov, ktorí súhlasia s vyznačením cyklotrasy a osadením prvkov cykloturistického značenia. Tí vydajú písomné stanovisko k vyznačeniu cykloturistickej trasy. Má však nižšiu právnu hodnotu.

2. Druhým najjednoduchším procesom je súhlas k vyznačeniu cykloturistickej trasy, ktorá leží v prvom stupni ochrany prírody (nevyžaduje sa súhlas ochrany prírody), trasa leží v katastri jednej obce, a požadované komunikácie majú známych vlastníkov, ktorí súhlasia s vyznačením cyklotrasy a osadením prvkov cykloturistického značenia. Ideálne je požiadať o vydanie takéhoto stanoviska obec, ku ktorému sa doložia písomné súhlasy vlastníkov. Ak trasa vedie katastrami viacerých obcí, postup sa zopakuje. Postup má nižšiu právnu hodnotu.

3. Oba vyššie uvedené príklady možno riešiť aj požiadaním obcí (v prvom prípade kam trasa katastrálne spadá), ktoré majú stavebný úrad, pre vydanie územného rozhodnutia. K nemu sa odovzdá spracovaná zjednodušená dokumentácia spolu so žiadosťou. Môže ho podať samotná obec pod svojou hlavičkou. V rámci celého postupu sú zákonné lehoty na riešenie, vydanie rozhodnutia a odvolania účastníkov konania. Tento postup sa môže využiť aj v prípadoch nevyjasnených majetkových vzťahov, kedy sa uplatní jednanie úradnou vyhláškou.
Územné rozhodnutie má vysokú právnu hodnotu, pretože sa zapracováva do územno-plánovacích dokumentácií obce, regiónov, VÚC atď. Rozhodnutím sa priradí územiu využitie pre cykloturistiku a vyznačená cykloturistická trasa má vyšší stupeň právnej ochrany v budúcnosti.

Ak cykloturistická trasa vedie katastrami viacerých obcí, postup sa v nich zopakuje. V prípade veľkého rozsahu sa stanoví úrad pre vydanie rozhodnutia, obyčajne je to ten, v ktorého katastri leží väčšia časť cykloturistickej trasy.

4. Pri cykloturistických trasách vedených po štátnych cestách a komunikáciách je potrebný súhlas majiteľov ciest (NDS – úseky ciest I. triedy, VÚC, obce, mestá), dopravnej polície a Slovenskej správy ciest.
Pri účelových komunikáciách je potrebný súhlas ich majiteľov a správcov. Rovnako to platí pre súkromných vlastníkov, ako aj vlastníkov lesných ciest.

5. Pri cykloturistických trasách vedených po lesných cestách je potrebný súhlas majiteľov týchto ciest (Lesy SR š.p., urbáre, komposesoráty, súkromní vlastníci a pod.) a rozhodnutie príslušného Lesného úradu.

14. Ako sa legalizuje cykloturistická trasa?

6. Komplikovanejší postup je, ak cykloturistická trasa vedie územím ochrany prírody II.-V. stupňa, (pozor aj na ochranné pásma!), kedy sa už k vedeniu zásadne vyjadrujú orgány štátnej ochrany prírody. Väčšinou sú to krajské úrady ŽP. Oni vydajú stanovisko, ale k nemu je vždy potrebný aj súhlas všetkých majiteľov a užívateľov ciest a komunikácií. Proces je často spájaný aj s bodom 5.

7. Ak trasy vedú viacerými okresmi, prípadne krajmi, z hľadiska štátnych orgánov sa pre vydanie rozhodnutia (územného rozhodnutia) k vyznačeniu cykloturistickej trasy žiadajú orgány kraja, kde leží väčšina navrhovaných cykloturistických trás.

Všeobecne možno konštatovať, že najlepším spôsobom, ako zlegalizovať novonavrhované (dodatočne i niektoré existujúce) cykloturistické trasy je požiadať o vydanie územného rozhodnutia. To môže byť jednoduché i zložitejšie, podľa charakteru navrhovaného územia.
Územné rozhodnutie sa žiada na základe stavebného zákona a vydáva ho príslušný stavebný úrad. V súčasnosti sú to mestá a obce, prípadne majú vytvorený spoločný stavebný úrad. Preto je vhodné zájsť na tieto úrady a tam sa bližšie poinformovať o náležitostiach a zákonných postupoch.

15. Ako sa značí cyklotrasa, ako sa preberá do správy?

Proces realizácie vyznačenia cykloturistickej trasy nastáva po jej legalizácii. Začína teda po územnom rozhodnutí alebo inom type oficiálnej legalizácie. Už v územnom rozhodnutí alebo inom type rozhodnutia musí byť uvedený subjekt, ktorý realizovanú cykloturistickú trasu preberie do správy. Znamená to aj následnú zodpovednosť za údržbu značenej cykloturistickej trasy a prvkov cykloturistickej orientácie. Alebo môže o týchto úkonoch správca uzavrieť zmluvu s iným subjektom. To znamená, že potom tento subjekt zodpovedá za obnovu a údržbu cyklotuiristickej trasy, čím zabezpečuje jej trvalú prevádzku. Takisto musí riešiť prípadné zmeny na trase ako aj jej prípadné dočasné alebo trvalé uzávery. Správcovi trasy patria všetky prvky cykloturistického značenia, prípadne prvky drobnej cykloturistickej infraštruktúry na cyklotrasách. Za stav povrchov ciest a iných zariadení, po ktorých sú vedené cykloturistické trasy, zodpovedajú ich majitelia a prevádzkovatelia.

V 6. kapitole sme si rozobrali celoslovenský systém cykloturistického značenia. Je zrejmé, že jeho podstatná časť pozostáva z maľovaných značiek a z prvkov cykloturistickej orientácie a je kompletne podchytená v STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.

Samotné značenie cykloturistických trás môžu prevádzať iba vyškolení kvalifikovaní značkári cykloturistických trás.

Súborný aktuálny výkres vybraných prvkov cykloturistického značenia je znázornený na prílohách č. 7-9 tejto brožúrky.

16. Ako sa značí cykloturistická trasa - akú funkciu majú maľované cykloznačky?

Maľované cykloznačky tvoria základ značenej cykloturistickej trasy. Ich aplikácia v teréne je veľmi jednoduchá, značky sú značne trváce a nedajú sa kradnúť, pretože sú vždy namaľované na nejakom objekte. Dajú sa však vandalsky zničiť.

Maľovaná cykloznačka má rozmer 125x125 mm. Na bielom štvorci je maľované písmeno „C“, ktoré má farbu červenú, modrú, zelenú alebo žltú. Farba písmena je zhodná s farebným označením trasy. Značka je maľovaná vonkajšou, olejovou alebo syntetickou farbou. Je podobná turistickej pešej značke. Tvorí nosný prvok značenia cykloturistických trás, vykrýva 90-95 % značenia trasy. Pri vedení po štátnych cestách sa zhusťuje, napr. v obciach, kde v miestach s hustým dopravným značením nie je možné umiestniť prvky cykloorientácie.

Značky sa maľujú vo výške očí na existujúce betónové, drevené, kovové stĺpy a iné pevné zariadenie. Môžu byť maľované i na stromy. Takisto sa maľujú na malé orientačné stĺpiky. Značka musí byť dobre viditeľná a musí jasne určovať priebeh značenej cykloturistickej trasy. Inými slovami, musí byť vždy tam, kde ju cykloturista hľadá a potrebuje. Pre umiestnenie značky sa vyberajú objekty trvalého rázu, o ktorých sa dá predpokladať, že v dohľadnej dobe nebudú odstránené alebo upravené a ich povrch zaručuje maximálnu životnosť značky. Pri voľbe objektu je potrebné tiež zvážiť možnosť prekrytia značky okolitým porastom do ďalšej obnovy značenej cykloturistickej trasy (trojročný cyklus).

Maľované značky sa umiestňujú aj na miesta, kde sa pripevňujú prvky cykloturistickej orientácie – smerovky. Má tozmysel v prípade, že ak dôjde k ukradnutiu alebo poškodeniu smeroviek, nemá to vplyv na orientáciu cykloturistu, nakoľko maľovaná značka ho bezpečne trasou prevedie.

Grafická ukážka maľovaných cykloturistických značiek je na prílohe č. 7 tejto brožúrky.
V 6. kapitole sme si rozobrali celoslovenský systém cykloturistického značenia. Je zrejmé, že jeho podstatná časť pozostáva z maľovaných značiek a z prvkov cykloturistickej orientácie a je kompletne podchytená v STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.

Samotné značenie cykloturistických trás môžu prevádzať iba vyškolení kvalifikovaní značkári cykloturistických trás.

Súborný aktuálny výkres vybraných prvkov cykloturistického značenia je znázornený na prílohách č. 7-9 tejto brožúrky.

17. Aké sú základné prvky cykloturistickej orientácie?

Podrobný popis prvkov cykloturistickej orientácie je v STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“.

Všeobecne sa jedná o súbor cyklostĺpikov, cyklosmeroviek a rôznych druhov cyklotabuliek, ktoré sa umiestňujú na stanoviskách orientácie a slúžia na navigáciu cykloturistov. Graficky sú znázornené na prílohách č. 7-9 tejto brožúrky.

Cykloturistický smerovník je základným prvkom cykloturistickej orientácie. Je to kovový stĺpik o priemere 60 mm s povrchovou úpravou žltej farby. Jeho dĺžka býva cca. 350 cm, po osadení do zeme je jeho výška 270 cm. Na tento stĺpik sa montujú prvky cykloturistickej orientácie. Na orientačne náročných miestach (napr. rozľahlé lúky alebo planiny) sa môže používať i cykloturistický kolík. Má dĺžku 160 cm, pričom po osadení do zeme je jeho výška 100 cm.

Základné prvky cykloturistickej orientácie:
Základ cykloznačenia tvoria prvky cykloturistickej orientácie. K nim patria hlavne veľké a malé cyklosmerovky, doplnkové cyklosmerovky a doplnkové cyklotabuľky. Systém dopĺňajú významové doplnkové cyklotabuľky (príloha č. 1 a 2).

Základným prvkom cykloturistickej orientácie je **veľká cyklosmerovka** s rozmermi 450x140 mm. Tabuľky majú biely podklad. V grafickom prevedení je na značke logo cyklistu, farebný hrot s písmenom „C“, textové údaje o cieľoch na trase, evidenčné číslo trasy, názov organizácie, ktorá má trasu v správe alebo sa stará o jej údržbu. Veľké smerovky sa používajú obyčajne v mestách a obciach, na dôležitých križovatkách a rázcestiach, vo východiskách a cieľoch cykloturistických trás, horských sedlách a pod.
Na smerovke je uvedený jeden alebo dva ciele s udaním ich vzdialenosti v smere jazdy na trase. Ako prvý sa uvádza vždy najbližší cieľ v smere jazdy, ako druhý konečný cieľ cykloturistickej trasy v smere jazdy.

Malá cyklosmerovka má rozmer 200x100 mm. Má biely podklad a je na nej graficky znázornený symbol cyklistu a farebného hrotu s písmenom „C“ v červenej, modrej, zelenej alebo žltej farbe. Pod logom cyklistu je evidenčné číslo cyklotrasy, v hornej časti správca trasy alebo subjekt, ktorý sa stará o jej údržbu. Smerovky sa umiestňujú na menej významných križovatkách, najčastejšie pri zložitých prejazdoch obcí a miest, kedy je textová tabuľka umiestnená na centrálnej orientácii a všetky ostatné križovatky sa vyznačia malými cyklosmerovkami. Takisto sa používa v poľnom teréne.

Doplnková cyklosmerovka má rozmer 450x140 mm. Tabuľky majú buď biely podklad, kde je v grafickom prevedení farebné logo cyklistu, ak je objekt na trase alebo čierne logo cyklistu, ak je objekt mimo trasy. Pre objekt je použitý obrázok alebo fotografia, textový údaj a vzdialenosť. V poslednej dobe za náplň doplnkovej cyklosmerovky zjednodušila, objekt sa na nej ilustruje fotografiou s textovým názvom objektu, má farebný hrot, ak je objekt na cykloturistickej trase, hnedý, ak je mimo trsay. V hrote je uvedená vzdialenosť k objektu.

Doplnkové smerovky sa používajú obyčajne v mestách a obciach, na dôležitých križovatkách a rázcestiach, vo východiskách a cieľoch cykloturistických trás, horských sedlách a pod. Navigujú k zaujímavým objektom (prírodným i stavebným) na cykloturistických trasách alebo v ich bezprostrednej blízkosti.

17. Aké sú základné prvky cykloturistickej orientácie?

Doplnková cyklotabuľka má rozmer 360x140 mm. Má biely podklad a možno na ňu umiestňovať doplnkové textové údaje, nutné k prevádzke trasy, ako aj využiť ju pre zvýraznenie sponzorov trás.

Emblémové cyklotabuľky sa používajú pre grafické zvýraznenie cyklotrás. Používajú sa vždy pri cyklomagistrálach, ale je ich možné použiť i pri významných regionálnych trasách – napr. Okruh okolo Poľany. Majú rozmer 200x155 mm.

Významové doplnkové cykloznačky majú rozmer 470x310 mm. Sú doplnkovou súčasťou cykloturistického značenia pre riešenie špeciálnych problémov v doprave a v lesnom prostredí.

Grafická ukážka základných prvkov cykloturistickej orientácie je na prílohách č. 7-9 tejto brožúrky.

Všetky prvky cykloturistickej orientácie sa upevňujú na stĺpiky a iné existujúce zariadenia pomocou S-pásky.

Umiestňovanie prvkov cykloturistickej orientácie má svoje pevné zásady, ktorými sa riadi každý cykloznačkár. Musí byť zaistené uspokojivé informovanie cykloturistov o priebehu značených ciest, bez zbytočného plytvania smerovkami na jednej strane a zároveň bez nedostatočného vybavenia značených ciest orientáciou na strane druhej. Vo všetkých prípadoch, keď je objekt pre umiestnenie orientácie súkromným majetkom, je potrebné si vyžiadať súhlas majiteľa pre jej vyvesenie. Ak by malo dôjsť k sporu, zvolí sa radšej iný objekt. Podobne pri osádzaní cykloturistických smerovníkov sa musí požiadať súhlas príslušných majiteľov, resp. užívateľov pozemkov alebo zariadení.

18. Čo patrí k drobnej infraštruktúre cykloturistických trás?

K základným prvkom drobnej infraštruktúry cykloturistických trás patria: malé rozhľadne, malé mostíky a lávky, malé a veľké odpočívadlá, stojany s veľkoplošnými mapami a panelmi pamiatok a zaujímavostí.

K moderným prvkom inovácie patria imidžové miesta – cykloturistické poludníky a cyklométy. Z hľadiska legislatívy táto drobná cykloinfraštruktúra (ak nepresiahne plochu 25 m2) patrí do kategórie malých stavieb a tak sa podľa stavebného zákona iba oznamuje. K oznamu je potrebný mať súhlas majiteľa pozemku, podať žiadosť a zaplatiť správny poplatok.

Veľké odpočívadlo sa obyčajne zhotovuje v rozmere 6 x 4 m a je konštruované tak, aby chránilo cykloturistov pred zlým počasím, dalo sa tu oddýchnuť, najesť, stretnúť sa s cykloturistami.
Vzhľadom na svoju konštrukciu sa musí jeho lokalizácia voliť tak, aby odolávala vetru. Jeho problémom je odpadové hospodárstvo a ochrana pred vandalmi.

Veľkoplošná mapa by mala zachytávať aktuálny stav v teréne, panel pamiatok upozorňovať na zaujímavosti na trase, alebo na atrakcie, ktoré si nemožno bežne prehliadnuť. Oba prvky sa umiestňujú do kovových alebo drevených stojanov rôznych konštrukcií.
Viaceré prvky drobnej cykloturistickej infraštruktúry sa môžu nakombinovať a vytvoriť cykloturistický oddychový uzol.

Pri imidžových miestach – **cyklopoludníkoch** a **métach** sa na cykloturistický stĺpik alebo stĺpiky umiestňuje viac značiek alebo súbor obrázkových smeroviek. Ako vzory môžu na Slovensku slúžiť Nultý cyklopoludník Matúšovho kráľovstva a Hradná méta umiestnené v Parku miniatúr v obci Podolie, Budatínsky cyklopoludník a Budatínska cyklométa umiestnené pri Budatínskom hrade, Donovalský poludník a cyklométa, Terchovský cyklopoludník.

K veľmi atraktívnym prvkom patria aj **obrázkové smerovky**, kedy je možné do smerovky umiestniť jednu alebo viac atraktívnych digitálnych fotografií.
V Žilinskom a Trenčianskom kraji ich bolo umiestnených už okolo 600 ks.

18. Čo patrí k drobnej infraštruktúre cykloturistických trás?

Drobná infraštruktúra cykloturistických trás

19. Koľko stojí vyznačenie cykloturistických trás?

Neexistuje vzorec pre výpočet nákladov na vyznačenie 1 km cykloturistickej trasy. Každá trasa je iná a má iné vstupné podmienky.

Pre bližšie pochopenie, prečo sa nedá stanoviť vzorec pre výpočet nákladov na 1 km cykloturistickej trasy, uvedieme nasledujúci príklad. Máme 1 km úseku cykloturistickej trasy vedenej mestom. Jedná sa o zložité kľučkovanie a na tomto úseku je potrebné osadiť napr. 4 dopravné značky, 4 emblémové cyklotabuľky, 8 veľkých cyklosmeroviek, 4 malé cykosmerovky a samozrejme aplikovať maľované značenie. Tento úsek stojí viac ako 1000 EUR, pričom významnú časť položky tvorí dopravné značenie. Takže tu vychádzajú náklady viac ako 1000 Eur/km.
Ako opačný príklad uvedieme vedenie cykloturistickej trasy napr. po Dunajskej alebo Vážskej hrádzi. Predstavme si, že v mieste A vyjdeme na asfaltovanú hrádzu, ktorá vedie cca 10 km do miesta B, kde sa z nej schádza. V celom úseku ju nič nekrižuje, takže nie je kam odbočiť. Predpokladajme 2 varianty – prvú, že v oboch miestach existujú stĺpy, na ktoré sa osadia iba cykloznačky, druhú, že sem treba ešte osadiť stĺpiky. Pri prvej variante sa jedná o 2 emblémové cyklotabuľky a 4 veľké smerovky, v druhom k tomu pribudnú ešte 2 stĺpiky. V oboch prípadoch aj obmedzené maľované značenie. Rátajme v prvom prípade cenu cca 100 EUR, v druhom 350 EUR. Takže pri dĺžke 10 km nám vyjdú náklady v intervale 10 EUR/km v prvej variante a 35 EUR v druhej variante. Oproti prvému príkladu mestskému značenia obrovský rozdiel!
Takže neexistuje horné a dolné číslo finančného ohodnotenia nákladov na 1 km cykloturistických trás. Vždy existuje iba konkrétny príklad trasy, jej model a priemerná hodnota pre tú príslušnú trasu. Samozrejme, v rámci každej je možné hľadať opatrenia na znižovanie nákladov.

Do výpočtu celkových nákladov pre vznik novej cykloturistickej trasy treba zahrnúť nasledujúce položky:
- náklady na rekognoskáciu trás
- náklady na predjednanie
- náklady na spracovanie zjednodušenej dokumentácie
- náklady na územné konanie alebo iné legalizačné konanie
- náklady na výrobu prvkov značenia cykloturistických trás
- náklady na vynútené dopravné značenie
- náklady pre práce potrebné pre vyznačenie cykloturistických trás
- neskoršie náklady potrebné pre údržbu cykloturistických trás.

Kvôli približnému odhadu vyčíslenia nákladov pre vyznačenie cykloturistických trás je možné kontaktovať sa s ústredím SCK. Potrebný je však k tomu minimálny zákres trasy do mapy, odhad počtu orientačných stanovísk, dĺžka trasy. Treba však upozorniť, že takýto odhad sa nedá robiť po telefóne a ani na počkanie!

20. Akú úlohu zohráva sieť cykloturistických trás na Slovensku v cestovnom ruchu, aký je z nich ekonomický prínos?

Sieť cykloturistických trás na Slovensku v súčasnej dĺžke skoro 11 000 km a súčasné trendy v cestovnom ruchu ju predurčujú k najväčšiemu produktu cestovného ruchu na Slovensku. Spolu so sieťou peších turistických trás, ktoré majú dĺžku okolo 13 000 km patrí určite k najväčším produktom cestovného ruchu, trávenia voľného času a dovoleniek na Slovensku. Je už iba vecou metodiky a následného sčítania určiť počet cykloturistov, resp. turistov, ktorí ju vyžívajú a aký ekonomický prínos, zamestnanosť a hospodársky rozvoj v regiónoch Slovenska prinášajú. O propagácii a prezentácii Slovenska už ani nehovoriac.

V správe Európskej cyklistickej federácie (ECF) „The European Cycle Route Network Eurovelo“ z roku 2009 sa uvádza pre Slovensko iba pre trasu Eurovelo 13 „Iron Curtain Trail“, ktorá má dĺžku 95 km počet dovolenkových výletov na 8 000 s vyčísleným prínosom 3 mil. EUR, počet jednodenných výletov na 46 000 s vyčísleným prínosom 1 mil. EUR. Celkove uvažujú s počtom denných výletov 101 000 a celkovým ekonomickým prínosom 4 mil. EUR.

Štúdia o ekonomickom prínose z cykloturizmu v Európe odhaduje pre Slovensko počet denných cyklovýletov na 4 milióny, výlety s prenocovaním nie sú špecifikované a celkový prínos z cykloturizmu je odhadovaný na 0,08 billióna EUR.

Na Slovensku je v súčasnosti vyznačených 10 700 km cykloturistických trás. Ak by sme predpokladali, že tieto trasy sa využívajú denne 5 mesiacov v roku, 10 dní v každom mesiaci a v nich 8 hodín denne a po každom kilometri by prešiel za hodinu iba 1 cyklista, tak návštevnosť značených cykloturistických trás pri takomto zjednodušenom výpočte by bola ročne:

10 700 x 5 x 10 x 8 = 4 280 000 ľudí.

Tento výpočet sedí zhruba s odhadom štúdie ECF.

Ak by v jednoduchom prípade každý z nich utratil denne iba 3 EUR, tak by urobili tržbu 12 840 000 EUR, z ktorej činí iba DPH 2 568 000 Eur. Tento model je teda zásadne nižší ako výpočet v štúdii ECF.

Príloha č.1: Žiadosť o pridelenie predbežného evidenčného čísla cykloturistickej trasy

Ján Sosko, Sebechlebská 22, 911 01 Trenčín

Trenčín, 10.5.2011

Slovenský cykloklub
P.O. Box B-2
Námestie slobody 1716/6
921 01 Piešťany

Vec: Pridelenie predbežného evidenčného čísla cykloturistickej trasy

Žiadame Vás o pridelenie predbežného evidenčného čísla pre navrhovanú cykloturistickú trasu v okolí mesta Trenčín.

Základné údaje:

Návrh farby trasy: zelená
Dĺžka trasy: 22 km
Vhodnosť pre bicykle: cestné , MTB
Lokalizácia cykloturistickej trasy: Považský Inovec
Územná lokalizácia: Okresy Trenčín a Nové Mesto nad Váhom

Ján Sosko

prílohy:
zákres v mape 1:50 000 a GPS* zameranie cykloturistickej trasy (*ak existuje)
krátky popis trasy, popis povrchov cykloturistickej trasy

Príloha č.2: Žiadosť o pridelenie evidenčného čísla zlegalizovanej cykloturistickej trasy

Ján Sosko, Sebechlebská 22, 911 01 Trenčín

Trenčín, 10.5.2011

Slovenský cykloklub
P.O. Box B-2
Námestie slobody 1716/6
921 01 Piešťany

Vec: Pridelenie evidenčného čísla cykloturistickej trasy

Žiadame Vás o pridelenie evidenčného čísla pre cykloturistickú trasu v okolí mesta Trenčín. Táto cykloturistická trasa prešla riadnou legalizáciou, kópiu rozhodnutia prikladáme.

Základné údaje:

Farba trasy: zelená
Dĺžka trasy: 22 km
Vhodnosť pre bicykle: cestné (alebo MTB)
Lokalizácia cykloturistickej trasy: Považský Inovec
Územná lokalizácia: Okresy Trenčín a Nové Mesto nad Váhom
Legalizačné rozhodnutie vydal: (kto a kedy)
Správca cykloturistickej trasy: názov a adresa subjektu

Ján Sosko

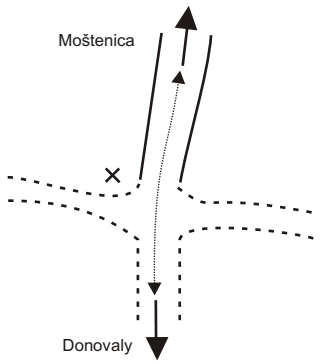
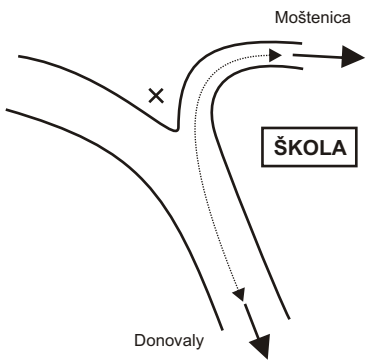
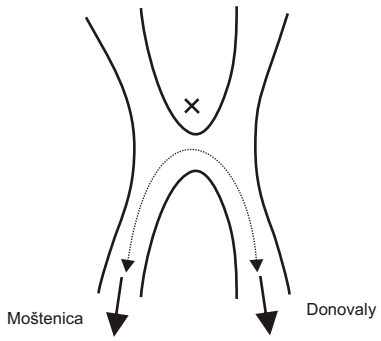
prílohy:

kópia legalizačného rozhodnutia
zákres v mape 1:50 000 (ak nebol dodaný v predbežnom rozhodnutí, alebo boli zmeny oproti pôvodnému návrhu) a GPS* zameranie cykloturistickej trasy (*ak existuje a ak nebolo dodané v predbežnom rozhodnutí, alebo boli zmeny oproti pôvodnému návrhu)
popis cykloturistickej trasy, popis povrchov cykloturistickej trasy (ak nebol dodaný v predbežnom rozhodnutí, alebo boli zmeny oproti pôvodnému návrhu)

Príloha č.3: **Ukážka zjednodušenej dokumentácie: Textová časť**

Dokumentácia Donovaly

Názov trasy: Donovaly - Moštenica
Farba trasy: modrá **Ev.číslo: 2558**
Druh trasy: MTB **Dĺžka: 20,7 km**

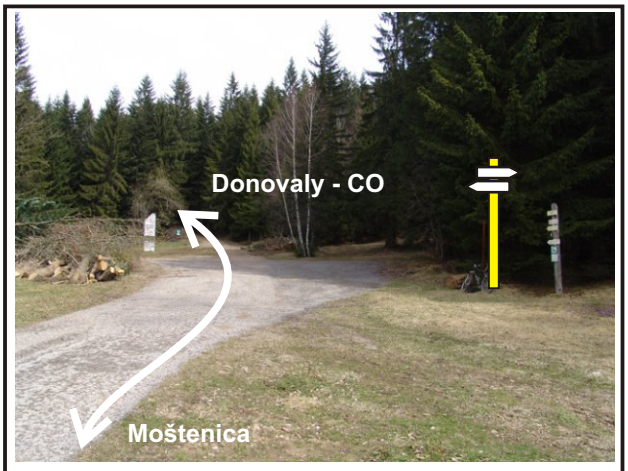
Obec: NKP Kalište km: 5,5 Textačné miesto: nový cykloturistický smerovník P6 cm Smerovka pravá:..... .... Smerovka ľavá:.....veľká 2-A.....	*Grafické zobrazenie stanoviska orientácie:* 4  	NS
Obec: NKP Kalište km: 6,0 *Bývalá škola* Textačné miesto: nový cykloturistický smerovník P6 cm Smerovka pravá:.....veľká 2-A..... .... Smerovka ľavá:.....veľká 2-A.....	*Grafické zobrazenie stanoviska orientácie:* 5  	NS
Obec: Baláže km: 10,8 Textačné miesto: nový cykloturistický smerovník P6 cm Smerovka pravá::.....veľká 2-A..... .... Smerovka ľavá:.....veľká 2-A.....	*Grafické zobrazenie stanoviska orientácie:* 6  	NS

4-6

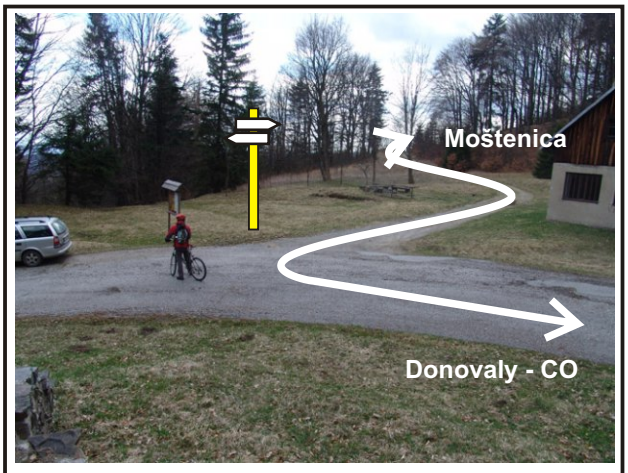
Príloha č.4: **Ukážka zjednodušenej dokumentácie: Textová časť + fotografie**

Dokumentácia Donovaly

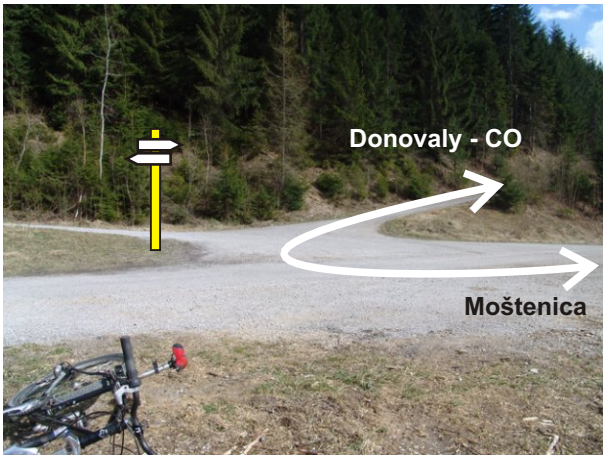
Textačné miesto:	**NKP Kalište**
Číslo stanoviska:	**4**
Názov trasy:	**Trasa č.4 - 2558 Donovaly - Kalište - Moštenica**
Popis orientačného značenia:	**Tab.1:** NKP Kalište - býv. škola 0,5 km ⇨ Moštenica 15 km **Tab.2:** Rázcestie Polianka Bully 4,5 km ⇦ Donovaly 5,5 km NS
	tabuľky osadené na novom cyklostĺpiku



Textačné miesto:	**NKP Kalište - škola**
Číslo stanoviska:	**5**
Názov trasy:	**Trasa č.4 - 2558 Donovaly - Kalište - Moštenica**
Popis orientačného značenia:	**Tab.1:** Baláže 5 km ⇨ Moštenica 14,5 km **Tab.2:** NKP Kalište 0,5 km ⇦ Donovaly 6 km NS
	tabuľky osadené na novom cyklostĺpiku



Textačné miesto:	**Baláže**
Číslo stanoviska:	**6**
Názov trasy:	**Trasa č.4 - 2558 Donovaly - Kalište - Moštenica**
Popis orientačného značenia:	**Tab.1:** NKP Kalište 5,5 km ⇨ Donovaly 11 km **Tab.2:** Podkonice - kostol 6 km ⇦ Moštenica 9,5 km NS
	tabuľky osadené na novom cyklostĺpiku



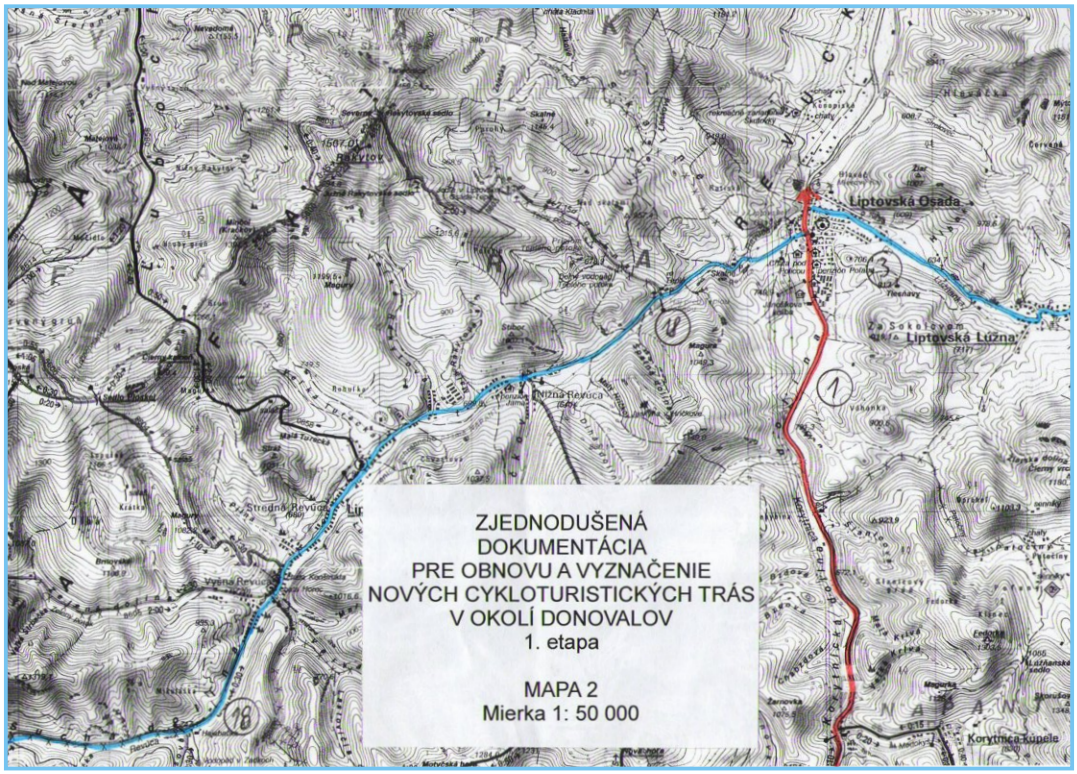
Príloha č.5: **Ukážka zjednodušenej dokumentácie: Textácia cyklosmeroviek**

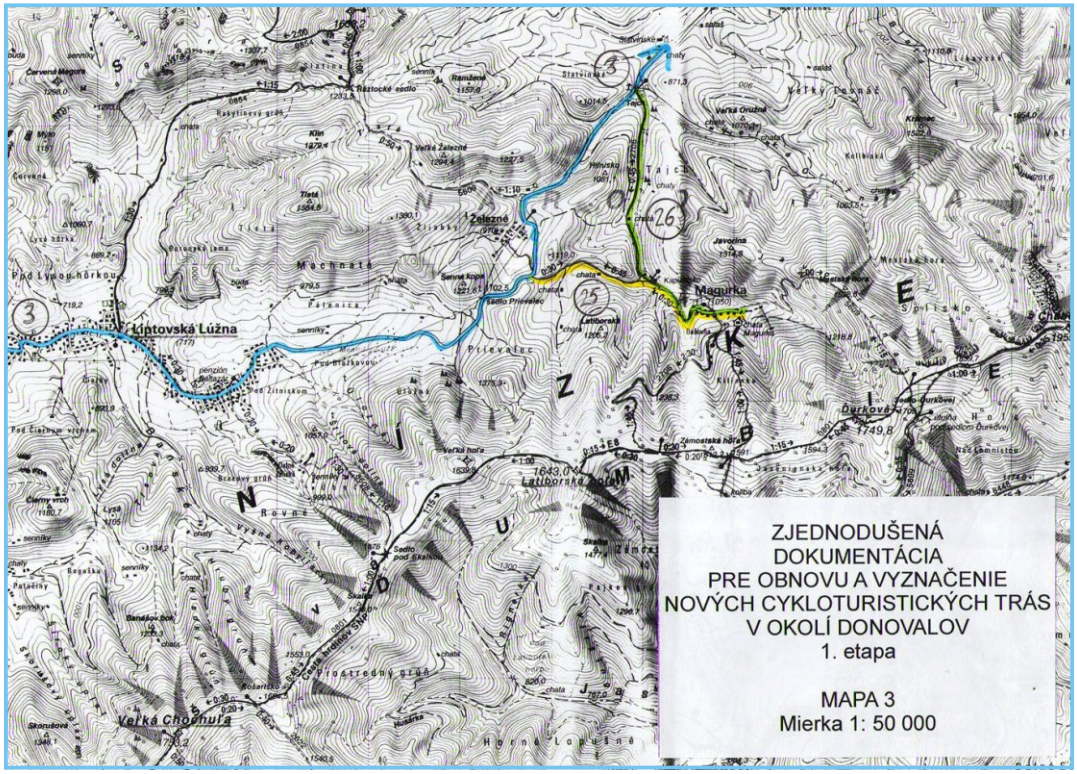
Dokumentácia Donovaly

Názov trasy: Donovaly - Moštenica
Farba trasy: modrá **Ev.číslo: 2558**
Druh trasy: MTB **Dĺžka: 20,7 km**

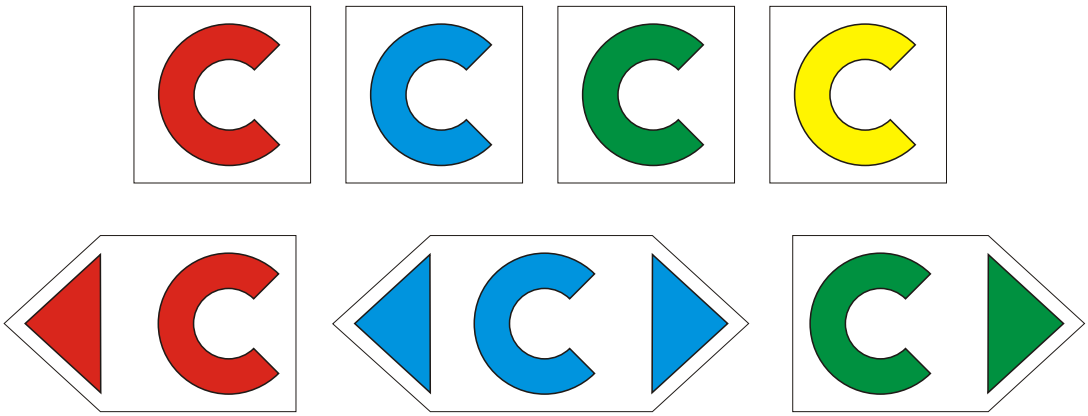
Donovaly - CO			
		SCK NKP KALIŠTE 5,5 km MOŠTENICA 20,5 km 2558	
Rázcestie - Polianka Bully		SCK DONOVALY 1,1 km 2558	
		SCK NKP KALIŠTE 4,5 km MOŠTENICA 19,5 km 2558	
Pod Javorom		SCK RÁZCESTIE POLIANKA, BULLY 1,6 km DONOVALY 2,5 km 2558	
		SCK NKP KALIŠTE 3 km MOŠTENICA 18 km 2558	
NKP Kalište		SCK RÁZCESTIE POLIANKA, BULLY 4,5 km DONOVALY 5,5 km 2558	
		SCK NKP KALIŠTE - bývala škola 0,5 km MOŠTENICA 15 km 2558	
NKP Kalište - bývalá škola		SCK NKP KALIŠTE 0,5 km DONOVALY 6 km 2558	
		SCK BALÁŽE 5 km MOŠTENICA 14,5 km 2558	

Príloha č.6: Ukážka zjednodušenej dokumentácie – mapová časť





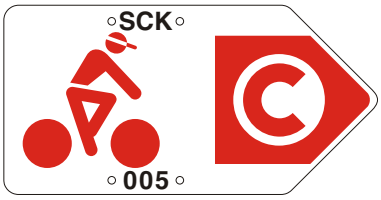
Príloha č.7: Súborný výkres vybraných prvkov cykloturistických trás 1 podľa normy STN 01 8028



A.1 Maľovaná tvarovaná cykloznačka

B.1 Veľká cyklosmerovka

B.3 Doplnková cyklosmerovka



B.2 Malá cyklosmerovka

B.4 Emblémová cyklotabuľka

Príloha č.8: Súborný výkres vybraných prvkov cykloturistických trás 2 podľa normy STN 01 8028

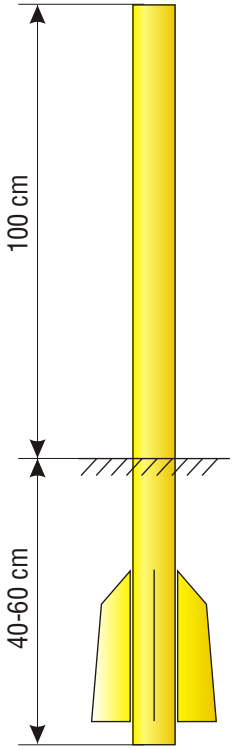
B.5 Doplnková cyklosmerovka
Uzáver trasy

B.5 Doplnková cyklosmerovka
Sponzorská tabuľka

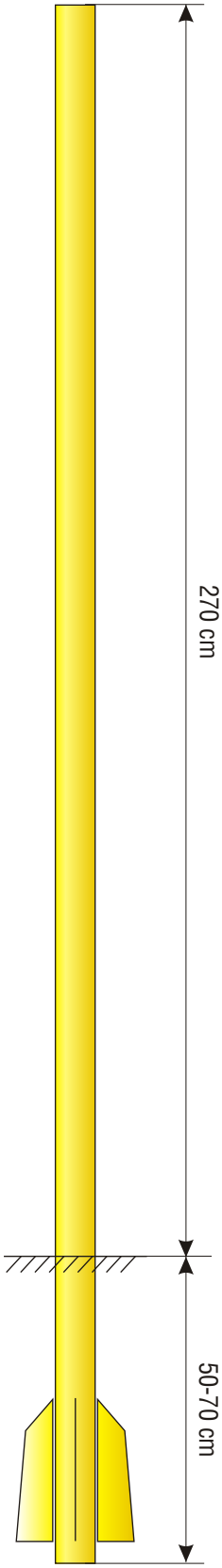
B.5 Doplnková cyklosmerovka
Doplnkový text

B.5 Doplnková cyklosmerovka
Jednosmerná trasa
Zakázaný smer

B.5 Doplnková cyklosmerovka
Jednosmerná trasa
Povolený smer



4-B Cykloturistický kolík

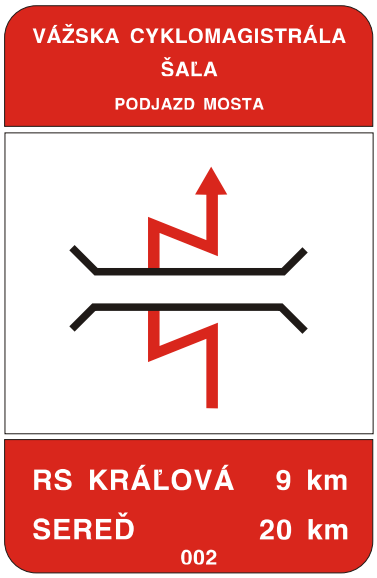


4-A Cykloturistický smerovník

Príloha č.9: Súborný výkres vybraných prvkov cykloturistických trás 3 podľa normy STN 01 8028

3-B Tabuľka pre pretlačenie bicykla

3-C Krátky úsek zhustenej premávky motorových vozidiel



3-D Tabuľa pre podjazdy objektov

3-E Súbeh cyklotrasy s trasou pre peších turistov

3-F Tabuľka obmedzujúca rýchlosť cykloturistov

3-G Možnosť stretu lesných vozidiel s cykloturistami