



EUROVELO 11

Štúdia uskutočniteľnosti

cyklotrasy EuroVelo č.11

v úseku Šambron – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom



Spracovateľ: Prešovská bicyklová skupina Kostitras

v spolupráci s

Ing.arch. Vladimír Ligus

Viera Štupáková

Ing. Anastázia Paľová

Jana Kačmariková

November 2014

OBSAH

A. TEXTOVÁ ČASŤ

1. Úvod	4
2. EuroVelo projekt	5
2.1. Všeobecné požiadavky pre trasy EuroVelo	6
2.2. Základné kritériá pre plánovanie trás EuroVelo	6
2.3. Technické požiadavky pre vedenie trás EuroVelo	7
2.4. Základné pravidlá informačného systému trás EuroVelo	8
2.5. Zásady značenia trás EuroVelo na Slovensku	11
2.6. EuroVelo a jeho význam z hľadiska cestovného ruchu	12
2.7. Environmentálne dopady cyklotrás	14
3. Analýza – rozbor územia	
3.1. Popis hlavného koridoru	16
3.2. Popis stavu cyklistickej infraštruktúry v predmetnom území	17
3.3. Pohyb cyklistov v regióne	19
3.4. Posúdenie zámeru z hľadiska strategických materiálov	19
3.5. Posúdenie zámeru z hľadiska životného prostredia	25
3.6. Posúdenie koridoru z hľadiska potenciálu v cestovnom ruchu	26
3.7. Posúdenie koridoru z hľadiska rozvoja cestnej siete	29
3.8. Záznam z rekognoskácie územia	32
4. Návrh	83
4.1. Popis alternatív vedenia cyklotrasy EuroVelo 11 v okrese Stará Ľubovňa	85
4.2. Podrobný popis odporúčaného vedenia cyklotrasy EuroVelo 11	87
4.3. Posúdenie súladu s územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých miest a obcí	90

4.4. Posúdenie navrhovanej trasy z hľadiska demografického	94
4.5. Zásady navrhovania cyklotrasy z hľadiska technických opatrení	96
4.6. Navrhované technické opatrenia odporúčanej alternatívy	100
4.7. Navrhované konštrukcie cyklistických cestičiek	104
4.8. Posúdenie z hľadiska majetko-právnych a vlastníckych vzťahov	105
4.9. Vybrané súvisiace legislatívne predpisy pri povoľovaní líniových stavieb	122
4.10. Posúdenie z hľadiska nárokov na financovanie	123
 5. Vyhodnotenie návrhov	
5.1. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska základných kritérií EuroVelo	125
5.2. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska uskutočniteľnosti	126
5.3. Záverečné zhodnotenie	130
 B. GRAFICKÁ ČASŤ	
1. Výkres širších vzťahov	
Klad listov	
2. Výkresy posudzovaných variantov – rekognoskácia územia	
3. Výkresy navrhovanej trasy EuroVelo v dvoch alternatívach	
4. Výkresy navrhovaných technických opatrení	
5. Výkresy umiestnenia turistickej vybavenosti	

1. Úvod

Štúdia uskutočniteľnosti medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo č.11 na území okresu Stará Ľubovňa v úseku Šambron – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom nadväzuje na myšlienku realizácie najdlhšej cyklomagistrály na Slovensku, ktorá je súčasťou najvýznamnejšej európskej siete cyklistických trás EuroVelo.

Vedenie cyklotrasy EuroVelo 11 cez územie Prešovského kraja vytvára veľkú príležitosť zrealizovať projekt, ktorý svojimi nárokmi na kvalitu prevedenia výrazne zvyšuje atraktivitu predmetného územia pre všetky typy užívateľov – domácich i zahraničných.

Realizácia cyklotrasy EuroVelo 11 pomôže vytvoriť jeden z nosných produktov cestovného ruchu nielen tohto konkrétneho regiónu, ale aj celého Prešovského kraja a to najmä v zmysle porovnateľnej konkurencieschopnosti zámeru so súčasnými trendmi a nárokmi návštevníkov. Vytvorenie úseku medzinárodnej cyklomagistrály zároveň vytvára kostrovú os siete cyklistických a cykloturistických trás v kraji, na ktorú nadväzujú národné cyklomagistrály a regionálne cyklotrasy. V intravilánoch miest môže tvoriť hlavnú os siete dopravných cyklistických komunikácií.

Táto „cyklistická diaľnica“ vyžaduje vysoký štandard prevedenia akými sú celoročná zjazdnosť, prepojenosť či rovnakú kvalitu povrchu, čím sa zvyšuje aj jej dopravná funkcia a tým aj zlepšenie dopravnej obslužnosti územia pre miestnych obyvateľov.

Štúdia uskutočniteľnosti si kladie za cieľ vyhľadať a odporučiť najlepšiu možnú alternatívu pre budúci koridor medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11 na predmetnom úseku. Navrhnuté varianty riešenia posudzuje z hľadiska kritérií Európskej cyklistickej federácie ako aj stupňa realizovateľnosti z hľadiska majetko-právnych vzťahov, prepojenia na existujúcu infraštruktúru a už zrealizované či plánované investície, územnoplánováciu dokumentáciu, životné prostredie, počet obyvateľov dotknutých plánovaným zámerom ako aj orientačných nákladov.

Štúdia je v súlade s politikou Európskej únie a Lisabonskou stratégiou (EU 2006) ohľadom rozvoja Európskeho turizmu, ktorý menuje štyri základné princípy:

- Zvýšiť konkurencieschopnosť a udržateľnosť regiónov – skvalitňuje turistickú ponuku, generuje pracovné príležitosti
- Posilniť zviditeľňovanie turizmu - súčasť nadnárodnej európskej siete cyklotrás EuroVelo posilňuje úlohu turizmu ako hospodárskeho odvetvia
- Podporiť propagáciu európskych destinácií – zvýši návštevnosť regiónu – kde je cesta, je aj turista
- Zlepšiť koordináciu v rámci základnej siete – možnosť podporných programov cezhraničnej spolupráce v kontexte strednej a východnej Európy (celkom 11 krajín participujúcich na spoločnom projekte – Nórsko, Fínsko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Macedónsko, Grécko).

2. EuroVelo projekt

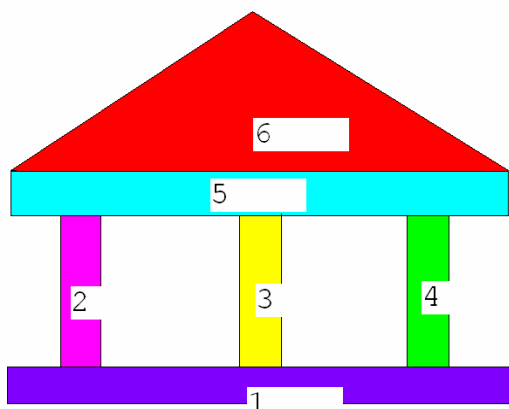
Rozvoj nemotoristickej dopravy je jednou zo základných úloh dopravnej politiky podporovanej Európskou úniou v rámci stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Európske i národné politiky ohľadne klimatických zmien, kvality vzduchu, cestnej bezpečnosti, rozvoja turizmu, ako aj mnohé ďalšie, svorne uvádzajú príležitosti pre rozvoj a propagáciu cykloturistiky.

V rámci koordinácie rozvoja základnej dopravnej infraštruktúry v rámci Európskej únie bola vypracovaná a odsúhlasená aj koncepcia vytvorenia nadnárodnej celoeurópskej siete cyklomagistrál EuroVelo. EuroVelo je európska sieť cyklotrás, ktorá je od roku 1995 projektom Európskej cyklistickej federácie (ECF). Projekt rozvíja 12 starších trans-európskych cyklotrás s celkovou dĺžkou 66 000 km (45 000 km trás je už zrealizovaných), spájajúcich všetky krajiny Európy. Jej podstatnú časť tvoria existujúce národné a miestne cyklotrasy. K nim pribudli v roku 2012 ešte trasy EuroVelo 13 a 15. Projekt EuroVelo nie je len o vytváraní nových cyklotrás – je o ich spájaní **do funkčnej kontinentálnej siete, ktorá prepojí všetky destinácie v rámci Európy.**

Východným Slovenskom má podľa tejto koncepcie prechádzať severojužná cyklomagistrála EuroVelo č.11, ktorá má spojiť najsevernejší bod Škandinávie Cape Nord v Nórsku s Aténami v Grécku. Cez strednú Európu má táto trasa prechádzať cez mestá ako Varšava, Krakov, Prešov, Košice, Belehrad.

Idea diaľkovej európskej siete EuroVelo

Ideovú štruktúru projektu EuroVelo vytvoril Jens Erik Larsen, dánsky autor myšlienky EuroVelo siete a tiež aj prvý koordinátor projektu v rámci Európskej cyklistickej federácie. Publikované zásady sú uverejnené na stránke ECF a stránkach Európskej komisie a slúžia ako hlavné vodítko pre návrh a plánovanie trasovania týchto medzinárodných cyklotrás. Základný postup pri modelovaní a plánovaní trás EuroVelo predstavuje nasledovný diagram:



1. Základňa – (štát, krajina, podnebie)
2. Ubytovanie a ďalšie služby
3. Kultúrne a prírodné zaujímavosti
4. Infraštruktúra pre cyklistov zahrňujúca dostupnosť trasy a prístup k informáciám
5. Turistické produkty pre cyklistov
6. Marketing

2.1. Všeobecné požiadavky pre trasy EuroVelo:

- musí viesť cez Európsky kontinent,
- prepájať mestá, s dôrazom a v kombinácii na železničnú dopravnú sieť,
- napájať sa na existujúce cykloturistické trasy,
- ako hlavná os má vytvárať možnosti pre napojenie sa na regionálne a miestne cyklotrasy,
- pomáha vniesť do miestnych existujúcich cyklotrás najvyšší štandard,
- má jasnú tému, ktorá súvisí s geografickými alebo kultúrnymi reáliami, napríklad vedie pozdĺž rieky, pobrežia, cez pútnické miesta a pod.,
- má potenciál stimulovať fyzickú aktivitu obyvateľov, environmentálne povedomie a medzinárodný kontakt naprieč Európou,
- pomáha naplňať myšlienku EuroVela prepojiť všetky krajiny Európy,
- pri zachovaní princípu priamosti trasa prepája pokiaľ je to možné čo najviac krajín Európy,
- zahrňuje najzaujímavejšie cyklistické destinácie v regióne,
- vyhýba sa monotónnym a nezaujímavým úsekom pokiaľ je to možné.

2.2. Základné kritériá pre plánovanie trás EuroVelo

Priamosť

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

Prepojenosť a súvislosť

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

Atraktivita trasy

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

Bezpečnosť trasy

Vedenie trasy je navrhované mimo frekventované pozemné komunikácie, kde sa minimalizuje nebezpečenstvo dopravných konfliktov a nebezpečných situácií. Tiež sa musí brať do úvahy tzv.

sociálna bezpečnosť – vyhýbať sa úsekom, ktoré vedú cez územie, kde sa vyskytujú rôzne asociálne živly.

Komfort trasy

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

V súvislosti s piatimi základnými princípmi EuroVelo trasa by mala:

- byť konzistentná v zmysle bezpečnosti jej užívateľa,
- byť konzistentná v zmysle typu a kvality povrchu, vyhýbať sa častým zmenám a typom materiálov,
- byť plánovaná vzhľadom na bezpečnosť, rýchlosť a pohodlie akceptované pre diaľkových cyklistov (nosiče s batožinou) ako aj bicykle rôznych typov,
- byť adekvátne vyznačená a mať dostatok turistických informácií,
- mať možnosti ubytovania a občerstvenia na trase (obchody, reštaurácie a pod). Odporúčaná maximálna vzdialenosť medzi takýmito zariadeniami je 25 km,
- mať zdroj pitnej vody vzdialený od seba maximálne 20 km,
- garantovať zapamätateľné zážitky kdekoľvek to je možné,
- dostupnosť, aktuálnosť a komplexnosť informácií aj pre medzinárodných turistov, zahrňujúcich informácie o miestnych zákonoch a pravidlách, ktoré sa môžu týkať návštevníkov trasy.

2.3. Technické požiadavky pre vedenie trás EuroVelo (podľa ECF)

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 10000 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 – prevádzky „Cyklisti vítání“ 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 hromadnú dopravu – predovšetkým vlak, cyklobusy a pod.

Jednotná koordinácia na európskej (ECF) a národnej úrovni (Slovenský Cykloklub - SCK), na regionálnej úrovni PBSK Kostitras, Prešov.

2.4. Základné pravidlá informačného systému značenia trás EuroVelo

Základné pravidlá značenia diaľkových európskych trás EuroVelo vychádzajú z Príručky ECF z roku 2006. Táto príručka sa zakladá na vyhodnotení "Prieskumu značenia trás EuroVelo," ktorý v roku 2006 vypracovala švajčiarska Nadácia Veloland Schweiz - dnes Nadácia SchweizMobil v spolupráci s Európskou cyklistickou federáciou (ECF) a projektom na EuroVelo trase Atlantik-Čierne more.

Kompletný manuál vrátane popisu typológie písma a presné definovanie farebnosti je uverejnené na stránke www.ecf.com. V procese prípravy vyššieho stupňa projektovej dokumentácie ako aj následnej realizácie je potrebné vychádzať z uvedeného manuálu.

Konečná trasa EuroVelo sa často tvorí priradením k existujúcim národným cyklotrasám, ktoré sú vyznačené na báze značenia jednotlivých krajín.

Jednotlivé varianty značiek odrážajú rozdielne požiadavky jednotlivých krajín. Zohľadňujú individuálne a finančne únosné značenie trás EuroVelo, ktoré sa ale zdajú cyklistom jednotné navzdory drobným odlišnostiam v prevedení.

Číslovanie trás

Číslovanie trás sa koordinuje s Európskou cyklistickou federáciou, ktorú na Slovensku zastupuje Slovenský cykloklub. Predmetná trasa tejto štúdie má určené číslo 11.

Označenie trás

Logo manuál upravuje dizajn, rozmery, prevedenie a farebnosť loga EuroVelo, ako aj jeho umiestňovanie do národných prvkov značenia.

Prvou prioritou je integrované značenie trás. Kompletný popis a rôzne verzie značenia spolu s rozmermi sú uvedené v prílohe tohto dokumentu, alebo na www.ecf.com.

Informačné značenie má obsahovať tri základné elementy, z ktorých je jedno voliteľné. Tieto tri základné elementy sú nasledovné:

1. Pozadie – modrá farba – zobrazuje európsky aspekt
2. Číslo trasy – biela farba – kľúčové pre rýchlu identifikáciu trasy
3. Európske hviezdy – žltá farba – zobrazuje európsky aspekt (voliteľné)

Základná verzia môže byť doplnená o nasledovné informácie:

- názov trasy
- názov cestnej siete – EuroVelo
- www stránka



Verzia označenia loga s názvami trás a internetovými adresami



Verzia dizajnu informačného panelu pre kombinované použitie



Verzia označenia loga s názvom trasy



Verzia označenia loga len s číslom trasy, bez hviezd

Druhou možnosťou je kombinované značenie trás. Môže sa použiť pre existujúce značenie, pokiaľ je nedostatok miesta pre integrované značenie a tam, kde žiadne ďalšie informácie už nebudú pridané.

Tieto základné verzie je možné zakomponovať do národného systému značenia.

Príklady rôznych typov značenia jednej EuroVelo trasy (Dunajská cyklistická cesta) v jednotlivých krajinách.



2.5. Zásady značenia trás EuroVelo na Slovensku

možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- značenie trás EuroVelo konzultovať s regionálnym koordinátorom EuroVelo 11 na Slovensku
- značenie vykonávať podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“
- umiestňovať cykloturistické značenie na trasách môžu iba akreditované vyškolení značkári s platným preukazom značkára cykloturistických trás
- trasy EuroVelo sa značia ako národné diaľkové cyklomagistrály výlučne červenou farbou
- evidenčné čísla slovenských trás EuroVelo sú: EV-6, EV-11, EV-13
- nad trasy sa umiestňuje emblémová tabuľka trasy EuroVelo
- logo EuroVelo sa môže umiestňovať výlučne s číslom, alebo slovným spojením v anglickom alebo národnom jazyku
- ak je trasa EuroVelo totožná s inou národnou cyklomagistrálou, umiestňuje sa emblémová cyklotabuľka spolu s logom EuroVelo ako aj logom národnej cyklomagistrály
- vo veľkých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy EuroVelo
- na malých cyklosmerovkách sa okrem evidenčného čísla umiestňuje nad piktogramom cyklistu aj malé logo trasy EuroVelo
- ak sa používajú vo veľkých i malých cyklosmerovkách nad piktogramom cyklistu aj iné logá, logo EuroVelo sa uvádza ako prvé

Zásady navrhovania trás EuroVelo na Slovensku v rámci schválenej Národnej cyklostratégie z roku 2013 možno zhrnúť do nasledujúcich bodov:

- prioritne navrhovať a viesť trasy EuroVelo mimo zóny automobilovej dopravy
- nenavrhovať trasy na cestných komunikáciách s intenzitou viac ako 7000 áut/deň, ak nie je iná možnosť navrhnuť výstavbu cyklistického pruhu v pridruženom dopravnom priestore
- koordinovať vedenie trasy regionálnym koordinátorom EuroVelo na Slovensku
- vstupné a výstupné body trás EuroVelo konzultovať s okolitými štátmi, ich Národnými koordinátormi, resp. organizáciami, ktoré majú trasy v správe v príslušnom štáte
- myslieť pri navrhovaní na drobnú infraštruktúru na cyklotrasách
- myslieť pri navrhovaní na služby na cyklotrasách .

2.6. EuroVelo a jeho význam z hľadiska cestovného ruchu

Základná terminológia a pojmy, s ktorými pracujú zahraniční analytici pri rôznych strategických a porovnávajúcich štúdiách európskej siete EuroVelo, predstavujú zároveň model postupu, ktorý by sa mal uplatňovať od začiatku riešenia a posudzovania vplyvu navrhovanej cyklotrasy na rozvoj cestovného ruchu aj na území okresu Stará Ľubovňa. Nasledovné definície sú citované zo štúdie „THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO CHALLENGES AND OPPORTUNITIES FOR SUSTAINABLE TOURISM STUDY“ – Štúdia možností a rozvoja trvalo udržateľného turizmu Európskej cyklistickej siete EuroVelo, ktorá bola v roku 2011 vypracovaná pre Európsku komisiu a poslancov Európskeho parlamentu pri procese zaradenia projektu EuroVelo do programu TEN-T projektov. Tieto definície sú používané najmä pri výpočte ekonomických ukazovateľov hodnoty cykloturistickeho trhu pri procese vypracovania cost-benefit analýzy, alebo stanovenia efektivity vynaložených prostriedkov do cykloturistickej infraštruktúry.

Cykloturizmus – cestovanie na bicykli z dôvodu voľnočasových aktivít, bicyklovanie je integrálnou súčasťou turistického zážitku.

Cyklodovolenka – presahuje dĺžku pobytu o viac ako 2 noci, bicyklovanie je hlavným programom i keď doplnené o ďalšie aktivity.

Diaľkové cyklotrasy – sú také, na ktorých cykloturisti cestujú na dlhšie vzdialenosti. Najčastejšie sú pobyty na nich rozdelené na vzdialenosti v rozmedzí od 100 do 500 km. Väčšinou sú tematicky orientované a promované na rôznych trhoch cestovného ruchu so zapojením a spoluprácou väčšieho počtu organizácií.

Cyklovýlety – voľnočasová aktivita na bicykli najčastejšie uskutočňovaná z miesta bydliska trvajúca viac ako 3 hodiny. Často sú tieto typy výletov uvádzané ako cyklo exkurzie. Môžu byť súčasťou dlhšej cyklodovolenky.

Integrácia verejnej dopravy – cieľom siete EuroVelo je podporovať všetky možné druhy integrácie medzi bicyklovaním a ďalšími druhmi dopravy – vlakmi, autobusom, trajektami. Pred všetkými týmito zariadeniami sa odporúča umiestnenie nového alebo skvalitnenie existujúceho bezpečného parkovania pre bicykle ako aj čakacie plochy pre cyklistov. Integrácia v širšom kontexte je chápaná najmä ako prepojenie medzi dopravným systémom, turizmom a informačnými systémami.

Pomalé cestovanie (slow travel) – termín, ktorý sa vzťahuje k trvalo udržateľným spôsobom cestovania napríklad vlakom, do cieľovej destinácie. Návštevník získa lepšiu možnosť spoznať miestnu kuchyňu či kultúru a stráviť viac času v navštívenej krajine tým, že preferuje cestovanie verejnou dopravou, bicyklom alebo pešo. Takáto forma turistiky obohacuje zážitky účastníka a zároveň znižuje negatívne dopady turizmu na životné prostredie.

Trvalo udržateľný rozvoj turizmu – diaľkové cyklotrasy by mali rešpektovať zásady trvalo udržateľného rozvoja. Plánovači musia zohľadňovať a rešpektovať ochranu prírody a minimalizovať možné zdroje znečistenia a poškodenia krajiny.

Hlavné výstupy vyššie uvedenej štúdie možno sumarizovať v nasledovných okruhoch: (podrobnejšie v samotnej štúdii uverejnenej na www.ecf.com).

Cykloturistický trh

V súčasnosti nie sú relevantné zdroje informácií, ktoré by definovali celkovú výšku a hodnotu cykloturistického trhu. Údaje uvedené v štúdii vychádzali z verejne dostupných internetových zdrojov. Tento fakt je preto potrebné zohľadniť pri čítaní tejto štúdie i keď rôznorodosť kvality informácií a rozdielnosť sociálno-demografických ukazovateľov v jednotlivých krajinách boli pri záverečných výstupoch brané do úvahy.

Na základe dostupných údajov bol vytvorený model, ktorý určil výšku a hodnotu cykloturizmu v Európe. Celkový ročný počet cykloturistických výletov odhadli na 2,795 miliardy a ich hodnotu (v zmysle utratených peňazí) na 54 miliárd Euro ročne. Počet prenocovaní cykloturistov je 25,6 milióna ročne, čo je okolo 3% z celkového počtu turistov v Európe.

Najväčší trh v Európe predstavuje Nemecko a Veľká Británia. V krajinách ako Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Francúzsko a Holandsko je cykloturistika významným segmentom cestovného ruchu. Zatiaľ čo niektoré trhy stále rastú, väčšina (podľa expertov z rôznych krajín) ostatných krajín stagnuje.

V zásade sa ako hlavné požiadavky trhu na kvalitu trasy objavili prepojenosť – kontinuita trasy, bezpečnosť a estetická hodnota spolu s dobrým informačným systémom na trase. Pri splnení týchto požiadaviek výrazne stúpol počet tých, ktorí sa rozhodli pre cyklo dovolenku v konkrétnej destinácii.

Motivačné faktory užívateľov

Cykloturisti sú k bicyklovaniu motivovaní predovšetkým zdravotnými dôvodmi (fyzická aktivita), možnosťou oddychu a tiež získaním nových poznatkov o nových krajinách. Menšiu úlohu hrá cenová dostupnosť, atraktivita krajiny a pohodlie počas pobytu.

Najdôležitejšími faktormi pre cykloturistov pri výbere destinácie sú bezpečnosť (cesty s nízkou intenzitou dopravy), dobrá orientácia v teréne (dostatočné cykloznačenie), možnosť variánt pri výbere trasy a turistické služby.

Významnými, i keď menej dôležitými faktormi pre výber cyklodovolenky, sú informačné materiály, napojenie na systém verejnej dopravy, hustota cestnej siete, servis bicyklov a odpočívadlá na trase.

Profil užívateľa diaľkových cyklotrás

Profil užívateľa by mali zohľadňovať plánovači cyklotrás, pretože predstavuje obraz cieľovej skupiny, na ktorý má byť výsledok – v tomto prípade diaľková cyklotrasa – zameraný. Nasledovné ukazovatele sú založené na analýze piatich prieskumov trhu (ETI 2007, Ickert et al. 2005, MANOVA 2007, Öhlschläger 2007, Trendscape 2008a):

priemerný vek: 45-55 rokov

pohlavie: 60% muži, 40% ženy

vzdelanie: najviac stredoškolské s vysokým podielom vysokoškolsky vzdelaných ľudí

spôsob cestovania: 20% individuálne, 50% v pároch, 20% menšie skupiny 3-5 ľudí

rodinný príjem: široké spektrum od 24 – 36 000 Euro/ ročne.

Najlepšie zmapované údaje o užívateľoch cyklotrás sú z Nemecka a ponúkajú nám obraz o dĺžke a spôsobe trávenia cyklistickej dovolenky. Viac ako 65% cykloturistov stráví denne viac ako 7 hodín bicyklovaním v sedle a len 11% bicykuje menej ako 4 hodiny (Trendscope 2008a). Tieto čísla podporujú výskumy zo Španielska, Francúzska a Veľkej Británie.

Pri územnom plánovaní (najmä z hľadiska odporúčanej lokalizácie ubytovacích služieb) predstavuje tento údaj vzdialenosti od 28 do 105 kilometrov denne. Tento údaj potvrdzuje aj prieskum z EuroVelo 6, kedy denná prejdená vzdialenosť u 50% návštevníkov je menej ako 35 km. *(Z tohto hľadiska je počet prenocovaní na území PSK, vzhľadom na dĺžku úseku cyklotrasy, najviac 3 dni, v riešenom úseku 1 deň). Zvýšenú pozornosť je preto potrebné venovať rozvoju nadväzujúcej cykloturistickej infraštruktúry, ktorá môže návštevníka zdržať, ale tiež zamerať pozornosť na cyklotrasu ako trasu pre domácich obyvateľov v rámci denných alebo víkendových cyklovýletov, ale aj na každodennú cestu do práce, školy a pod.).*

Nemeckí cykloturisti a dĺžka cyklistickej dovolenky:

Trvanie	Cykloturisti %
2-4 dni	30
5-7 dní	30
8-14 dní	32
15 dní a viac	8
spolu	100

Ekonómický dopad

Jedným z hlavných očakávaní rozvoja cyklistickej siete je útrata peňazí na miestnej úrovni, podpora malých miestnych ekonomík a tvorba či udržanie pracovných miest. Dobrý príklad predstavuje projekt Veloland Schweiz (8000 km cyklotrás). Švajčiari monitorovali rozvoj cyklistickej siete od samého začiatku – jej využitie bolo vysoké hneď od uvedenia do prevádzky. Cykloturisti minuli priemerne 53 Euro za deň, vrátane úhrady za ubytovanie. Cyklisti počas jednodňových výletov minuli menej ako 16 Euro/deň. Podobné výsledky priniesli štúdie z iných krajín. Holandskí mototuristi na dlhších domácich dovolenkách (priemerná dĺžka 9,9 dňa) minuli okolo 21 Euro/deň. Na kratších dovolenkách (priemerne 3,2 dňa) minuli 32 Euro /deň. Tento údaj je porovnateľný s priemernou útratou na cyklodovolenkách v Holandsku – 31 Euro/deň. Údaje zo Slovenska nie sú k dispozícii.

2.7. Environmentálne dopady cyklotrás

Nasledovné možné negatívne dopady na životné prostredie a ekosystémy boli posudzované v súvislosti s cyklistikou:

- pôdna erózia – spôsobované vodou stekajúcou po telese trasy
- poškodenie vegetácie
- rušenie divokej zveri
- zastavanosť územia – dopad na kvalitu rekreácie.

Cykloturistika tak ako každá iná ľudská činnosť má dopad na životné prostredie a na klimatické zmeny. Investície do cykloturistickej infraštruktúry sú preto väčšinou smerované aj do využitia existujúcej infraštruktúry ako napríklad nevyužívané železničné trate, koruny vodných hrádzi alebo starých nevyužívaných ciest. Samotná výstavba nových cyklocestičiek má minimálny vplyv na faunu a flóru. Väčší dopad na život v prírode môže zaznamenať skôr ich zvýšené využívanie, zvlášť ak sa jedná o chránené a citlivé územia. Vedenie cyklotrás v chránených územiach a ich prevádzkový režim je preto potrebné riešiť v spolupráci s príslušným orgánom ochrany prírody.

Samotné bicyklovanie nespôsobuje žiadne emisie i keď je pri stanovení hodnoty uhlíkovej stopy potrebné zakalkulovať aj cestu motorovým vozidlom do destinácie. Pre detailnejší obraz uvádzame výstupy štúdie v Nemecku, ktorá sa zamerala na produkciu CO₂ počas cyklodovoleniek. Nemeckí cyklisti využívajú ekologické dopravné prostriedky a cestujú na kratšie vzdialenosti v porovnaní s inými dovolenkami – emisie sú o 66 % nižšie v porovnaní s inými typmi dovoleniek.

Dopad na prírodu a krajinu môže byť minimalizovaný, pretože vyžaduje menšie nároky na rozsah infraštruktúry, pričom sa odporúča maximálne využívať miestne prírodné zdroje a materiály.

Poškodzovanie pôdy a pôdna erózia súvisí vždy s miestnymi podmienkami a je potrebné ju posudzovať individuálne. Tiež je tento dopad úzko spätý s typom užívateľa – jazdci na koňoch, peší turisti či cyklisti majú odlišný vplyv na pôdnu eróziu.

V roku 2009 bola vypracovaná štúdia (Olive et al. 2009: 1489), ktorá skúmala vplyv rôznych druhov užívateľov rekreačných trás na eróziu pôdy a zistila, že typ užívateľa má väčší dopad ako ich intenzita. Úbytok pôdy podľa typu užívateľa na nespevnených komunikáciách a cestičkách ročne podľa tejto štúdie je nasledovný:

ETV – štvorkolky - 144 m³/km trasy

Jazdci na koňoch - 94,9 m³/km trasy

Peší turisti – 11,8 m³/km trasy

Cyklisti - 3,5 m³/km trasy.

Cyklotrasy so spevneným povrchom minimalizujú pôdnu eróziu !

Ako inšpiráciu pri posudzovaní vplyvu cyklistickej trasy na vtáčie územie uvádzame záver výskumu z oblasti Pembrokeshire, Wales, Veľká Británia (Asken Ltd 2004), ktorý uvádza:

„Vybudovanie novej cyklotrasy nemá väčší vplyv na život vtákov. Môže mať istý vplyv na hmyz. Na vtáčie územie má vplyv užívanie novej trasy ale najmä typy jej užívateľov – najviac negatívne pôsobia motorky a psy. Dopad na faunu a flóru súvisí s užívaním deň/noc, intenzitou premávky, produkciou hluku, možných alternatív na hniezdiská pre živočíchy bývajúce v blízkosti budúcej trasy. Preto je dobré aby sa tieto aspekty zohľadňovali pri plánovaní trás EuroVelo a aby sa minimalizovalo možné vyrušovanie živočíchov.“

3. Analýza – rozbor územia

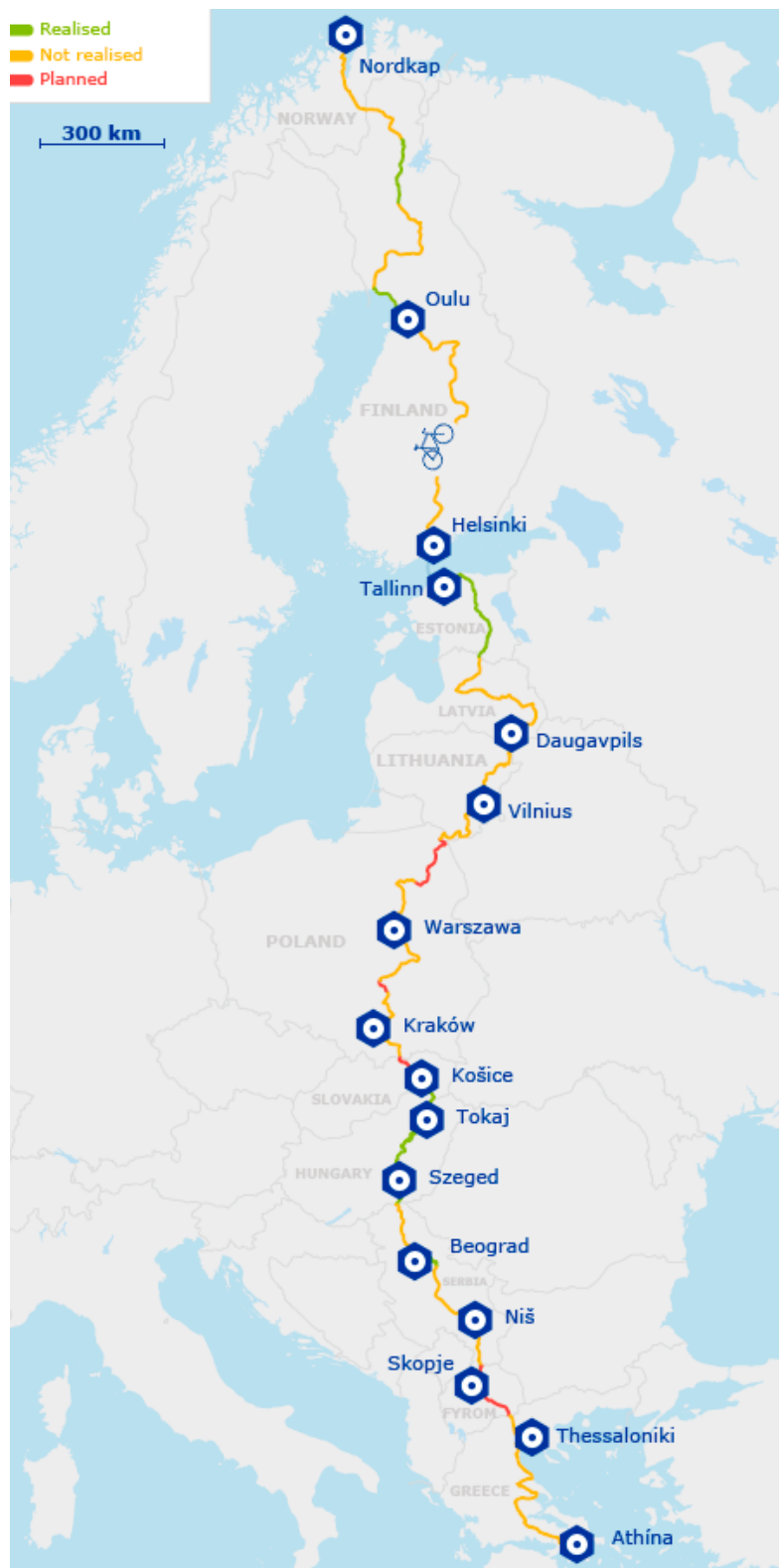
3.1. Popis hlavného koridoru

EuroVelo 11 – tzv. East Europe Route – Východoeurópska trasa - prepája nórsky Nord Cap a Atény. Jedná sa o vôbec najdlhšiu trasu v rámci Európy dlhú približne 6000 kilometrov. Ako ukazuje schematická mapka vedenie tejto trasy je naplánované cez východné Slovensko, cez Prešovský samosprávny kraj a okres Stará Ľubovňa.

Hlavný koridor cyklomagistrály EuroVelo 11 v priestore strednej Európy prechádza z pobaltských štátov cez východné Poľsko, východné Slovensko a východné Maďarsko na južný Balkán. V severnej časti východného Slovenska, na území Prešovského samosprávneho kraja, má jeho trasa viesť od severu údolím rieky Poprad, následne dolinou Torysy do krajského mesta Prešov. Odtiaľ po pravom brehu rieky Torysa a západnej strane diaľnice D1 sa táto trasa dostane na hranicu Košického samosprávneho kraja

Trasa EuroVelo 11 v riešenom území má prepojiť hraničný priechod Mníšek nad Popradom a mesto Starú Ľubovňu do Šambronu, odkiaľ prechádza do okresu Sabinov.

Aj keď z technického hľadiska by bolo možné viesť ju po trase podľa konceptu Toryskej cyklomagistrály (2002), zakotvenej v územných



plánoch Prešovského samosprávneho kraja a obcí a miest v riešenom úseku, viaceré jej úseky nezodpovedajú kritériám pre vedenie trasy EuroVelo a preto bolo potrebné nájsť vhodnejšiu alternatívu adekvátnu významu medzinárodnej cyklomagistrály.

Cyklomagistrála EuroVelo má spájať významné mestá a turistické destinácie. Okrem významu pre diaľkovú cyklistiku a rozvoj cestovného ruchu má poslúžiť aj regionálnej a samozrejme aj lokálnej cyklistickej doprave. Preto jej hlavnou funkciou v riešenom území je vytvoriť dostupné a bezpečné spojenie medzi centrom regiónu Starou Ľubovňou a obcami na trase tak, aby sa zabezpečila ich vzájomná dostupnosť s dochádzkovou vzdialenosťou do 10 km.

Z hľadiska širších vzťahov trasa umožní predovšetkým plynulé a bezpečné napojenie pre turistov z blízkyh pohraničných centier Muszyna a Piwniczna na Slovensko a naopak, ktoré v súčasnosti vedie po frekventovaných cestách 1. triedy cez hraničné priechody Mníšek nad Popradom a Čirč.

3.2. Popis stavu cyklistickej infraštruktúry v predmetnom území

Doterajšie plánovacie aktivity a dokumentácie

V minulosti bola v predmetnom území vypracovaná vyhľadávacia štúdie: Cyklotrasa „Zelená cesta“ – 1999-2000 (Združenie obcí regiónu Horná Torysa) a v roku 2002 „Toryská cyklomagistrála“ dokumentácia pre konanie o využití územia, ktorú si objednal Situr o.z. Sabinov. Obe tieto štúdie mali za cieľ navrhnuť cezhraničnú cyklotrasu v smere – Prešov – Nowy Sacz, ktorá mala byť realizovaná za minimálnych nákladov s maximálnym využitím existujúcich ciest rôznej kategórie. V štúdiách neboli zadávacie kritériá na plánovanie cyklotrasy také náročné ako sú kladené na kvalitu trás EuroVelo v súčasnosti, a to ako z hľadiska priestorového usporiadania tak aj z hľadiska kvality konštrukčného prevedenia či bezpečnosti cyklistov. Výhodou spracovania týchto dokumentov bolo, že viaceré obce si do svojich územných plánov zapracovali aj cyklistický koridor.

Koridor plánovanej Toryskej cyklomagistrály v predmetnom území

Trasa prichádza na územie okresu Stará Ľubovňa v Šambrone, zo smeru Lipany a Prešov. V obci Šambron pokračuje v smere na Plavnicu po existujúcej ceste 3. triedy a ďalej do obce Malý Lipník. Z Malého Lipníka vedie až do obce Mníšek nad Popradom v koridore, ktorý je odporúčaný aj pre vedenie cyklotrasy EuroVelo 11.

V roku 2010 bola vypracovaná Štúdia cezhraničných cyklotrás – zadávateľ Prešovský samosprávny kraj, v ktorej sa prvýkrát objavuje termín EuroVelo 11. Odporúčané vedenie trasy v tejto štúdii využíva najmä územie pozdĺž riek Poprad a Torysa, v úseku Mníšek nad Popradom - Sabinov. Úsek má dĺžku 80 km, navrhované sú viaceré typy úprav – od rekonštrukcie existujúcich ciest, vybudovanie účelových komunikácií až po vybudovanie nových samostatných cyklistických cestičiek. Odhadovaný rozpočet na realizáciu je 5 miliónov Euro.

Žiadna z predchádzajúcich dokumentácií neriešila detailne majetko-právne vzťahy, ktoré môžu významným spôsobom ovplyvňovať konečný návrh vedenia trasy.

V roku 2012 bola pre potreby Košického samosprávneho kraja spracovaná štúdia uskutočniteľnosti, ktorej cieľom bol výber optimálnej trasy diaľkovej európskej cyklomagistrály EuroVelo 11 na území Košického samosprávneho kraja. Riešitelia štúdie predložili 3 variantné riešenia vedenia trasy s prihliadnutím na nároky pre trasy EuroVelo. Optimálny variant bol vybraný na pripomienkovom konaní, ktoré sa uskutočnilo za účasti starostov dotknutých obcí, vodohospodárskeho podniku, správcov existujúcich cyklotrás na predmetnom území a zástupcov Prešovského samosprávneho kraja kvôli koordinácii ďalších postupov. Štúdia uskutočniteľnosti je k dispozícii na www.vucke.sk pod záložkou Cestovný ruch / Cykloturistika.

Plánované cyklotrasy v Územnom pláne VÚC Prešovský kraj

V územnom pláne VÚC Prešovský kraj je zahrnutá koncepcia tvorby cyklotrás ako súčasti dopravnej infraštruktúry v kapitole 1.2.12 Doprava takto:

„ÚPN VÚC akceptuje potrebu riešenia cyklistických trás v intenciách projektu „Európske cyklistické trasy“ (spracovala Európska cyklistická federácia). Jedná sa o systém základných medzinárodných cyklotrás, ktoré prechádzajú európskym kontinentom. V náväznosti na tieto trasy v riešenom území je uvažované s jestvujúcimi a pripravovanými diaľkovými cyklotrasami ako nadriadeným systémom tohto druhu dopravy:

- Tatranská cyklomagistrála
- 007 Podtatranská cyklomagistrála
- 014 Spišská cyklomagistrála (severná vetva)
- 015 Šarišská cyklomagistrála
- 016 Východokarpatská cyklomagistrála
- 018 Slanská cyklomagistrála
- Nová Pieninská cyklomagistrála
- Toryská cyklomagistrála

Priebeh cyklotrás tohto nadradeného systému je zakreslený v grafickej časti dokumentácie.

Výstavba tejto nadradenej cyklistickej infraštruktúry je zahrnutá aj medzi verejnoprospešné stavby.“

Uvedené diaľkové cyklomagistrály vychádzajúce z koncepcie Slovenského cykloklubu a sú riešené predovšetkým ako cykloturistické trasy vedené po existujúcich komunikáciách rôznej kategórie. Viaceré z nich bude potrebné prehodnotiť z hľadiska nových poznatkov a doterajších skúseností. Nadväzné rozpracovanie systému regionálnych cyklotrás na území kraja, ktoré nie sú predmetom riešenia ÚPN VÚC, je potrebné zabezpečiť cestou krajského cyklokoordinátora, v spolupráci so Slovenským cykloklubom a miestnymi združeniami.

Existujúce cykloturistické trasy

Významným činiteľom navrhovania a realizácie cykloturistických trás v predmetnom území je Oblastná organizácia cestovného ruchu Severný Spiš a Pieniny. Počas svojej existencie zrealizovali desiatky kilometrov nových cyklotrás najmä v oblasti Ľubovnianskej vrchoviny ako aj ich prepojenia do susedných lokalít Levočských vrchov a Pienin.

Koridoru EuroVelo sa priamo dotýkajú 4 existujúce cyklotrasy:

č.8923 - žltá - Ľubovnianske kúpele - Nová Ľubovňa - 5,5 km

č.2005 - modrá - Stará Ľubovňa - Vyšné Ružbachy - 15,5 km

č. 2889 - modrá - Stará Ľubovňa - Točňa Malý Václavák (Levočské vrchy) - 21 km

č. - zelená - Stará Ľubovňa – Podsadek - sedlo Marmon – sedlo



Tieto trasy sú vyznačené prvkami smerovej orientácie cyklistov. V koridore súvisiacim s EuroVelo sme nenašli informačný panel, ktorý by informoval komplexne o možnostiach cykloturistiky v danom území.

3.3. Pohyb cyklistov v regióne

Na základe nášho pozorovania je pomerne navštevovanou lokalitou úsek medzi Malým Lipníkom a Mníškom nad Popradom, ktorý vedie po existujúcej komunikácii s minimálnou intenzitou automobilovej dopravy a vyhovujúcimi výškovými parametrami aj pre menej skúsených cyklistov, a je vyhľadávanou trasou rekreačnej cyklistiky. Ostatné posudzované úseky nie sú vzájomne prepojené, bariéru tvorí predovšetkým rieka Poprad, cez ktorú chýbajú mosty a lávky pre cyklistov. Najväčším zdrojom a cieľom cyklistov dennej cyklistickej dopravy v skúmanom území je mesto Stará Ľubovňa.

3.4. Posúdenie zámeru z hľadiska strategických materiálov a zdrojov financovania

Predkladaný návrh vedenia trasy EuroVelo 11 plne rešpektuje navrhovaný koridor, ktorý vyplýva zo základnej stratégie Európskej cyklistickej federácie, organizácie ktorá je priamo podporovaná Európskou komisiou a zastupuje záujmy 70 členov zo všetkých členských štátov Európskej únie. Projekt EuroVelo bol plne zakomponovaný a explicitne uvedený v stratégii Európa 2020. Plne podporuje napĺňanie Lisabonskej stratégie EÚ 2006 v nasledovných cieľoch:

Cieľ stratégie	Úloha EuroVelo projektu
zvýšiť konkurencieschopnosť a udržateľnosť regiónov	skvalitňuje turistickú ponuku, generuje pracovné príležitosti
posilnenie zviditeľňovania turizmu	súčasť nadnárodnej európskej siete cyklotrás EuroVelo – zviditeľnenie na kontinentálnej úrovni
podporiť propagáciu európskych destinácií	zvýši sa návštevnosť regiónu – kde je cesta, je aj turista
zlepšiť koordináciu v rámci základnej siete	cezhraničná spolupráca v kontexte strednej a východnej Európy (celkom 11 krajín participujúcich na spoločnom projekte – Nórsko, Fínsko, Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Macedónsko, Grécko)

Detailné zhodnotenie vybratých stratégií a politík EÚ popisuje dokument **Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku**. Jedná sa predovšetkým o nasledovné dokumenty:

- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27.septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011-2020 (2010/2235(INI),
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (do r. 2050),
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007).

Ideové myšlienky, deklarované v uvedených dokumentoch, sú od 18.decembra 2012 podporené aj finančným prísľubom. Európska komisia pre dopravu a cestovný ruch odhlasovala zaradenie cyklistickej infraštruktúry a menovite projektu EuroVelo do Transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) so strategickým významom pre EÚ a otvorila tak dvere miliónom Euro pre investovanie do cyklistickej dopravy. Rozhodnutiu členov európskej komisie a európskeho parlamentu (MEP) predchádzala masívna kampaň vedená ECF a jej členmi a sympatizantmi.

MEP doplnila svoje stanovisko s nasledovným dodatkom:

- ***Projekty cyklotrás by mali zabezpečiť synergiu s ostatným odvetviami a politikami napríklad s aspektmi cestovného ruchu ako aj by mali obsahovať budovanie dopravnoinžinierskych konštrukcií ako sú mosty a tunely na diaľkových cyklistických cestách typu EuroVelo.***

Zdroje na financovanie cyklistickej infraštruktúry sa týmto rozhodnutím oproti predchádzajúcemu programovaciemu obdobiu 2007-2013 zvýšili z 0,7% na 10% zo sumy určenej na dopravnú infraštruktúru. V ďalšom plánovacom období 2014 -2020 predstavuje vyčlenená suma 6 miliárd Euro.

Finančné zdroje a európska politika integrácie



Financovanie cyklistickej infraštruktúry sa očakáva predovšetkým zo zdrojov Európskej únie. Prostriedky budú plno naviazané na priority Kohéznej politiky súdržnosti Európskej únie a budú distribuované prostredníctvom fondov podľa jednotlivých operačných programov. Politika súdržnosti v rokoch 2014-2020 nastavuje viaceré zmeny finančnej pomoci a to najmä možnosti:

- **politiky zjednodušovania** - znižovanie a zjednodušovanie administrácie pre prijímateľov,
- **integrovaného udržateľného rozvoja miest** - odporúča sa, aby mestá kombinovali akcie, ktoré podporujú odvetvové investičné priority špecifické pre mestá na podporu nízkouhlíkových stratégií pre mestské oblasti, na zlepšenie životného prostredia miest, na podporu udržateľnej mobility v mestách a na podporu sociálneho začleňovania prostredníctvom podpory fyzickej a hospodárskej obnovy znevýhodnených mestských oblastí a aby ich začlenili do svojej integrovanej stratégie rozvoja,
- **miestny rozvoj** - podpora miestnych akčných skupín na regionálnej úrovni,
- **integrovaná územná investícia (IUI)** – investície, ktoré umožnia členským štátom EÚ získať balík financií z niekoľkých prioritných osí jedného alebo viacerých operačných programov na multidimenzionálnu a medziodvetvovú intervenciu. IUI je nástroj propagujúci integrované využívanie fondov, má v sebe potenciál viesť k lepším súhrnným výsledkom pri rovnakej výške verejných investícií. Nástroj zahŕňa viacero finančných zdrojov, ktoré sú zabezpečené už od začiatku, je väčšia istota financovania integrovaných činností,
- **Európska územná spolupráca 2014 – 2020** - táto schéma je súčasťou politiky súdržnosti EÚ, ktorá je aj naďalej kľúčovým prvkom finančného rámca EÚ na roky 2014 až 2020 a ktorý navrhla Európska komisia. EÚ naň vyčlení dostatočné množstvo finančných prostriedkov. Európska územná spolupráca sa uskutočňuje prostredníctvom troch rôznych programov:
 - cezhraničná spolupráca** – financovanie projektov zahrňujúcich regióny a miestne orgány na oboch stranách spoločnej hranice, ako napríklad francúzsko-nemecký projekt na zvýšenie používania cezhraničnej infraštruktúry. Takmer všetky hraničné oblasti v EÚ participujú na určitom programe cezhraničnej spolupráce;
 - spolupráca medzi štátmi** – financovanie projektov medzi národnými, regionálnymi a miestnymi subjektmi v rámci väčších geografických oblastí – členských štátov alebo regiónov na pobreží Baltického mora alebo na území Álp;
 - programy spolupráce medzi regiónmi** – na posilnenie výmeny osvedčených postupov o inovácii, energetickej efektívnosti, rozvoji miest a iných témach.

Finančné nástroje relevantné realizáciu projektu EuroVelo predstavuje predovšetkým:

Kohézny fond 2014 – 2020 – slúži predovšetkým na začlenenie najmenej rozvinutých členských štátov do jednotného trhu EÚ prostredníctvom financovania výstavby hlavnej dopravnej infraštruktúry a presadzovania súladu s normami v oblasti životného prostredia. Podpora bude určená pre:

- investície zamerané na zabezpečenie súladu s normami v oblasti životného prostredia;
- projekty v oblasti energetiky (za pre podkladu, že ide o projekty, ktoré zohľadňujú životné prostredie – podporujú napríklad energetickú efektivitu alebo využite energie z obnoviteľných zdrojov);
- investície do transeurópskych dopravných sietí, ako aj mestských a nízkoúhlíkových dopravných systémov;
- novinkou je, že z KF sa čiastočne bude financovať nový nástroj Connecting Europe (Spájame Európu), ktorý slúži na zvýšenie konkurencieschopnosti a udržateľnosti európskeho dopravného systému.

Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) 2014 – 2020 - má za cieľ odstraňovať najvýraznejšie rozdiely medzi regiónmi. Podporuje rozvoj a štrukturálne prispôbovanie sa miestnych ekonomík vrátane transformácie upadajúcich priemyselných a zaostávajúcich regiónov. Hlavnými oblasťami, do ktorých bude podľa návrhu nariadenia o EFRR smerovať finančná podpora sú:

- energetická účinnosť, obnoviteľné zdroje, inovácia a podpora malých a stredných podnikov
- osobitná finančná pomoc z EFRR je určená mestám a integrovanému mestskému rozvoju.
- vytvorenie platformy, ktorá má ich rozvoj podporiť prostredníctvom vzájomných výmen – programy cezhraničnej spolupráce.

Finančné zdroje na uskutočnenie zámeru

Miestne a regionálne zdroje

- Rozpočty miest a obcí
- Rozpočet VÚC
- Projekty cezhraničnej spolupráce
- Súkromné zdroje

Národné zdroje

V máji 2013 vláda Slovenskej republiky schválila Národnú stratégiu cyklistickej dopravy a Európska komisia pre dopravu odporučila zaradiť sieť EuroVelo do systému TEN-T projektov (transeurópskej dopravnej siete). Zároveň finišujú prípravy plánovania nového programovacieho obdobia pre európske štrukturálne fondy, v ktorom minimálne 3 operačné programy obsahujú možnosti na získanie grantov pre investície do cyklistickej dopravy a cykloturistiky:

Ministerstvo pôdohospodárstva – Integrovaný regionálny operačný program, Plán rozvoja vidieka,

Ministerstvo dopravy a regionálneho rozvoja – samostatný Trvalý finančný mechanizmus. TFM bol prijatý 15. januára 2014 vo vláde. Teoreticky to znamená, že od roku 2015 môžu byť v štátnom rozpočte až 3 eurá na obyvateľa (takmer 16 miliónov eur) ročne na implementáciu cyklostratégie

Ministerstvo životného prostredia – programy cezhraničnej spolupráce.

Rok 2014 sa tak nesie v duchu významných rozhodnutí súvisiacich s rozvojom cyklistickej dopravy a cykloturistiky a preto je dôležité túto situáciu využiť v prospech nášho územia, pretože **najdlhší úsek trasy EuroVelo na Slovensku prechádza práve územím Prešovského samosprávneho kraja.**

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy

Koncept dokumentu bol vypracovaný v roku 2012 na základe požiadavky Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, ktoré zadalo jeho vypracovanie Výskumnému ústavu dopravy v Žiline. Po pripomienkovom konaní začiatkom roku 2013 bola schválená uznesením č.223 vlády SR dňa 7.mája 2013. Z Národnej stratégie vyberáme tieto priority súvisiace so zámerom EuroVelo11:

2.1.Hlavná cyklistická infraštruktúra

„Rozširovanie a sceľovanie siete cyklistických trás je základným predpokladom rozvoja cyklistiky v SR. Je potrebné pritom zabezpečovať nadväznosť mestských cyklotrás na cykloturistické trasy vedené vo voľnej krajine. Vyžaduje si to samozrejme vyčlenenie finančných prostriedkov v štátnom rozpočte i v rozpočtoch samospráv, ako aj lepšie využitie štrukturálnych fondov EÚ v programovacom období 2014-2020. Výstavba a údržba cyklistických komunikácií však prinesie mnoho pozitívnych synergických efektov. Náklady na výstavbu je možné znížiť využitím existujúcej infraštruktúry ako sú účelové komunikácie alebo zrušené železničné trate, či hrádze vodných diel a vodných tokov. „

Celá prioritná os sa nesie v podobe opatrení s prioritou na budovanie hlavnej cyklistickej infraštruktúry, prepájajúcej mestá a obce s výrazným synergickým dopadom na ďalšie prierezové odvetvia.

EÚ finančné programy a politika

Európska komisia pre dopravu a životné prostredie dňa 16.12.2013 odsúhlasila programový balík „urban mobility“ alebo urbánna mobilita. Uskutočnilo sa tak na základe mnohých podnetov a faktov, ktoré sú zhrnuté v štúdii Eurobarometer. Hneď v decembri bol publikovaný tzv. Balík urbánnej mobility, ktorý rieši konkrétne kroky smerujúce ku zlepšeniu dopravnej situácie v európskych sídlach.

Európska komisia sa zameriava najmä nasledovné oblasti podpory:

1. Prenos skúseností a know-how, prezentácia najlepších príkladov z praxe - komisia zriadi v roku 2014 digitálnu platformu pre príklady najlepších plánov trvalo udržateľnej mobility. Táto platforma pomôže mestám a urbanistom pri lepšom plánovaní.
2. Zabezpečenie cielenej finančnej podpory – prostredníctvom svojich fondov bude EÚ pokračovať s podporou projektov zameraných na urbánnu dopravu, s akcentom na menej rozvinuté časti Európy.
3. Výskum a inovácie – prostredníctvom programov ako Civitas 2020 zaradených v štruktúre Horizon 2020 bude umožnené mestám, združeniam, firmám, univerzitám participovať na zlepšení dopravného prostredia v zastavaných oblastiach.

Prvá výzva bola publikovaná 11.12.2013 s rozpočtom 106 miliónov Euro, program Civitas 200 mil. Euro na roky 2014 a 2015 zameraný na inováciu a partnerstvá v Európe a aktivity v rámci Európy „green vehicle“ sumou 159 mil. Euro.

Zahrnutie členských štátov: komisia žiada všetky členské štáty, aby vytvorili vhodné podmienky pre mestá a obce, na vytvorenie plánov trvalo udržateľnej mobility. Komisia odporúča koordinované úsilie na všetkých úrovniach a medzi verejným a súkromným sektorom v nasledovných oblastiach:

- Urbánna logistika
- Regulácia dostupnosti urbánneho územia
- Rozvoj inteligentných dopravných systémov (ITS)
- Bezpečnosť cestnej premávky v sídlach

Zdroje informácií:

<http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities/h2020/index.html>

<http://www.eltis.org>

<http://www.polisnetwork.eu/>

<http://www.interreg4c.eu/>

<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2013:347:SOM:EN:HTML>

<http://www.central2013.eu/about-central/central-europe-2014-2020/>

Územný plán Veľkého územného celku Prešovský kraj

Zmeny a doplnky Územného plánu Veľkého územného celku Prešovského kraja 2009 boli schválené Zastupiteľstvom PSK uznesením č. 588/2009 zo dňa 27.10.2009. Závazná časť Zmien a doplnkov Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja 2009 bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením PSK č. 17/2009 schváleným Zastupiteľstvom Prešovského samosprávneho kraja uznesením č. 589/2009 zo dňa 27.10. 2009 s účinnosťou od 06.12.2009. V územnom pláne Prešovského kraja nie je konkrétne uvedená a vymedzená trasa EuroVelo 11, lebo v dobe jeho spracovania ešte nebol priebeh trasy určený. Napriek tomu sa koncepčne počítalo s potrebou vedenia medzinárodných cyklomagistrál cez územie kraja, čo sa odrazilo aj v schválení všeobecného záväzného regulatívu, podporujúceho umiestňovanie takýchto trás na území kraja:

„Závazná časť územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja“

I. Závazné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia

Pri riadení využitia a usporiadania územia Prešovského kraja treba dodržať tieto záväzné zásady a regulatívy, ktoré nadväzujú na schválené zásady a regulatívy Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 uznesením vlády Slovenskej republiky č. 1033 z 31. októbra 2001:

2 V oblasti rozvoja rekreácie a turistiky

2.16 V záujme zlepšovania dostupnosti centier vytvárať územnotechnické podmienky pre realizáciu turistických ciest,

2.16.1.4 Medzinárodné cyklomagistrály a pešie turistické magistrály prepájajúce významné turistické centrá v Európe prechádzajúce Prešovským samosprávnym krajom.“

V súlade s týmto regulatívom je umiestnenie medzinárodnej cyklomagistrály EuroVelo 11 na území Prešovského kraja záväzným prvkom nadradeného systému infraštruktúry pre rozvoj rekreácie a turistiky, t.j. cestovného ruchu.

3.5. Posúdenie zámeru z hľadiska životného prostredia

Cyklistická doprava ako nemotoristický druh dopravy je počas prevádzky pre životné prostredie veľmi vhodným druhom dopravy, lebo neprodukuje hluk a neznečisťuje ovzdušie. Z hľadiska životného prostredia je dôležité jej trasovanie, ktoré nemá priamo zasiahnuť do chránených objektov prírody spôsobom, ktorý by bol v rozpore s cieľmi ochrany prírody v danom území. Posudzovaná trasa EuroVelo 11 v riešenom území neprechádza cez žiadne chránené územie, vyhlásené alebo pripravované na vyhlásenie podľa zákona o ochrane prírody. K navrhnutej trase najbližším objektom ochrany prírody je Prírodná pamiatka Skalná ihla v katastri obce Chmelnica , ktorá sa nachádza cca 400 až 500 m od navrhovanej trasy.

NATURA 2000 je celoeurópska ekologická sústava osobitne chránených území, ktorú vymedzujú členské štáty EU s cieľom zabezpečiť priaznivý stav ochrany biotopov európskeho významu a priaznivý stav ochrany druhov európskeho významu“.

Podľa zákona č.543/2002 Z.z. ju v SR tvoria:

- chránené vtáčie územia,
- chránené územia európskeho významu,
- zóny chránených území.

V roku 2003 bol uznesením vlády SR schválený Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území (38 CHVÚ). V roku 2010 bol tento zoznam aktualizovaný (2 územia sa vypúšťajú a 5 území sa dopĺňa). V súčasnosti zoznam obsahuje 41 území, z čoho 40 je už vyhlásených platnými vyhláškami, kde sa presne určujú hranice CHVÚ a určujú sa zakázané činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany. Chránené vtáčie územia nemajú určený stupeň ochrany. Národný zoznam navrhovaných území európskeho významu bol uverejnený v roku 2004 vo Výnose MŽP SR č. 3/2004, kde sa vymedzilo 381 území. V roku 2011 bola schválená Aktualizácia Národného zoznamu ÚEV, kde pribudlo 97 území a bolo vyradených 5 území. Doplnok musí schváliť Európska komisia. V súčasnosti zoznam obsahuje celkovo 473 území. Navrhované územia európskeho významu schválené Európskou komisiou vyhlási orgán ochrany prírody za chránené územie alebo zónu chráneného územia najneskôr do dvoch rokov od schválenia národného zoznamu Európskou komisiou. V ÚEV platí stupeň ochrany 2. až 5.

V predmetnom koridore cyklotrasy sa nenachádza žiadne existujúce alebo navrhované vtáčie územie. V širšom okolí sa takéto územia nachádzajú, ale cyklotrasa ich neovplyvní (Chránené vtáčie územie Čergov, Levočské vrchy).

Navrhovaná trasa vedie v blízkosti území európskeho významu. Je ním SKUEV 0338 Plavečské štrkoviská v katastri obce Plaveč, druhým SKUEV 0715 Šambronka v katastri obce Šambron.

Posudzovaná trasa vedie v ich blízkosti, ale priamo do nich nezasahuje. Lokálne sa môže dotknúť biotopov európskeho alebo národného významu, to však bude možné posúdiť až podľa podrobnejšej stavebnej projektovej dokumentácie jednotlivých úsekov. Celý tok rieky Poprad v riešenom území je hydrickým biokoridorom nadregionálneho významu, terestriálnym biokoridorom prechádza navrhovaná trasa v okolí Ľubovnianskych kúpeľov. Pri Ľubovnianskych kúpeľoch prechádza aj ochranným pásmom miestnych minerálnych prameňov.

Z hľadiska stavebného zákona je štúdia cyklotrás EuroVelo 11 na území okresu Stará Ľubovňa územnoplánovacím podkladom. V zmysle požiadaviek prílohy č. 1 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie nepatrí k strategickým dokumentom a nie je požadované jej strategické environmentálne hodnotenie (ďalej SEA).

V rámci novej územnoplánovacej dokumentácie kraja, do ktorej je potrebné výsledok štúdie zapracovať, budú posudzované i dopady prevzatých častí tohto projektu (ako územno plánovacieho podkladu) z hľadiska vplyvov na životné prostredie SEA. Rovnako budú dopady na životné prostredie jednotlivých úsekov trasy posudzované v rámci prerokovávaní návrhu nových alebo aktualizácie existujúcich územných plánov dotknutých obcí a mesta Stará Ľubovňa. V prípade realizácie konkrétnych navrhovaných cyklotrás bude postupované v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej EIA) jednotlivých stavebných projektov v procese povoľovania stavieb.

3.6. Posúdenie koridoru z hľadiska potenciálu v cestovnom ruchu

Koridor EuroVelo11 prechádza v okrese Stará Ľubovňa cez severovýchodnú časť historického regiónu Spiš, ktorý je známy mnohými prírodnými a kultúrnymi hodnotami. Hlavnou dominantou regiónu a zároveň kultúrnym, administratívnym a hospodárskym centrom je mesto Stará Ľubovňa, cez ktoré navrhovaný koridor vedenia cyklotrasy prechádza. Údolie rieky Poprad, ktorého hlavnou osou je rieka, má prevažne údolný, čiastočne kotlinový charakter - v jeho okolí sa na severe dvíha Ľubovnianska vrchovina, na východe pohorie Čergov a na juhu masív Levočských vrchov. V diaľkových pohľadoch smerom na západ sa uplatňuje panoráma východnej časti Vysokých Tatier a Belianske Tatry. Úsek rieky medzi obcami Čirč a Mníšek nad Popradom má charakter úzkej, značne členitej riečnej doliny. Z hľadiska návštevníka a diaľkového cykloturistu je variant cyklotrasy v údolí rieky výhodný najmä vzhľadom na minimálne prevýšenie a teda pohodlie jazdy. Prírodnou atrakciou je aj samotná rieka Poprad, jej meandre a štrkoviská v jej okolí s brehovými porastmi a bohatou faunou a flórou. Mimo koridor rieky sa jedná predovšetkým o poľnohospodársky využívanú krajinu so značným podielom lesných plôch. V dotknutom území je aj dostatok historických pamiatok, základnej dopravnej a vybavenostnej infraštruktúry.

Z hľadiska cestovného ruchu sa jedná o región so značným turistickým potenciálom. Leží blízko dvoch významných oblastí cestovného ruchu na Slovensku, Vysokých Tatier a Pienin. Leží v dennej dostupnosti z troch najväčších východoslovenských miest – Košíc, Prešova a Popradu. Veľmi významným faktorom je skutočnosť, že leží priamo na hranici Poľskej republiky v susedstve Malopoľského vojvodstva, ktorého pohraničná oblasť je významnou a rozvíjajúcou sa oblasťou rekreácie a cestovného ruchu. Ide pritom o územie s celoročným využívaním pre cestovný ruch, lebo okrem letnej turistiky a lyžovania v zime sa v tejto oblasti rozvíja aj viacero kúpeľov využívajúcich miestne minerálne pramene.

Cestovný ruch na poľskej strane hraníc je rozvinutý vo väčšej miere a aj na kvalitatívne vyššej úrovni ako na slovenskej strane, čo ale je jasným dôkazom toho, že turistický potenciál tohto

území je vysoký a dá sa značne využiť. Len v najvýznamnejšom stredisku cestovného ruchu v pohraničnom pásme, kúpeľnom meste Krynica, je vyše 13.000 lôžok a rekreačné a športové zariadenia pre celoročnú atraktivitu strediska – bazény, bobová dráha, lyžiarske stredisko a pod. V ponuke športových aktivít tam je aj cykloturistika v údolí rieky Poprad v úseku Leluchow – Piwniczna. V tomto úseku sa aj z poľskej aj slovenskej strany využíva rieka Poprad aj na vodnú turistiku. Pomer medzi kapacitou ubytovacích zariadení na slovenskej a poľskej strane je 2:5 a to na základe prieskumu z roku 2010 (Štúdia cezhraničných cyklotrás PSK, 2011), ktorý ukázal indikatívne hodnoty počtov lôžok 1218 (SK) a 3126 (PL).

Pre zlepšenie rozvoja cykloturistiky ako jednej z perspektívnych foriem cestovného ruchu v riešenom území sú okrem prírodných atraktivít dôležitými faktormi prítomnosť rekreačných a športových areálov, kultúrno-historické pamiatky a turistické služby. Tieto sú v súčasnosti sústredené predovšetkým v meste Stará Ľubovňa a len v menšej miere sa nachádzajú na ostatnom území. Druhým najvýznamnejším existujúcim centrom cestovného ruchu sú Ľubovnianske kúpele, kde sa nachádza najväčší rekreačný hotel na Slovensku, preto je logickým zámer viesť trasu EuroVelo11 aj cez túto destináciu. Keďže ide o pomerne samostatnú oblasť so zástavbou na rozmedzí katastrálnych území troch obcí (Nová Ľubovňa, Jakubany, Chmelnica), vzdialenú od všetkých troch, budeme ju pre účely tejto štúdie uvádzať ako samostatnú lokalitu.

Navrhovaný koridor EuroVelo11 prechádza cez nasledovné existujúce či plánované športové areály, kultúrne pamiatky a turistické služby (aktuálne údaje z internetových stránok obcí a turistických serverov):

Obec	Rekreačno-športový areál	Kultúrno-historická pamiatka	Turistické služby – ubytovanie, stravovanie	Služby pre cyklistov
Mníšek nad Popradom	Multifunkčné ihrisko Tenisový kurt	-	Chata alpína Reštaurácia a penzión DIETRICH Reštaurácia – bar Goral Centrum voľného času Medzibrodie Pohostinstvo Kače Chata Medzibrodie	-
Sulín	Rybníky – lov rýb Tenisový kurt	Chrám sv. Michala Archanjela Zrubové drevené domy – č.p.85,90,91,93	Chata Sulín Chata Sulínka Prameň minerálnej vody (voľný odber)	-
Malý Lipník	Futbalové ihrisko Lyžiarsky vlek Prístav športových plavidiel	Chrám sv.Kozmu a Damiána	Chata U financa – reštaurácia, penzión, camping Chata U Jozefa Chata Oxanka Rekreačný dom	
Starina	-	Chrám sv. Michala Archanjela		
Legnava	-	Chrám sv. Jána Krstiteľa	pohostinstvo	-
Andrejovka	-	-		
Orlov	Futbalové ihrisko	-	Pohostinstvo	

Plaveč	Futbalové ihrisko Rybársky areál (plánovaný)	Plavečský hrad Kostol sv.Margity	Pohostinstvo Reštaurácia Pod lipou Penzión Biely dom Reštaurácia Pod lipou	Pneuservis
Plavnica	Futbalové ihrisko Tenisové kurty	Socha sv. Jána Nepomuckého Evanjelický kostol RK.kostol Očisťovania Panny Márie ľudové zrubové domy č.p. 2, 78	Motorest Limba Motorest Marika Hostinec Monika Pohostinstvo Paradis Pizzeria Cukráreň Apartmánové ubytovanie – RD Plavnica Rekreačná chata	
Údol	Futbalové ihrisko	Chrám sv.Demetera	Pohostinstvo	-
Hajtovka	Tenisové kurty	-		-
Chmelnica	Futbalové ihrisko	Kostol sv.Ondreja		-
Stará Ľubovňa	Športový areál (futbal) Športové a relaxačné centrum Skanzen	Pamiatková zóna Meštianske domy Nám. Sv. Mikuláša č.1 – 28 Meštiansky dom Popradská 36 Ľubovniansky hrad Židovský cintorín	Penzión Gurmen Penzión U jeleňa Hotel Komeko Agrotour Hotel Vrchovina Turistická ubytovňa SOŠ Salaš U Franka Salaš Koliba	Predaj a servis bicyklov BMX – areál Značené cyklotrasy
Nová Ľubovňa	Futbalové ihrisko	Kostol sv.Jána Evanjelistu Gáter (zaniknutý)	Penzión Barbora Penzión Kotlina Privat Repka Turistická ubytovňa Štelka	Značené cyklotrasy
Ľubovnianske kúpele	Lyžiarske vleky	-	Hotel Sorea Penzión Dinda Penzión Alfréd minerálne pramene (voľný odber)	Značená cyklotrasa Požičovňa bicyklov
Šambron		Chrám Pokrov Presvätej Bohorodičky	Rekreačný dom - drevenica	-

Ako z prehľadnej tabuľky vyplýva, v dotknutom území už existujú zariadenia cestovného ruchu, ale ich počet je pomerne slabý vzhľadom na potenciál územia, s výnimkou samotného mesta Stará Ľubovňa. Práve mesto Stará Ľubovňa a Ľubovnianske kúpele dopĺňajú chýbajúce služby a atrakcie na zostávajúcom území. Posudzovaný koridor má vysoký potenciál cestovného ruchu najmä z hľadiska nadregionálnej - celkovej myšlienky projektu EuroVelo – prepája hlavné centrá východoeurópskeho karpatského regiónu Krakow – Nowy Sacz - Prešov – Košice a Miskolc, pohodlnou trasou s vysokým stupňom bezpečnosti, pomerne dobrým prístupom a dostupnosťou územia (prítomnosť železnice a zastávok vlakov). Zároveň predstavuje potenciál pre zvýšenie domáceho cestovného ruchu vzhľadom na vysoký počet obyvateľov, ktorí budú môcť budúcu cyklotrasu využívať nielen na rekreáciu ale aj dopravu do zamestnania alebo školy.

Z hľadiska subregionálnej by bolo vhodné doplniť služby najmä stravovacieho typu v lokalitách Legnava a Andrejovka/Orlov - to by zvýšilo nielen atraktivitu trasy ale aj možnosť zárobku pre miestnych podnikateľov - a rovnako odpočívadlá a piknikové miesta na trase.

V celom území sa nevyskytuje žiadne zariadenie certifikované na parametre „Vitajte cyklisti“.

Turistické informácie je možné získať v informačných centrách Stará Ľubovňa, Ľubovniansky hrad a Ľubovnianske kúpele.

3.7. Posúdenie koridoru z hľadiska rozvoja cestnej siete

V riešenom území základnú existujúcu cestnú sieť tvoria dve cesty I. triedy v správe Slovenskej správy ciest a sústava nadväzujúcich ciest III. triedy v správe Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja. Miestne komunikácie spravujú jednotlivé obce, účelové cesty obce alebo správcovia areálov alebo území, ktoré sprístupňujú (Lesy SR, Slovenský vodohospodársky podnik, poľnohospodárske podniky a pod.) .

V dotknutom území už existujú aj značené cyklistické trasy. Veľká časť z nich je vedená po existujúcich automobilových komunikáciách – cestách I. a III. triedy a miestnych a účelových komunikáciách. Tieto komunikácie primárne slúžia osobnej a nákladnej cestnej doprave a v súlade s ich dopravnou funkciou sú automobilovou dopravou aj rôzne zaťažované. Podľa sčítania dopravy, vykonanom na existujúcej cestnej sieti Slovenskou správou ciest, bola v roku 2010 na meraných úsekoch ciest v riešenom území nasledujúca intenzita dopravy:

Úsek	Druh cesty	Počet voz. za 24 hod.	Podiel nákladnej dopravy (%)	Poznámka
Šambron - Plavnica	III/533004	722	28,9	
Jakubany – Nová Ľubovňa – Stará Ľubovňa	III/543040	2276	12,3	po hranicu katastra Starej Ľubovne
Stará Ľubovňa hranica katastra Nová Ľubovňa – Námestie sv. Mikuláša	III/543040	7634	11,3	priemyselná zóna – Levočská ulica
Stará Ľubovňa - Námestie sv. Mikuláša – kruhová križovatka	III/068018	7978	6,1	centrum mesta úsek s veľkým sklonom
Stará Ľubovňa - Podsadek	III/543044	1487	7,9	
Stará Ľubovňa - obchvat	I/68	4636	23,2	
Stará Ľubovňa - Chmeľnica	I/68	6201	14,8	
Chmeľnica - Plavnica	I/68	5801	20,1	Plánovaná preložka

Plavnica - Plaveč	I/68	6354	36,9	Plánovaná preložka
Plaveč – Ľubotín	I/68	4856	21,6	
Ľubotín - Orlov	I/77	3194	22,2	
Orlov - Čirč	I/77	2711	16,7	
Údol – Malý Lipník	III/543032	1050	16,9	Úsek s veľkým sklonom
Malý Lipník - Sulín	III/543036	252	22,2	
Mníšek nad Popradom – št. hranica	I/68	1501	5,1	
Mníšek nad Popradom - Kremná	I/68	1111	17,6	Úsek s veľkým sklonom
Kremná – Stará Ľubovňa	I/68	1359	18,0	Úsek s veľkým sklonom

Poznámky: Údaje označené sú zo sčítania dopravy v roku 2010. Na ostatných cestách v dotknutom území sa sčítanie dopravy nevykonáva.

Ako z uvedeného prehľadu vyplýva, najvyššie intenzity dopravy sú na hlavných cestných ťahoch v Starej Ľubovni, kde sa kumuluje tranzitná, cieľová a zdrojová a vnútromestská obslužná doprava. Aj nadväzujúce úseky cesty I. triedy č.68 mimo mesto sú pomerne silne dopravne zaťažené, pričom na nich je problémom aj vysoký podiel nákladnej dopravy vrátane kamiónov. Vysoký podiel nákladnej dopravy je aj na niektorých cestách III. triedy, ale z dôvodu veľmi nízkej celkovej intenzity dopravy na nich nie je tam ani nákladná doprava problémom.

Na základe porovnania so základnými technickými pravidlami EuroVelo a ustanoveniami slovenských technických noriem je potrebné konštatovať, že jediná z uvedených komunikácií je vhodná na vedenie cyklomagistrály v hlavnom dopravnom priestore (t.j. po komunikácii), a to cesta III/543036 Malý Lipník - Sulín. To isté sa na základe prieskumu dá predpokladať o cestách III/54112 Mníšek nad Popradom – Medzibrodie, III/54354 Veľký Sulín – Závodie, úseku cesty III/54332 Malý Lipník - Legnava a III/54345 Plaveč – Orlov – Andrejovka (na týchto cestách sa sčítanie dopravy nevykonáva pre nízku intenzitu). Na vedenie cyklocestičky alebo cyklopruhov v doplnkovom dopravnom priestore nie je výhľadovo vhodný úsek cesty I/68 Stará Ľubovňa – Ľubotín a ani úseky ciest III. triedy v meste Stará Ľubovňa - Popradská a Levočská ulica, ak nebudú prijaté opatrenia na zníženie intenzity dopravy na týchto cestách. Z dôvodu vysokej intenzity automobilovej dopravy nie je pre cyklistov vyhovujúcim dopravným priestorom ani samotné Námestie sv. Mikuláša v Starej Ľubovni.

Rozvoj cestnej siete

V riešenom území sa pretínajú trasy dvoch ciest I. triedy. Cesta č.68 vedie od Košíc a Prešova cez Ľubotín do Starej Ľubovne a na hraničný prechod Mníšek nad Popradom. Cesta č. 77 vedie do Starej Ľubovne od Popradu a pokračuje od Ľubotína do Bardejova. V úseku Stará Ľubovňa – Ľubotín legislatívne úsek je súčasťou cesty I/68, ale doprava z oboch trás sa na ňom združuje

a tento úsek je preto aj dopravne najzaťaženejším úsekom ciest I. triedy v skúmanom území. Na týchto komunikáciách sa predpokladá ďalší nárast intenzity dopravy, a to vnútroštátnej aj medzinárodnej. Výraznejší nárast medzinárodnej dopravy sa očakáva už po roku 2015, kedy má byť ukončená výstavba nového cestného mosta cez rieku Poprad medzi Mníškom nad Popradom a Piwnicznou, čo umožní zrušiť súčasné obmedzenie dopravy na tomto hraničnom prechode.

Po ukončení stavby mosta v Mníšku nad Popradom bude najkritickejším úsekom na cestách I. triedy v skúmanej časti regiónu úsek cesty I/68 Plavnica – rázcestie Ľubovnianske kúpele. Úsek má dĺžku cca 5 km a tvorí ho šírko, smerovo aj výškovo nevyhovujúci úsek prejazdu cez Plavnický kopec (3 km) a pomerne dlhý prieťah cez obec Plavnica (2 km). Preto Slovenská správa ciest pripravila projekt preložky cesty I/68 – obchvat Plavnice v úseku km. 25 – 27 tejto cesty, vedený v súbehu so železničnou traťou v pravobrežnej časti údolia rieky Poprad. Začiatok stavby je plánovaný na rok 2015. Po vybudovaní preložky podstatne klesne intenzita dopravy na pôvodnej trase, z hľadiska veľkých pozdĺžnych sklonov však nebude ani potom vhodná na vedenie medzinárodnej cyklotrasy.

Cesty III. triedy patria Prešovskému samosprávnemu kraju, spravuje ich Správa a údržba ciest PSK. V súčasnosti nie sú týmito inštitúciami v riešenom území pripravované žiadne investičné akcie na výstavbu nových regionálnych ciest. V rámci odstraňovania povodňových škôd je potrebné zrekonštruovať niektoré úseky ciest III. triedy Mníšek nad Popradom – Medzibrodie a Sulín – Závodie. Veľmi vhodnou stavbou by bola prestavba účelovej cesty Medzibrodie – Závodie na cestu III. triedy, čím by sa zabezpečilo priame prepojenie obcí Mníšek nad Popradom a Sulín a zlepšilo dostupnosť osád Závodie, Medzibrodie a Kače v prípade povodňového ohrozenia.

V územnom pláne Prešovského kraja je uvedený zámer výstavby cestného mosta pre vozidlá do 7,5 tony cez rieku Poprad medzi obcou Legnava na slovenskej a Milik na poľskej strane údolia. Realizáciou cestného mosta pre osobné a malé nákladné automobily by sa vytvorila možnosť nárastu tranzitnej automobilovej dopravy po ceste III/54332 v úseku Legnava – Malý Lipník – Plavnica vrátane prieťahov cez obce Legnava a Malý Lipník. **Tento zámer je v zásadnom rozpore so zámermi rekreačného využívania územia okolo rieky Poprad a ochranou životného prostredia obyvateľov dotknutých obcí.** Z dopravného hľadiska nie je potrebný pre dopravnú obsluhu územia, privádzal by tranzitnú dopravu na technicky nevyhovujúce komunikácie z hľadiska šírkových aj sklonových pomerov. Vyvoláva potrebu ďalších investícií do úpravy cesty III/54332 a na výhľadovú výstavbu preložiek tejto cesty formou obchvatov dotknutých obcí, čo by bolo najmä v prípade Malého Lipníka veľmi technicky a finančne náročné. Pre vylepšenie komunikačného spojenia obcí v tejto časti údolia rieky Poprad z hľadiska potrieb obyvateľov dotknutých obcí je najvhodnejší riešením výstavba lávky pre nemotoristickú, t.j. pešiu a cyklistickú dopravu. Pre tranzitnú motorovú dopravu sú postačujúce a vhodnejšie cestné hraničné prechody Leluchow – Čirč a Mníšek nad Popradom - Piwniczna.

Miestne a účelové komunikácie v obciach a mestách spravujú jednotlivé miestne samosprávy. V meste Stará Ľubovňa sa podľa územného plánu počíta s dostavbou viacerých miestnych komunikácií v skúmaných koridoroch. Plánovaná je výstavba pokračovania Vansovej ulice a jej pripojenia na Levočskú ulicu a nových obytných ulíc v miestnej časti Podsadek. Z hľadiska budúcich podmienok pre cyklistickú dopravu je dôležitý aj zámer vytvorenia juhovýchodného objazdu mesta prepojením Levočskej, Prešovskej a Popradskej ulice okolo sídliska Východ, ktoré umožní dopravne odľahčiť jeho centrum.

V dobe spracovania tejto štúdie prebiehala čiastočná úprava miestnej účelovej komunikácie vedúcej z obce Nová Ľubovňa do Ľubovnianskych kúpeľov, konkrétne úseku od konca spevnenej časti tejto komunikácie do sedla Vyhliadka a po spevnenú komunikáciu v chatovej osade. Touto úpravou sa vylepšia podmienky aj pre cyklistickú dopravu, aj keď úsek cesty vedúci cez chatovú osadu je pre príliš veľké stúpanie pre medzinárodnú cyklotrasu nevyhovujúci (pre lokálnu a regionálnu cyklotrasu postačuje).

Z plánovaných zámerov výstavby cyklistickej alebo pre cyklistiku využiteľnej infraštruktúry je známy zámer výstavby pravobrežnej cyklistickej cestičky vedenej po protipovodňovej hrádzi pri rieke Poprad v intraviláne mesta Stará Ľubovňa. V územnom pláne mesta je zakotvený návrh výstavby cyklotrás na oboch brehoch potoka Jakubianka. Výstavbu cyklotrasy po ľavom bruhu Jakubianky obsahuje aj územný plán obce Nová Ľubovňa. Významným je aj projekt lávky cez rieku Poprad pri obci Sulín, ktorou sa zlepší prístup nemotoristickej dopravy na slovenské územie z príľahlej poľskej rekreačnej oblasti a môže výrazne podporiť cestovný ruch na slovenskej strane údolia.

Ďalšie zámery rozvoja cestnej siete miestnych, účelových a cyklistických komunikácií obsahujú územné plány dotknutých obcí a mesta Stará Ľubovňa, mnohé z nich nie sú však v štádiu výstavby a ani projektovej alebo investičnej prípravy. V meste Stará Ľubovňa sa pripravuje výstavba juhovýchodnej časti mestského okruhu, projekt je v štádiu majetkoprávneho vysporiadania.

3.8. Záznam z rekognoskácie územia

Metodika rekognoskácie územia spočívala v detailnom terénnom prieskume predmetného územia, kde hlavnú os tvorí línia okolo rieky Poprad v úseku Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa a koridor Stará Ľubovňa – Ľubovnianske kúpele - Šambron. V priebehu terénneho šetrenia sme preskúmali všetky možné existujúce krajské, miestne a účelové komunikácie, chodníky, ale aj potenciálne územie, ktorým nevedie v súčasnosti žiadna cesta. Na rekognoskáciu terénu sme použili ako GPS lokalizáciu prístroj Garmin SC a pre presnejšie zhodnotenie dĺžky jednotlivých úsekov prístroj Polar. Celkovo bolo preskúmaných a premeraných 140 kilometrov ciest, cestičiek a účelových komunikácií.

Všetky úseky a všetky možné alternatívy sme preskúmali na bicykli s prevereníím intermodality a nadväznosti na ďalšie druhy dopravy, predovšetkým vlak. Vlakové spojenie, ktoré v minulosti tvorilo väzby na krajské mesto Prešov, mesto Poprad a smerom na sever do poľského Krakowa je v súčasnosti minimálne alebo nulové.

Nasleduje stručný popis preskúmaných trás podľa jednotlivých katastrov obcí.

Zoznam zameraných alternatív

1. Šambron – Ľubovnianske kúpele po náučnom chodníku
2. Šambron – Ľubovnianske kúpele cez Plavnicu po ceste
3. Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – po žltej CTT
4. Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – po pripravovanej miestnej komunikácii
5. Ľubovnianske kúpele – Nová Ľubovňa
6. Stará Ľubovňa – Ľubovnianske kúpele - okolo potoka Jakubianka

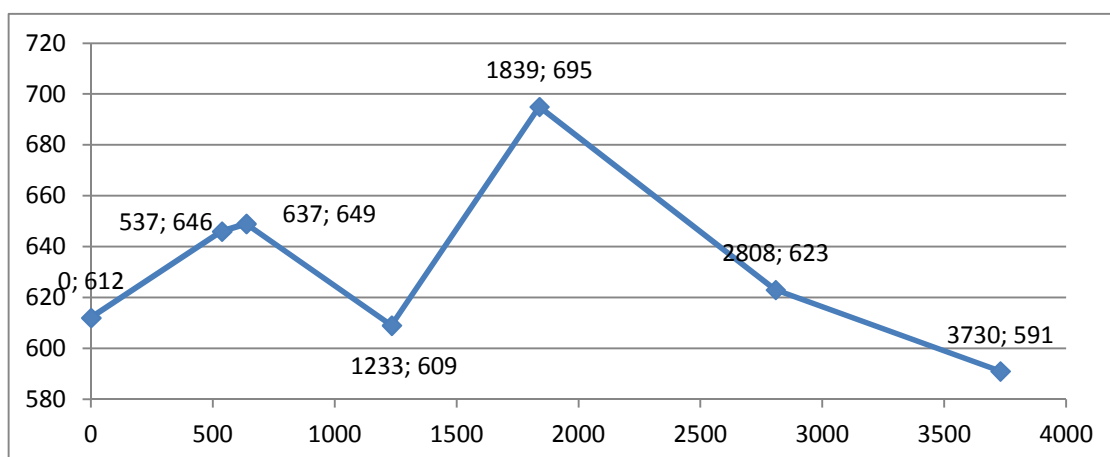
7. Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - sídlisko Západ cez Okružnú
8. Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - cez Sídlisko Západ, okolo cintorína
9. Stará Ľubovňa – Chmelnica – Hajtovka – suchou nohou
10. Plavnica – Chmelnica – Stará Ľubovňa
11. Plavnica – Malý Lipník po ceste 3.tr.
12. Malý Lipník – Matysová - horské lúky smer
13. Odbočenie Hajtovka
14. Plavnica – Plaveč po pravom brehu
15. Plaveč – Plavnica – po ľavom brehu – po štrkovej ceste
16. Plaveč – Plavnica – po lesnej ceste
17. Plaveč – po hrádzi (podľa ÚP)
18. Plaveč – obec po miestnych komunikáciách
19. Plaveč MK – prepojenie na hrádzu pri železničnom moste
20. Plaveč – Orlov
21. Muszyna - Andrejovka – Kurčín – smer Plaveč
22. Malý Lipník - Legnava – Muszyna (PL)
23. Mníšek nad Popradom – Malý Lipník

Šambron – Ľubovnianske kúpele po náučnom chodníku

Tab.č.1. Záznam z rekognoskácie Šambron – Ľubovnianske kúpele – po náučnom chodníku

Šambron - kúpele - po NCH a žltej cykloturistickej trase	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	Sklon v °	stúpanie
Šambron - dolný koniec, začiatok NCH		0	612				
Šambron - lúky hore		537	646	537	34	6,33	14,07
horná kóta stúpania		637	649	100	3	3,00	6,67
križovanie potoka - dolná kóta		1233	609	596	-40	-6,71	-14,91
bod 441 - križovatka lesných ciest - odbáča NCH	441	1839	695	606	86	14,19	31,54
križovatka lesných ciest - doprava smer Jakubany	442	2808	623	969	72	7,43	16,51
hotel Sorea		3730	591	922	-32	-3,47	-7,71

Graf.č.1. Výškový profil Šambron – Ľubovnianske kúpele – po náučnom chodníku



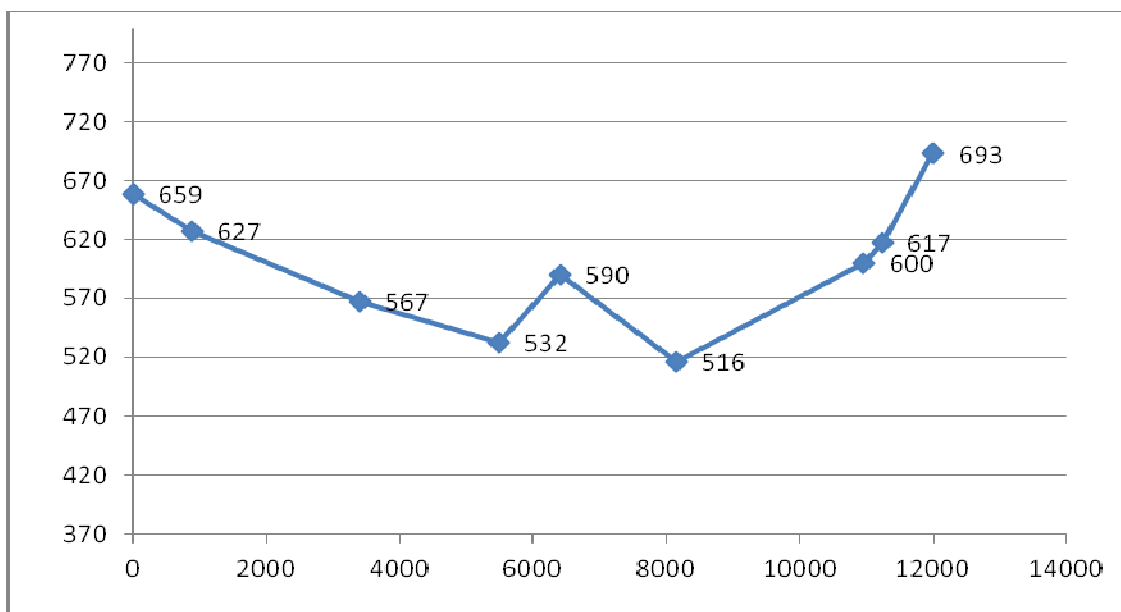
Vyhodnotenie úseku

Trasa začína na dolnom konci obce Šambron, za mostom cez potok Šambronka. Po krátkom úseku miestnej komunikácie vchádzame na poľnú účelovú komunikáciu, po ktorej pokračujeme až do kúpeľov. Trasa má stúpania viac ako 30% a uhlové sklony presahujú v niektorých úsekoch 14 %. Z týchto dôvodov je niveleta tejto trasy nevhodná na komunikáciu typu EuroVelo. Okolitá príroda je krajinársky veľmi zaujímavá a lokalita je veľmi atraktívna pre vedenie trasy, avšak s prijateľnejšími sklonovými pomermi.

1. Šambron Ľubovnianske kúpele cez Plavnicu po ceste

Tab.č.2. Záznam z rekognoskácie Šambron – Ľubovnianske kúpele – cez Plavnicu

Šambron - Plavnica - kúpele po ceste	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon	stúpanie
Šambron centrum		0	659				
Šambron -križovatka ciest - smer Plavnica		878	627	878	32	3,64	8,10
odbočka na lesnú cestu _ privat		3397	567	2519	-60	-2,38	-5,29
Plavnica - centrum		5479	532	2082	-35	-1,68	-3,74
		6404	590	925	58	6,27	13,93
odbočka kúpele		8143	516	1739	74	4,26	9,46
križovatka MK - žltá CTT	439	10958	600	2815	84	2,98	6,63
Vejmutovka		11239	617	281	17	6,05	13,44
hrebeň lúky smerovník		12002	693	763	76	9,96	22,13



Graf.č.2. Výškový profil Šambron – Ľubovnianske kúpele – cez Plavnica

Vyhodnotenie úseku

Okrem úseku Šambron – Plavnica vedie trasa po frekventovanej ceste 1. triedy č. 68 s náročnými sklonovými pomermi, vysokými rýchlosťami vozidiel a pomerne vysokým podielom nákladnej dopravy (viac v časti doprava). Trasa nevyhovuje kritériám EuroVela ako novej súbežnej trasy – pohybuje sa tu viac ako 1000 vozidiel denne. Úsek z odbočky do Ľubovnianskych kúpeľov zodpovedá kritériám medzinárodnej cyklotrasy.

Ďalšie preverované trasy:

- Po lesnej ceste z Ľubovnianskych kúpeľov smer Plavnica – trasa nezjazdná, používaná lesnými mechanizmami na ťažbu dreva, možnosť kolízií, trasa uzavretá rampou zo strany cesty 3. triedy
- Šambron – Jakubany – obchádza Ľubovnianske kúpele, ktoré sú významnou destináciou na trase – možnosti rekreácie a služieb.

Odporúčanie terénneho šetrenia pre úsek Šambron – Ľubovnianske kúpele

Realizovať novú trasu, ktorá bude vedená v menších spádoch s ohľadom na dodržanie sklonových pomerov a celkového priestorového usporiadania cyklotrasy typu EuroVelo ako aj s rešpektovaním majetkových vzťahov.

Pohybujeme sa po katastrach obcí Šambron, Jakubany a Chmelnica.

Fotodokumentácia

Foto č. 1. Obec Šambron – dolný koniec obce, vstup na účelovú komunikáciu smer kúpele



Foto 2. Malebné lúky nad Šambronom ideálne pre vedenie vrstevnicových trás



Foto č.3. Súčasná trasa náučného chodníka, hranica katastra obce Šambron, vstup Jakubany



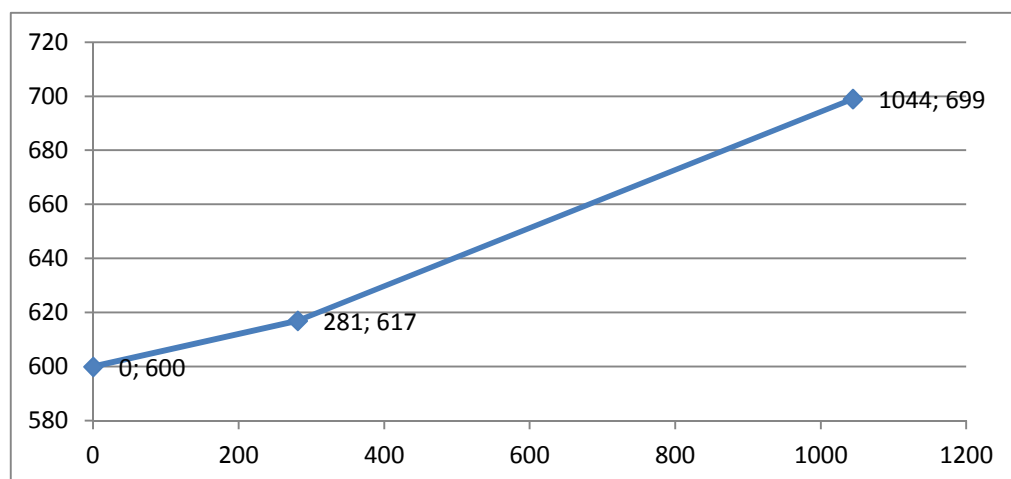
Foto č. 4. Kataster Jakubany - najstrmší úsek na súčasnej trase do Ľubovnianskych kúpeľov dosahuje hodnotu 31,54 %

2. Ľubovnianske kúpele – Vyhládka – po žltej CTT

Tab.č.3. Záznam z rekognoskácie – Ľubovnianske kúpele – Nová Ľubovňa

Ľubovnianske kúpele – Vyhládka – po žltej CTT	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon	stúpanie
križovatka MK - vstup do lesa na žltú CTT	439	10958	600	10958	600	5,48	12,17
Vejmutovka		11239	617	281	17	6,05	13,44
Vyhládka - tur.smerovník		12002	693	763	76	9,96	22,13
dĺžka úseku trasy		1044					

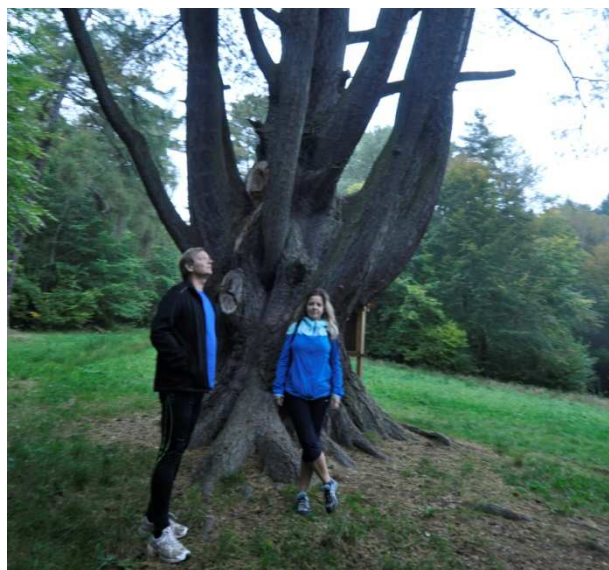
Graf.č.3. Výškový profil Ľubovnianske kúpele – Vyhládka – po žltej cyklotrase



Vyhodnotenie úseku

Úsek vedie po oficiálne značenej žltej cykloturistickej trase, ktorá vedie po lesných cestách s vysokým prevýšením. Najstrmší úsek presahuje 22%, čo nespĺňa kritérium pre trasy EuroVelo. Trasa prekračuje hranicu dvoch katastrov. Trasa je zároveň peším turistickým chodníkom vedúcim okolo chránených stromov, ktoré boli v minulosti súčasťou lesoparku.

Foto č. 5. Borovica Vejmutova – chránený strom na náučnom chodníku



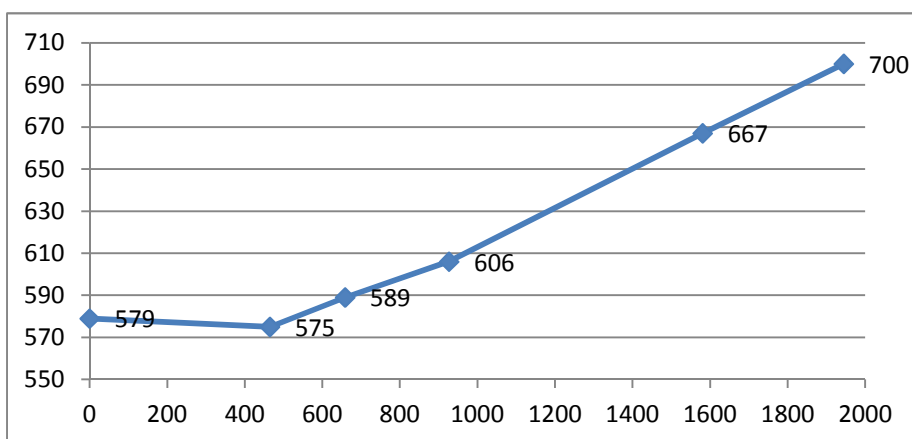
3. Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – po pripravovanej miestnej komunikácii

Tab.č.4. Záznam z rekognoskácie – Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka po pripravovanej ceste

Kúpele - Vyhliadka po ÚMK	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon	stúpanie
Minerálny prameň		0	579				
križovatka ciest MK - smer hotel Sorea		465	575	465	4	0,86	1,91
križovatka MK - odbočka žltej CTT		659	589	194	14	7,22	16,04
terén		927	606	268	17	6,34	14,10
križovatka s lesnou cestou - pripojenie žltej		1581	667	654	61	9,33	20,73
Vyhliadka		1945	700	364	33	9,07	20,15

Dĺžka porovnateľného úseku s predchádzajúcou trasou je 1286 m.

Graf.č.4. Výškový profil Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – po pripravovanej miestnej ceste



Vyhodnotenie úseku

Trasa vedie okolo rekreačných chát po obecnom pozemku obce Nová Ľubovňa. V čase nášho prieskumu sa na trase robili terénne úpravy (odvodnenie a planírovanie), ktoré majú byť prípravou pre realizáciu konštrukcie tvrdej vozovky. Cesta má v budúcnosti slúžiť ako prepojenie medzi kúpeľami a obcou Nová Ľubovňa. Trasa tak, ako je v súčasnosti budovaná, nevyhovuje požiadavkám na EuroVelo a to predovšetkým z hľadiska sklonových pomerov. Aby mohla byť použiteľná pre trasovanie EuroVela je potrebné dodatočne upraviť niveletu trasy, prípadne hľadať iný koridor, ktorý by zodpovedal kritériám diaľkovej cyklomagistrály.

Keďže v lokalite nie sú v súčasnosti možnosti ako sa napojiť na existujúcu účelovú komunikáciu, môže sa za istých podmienok (najmä ak bude upravená vozovka cesty) brať tento koridor ako dočasný variant.

Foto č. 6. Obecná cesta vo vlastníctve obce Nová Ľubovňa medzi chatami



Foto č. 7. Na obecnej ceste prebiehajú zemné práce a úpravy terénu, strmý úsek

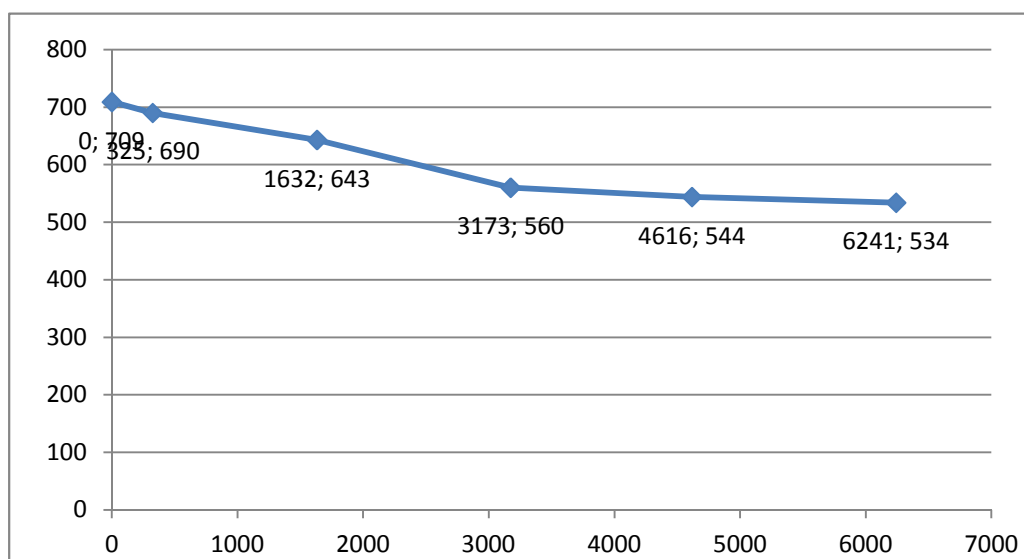


4. Ľubovnianske kúpele – Nová Ľubovňa

Tab.č.5. Záznam z rekognoskácie – Ľubovnianske kúpele – Nová Ľubovňa

Vyhliadka - Nová Ľubovňa	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
Vyhliadka na lúkach	446	0	709				
začiatok asfaltovej cesty		325	690	325	-19	-5,85	-12,99
Dom nádeje	445	1632	643	1307	-47	-3,60	-7,99
obec Nová Ľubovňa		3173	560	1541	-83	-5,39	-11,97
Nová Ľubovňa - koniec cesty pri vilách, slepá ulička		4616	544	1443	-16	-1,11	-2,46
SL_začiatok chodníka popri Ľubovnianke		6241	534	1625	10	0,62	1,37

Graf.č.5. Výškový profil Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – Nová Ľubovňa



Vyhodnotenie úseku

Okrem krátkeho približne 300 m dlhého úseku vedie trasa po málo používanej účelovej komunikácii, ktorá slúži predovšetkým poľnohospodárskym vozidlám. Povrch je asfaltový, v horných častiach komunikácie vyžaduje úpravy. Sklonové pomery neprekračujú 6°, i keď nie sú úplne ideálne, stúpanie dosahuje maximálnu hodnotu 12%, ale len na dĺžku 700 m. Trasa poskytuje pekné výhľady do okolia, predovšetkým na hrad Stará Ľubovňa a celú Ľubovniansku vrchovinu. Tento úsek vyhovuje kritériám EuroVelo a preto je odporúčaný ako jeho súčasť.

Ďalšie posudzované koridory v tejto lokalite smer Ľubovnianske kúpele

Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa – Jakubany – trasa vedie po pomerne frekventovanej komunikácii 3. triedy v hustom zastavanom území. Úsek je vyznačený ako časť modrej cykloturistickej trasy, ktorá pokračuje do Levočských vrchov. Ak má trasa prechádzať cez Ľubovnianske kúpele (turisticky významné miesto), napojenie na obec Jakubany predstavuje zachádzku. Napojenie obce Jakubany na trasu EuroVelo odporúčame riešiť regionálnymi a miestnymi cyklotrasami v súlade s územným plánom obce, t.j. cyklotrasou pozdĺž toku Jakubianka v Novej Ľubovni a druhou cyklotrasou vedúcou z obce do Ľubovnianskych kúpeľov okolo vrcho Vysoká.

Foto č. 8. Nespevnený, ale upravený úsek obecnej cesty smer Ľubovnianske kúpele



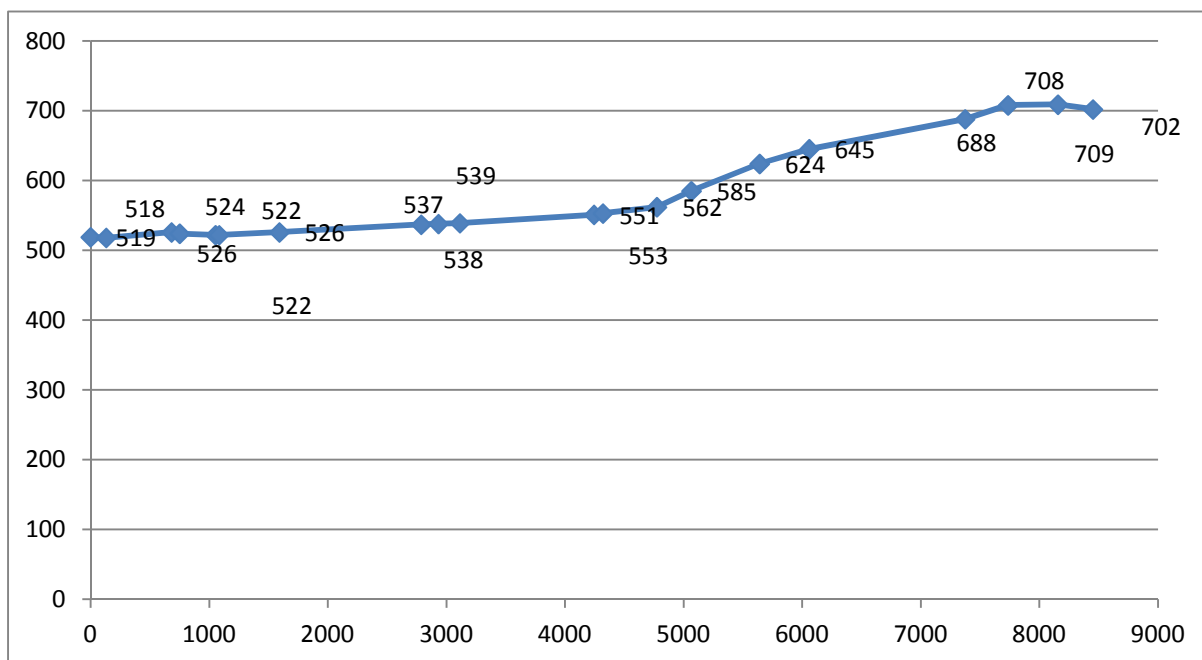
Foto č. 9. Plánované prepojenie medzi bytovými domami v Novej Ľubovni na ľavom brehu a futbalovým ihriskom a Domom nádeje na pravom brehu navrhovanej lávky cez potok Jakubianka



6. Stará Ľubovňa – Ľubovnianske kúpele - okolo potoka Jakubianka

Tab.č.6. Záznam z rekognoskácie – Stará Ľubovňa - Ľubovnianske kúpele

Stará Ľubovňa Ľubovnianske kúpele	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
SL - pri lávke cez Poprad, priechod pre chodcov		0	519				
začiatok nespevnenej cesty pri moste	449	131	518	131	-1	-0,76	-1,70
ulica Prešovská - most pri OC		682	526	551	8	1,45	3,23
koniec mosta - vjazd na priestor pri potoku PBH		751	524	69	-2	-2,90	-6,44
nová cyklocestička po most cez Jakubianku		1053	522	302	-2	-0,66	-1,47
začiatok asfaltového chodníka LBH		1084	522	31	0	0,00	0,00
koniec asfaltu - začiatok nespevnenej cesty	448	1592	526	508	4	0,79	1,75
mostík - križovatka poľných ciest	451	2788	537	2280	11	0,48	1,07
začiatok obytnej zóny N.Ľubovňa - možný výjazd	452	2933	538	145	1	0,69	1,53
Nová Ľubovňa - možný výjazd, etapizácia	453	3114	539	181	1	0,55	1,23
Petanque ihrisko, bistro Šelka, vjazd na MK	454	4245	551	1131	12	1,06	2,36
kruhový objazd - cyklosmerovník žltá a modrá		4320	553	75	2	2,67	5,93
Nová Ľubovňa - cintorín, koniec intravilánu		4775	562	455	9	1,98	4,40
terén		5066	585	291	23	7,90	17,56
terén		5641	624	575	39	6,78	15,07
križovatka poľných ciest	445	6060	645	419	21	5,01	11,14
koniec pevnej cesty	455	7374	688	1314	43	3,27	7,27
Križovatka poľných ciest - odbočiť vľavo stĺpik	446	7736	708	362	20	5,52	12,28
terén		8157	709	421	1	0,24	0,53
Vyhliadka - kúpele hore		8452	702	295	-7	-2,37	-5,27



Graf.č.6. Výškový profil Stará Ľubovňa - Ľubovnianske kúpele

Vyhodnotenie úseku

Trasa vedie popri potoku Jakubianka, po jeho ľavom brehu, pri ulici Prešovská prechádza na pravý breh a po lávke cez potok sa vracia späť na ľavý breh, kde začína pekný asfaltový chodník s verejným osvetlením. Trasa vedie popri potoku až na hranicu katastra mesta Stará Ľubovňa a voľne vchádza do katastra obce Nová Ľubovňa. Trasa obchádza priemyselnú zónu a vyhýba sa tak frekventovanej a pomerne úzkej ceste III. triedy. Na atraktivite jej pridáva nielen príjemné okolie potoka, ale aj nenáročný terén, zjazdny pre všetky skupiny cyklistov. Nevýhodou trasy je, že nevedie cez centrum mesta a cez lokality s najväčšou hustotou obyvateľov. Naopak v katastri obce Nová Ľubovňa vedie popri okraji novej obytnej štvrte, na ktorej je postavená aj zaujímavá občianska vybavenosť - ihriská, reštaurácia a pod.

V prípade vedenia trasy EuroVelo v tomto koridore je potrebné skoordinať aktivity so Slovenským vodohospodárskym podnikom, ktorý tu plánuje realizovať brehové protipovodňové úpravy. Trasa sa v obci Nová Ľubovňa napája na žltú cykloturistickú trasu, ktorá vedie po účelovej miestnej komunikácii okolo Domu nádeje až po Vyhliadku pri Ľubovnianskych kúpeľoch.



Foto č. 10. Križovanie značených cykloturistických trás v katastri Nová Ľubovňa

Trasovanie plne vyhovuje kritériám siete EuroVelo .

Foto č. 11. Vhodná lokalita pre ďalšiu turistickú a cykloturistickú vybavenosť, Nová Ľubovňa



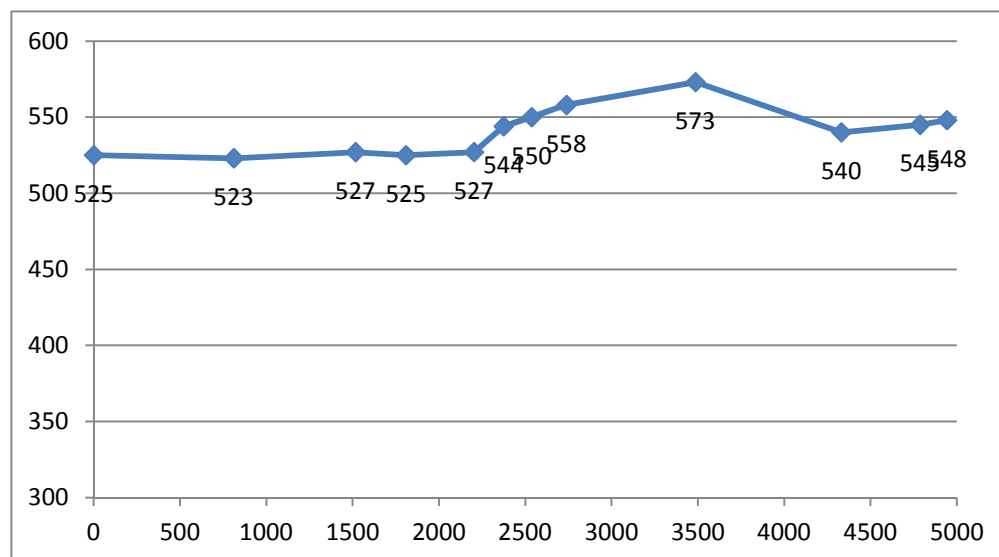
Foto č. 12. Ľavý breh potoka Jakubianka, nutný podjazd popod cestný most v pozadí (Prešovská ul.)

6. Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - sídlisko Západ cez Okružnú

Tab.č.7. Záznam z rekognoskácie – Stará Ľubovňa – sídlisko Západ – cez Okružnú

Stará Ľubovňa - hrádza - Sídlisko Západ	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon	stúpanie
lávka cez Poprad, začiatok hrádze	0	525				
podjazd popod most	811	523	811	2	0,25	0,55
Križovatka s cykloloucou, lávka cez Poprad	1516	527	705	4	0,57	1,26
odbočka od hrádze na pole smer Sídlisko	1808	525	292	-2	-0,68	-1,52
odbočka z poľa, stúpanie smer Sídlisko Západ Okružná ul.	2202	527	394	2	0,51	1,13
výstavba nových RD, kopec hore	2374	544	172	17	9,88	21,96
napojenie na MK Okružná - areál tepláreň, koniec poľnej cesty	2536	550	162	-6	-3,70	-8,23
možný vjazd do novej ulice	2738	558	202	8	3,96	8,80
začiatok Vansovej ulica	3485	573	747	15	2,01	4,46
napojenie na cestu 3.tr.	4330	540	845	-33	-3,91	-8,68
prvý možný vjazd ku Jakubianke, po chodníku	4786	545	456	5	1,10	2,44
hranica katastra mesta SL	4942	548	156	-3	-1,92	-4,27

Graf.č.7. Výškový profil Stará Ľubovňa – sídlisko Západ – cez Okružnú



Vyhodnotenie úseku

Úsek začína pri lávke cez Poprad, kde v súčasnosti prebieha realizácia zemných prác na pravobrežnej hrádze rieky. Celá lokalita má v budúcnosti slúžiť ako športovo relaxačný areál pre obyvateľov mesta, ktorý vedie pozdĺž rieky. Časť medzi cestným mostom a druhou lávkou cez Poprad pod sídliskom Západ môže vytvárať veľmi atraktívne prepojenie s centrálnou mestskou zónou. Trasa vedie popod cestný most a ďalej sa napája na existujúcu hrádzu okolo rieky. Približne po 1,8 km pokračujeme okolo poľnohospodárskej obrábanej pôdy, kde medzi pätou svahu a poľom sa nachádza súkromný pozemok, ktorý majiteľ v dobe nášho prieskumu oplotil a začal vykonávať ďalšie zemné práce. Na napojenie na Okružnú ulicu je potrebné prekonať prevýšenie 17 m. Z ulice vedie trasa po existujúcich mestských komunikáciách, na ktorých by bolo potrebné zaviesť opatrenia pre cyklistov. Ulica sa napája na cestu 3. triedy – Levočskú ulicu, kde je potrebné viesť cyklistov mimo hlavný dopravný priestor vozovky. Celý úsek má dĺžku 4942 m, vedený po hrádzach v dĺžke 1808 m, po miestnych komunikáciách 2406 m a novovybudovaných cyklocestičkách 728 m.

Foto č. 13 – Trasa vedie popod cestný most po hrádzach (v súčasnosti prebiehajú zemné práce)



Foto č. 14. Cesta okolo poľa smer sídlisko Západ - Okružná ulica, je potrebné prekonať prevýšenie cca 20 m



Foto č. 16. Levočská ulica – potreba rozšíriť chodník v PDP na združený chodník pre cyklistov a peších

Foto č. 15. Pokračovanie v smere Nová Ľubovňa cez pripravovanú miestnu komunikáciu – Vansovej ulicu



7. Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - Štúrova ulica - cez sídlisko Západ, okolo starého cintorína,

Tab.č.8. Záznam z rekognoskácie – Stará Ľubovňa – cez sídlisko Západ, okolo cintorína (podľa územného plánu)

Stará Ľubovňa - hrádza - Sídlisko Západ - podľa ÚP	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon	stúpanie
hranica katastra mesta SL	0	548				
vjazd na MK Vansovej	622	541	622	7	1,13	2,50
Plánovaný vjazd do Štúrovej ulice	960	555	338	14	4,14	9,20
starý cintorín - začiatok cykloullice	1980	540	1020	-15	-1,47	-3,27
napojenie na hrádzu - lávka cez Poprad	2490	520	510	-20	-3,92	-8,71
reštaurácia Koliba - plánovaný BikePoint	3663	522	1173	2	0,17	0,38
Lávka cez Poprad - smer Podsadek, koniec hrádze	3907	525	244	-3	-1,23	-2,73

Vyhodnotenie úseku

Trasa začína pri lávke cez Poprad smer Podsadek, kde v súčasnosti prebiehajú zemné práce na pravobrežnej hrádzi rieky. Prechádzame popod cestný most až po ďalšiu lávku cez Poprad. V tomto mieste sa napájame na existujúce miestne komunikácie – rekreačná zóna po starý cintorín – ul. Tatranská, Mierová, Štúrova – tu je potrebné realizovať plánované prepojenie na Vansovej ul. a odtiaľ sa napájame na cestu 3. triedy – Levočskú ulicu, kde je potrebné pokračovať mimo hlavného dopravného priestoru cesty – rozšíriť existujúci chodník aj pre cyklistov. Celá trasa má dĺžku 3907 m a predstavuje finančne najmenej náročnú alternatívu, ktorá umožní efektívnejšiu etapizáciu vedenia cyklotrasy EuroVelo cez kataster mesta Stará Ľubovňa. Po

hrádzach je vedených 1500 m a zvyšok ide po miestnych komunikáciách, ktoré je potrebné vybaviť zariadeniami pre cyklistov – cyklopruhy, povolený vjazd do jednosmerky a pod. Na trase nie je plánovaná výstavba novej cyklistickej cestičky.

Graf.č.8. Výškový profil – Stará Ľubovňa – cez sídlisko Západ, okolo cintorína (podľa územného plánu)

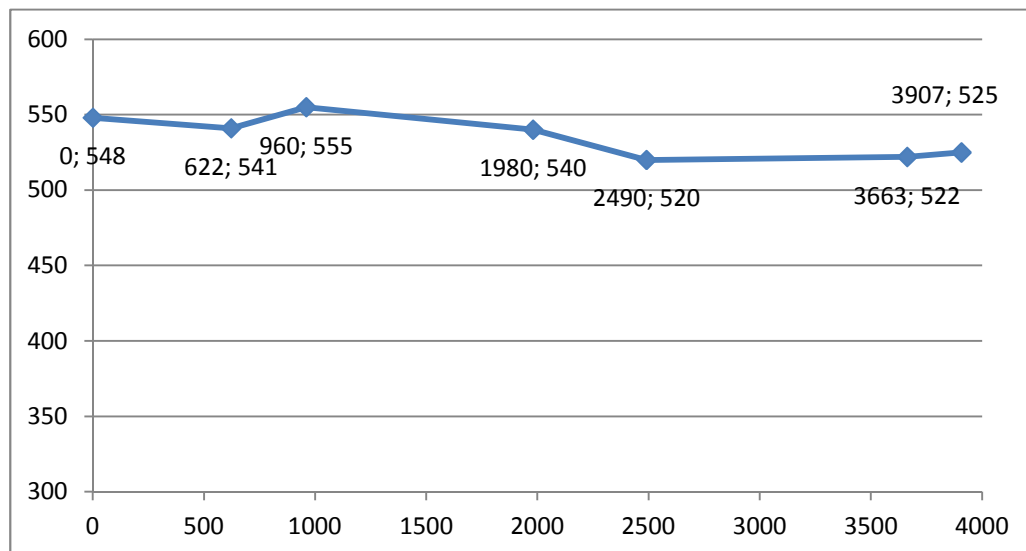


Foto č. 17. Výrazným prvkom tohto variantu je jej priame napojenie od hrádze po miestnej komunikácii, ktorá by mohla mať v budúcnosti parametre cyklistickej ulice.



Ďalšie uvažované alternatívy

Sídlisko Západ – Nový cintorín - veža – napojenie na cestu 3.triedy - uvedená trasa, ktorá bola navrhnutá miestnymi aktivistami, vedie po veľmi členitom teréne a predstavuje značnú obchádzku nielen pre prechádzajúcich cyklistov, ale aj pre miestnych obyvateľov. Riešený úsek EuroVelo má spájať destinácie mesto Stará Ľubovňa a Ľubovnianske kúpele,

preto navrhovnaú trasu odporúčame riešiť ako cyklotrasu miestneho maximálne regionálneho významu výlučne s rekreačnou funkciou.

Porovnanie potenciálnych alternatív v meste Stará Ľubovňa

Tab.č.9. Vyhodnotenie alternatív úseku Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa podľa rozsahu

typy komunikácií	A	B	C
existujúce nemotoristické komunikácie v PDP v m	639	0	0
nové cyklistické cestičky po hrádzach	1770	1808	1516
miestne komunikácie s opatreniami pre cyklistov v HDP v m	0	1794	1868
nové cyklistické cestičky	0	728	0
navrhované miestne komunikácie v PDP		612	612
celkom	2409	4942	3996

A – Stará Ľubovňa - popri potoku Jakubianka

B - Stará Ľubovňa – sídlisko Západ – cez Okružnú

C – Stará Ľubovňa – cez sídlisko Západ, okolo starého cintorína Štúrova ul.

Vyhodnotenie z hľadiska výškových pomerov po úsekoch je podrobnejšie rozdelené v predchádzajúcich tabuľkách.

Stručné porovnanie maximálnych sklonov variantných riešení v katastri mesta Stará Ľubovňa je nasledujúce:

- vo variante A (popri potoku Jakubianka) 1,45° t.j. stúpanie 3,13 % (vyhovuje kritériám)
- vo variante B (cez Okružnú ul.) 9,88° t.j. stúpanie 22 % (v súčasnosti nevyhovuje kritériám, prevýšenie je 17 m na 172 m dlhom úseku, prepojenie by bolo potrebné dvojnásobne predĺžiť pre dosiahnutie požadovaného sklonu)
- vo variante C (cez Štúrova ul.) 4,14° t.j. stúpanie 9,2 % na krátkom úseku (vyhovuje kritériám).

Porovnanie z hľadiska vlastníckych vzťahov

Pri každej alternatíve je majoritným vlastníkom pozemkov mesto Stará Ľubovňa. Porovnáваме kompletný prejazd katastrom mesta.

Alternatíva A – 3 vlastníci (Mesto Stará Ľubovňa, SVP š.p., ELPO sro)

Alternatíva B - - 5 vlastníkov - Mesto Stará Ľubovňa, SVP š.p., SLOBYTERM sro, SĽ, Panasonic Industr Trstená, PSK + SOŠ technická SĽ

Alternatíva C – 5 vlastníkov Mesto Stará Ľubovňa, SVP š.p., Panasonic Industrial Trstená, PSK + SOŠ technická SĽ (jedná sa o spoločný investičný úsek).

8. Stará Ľubovňa – Chmelnica – Hajtovka – suchou nohou

Tab.č.10. Záznam z rekognoskácie Stará Ľubovňa - Hajtovka

Stará Ľubovňa - Chmelnica - Hajtovka	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
Stará Ľubovňa - lávka cez Poprad		0	519				
Podsadek - kostol	449	1246	537	1246	18	1,44	3,21
križovatka poľných ciest - po poli		1834	526	588	-11	-1,87	-4,16
križovatka poľných ciest - rozbocka pri lese		2743	526	909	0	0,00	0,00
Chmelnica- vjazd na ÚK		3486	522	743	-4	-0,54	-1,20
terén		3949	524	463	-2	-0,43	-0,96
križovatka ciest pri žel. Stanici	461	4510	515	561	-9	-1,60	-3,57
koniec spevnenej cesty	462	4694	515	4133	0	0,00	0,00
podjazd popod žel.trať, križovatka	463	5244	513	550	-2	-0,36	-0,81
lom terénu		5730	539	486	26	5,35	11,89
Čertova skala	464	7035	506	1305	-33	-2,53	-5,62
vjazd na lesnú cestu		7312	508	277	2	0,72	1,60
lom terénu		8415	605	1103	97	8,79	19,54
Hajtovka - obec		9498	524	1083	-81	-7,48	-16,62
lávka cez Poprad		10051	501	553	-23	-4,16	-9,24
lávka cez Poprad		10106	501	55	0	0,00	0,00
železničná trať		10284	501	178	0	0,00	0,00
podjazd popod žel.trať - smer most		11399	505	1115	4	0,36	0,80
koniec zjazdového úseku pri rieke		11948	504	549	-1	-0,18	-0,40

Vyhodnotenie

Trasa začína v Starej Ľubovni pri lávke cez Poprad v smere na Podsadek. Prechádzame po málo frekventovaných miestnych obslužných komunikáciách. Pri kostole v Podsadku odbočujeme doprava na štrkovú nespevnenú účelovú komunikáciu. Vede pozdĺž železničnej trate. Pri podchode popod trať je križovatka účelových komunikácií, cesta doprava vedie ku rybníkom, cesta doľava pokračuje do Chmelnice. Sme v lokalite, kde je vľavo od cesty naplánovaná výstavba rodinných domov. Cesta pokračuje až do obce Chmelnica, kde sa voľne napája na miestne komunikácie. Pri železničnom priecestí sa točíme doľava a prechádzame na miestnu komunikáciu a následne účelovú komunikáciu smerom ku čističke. Cesta je štrkovo hlinená, za dažďa je problematická. Na rázcestí pri podjazde cez železničnú trať odbočujeme doľava a prechádzame okolo čističky. Po prekonaní krátkeho ale strmého prevýšenia sa dlhým pozvoľným zjazdom dostávame ku dominante okolia Skalnej ihle, ktorá je výčnelkom bradlového pásma.

V nasledujúcom konvexnom oblúku meandrai rieky sa nachádzajú podmáčané lúky, ohraničené prudkým neprejazdným svahom. Neskôr bolo z druhej strany rieky vidieť aj zosuvy spôsobené eróznou činnosťou vody, ktoré znemožňujú v súčasnosti akýkoľvek možný prejazd po tomto brehu rieky do obce Hajtovka.

My sa šplháme do prudkého kopca (takmer 20%) , aby sme sa dostali na horské lúky nad obcou Hajtovka. Cesta je mäkká, s vyjazdenými koľajami plnými vody a blata. Po daždi nezjazdná. Horské lúky s horskou scenériou sú dobrou odmenou za výšľap. Zjazd do obce Hajtovka je po rozmáčanej ceste, rozjazdenej kopytami kráv a ovci. Spevnené cesty sú až v obci Hajtovka. Overujeme spojenie obce cez lávku pre peších cez rieku Poprad ku železničnej stanici Plavnica, druhou možnosťou je ísť do Plavnice po ceste 3. triedy.

Záver: Nepriechodnosť terénu za Skalnou ihlou vyžaduje vybudovať lávku cez Poprad na druhú stranu rieky do katastra Plavnice.

Graf.č.9. Stará Ľubovňa – Hajtovka „suchou nohou“

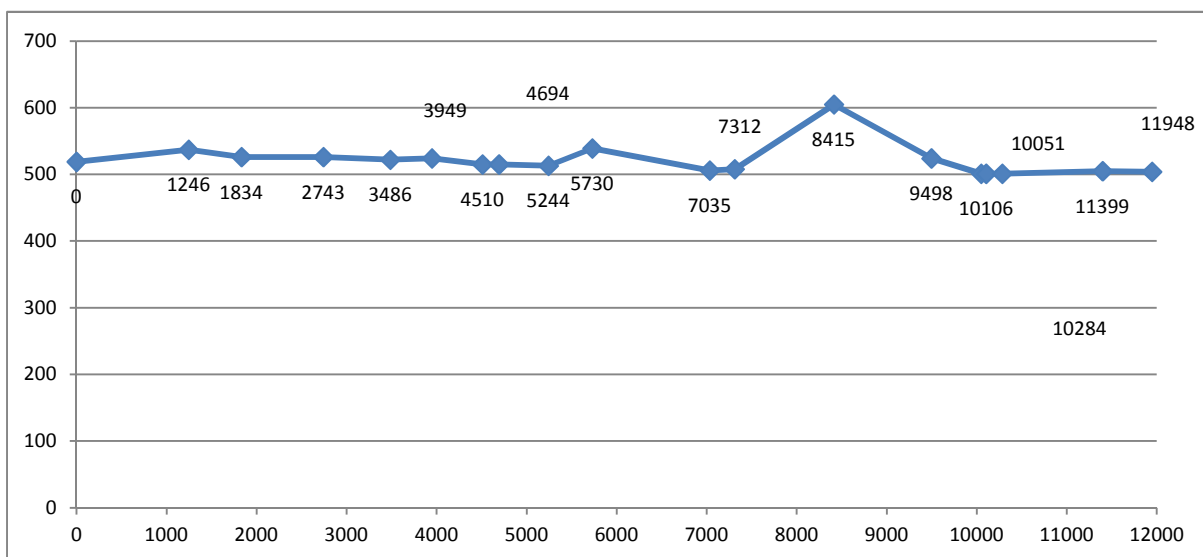


Foto č. 18. Stará Ľubovňa – Podsadek – smer Chmelnica, popri železničnej trati



Foto č. 19. Chmelnica – poľná cesta, pohľad smer Stará Ľubovňa



Foto č. 20. Chmelnica – koniec obce, účelová cesta ku čističke, smer Skalná ihla

Foto č. 21. Chmelnica – smer Hajtovka, prírodná pamiatka Skalná ihla



Foto č. 22. Chmelnica – Skalná ihla –
pohľad v smere na lokalitu pre budúcu
navrhovanú lávku



Foto č. 23. Strmý výšľap nás zaviedol na horské lúky nad obcou Hajtovka



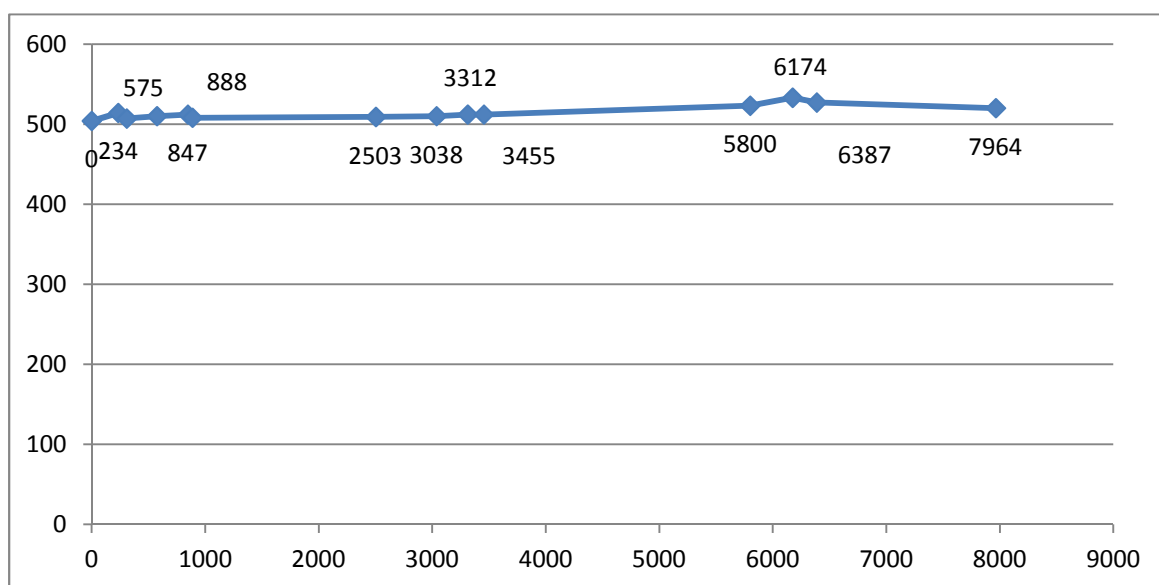
9. Plavnica – Chmelnica – Stará Ľubovňa

Tab.č.11. Záznam z rokoognoskácie územia Plavnica – cez žel.most, medzi riekou a traťou do Starej Ľubovne

Plavnica - Stará Ľubovňa	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
Plavnica - podjazd popod žel.trať		0	504				
terénny bod		234	514	234	10	4,27	9,50
terénny bod		309	507	75	-7	-9,33	-20,74

začiatok žel.mosta		575	510	266	3	1,13	2,51
koniec žel.mosta		847	512	272	2	0,74	1,63
začiatok poľnej cesty - otočka		888	508	41	4	9,76	21,68
podjaz popod žel.trať, križovatka PC		2503	509	1615	1	0,06	0,14
začiatok asfaltovej MK		3038	510	1423	1	0,07	0,16
križovatka ciest		3312	512	274	2	0,73	1,62
vjazd na "cestu mláka" vstup cez potok		3455	512	143	0	0,00	0,00
koniec cesty - prejazd na UK Podsadek		5800	523	2345	11	0,47	1,04
lom terénu		6174	533	374	10	2,67	5,94
Podsadek kostol		6387	527	213	-6	-2,82	-6,26
Salaš Koliba		7964	520	1577	-7	-0,44	-0,99

Graf.č.10. Výškový profil trasy Plavnica – cez žel.most medzi riekou a traťou do Starej Ľubovne



Vyhodnotenie úseku

Vyhodnocovaná trasa vedie od železničnej stanice Plavnica po poľnej ceste popri trati a ku rieke až do miesta, kde cesta úplne končí. Je to v úseku, kde v dohľade na druhom brehu sa nachádza Skalná ihla. Cestu na druhú stranu absolvujeme po železničnom moste, na ktorý vedie pomerne komplikovaný prístup cez les. Za železničným mostom je poľná cesta, ktorá pokračuje do obce Chmelnica ale aj na opačnú stranu ku skale. Vedie medzi traťou a riekou. Podľa vlastníckych vzťahov patrí tento koridor Obci Chmelnica. Bez náročných prevýšení sa dostávame ku železničnému podchodu, kde sa napájame na účelovú cestu vedúcu priamo do obce ku železničnej stanici. My pokračujeme v tomto koridore medzi traťou a riekou po účelovej ceste plnej výmoľov, jám naplnených vodou. Cesta je nezjazdná, prístupná len pre ťažké poľnohospodárske vozidlá. Nenachádza sa pri nej žiadne obydlie ani turistická vybavenosť. Vo vzdialenom susedstve sa

nachádza oplotený areál rybníkov. Pod Podsadkom musíme prejsť na druhú stranu železničnej trate, úsek od železničného podjazdu ku Starej Ľubovni je zjazdový len po jednej strane.

Záver: Trasa je kratšia, ideálna pre vedenie Eurovela, s výnimkou cesty okolo trate od obce Chmelnica do Podsadku. Podmienkou je vybudovanie lávky cez Poprad.

Foto 24. Plavnica – úsek medzi železničnou traťou a riekou popri poli – smer Chmelnica.



Foto 25. Chmelnica – úsek za železničným mostom – cesta vedie medzi železničnou traťou a riekou – smer obec Chmelnica.



Foto 26. Chmelnica – účelová cesta z obce popri železničnej trati – po daždi pre cyklistov neprejazdná



10. Plavnica – Malý Lipník po ceste 3.tr.

Tab.č.12. Záznam z rokognoskácie územia Plavnica – Malý Lipník

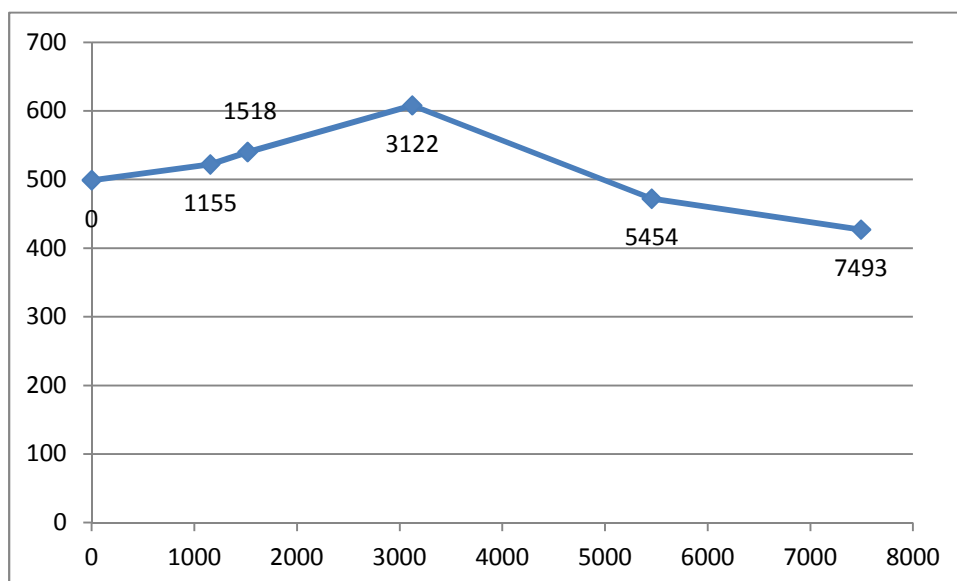
Plavnica - Malý Lipník po ceste	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
žel priecestie Plavnica	0	499				
odbočka Hajtovka	1155	522	1155	23	1,99	4,43
odbočka Údol	1518	540	363	18	4,96	11,02
TB	3122	608	1604	68	4,24	9,42
odbočka Matysová	5454	472	2332	-136	-5,83	-12,96
Malý Lipník - križovatka ciest smer Sulín	7493	427	2039	-45	-2,21	-4,90

Vyhodnotenie úseku

Úsek vedie po pomerne málo frekventovanej ceste 3.triedy, ktorá je náročná na výškové prevýšenie. Sklonové pomery sú na hranici možností využitia pre potreby EuroVelo. Najstrmší úsek je z hornej kóty po zjazde ku odbočnej do obce Matysová, kde dosahuje takmer 6° (12%) na

vzdialenosť 2,4 km. Cesta je však možným dočasným riešením pre potreby realizácie jednotlivých etáp cyklotrasy.

Graf.č.11. Výškový profil trasy Plavnica – Malý Lipník

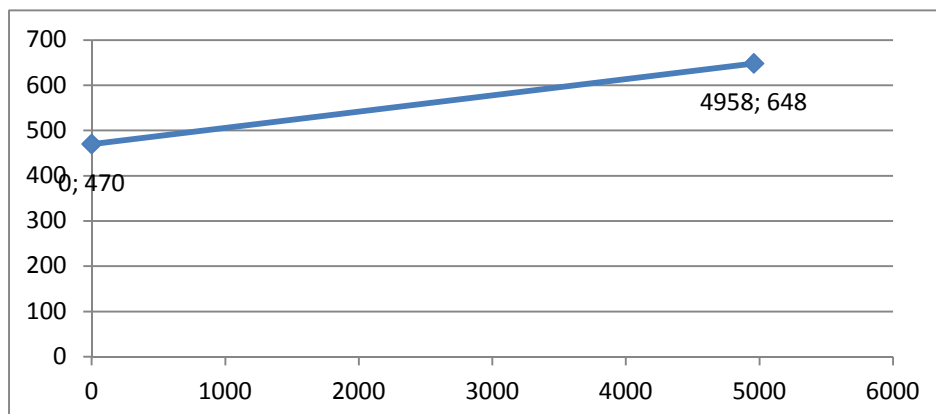


11. Malý Lipník – Matysová - horské lúky smer Marmon (Podsadek)

Tab.č.13. Záznam z rekognoskácie územia Malý Lipník - Matysová

Malý Lipník - Matysová od odbočky z cesty	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
križovatka ciest	0	470				
Matysová - vjazd na lesnú cestu - zel.tur.zn.	4958	648	4958	178	3,59	7,98

Graf.č.12. Výškový profil trasy Malý Lipník – Matysová (priemerný sklon)



Vyhodnotenie úseku

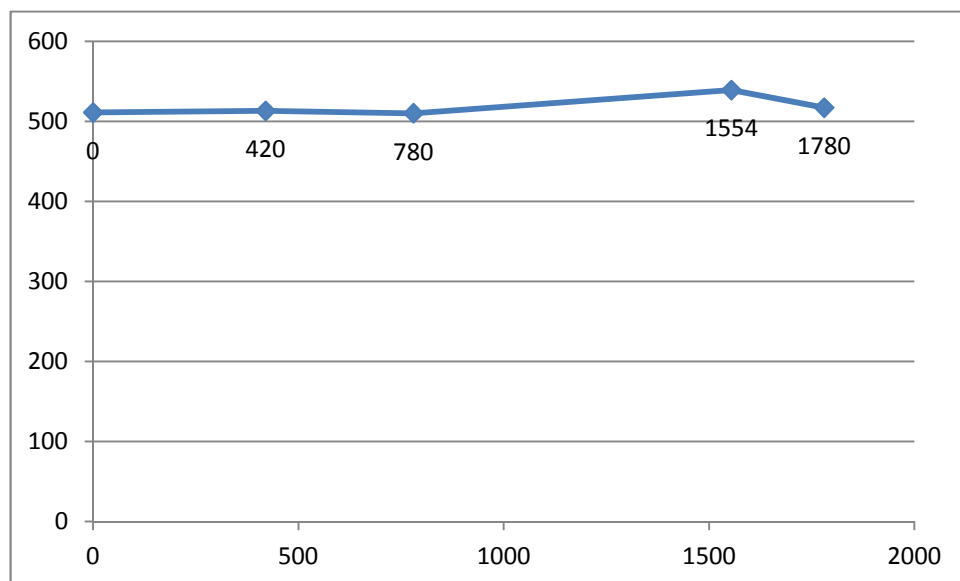
Úsek sme preverovali ako možnú prepojkú na miestne cykloturistické trasy, ktoré sú vyznačené po horskom teréne Ľubovnianskej vrchoviny. Pre veľký sklon je pre cyklomagistralu EuroVelo nevhodná.

12. Odbočenie Hajtovka

Tab.č.14. Záznam z rekognoskácie územia odbočka Hajtovka

Hajtovka - križovatka s cestou 3.tr.	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
Hajtovka obec	0	511				
TB	420	513	420	2	0,48	1,06
TB	780	510	360	-3	-0,83	-1,85
TB	1554	539	774	29	3,75	8,33
križovatka ciest 3.tr. Hajtovka/Údol	1780	517	226	-22	-9,73	-21,63

Graf.č.13. Výškový profil trasy odbočka Hajtovka



Vyhodnotenie úseku

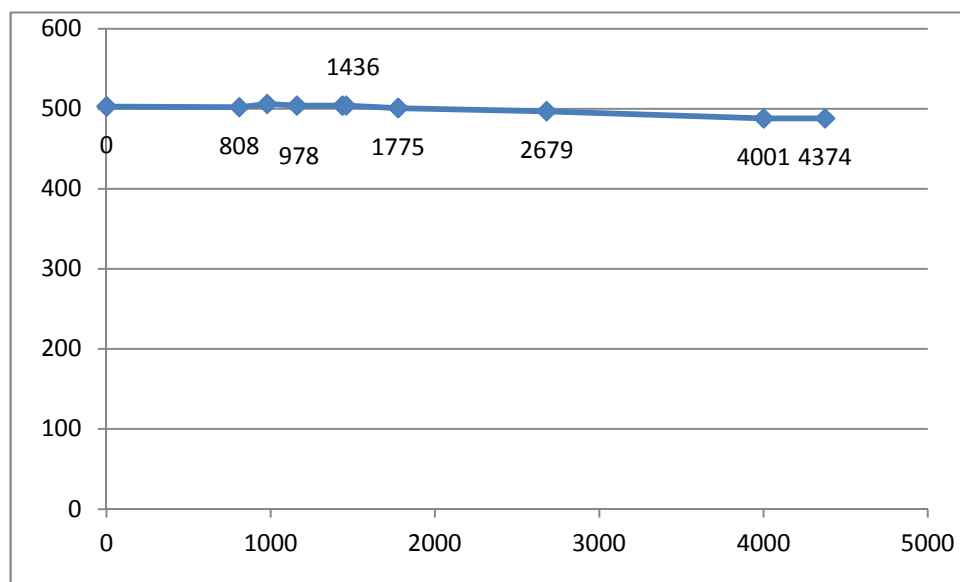
Úsek sme preverovali ako možnú prepojkú na miestne cykloturistické trasy, ktoré sú vyznačené po horskom teréne Ľubovnianskej vrchoviny.

13. Plavnica – Plaveč po pravom brehu rieky Poprad

Tab.č.15. Záznam z rekognoskácie územia Plavnica – Plaveč po pravom brehu rieky Poprad

Plavnica - Plaveč - lávka cez Poprad	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
žel.stanica Plavnica	0	503				
križovatka s cestou 3.tr.	808	502	808	-1	-0,12	-0,28
možný začiatok novej CT	978	506	170	4	2,35	5,23
začiatok MK	1159	504	181	-2	-1,10	-2,46
lávka cez Šambronku	1436	504	277	0	0,00	0,00
lávka cez Šambronku - ihrisko	1459	504	23	0	0,00	0,00
žel. priecestie – koridor popri trati	1775	501	316	-3	-0,95	-2,11
začiatok cesty ku vodárenským objektom	2679	497	904	-4	-0,44	-0,98
rieka – možný koridor pre lávku	4001	488	1322	-9	-0,68	-1,51
rieka – možný koridor pre lávku	4374	488	373	0	0,00	0,00

Graf.č.14. Výškový profil trasy Plavnica – Plaveč po pravom brehu rieky Poprad



Vyhodnotenie úseku

Prepojenie medzi Plavnicou a Plavčom sme prioritne skúmali ako možnosť prepojenia suchou nohou cez obec Údol. Trasa vedie po hrebeni pahorku, ktorý sa dvíha nad riekou medzi obcami Údol a Plaveč. Okrem faktu veľmi prudkého stúpania (cez 20%) sa jedná o poľnú cestu, ktorá je intenzívne využívaná poľnohospodárskymi mechanizmami a v niektorých úsekoch je de facto rozoraná. Ďalšie cesty popri rieke, ktoré vytvárali potenciálny koridor, viedli len k hospodárskym objektom a štrkovisku s triedičkou. Vytvorili by tak pomerne veľkú zachádzku bez užšieho napojenia na obec Plavnica. Z týchto dôvodov sa javilo ako strategicky najvýhodnejšie trasovanie okolo železničnej trate v smere Hromoš.

Úsek trasy začína pri železničnej stanici v Plavnici. Po existujúcich komunikáciách vedie až ku motorestu a futbalovému štadiónu v obci. V tejto lokalite sa nachádza železničné priecestie. Ako vhodný koridor sa javí priestor popri železničnej trati na strane ku rieke. Pozdĺž celého úseku vedie cca 6- 8 m široký pás územia patriaceho obci Plavnica, ktorý by mohol byť využitý pre potreby cyklotrasy. Približne po 1 km voľne nadväzuje na účelovú cestu ku vodárenským objektom, ktoré je možné obísť z oboch strán. Za vodárenskými objektami končí kataster obce Plavnica. V tejto lokalite je potrebné prejsť na druhú stranu rieky, do katastra obce Plaveč. My sme sa tam dostali po železničnom moste. Vzhľadom na vysokú intezitu premávky, vysokú rýchlosť vozidiel a úzku cestu 1.tr. č. 68 nemôže viesť cyklotrasa touto cestou v žiadnom prípade.

Foto 27. Údol – v pozadí vidno cestu a skaliská ku ktorým vedie cesta do Plavča



Foto 28. Údol – využívaná poľná cesta po vrchole hrebenku v smere do Plavča



Foto 29. Plavnica - územie popri železničnej trati predstavuje najrýchlejšiu skratku do Plavča s možným napojením obce Hromoš.



Foto 30. Plavnica – lokalita pri vodárenských objektoch, kde v súčasnosti prebieha ťažba štrk, navrhovaná ako jedno z možných miest pre lávku na druhú stranu rieky, kde už vedie poľná cesta.

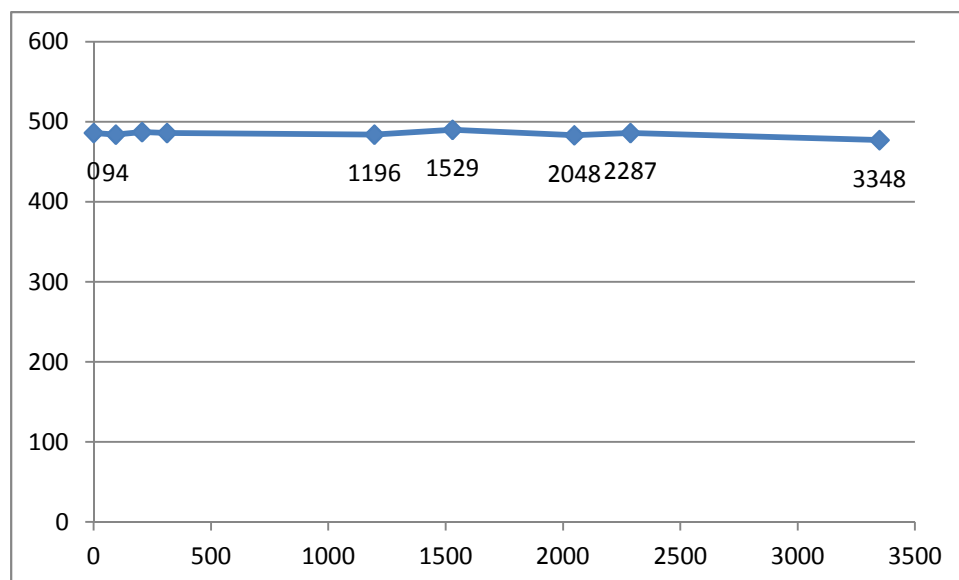


14. Plaveč – Plavnica – po ľavom brehu – po štrkovej ceste - ku rieke Poprad

Tab.č.16. Záznam z rokognoskácie územia Plaveč – Plavnica – po ľavom brehu – po štrkovej ceste

navrhovaná lávka cez Poprad - Plaveč - po štrkovej ceste	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
navrhovaná lávka cez Poprad		0	486				
TB		94	484	94	-2	-2,13	-4,73
TB		206	487	112	3	2,68	5,95
križovanie s lesnou cestou		312	486	106	-1	-0,94	-2,10
napojenie sa na lesnú cestu		1196	484	884	-2	-0,23	-0,50
križovatka s prístávacou plochou		1529	490	333	6	1,80	4,00
hrádza pri žel.moste		2048	483	1715	-7	-0,41	
napojenie na MK po poľnej ceste		2287	486	239	3	1,26	2,79
centrum obce Plaveč		3348	477	1061	-9	-0,85	-1,89

Graf.č.15. Výškový profil trasy Plaveč – Plavnica – po ľavom brehu – po štrkovej ceste



Vyhodnotenie úseku

Úsek začína v predpokladanom mieste prechodu trasy na druhú stranu rieky medzi obcami Plavnica – Plaveč. Vede po existujúcej štrkovej ceste, ktorá slúži hospodárskym vozidlám, v čase našej návštevy nebola aktívne využívaná. Trasa vedie okolo rieky až po železničný most a trať, ktorú vieme križovať mimoúrovňovo (podjazdom) alebo úrovňovo cez blízke železničné priecestie,

kde sa napájame na miestne komunikácie. Centrum obce je veľmi pekne upravené, s vybavenosťou, ktorá vyhovuje aj vysokým štandardom európskych návštevníkov. Konštatujeme, že by bola veľká škoda ho obísť.

Trasa sa voľne napája na cestu 3.tr. smer Orlov.

Celý úsek je vyhovujúci z hľadiska výškových pomerov, cesta je zapísaná v katastri ako cesta. Kľúčom je neexistujúce prepojenie cez rieku na smer Plavnica.

Foto 31. Križovatka dvoch ciest štrkovej a lesnej v smere do Plavnice. Obe sú zapísané v katastri nehnuteľností.



15. Plaveč – Plavnica – po lesnej ceste ku rieke Poprad

Tab.č.17. Záznam z rokognoskácie územia Plaveč – Plavnica – po lesnej ceste ku rieke Poprad

navrhovaná lávka cez Poprad - Plaveč po lesnej ceste	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
navrhovaná lávka cez Poprad		0	486				
koniec štrkovej cesty - objekt		1367	490	1367	4	0,29	0,65
poľná cesta		1376	490	9	0	0,00	0,00
nová cesta ku MK		1895	483	519	-7	-1,35	-3,00
MK Plaveč		2499	483	604	0	0,00	0,00
Plaveč centrum		3195	477	696	-6	-0,86	-1,92

Vyhodnotenie úseku

Trasa je alternatívou pre vedenie cyklotrasy v rovnakom území ako predchádzajúca. Vedie malebnejším územím a nie je využívaná ťažkými mechanizmami. Tento koridor je z hľadiska atraktivity trasy krajší ako štrková cesta bližšie ku rieke.

Voľne sa napája na účelovú komunikáciu, ktorá vedie do obce po miestnych komunikáciách.

Graf.č.16. Výškový profil trasy Plaveč – Plavnica – po lesnej ceste ku rieke Poprad

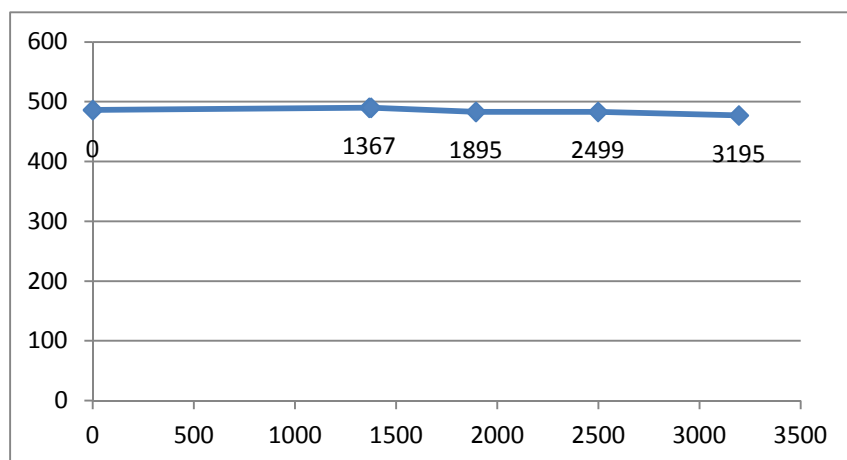


Foto 32. Plaveč - pohľad zo železničného mosta na úsek trasy smer lávka cez Poprad do obce Plavnica. Trasa vedie popod zalesnený kopec Sosnový vrch v pozadí v tesnej blízkosti rieky.

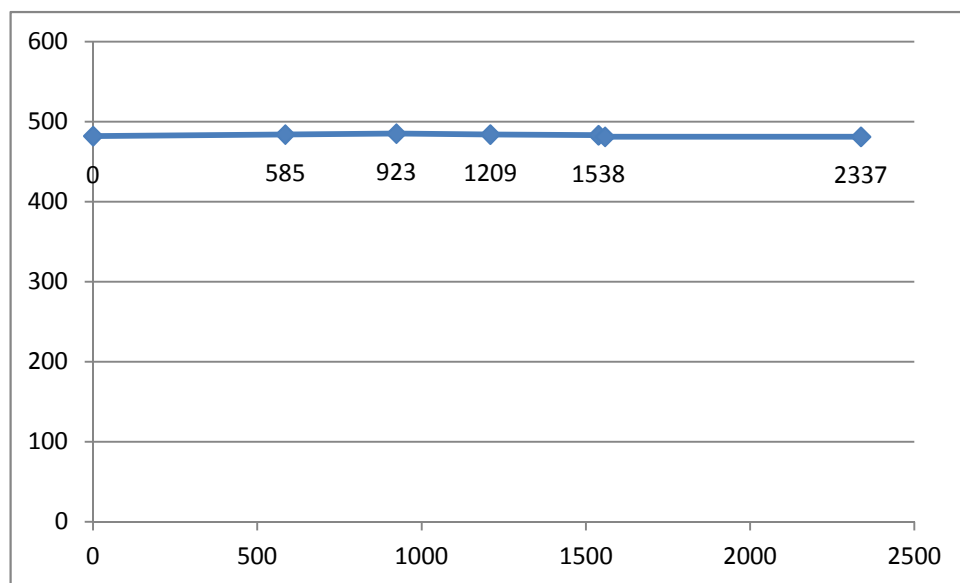


16. Plaveč po hrádzi od železničného mosta okolo obce

Plaveč - po hrádzi od želez.mosta	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
navrhovaný podjazd popod žel.most	0	482				
vjazd do obce - Etapa	585	484	585	2	0,34	0,76
vjazd do obce - Etapa	923	485	338	1	0,30	0,66
vjazd do obce - Etapa	1209	484	286	-1	-0,35	-0,78
napojenie na MK, prejazd cez cestu	1538	483	329	-1	-0,30	-0,68
Biely dom, vjazd na parkovisko	1558	481	20	2	10,00	22,22
napojenie na cestu smer Orlov	2337	481	779	0	0,00	0,00

Tab.č.18. Záznam z rokognoskácie územia Plaveč po hrádzi od železničného mosta okolo obce

Graf.č.17. Výškový profil trasy Plaveč po hrádzi od železničného mosta okolo obce



Vyhodnotenie úseku

Trasa vedie v koridore, ktorý definuje územný plán obce ako turistický koridor. Je ideálny z hľadiska priestorového vedenia trasy. Nevýhodou je, že obchádza pekné centrum obce a vybavenosť akou sú služby – pneuservis, obchody, reštaurácia a pod. V súčasnosti je zjazdový pre trekové bicykle, pretože vedie po tvrdej štrkovej ceste, bez veľkých výtlkov.

Foto 33. Plaveč – pohľad zo železničného mosta na účelovú cestu vedenú po protipovodňovej hrádzi v smere do obce.



Foto 34. Plaveč – pohľad z cesty na hrádzi okolo rieky s výhľadom na dominanty obce – kostol a zrúcaninu hradu



Foto 35. Plaveč – pohľad z cesty okolo rieky začínajúcou za reštauráciou Biely dom.

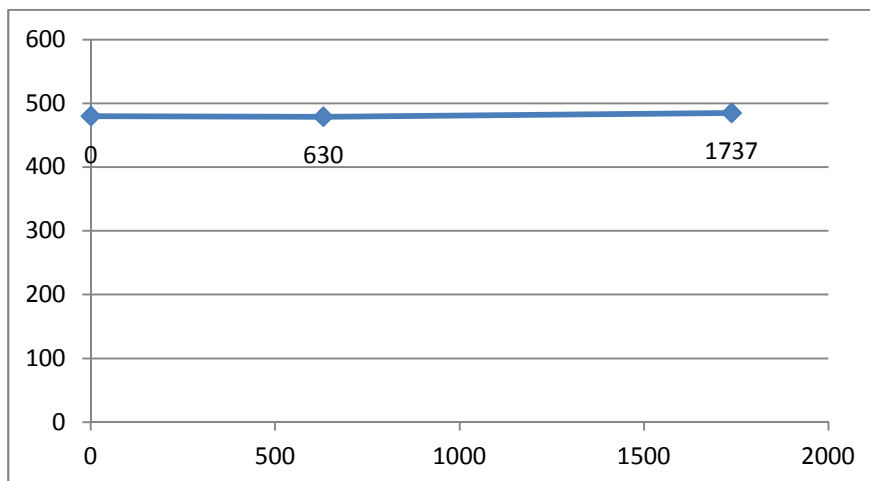


17. Plaveč – po miestnych komunikáciách (prejazd obcou)

Tab.č.19. Záznam z rekognoskácie územia Plaveč – cez centrum

Plaveč - obec po miestnych komunikáciách	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
križovatka alternatív - cesta Orlov - hrádze - obec	0	480				
križovatka MK	630	479	630	-1	-0,16	-0,35
žel.priecestie - možná etapizácia smer hrádza - koniec MK	1737	485	1107	6	0,54	1,20

Graf.č.18. Výškový profil trasy Plaveč – cez centrum



Vyhodnotenie úseku

Odporúčaný prechod cez centrum obce, vhodný pre etapizáciu výslednej varianty.

Foto 36. Plaveč – miesto, kde sa spájajú všetky varianty trasy cez obec, vhodné na umiestnenie turistickej vybavenosti – altánok, informačný panel a pod.

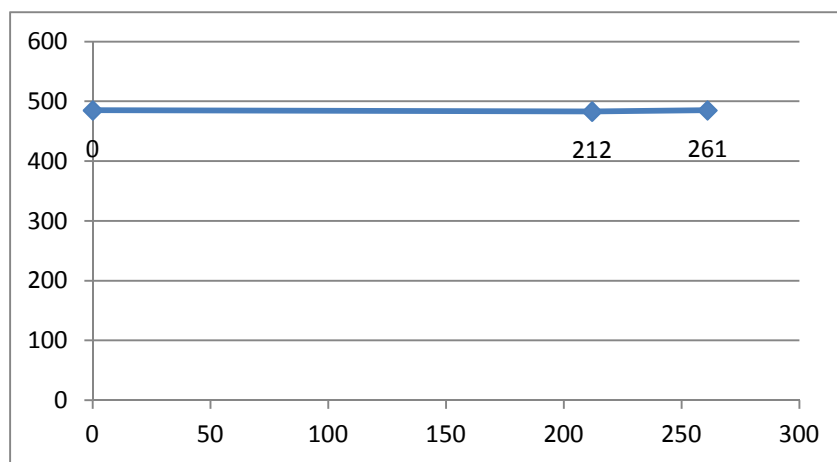


19. Plaveč – napojenie na hrádzu z MK (pri železničnom moste)

Tab.č.20. Záznam z rekognoskácie územia – Plaveč napojenie na hrádzu

Plaveč - prepojenie na účelové komunikácie (pri žel.priecestí)	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
železničné priecestie	0	485				
TB	212	483	212	-2	-0,94	-2,10
hrádza pri železničnom podjazde	261	485	49	2	4,08	9,07

Graf.č.19. Výškový profil trasy Plaveč napojenie na hrádzu



Vyhodnotenie úseku

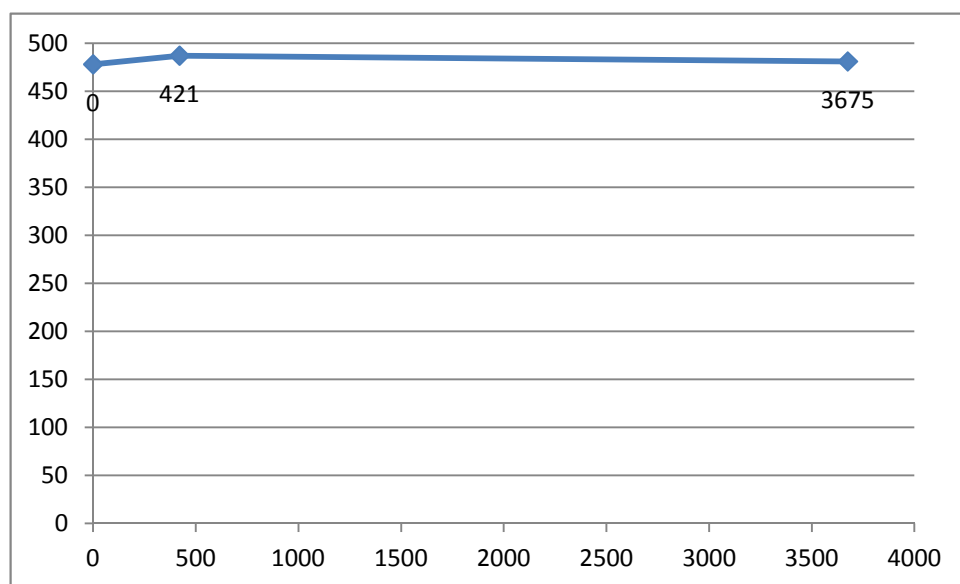
Krátky úsek dôležitý z hľadiska etapizácie stavby predstavuje krátke prepojenie cyklotrasy od podjazdu popod železničný most na miestne komunikácie pred železničným priecestím.

20. Plaveč – Orlov

Tab.č.21. Záznam z rekognoskácie územia- Plaveč - Orlov

Orlov - Plaveč, po ceste 3.tr.	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
Orlov - obchod, centrum		0	478				
TB		421	487	421	9	2,14	4,75
Plaveč		3675	481	3254	-6	-0,18	-0,41

Graf.č.20. Výškový profil trasy Plaveč – Orlov centrum



Vyhodnotenie úseku

Trasa vedie po málo frekventovanej ceste 3.tr. do obce Orlov, kde vedie do centra obce (pri obchode) . Úsek spĺňa kritériá EuroVelo.

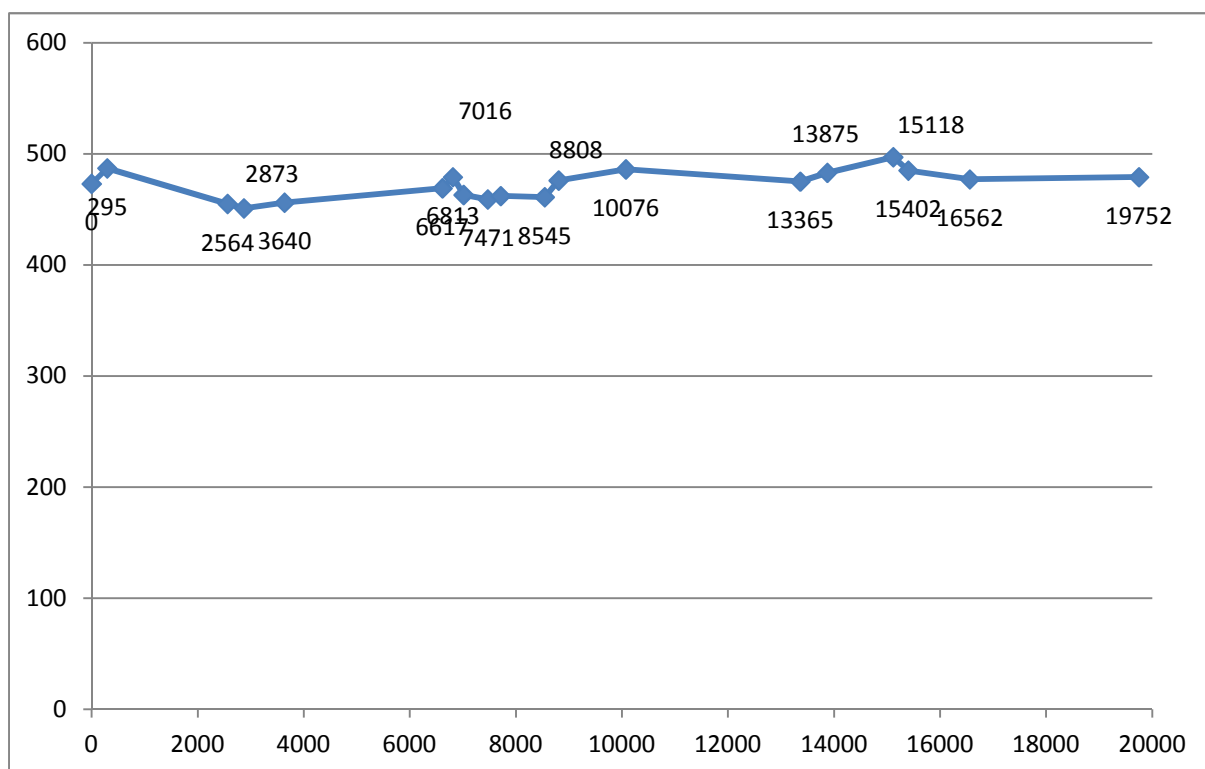
21. Muszyna (PL) - Kurčín – Andrejovka –smer Plaveč

Tab.č.22. Záznam z rekognoskácie územia Muszyna (PL) - Kurčín – Andrejovka– Orlov - Plaveč

Muszyna - št.hranica – Andrejovka - Plaveč	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
št.hranica - SR-PL		0	473				
ostrý terén, možno potrebná lávka		295	487	295	14	4,75	10,55
intravlán Muszyna		2564	455	2269	-32	-1,41	-3,13
Terénny bod		2873	451	309	-4	-1,29	-2,88
Muszyna obec		3640	456	767	5	0,65	1,45
križovatka so železnicou - začiatok nespevnenej cesty		6617	469	2977	13	0,44	0,97
Terénny bod		6813	479	196	10	5,10	11,34
koniec lesnej cesty , začiatok brehových úprav		7016	463	203	-16	-7,88	-17,52
križovatka s lesnou cestou - ideme okolo vody, konic brehových úprav		7471	459	455	-4	-0,88	-1,95
št.hr. Lúky pri Poprade - SK		7716	462	245	3	1,22	2,72
terénny bod		8545	461	829	-1	-0,12	-0,27

napojenie na existujúcu tvrdú lesnú cestu		8808	476	263	15	5,70	12,67
rampa pri vstupe na lesnú cestu		10076	486	1268	10	0,79	1,75
odbočka ku lávke cez Poprad smer Čirč		13365	475	3289	-11	-0,33	-0,74
Andrejovka		13875	483	510	8	1,57	3,49
terénny bod		15118	497	1243	14	1,13	2,50
terénny bod		15402	485	284	-12	-4,23	-9,39
Orlov - križovatka ciest		16562	477	1160	-8	-0,69	-1,53
Plaveč		19752	479	3190	2	0,06	0,14

Graf.č.21. Výškový profil trasy Muszyna (PL) - Andrejovka – Kurčín – smer Plaveč



Vyhodnotenie úseku

Rekognoskácia začína v obci Muszyna v Poľsku, ktorá je kúpeľným a rekreačným strediskom v Malopoľskom vojvodstve. Prechádza centrom ako aj niektorými okrajovými časťami v smere Leluchow, po ľavom brehu rieky Poprad. V časti obce s vybudovanými protipovodňovými úpravami a v lokalite kde stojí železničný most sa chceme suchou nohou dostať na Slovensko. Cesta za železničným priecestím vedie prudko do kopca do štvrti s výstavbou nových rodinných

domov. Stúpame pomerne vysoko nad riekú po neupravenej štrkovej ceste so stúpaním takmer 12%. Potom sa prudkým zjazdom dostávame až ku rieke, okolo ktorej vedie neupravená cesta až do úseku, kde sa táto pred štátnou hranicou stáča doprava prudko do lesa. Lesná cesta vedie okolo strže a stúpa ďaleko do doliny bez prepojenia na slovenskú stranu. Testujeme pešiu cestičku okolo rieky, ktorá však pred hranicou zaniká, bicykle v tomto úseku prenášame úsekom v dĺžke 245 m. V tejto časti by boli potrebné výraznejšie brehovú úpravy, ktoré by umožnili viesť cestičku v koridore rieky.

Alternatívu v tomto technicky náročnom teréne vytvára prepojenie Muszyny a Orlova prostredníctvom vybudovania dvoch lávkov cez riekú Poprad, ktoré by vytvorili skratku nielen medzi Slovenskom a Poľskom, ale aj sprístupnenie časti obce Muszyna ležiacej v konvexnom ostrom meandri rieky.

Na slovenskej strane pokračujeme po malebných lúčach okolo rieky Poprad, kde sú vyjazdené koľaje v tráve. Napájame sa na lesnú účelovú komunikáciu, ktorá vedie okolo horárne Kurčín až do časti obce Andrejovka, kde voľne pokračuje ako cesta 3. triedy vedúca do Orlova a Plavča. Skratku do obce Čirč,

respektíve
napojenie na obec
Čirč a z hľadiska
širších vzťahov na
Bardejov
predstavuje
poškodená lávka
pre peších cez
Poprad v katastri
obce Čirč.



*Foto 37. Orlov -
Lesná účelová
komunikácia Kurčín – Andrejovka*



*Foto 37. Orlov –
malebné lúky pri
rieke Poprad –
možné napojenie
na poľskú stranu –
lokalita Kurčín.*

Foto 38. Problematický úsek v dĺžke cca 250 m okolo ľavého brehu rieky Poprad, ktorý vedie na lúky pri Kurčíne na slovenskej strane.



Foto 39. Muszyna - cesta popri vode na ľavom brehu ku štátnej hranici

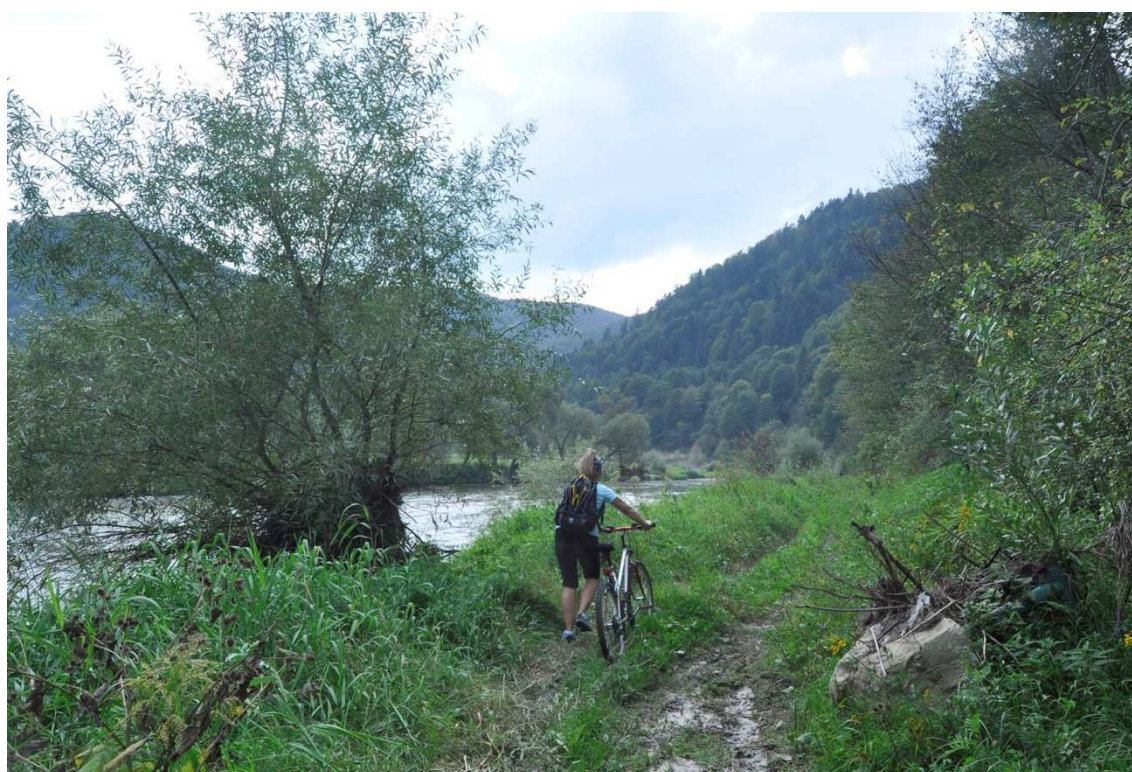


Foto 40. Muszyna – vľavo vidno masívny protipovodňový múr, za ktorým sa prestiera možný priestor pre lávku cez rieku Poprad – cesta vpravo vedie na železničné priecestie a cestu na hranicu popri vode.



Foto 41. Muszyna – vstup do intravilánu obce z lesného chodníčka vedúceho z obce Legnava.

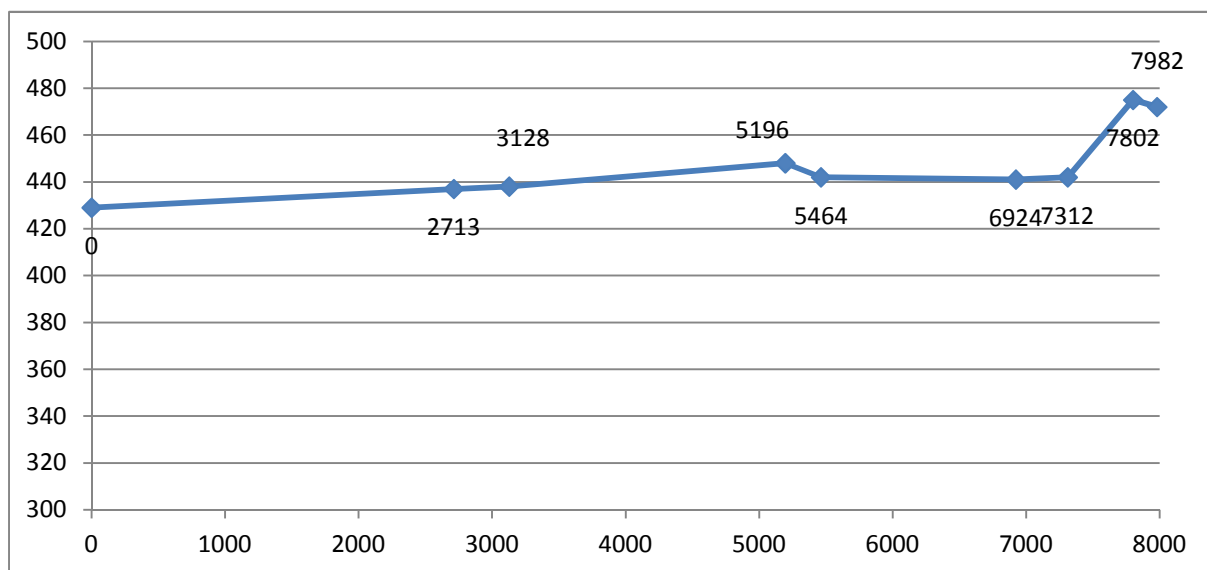


22. Malý Lipník - Legnava - Muszyna (PL)

Tab.č.23. Záznam z rekognoskácie územia Malý Lipník - Legnava - Muszyna (PL)

Malý Lipník - Legnava - št.hranica	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
reštaurácia u Financa M.Lipník	245	0	429				
terén	246	2713	437	2713	8	0,29	0,66
odbočka Starina - križovatka		3128	438	415	1	0,24	0,54
Legnava križovatka ciest - vľavo		5196	448	2068	10	0,48	1,07
koniec spevnenej cesty - ústav psychiatrický		5464	442	268	-6	-2,24	-4,98
terén	248	6924	441	1460	1	0,07	0,15
vstup na tur.chodník -modrá	249	7312	442	388	1	0,26	0,57
križovatka chodníkov - modrá odbáča vpravo		7802	475	490	33	6,73	14,97
štátna hranica SR-PL		7982	472	180	-3	-1,67	-3,70

Graf.č.22. Výškový profil trasy Malý Lipník - Legnava - Muszyna (PL)



Vyhodnotenie úseku

Trasa začína v Malom Lipníku pri reštaurácii U financa. Je to lokalita, kde sa na našej strane sústreďujú aktivity v cestovnom ruchu, často navštevovaná návštevníkmi počas celého roku. Zároveň je to voľné prístavisko pre vodákov, ktorí splavujú rieku Poprad. V prípade vedenia cyklotrasy EuroVelo predstavuje toto miesto ideálny tzv. Bike point – miesto, kde sa poskytujú informácie a služby pre cykloturistov. Až do obce Legnava pokračujeme po rekonštruovanej ceste 3. triedy, ktorá slúži len pre obsluhu priľahlých obcí Malého Lipníka, Stariny a Legnavy, a ktorá vďaka nízkej intenzite dopravy plne vyhovuje kritériám EuroVela pre vedenie trasy v spoločnom

priestore s motorovou premávkou. Úsek, kde sú potrebné technické opatrenia, začína na konci obce Legnava pri sociálnom ústave. Miestna komunikácia voľne pokračuje ako poľná cesta, ktorá sa oblúkom dostáva pod les, kde sa napája na modrú turistickú značku. Odtiaľto je potrebné trasu upraviť do stavu, kde by sklonové pomery a šírkové usporiadanie umožnilo pohyb cyklistov a chodcov. Lesný chodníček vedie až do obce Muszyna. Na slovenskom území sa jedná o dĺžku 670 m, ktoré je potrebné pre dosiahnutie nutných parametrov upraviť aspoň na 1 km.

Foto 42. Muszyna (PL) - Legnava – turistický chodníček vedie tesne vedľa štátnej hranice



Foto 43. Muszyna (PL) – Legnava- na turistickom chodníčku je nutné prekonať výrazné prevýšenia

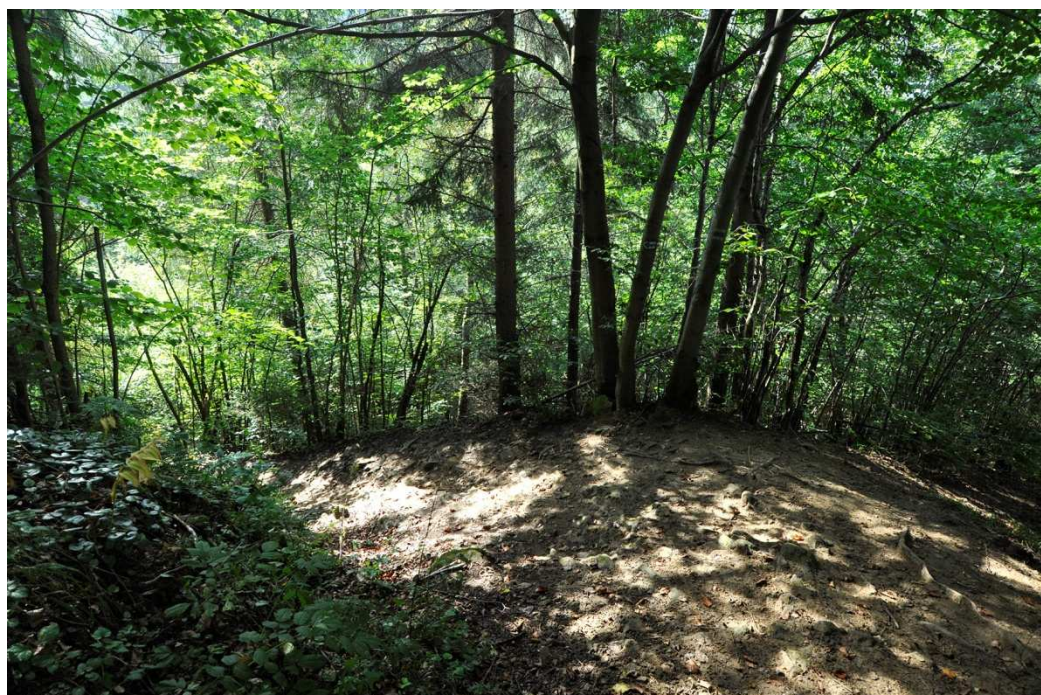


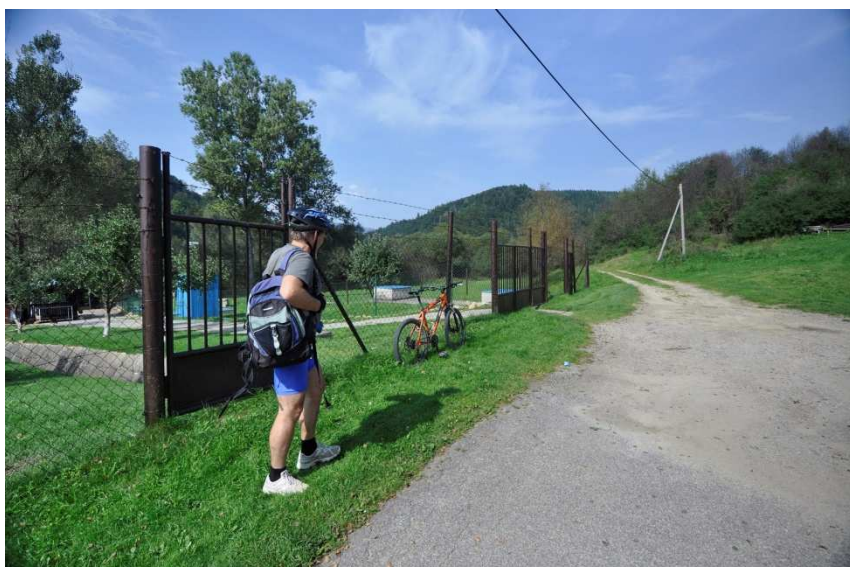
Foto 44. – Legnava – výhľad z tursitického chodníka do Muszyny na meandrovanie rieky Poprad



Foto 45. – Legnava – lúky za obcou, pri ktorých vedie poľná cesta, vpravo vidno označenie vodných zdrojov



Foto 46. – Legnava – koniec miestnej komunikácie – začiatok poľnej cesty smer Muszyna (PL)



23. Mníšek nad Popradom – Malý Lipník

Tab.č.24. Záznam z rekognoskácie územia Mníšek nad Popradom – Malý Lipník

Mníšek nad Popradom - Malý Lipník	číslo bodu	vzdialenosť v m	m.n.m.	vzdialenosť v m	prevýšenie v m	sklon v °	stúpanie v %
Mníšek nad Popradom - nový most		0	384				
	234	618	386	618	2	0,32	0,72
		784	400	166	14	8,43	18,74
odpočívadlo požiarna zbrojnica Kače	235	1764	389	980	-11	-1,12	-2,49
Medzibrodie	236	4382	396	2618	7	0,27	0,59
koniec spevnenej cesty 3.triedy	237	4912	397	530	-1	-0,19	-0,42
lom terénu		6347	404	1435	7	0,49	1,08
prameň	238	6903	400	5468	-4	-0,07	-0,16
začiatok spevnenej cesty 3.tr. Závodie		6974	399	71	-1	-1,41	-3,13
terénny bod	239	7508	401	534	2	0,37	0,83
Sulínka min.prameň		7996	401	488	0	0,00	0,00
križovatka s cestou – Veľký Sulín, rybník	241	9300	407	1304	6	0,46	1,02
	242	10946	407	1646	0	0,00	0,00
križovatka s cestou - odbočka plnička		12683	409	1737	2	0,12	0,26
vrchol kopca nad Lipníkom		14041	477	1358	68	5,01	11,13
chatová osada Verlíšky		15057	456	1016	-21	-2,07	-4,59
Malý Lipník križovatka s cestou smer Plavnica	244	16779	433	1722	-23	-1,34	-2,97
reštaurácia U financa M.Lipník	245	17251	429	472	-4	-0,85	-1,88

Vyhodnotenie úseku

Jedná sa o vôbec najdlhší súvislý úsek navrhovanej cyklotrasy EuroVelo 11 na slovenskom území. Vede malebným územím okolo rieky Poprad, prevažne po existujúcich cestách 3.triedy, ktorá je využívaná výlučne obslužnou dopravou. Vede cez katastre obcí Mníšek nad Popradom, Sulín a Malý Lipník. Ak by bolo možné zabezpečiť, aby táto komunikácia slúžila len na obsluhu územia, bola by okrem malého úseku vhodná pre označenie trasy EuroVelo. Trasa začína v Mníšku nad Popradom pri cestnom moste, ktorý je v súčasnosti vo výstavbe a na ktorom sú vedené pruhy pre cyklistov po oboch stranách. Bolo by potrebné doriešiť malými stavebnými úpravami prepojenie

na cestu 3.tr. Prechádzame cez časti obce Mníšek nad Popradom – osady Kače a Medzibrodie. Za časťou Medzibrodie končí tvrdá spevnená komunikácia a začína len čiastočne upravená účelová cesta, ktorá po 2062 m končí pri vstupe do osady Závodie (miestan časť Sulína). Odtiaľto opäť pokračuje tvrdá asfaltová cesta 3. Triedy až do obcí Sulín a Malý Lipník.

Na trase je potrebné prekonať len jedno prevýšenie medzi Sulínom a Malým Lipníkom v dĺžke 1400 m. Sklon cesty nepresahuje 6°, maximálne stúpanie je 11%. Z tohto hľadiska trasa vyhovuje kritériám EuroVelo .

Hľadali sme možnosť obísť toto prevýšenie, ale každá varianta predstavuje výrazné predĺženie trasy v meandrujúcom prostredí rieky. Výhľadovo je možné riešenie výstavbou krátkeho tunelu v mieste MVE Sulín.

Tento úsek posudzovaného koridoru vyžaduje rekonštrukciu účelovej cesty v dĺžke 2 km a napojenie cesty cyklistické pruhy pri vstupe na most v Mníšku nad Popradom.

Graf.č.23. Výškový profil trasy Mníšek nad Popradom – Malý Lipník

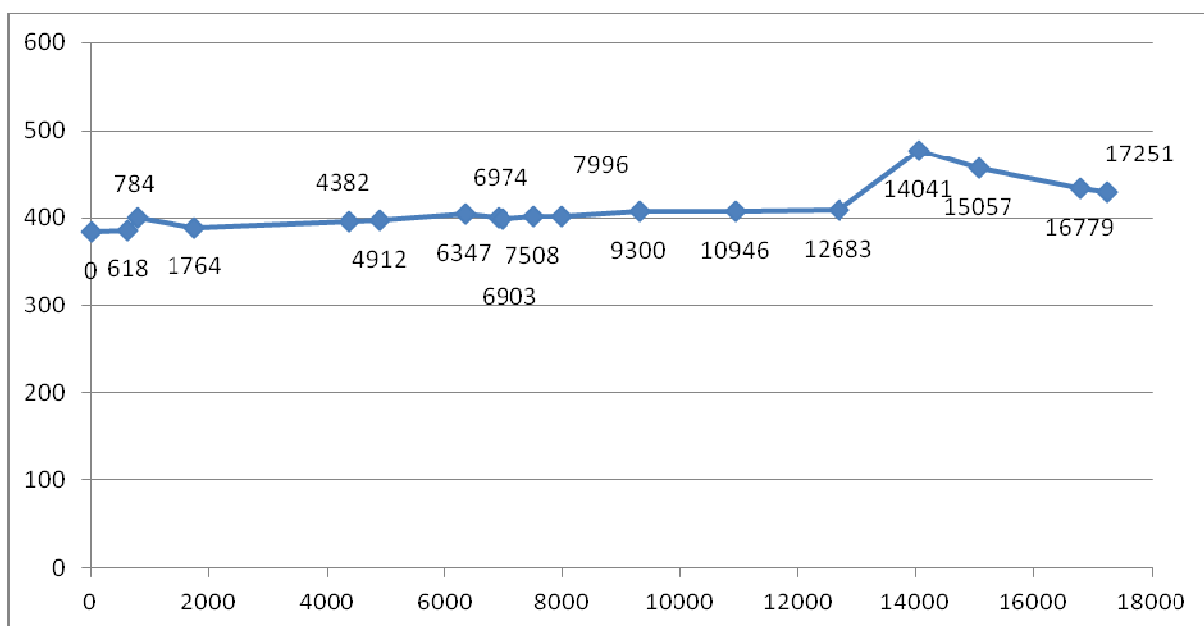


Foto 47 – Malý Lipník – križovatka ciest 3. triedy – smery Legnava – Plavnica - Sulín



Foto 48 – Sulín - atrakcia na trase – minerálny prameň Sulínka.



Foto 49 – Mníšek nad Popradom – Sulín – nespevnená cesta medzi osadami Medzibrodie a Závodie.



Foto 50 – Mníšek nad Popradom – opravená cesta 3. triedy medzi osadami Kače a Medzibrodie



Foto 51 – Mníšek nad Popradom – odbočka cesty 3.triedy smer Kače- Medzibrodie z hlavnej cesty 1.triedy č.68 pri moste do mesta Piwniczna (PL). Výhľad na potenciálnu plochu pre turistickú vybavenosť, na hranici Slovenskej republiky.



Foto 52 – Mníšek nad Popradom – pohľad na stavbu cestného mosta cez rieku Poprad, vpravo odbočka cesty 3. triedy smer Kače - Medzibrodie



Stručný prehľad preverených trás v predmetnom území a ich posúdenie z hľadiska výškových pomerov a kritérií EuroVelo.

číslo	úsek trasy s popisom	dĺžka v km	maximálne stúpanie v °	kritériá EV
1	Šambron – Ľubovnianske kúpele po náučnom chodníku	3730	14,2	N
2	Šambron – Ľubovnianske kúpele cez Plavnicu po ceste	12002	9,96	N
3	Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – po žltej CTT	1044	9,96	N
4	Ľubovnianske kúpele – Vyhliadka – po pripravovanej miestnej komunikácii	1945	9,33	N
5	Ľubovnianske kúpele – Nová Ľubovňa	6241	5,85	A
6	Stará Ľubovňa – Ľubovnianske kúpele - okolo potoka Jakubianka	8452	5,85	A
7	Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - sídlisko Západ cez Okružnú	4942	9,88	N
8	Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - cez Sídlisko Západ, okolo cintorína (podľa územného plánu)	3907	4,14	A
9	Stará Ľubovňa – Chmelnica – Hajtovka – suchou nohou	11948	8,79	N
10	Plavnica – Chmelnica – Stará Ľubovňa	7964	4,27	A

11	Plavnica – Malý Lipník po ceste 3.tr.	7493	5,83	A
12	Malý Lipník – Matysová - horské lúky smer	4958	3,59	A
13	Odbočenie Hajtovka	1780	9,73	N
14	Plavnica – Plaveč po pravom brehu	4374	0,95	A
15	Plaveč – Plavnica – po ľavom brehu – po štrkovej ceste	3348	2,68	A
16	Plaveč – Plavnica – po lesnej ceste	3195	1,35	A
17	Plaveč – po hrádzi (podľa ÚP)	2337	0,35	A
18	Plaveč – obec po miestnych komunikáciách	1737	0,54	A
19	Plaveč MK – prepojenie na hrádzu pri železničnom moste	261	4,08	A
20	Plaveč – Orlov	3675	2,14	A
21	Muszyna - Andrejovka – Kurčín – smer Plaveč	19752	5,7	A
22	Malý Lipník - Legnava – Muszyna (PL)	7982	6,73	N
23	Mníšek nad Popradom – Malý Lipník	17251	5,01	A
celková dĺžka zrekognoskovaných úsekov v m		140318		

4. Návrh

Pri návrhu jednotlivých technických opatrení sme vychádzali zo štandardných typov opatrení, ktoré umožňuje platná slovenská legislatíva a zároveň z opatrení a technických parametrov, ktoré vyžaduje cyklistická trasa zaradená do medzinárodnej siete EuroVelo podľa kritérií ECF a Európskej komisie.

združená komunikácia	pojem, ktorý uvádzajú kritériá diaľkových cyklotrás EuroVelo. Hlavným parametrom pre vedenie trasy EuroVelo po takejto komunikácii je maximálna intenzita vozidiel 1000/denne. Nie sú presne definované ďalšie parametre. Z hľadiska platnej legislatívy na Slovensku sa môže jednať o smerovo nerozdelenú/rozdelenú pozemnú komunikáciu s funkciou zdrojovej a cieľovej dopravy, kde sa predpokladá nízka intenzita premávky. V závislosti od toho, či sa jedná o miestnu komunikáciu v intraviláne alebo cestu v extraviláne (napr. cesty II. a III. triedy) závisia príslušné organizačné alebo technické opatrenia a miera segregácie. Segregácia cyklistov a zriadenie cyklistického pruhu na takejto komunikácii je nutná vždy a to najmä vzhľadom na rýchlosť vozidiel, ktorá je zo zákona daná v extraviláne - 90km/hod. Pokiaľ je to možné, odporúčame na takomto type cesty obmedziť rýchlosť na 50km/hod a to prostredníctvom prvkov na ukludnenie dopravy a dopravným značením. Pri navrhovaní takejto komunikácie odporúčame rešpektovať kritériá EuroVelo a stanoviť maximálnu výhľadovú intenzitu komunikácie s obmedzením na 1000 vozidiel/denne pri rýchlosti 50 km/h.
-----------------------------	--

Účelová komunikácia	účelová komunikácia je pozemná komunikácia, ktorá je vybudovaná za istým účelom dopravy, vzťahuje sa predovšetkým ku poľnohospodárskej, lesohospodárskej a vodohospodárskej činnosti. Vzhľadom na navrhované vedenie cyklotrás po stavbách typu vodných hrádzí, alebo lesných cestách, môže sa dopravný režim na týchto komunikáciách organizovať ako účelová cesta so zákazom vjazdu pre motorové vozidlá s výnimkou oprávnených vozidiel. Miestnu štátnu správu vo veciach účelových komunikácií vykonávajú právnické osoby, ktorým celkom alebo prevažne slúžia, alebo obce, ktoré spolu s cestným správnym orgánom určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská.
Cyklistická cestička	je nemotoristická komunikácia, ktorá je určená výhradne pre cyklistov. Skladá sa minimálne z dvoch obojsmerných cyklistických pruhov
Cestička pre nemotorovú dopravu	pojem (car free road), ktorý uvádzajú kritériá diaľkových cyklotrás EuroVelo a ktorý je obmedzený maximálnou premávkou motorových vozidiel v uvažovanom dopravnom priestore 50 vozidiel/denne. V slovenskej legislatíve sa pojem nemotoristická cestička alebo cestička pre nemotorovú dopravu vzťahuje výlučne na komunikáciu pre peších alebo cyklistov, prípadne sa jedná o spoločný pás pre cyklistov a chodcov s oddelením alebo bez oddelenia v závislosti na intenzitách peších a cyklistov.
Cyklistický pruh	je časť pozemnej komunikácie vyčlenený vodorovným a zvislým dopravným značením pre cyklistov, výlučne určený pre premávku cyklistov. Je to základný skladobný prvok cyklistickej komunikácie v šírke od 1,00 – 1,5 m.
cykloturistická trasa (cyklotrasa)	je pozemná komunikácia vybavená cykloturistickým značením (prípadne upravená aj stavebne) pre premávku cykloturistov v označenom smere podľa STN 018028. Často využíva existujúce štátne alebo účelové cesty pre rekreačné využitie. Prioritne spája turistické ciele.
organizačné opatrenia	navrhujú sa na miestnych komunikáciách v intraviláne s rýchlosťou vozidiel max.50 km/hod, zohľadňujú pohyb cyklistov v hlavnom dopravnom priestore a upozorňujú na dopravné značenie, alebo príslušnou mierou segregácie účastníkov cestnej premávky, aplikujú sa prvky ukludnenia dopravy.
miestna komunikácia	sú všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií. Na miestnej komunikácii v intraviláne obce, mesta platí všeobecné obmedzenie rýchlosti max.50km/hod, ak nie je určené inak. Opatrenia pre cyklistov na týchto komunikáciách sa riadia predovšetkým STN 736110, platnou cestnou vyhláškou a príslušnými technickými predpismi. Miestnu štátnu správu vo veciach miestnych komunikácií a účelových komunikácií vykonávajú obce ako prenesený výkon štátnej správy. Obce na účelových komunikáciách určujú použitie dopravných značiek, dopravných zariadení a povoľujú vyhradené parkoviská.
cyklistická ulica	určená pre miestnu dopravu v intravilánoch miest. Z komunikácie je vylúčená tranzitná aj nákladná doprava, zaradené sú prvky ukludnenia a spomalenia motorovej dopravy. V spoločnom dopravnom priestore majú cyklisti i za každých okolností prednosť. Navrhuje sa všade tam, kde sa predpokladá väčšia intenzita cyklistov ako áut.

4.1. Popis alternatív vedenia medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11 na území okresu Stará Ľubovňa

Pre riešenie vedenia trasy EuroVelo 11 cez územie okresu Stará Ľubovňa je vhodný jeden základný koridor, v rámci ktorého sú možné len lokálne čiastkové alternatívy vedenia cyklomagistrály:

Základný koridor – cyklomagistrála vedúca z obce Šambron cez Ľubovnianske kúpele do Novej Ľubovne a Starej Ľubovne, odtiaľ údolím rieky Poprad cez Chmeľnicu, Plavnicu, Plaveč, Orlov, Andrejovku, poľské mestečko Muszyna, Legnavu, Malý Lipník a Sulín do Mníšku nad Popradom .

V rámci tohto koridoru sú možné alternatívne riešenia trasy v Šambrone, Ľubovnianskych kúpeľoch, Novej Ľubovni, meste Stará Ľubovňa, obci Plaveč a v Muszyne na úseku Andrejovka – Legnava.

Šambron – alternatívne je vedenie trasy v úseku, kde je potrebné prekonať strmší úsek severne od obce – **Alternatíva 1** vedie západne od pôvodnej cesty, **Alternatíva 2** východne od nej.

Ľubovnianske kúpele – pod Vysokou – Alternatíva 1 – vedie po poľnej obecnej ceste, vedenej v katastri, ku skupine chat pri dolnom konci zjazdovky na vrchu Vysoká, odtiaľ do sedla pod Vysokou

Ľubovnianske kúpele – Pod Vysokou – Alternatíva 2 – vedie po súčasnej ale majetkovo nevysporiadanej poľnej ceste, obchádzajúce skupinu chat pri dolnom konci zjazdovky na vrchu Vysoká, odtiaľ do sedla pod Vysokou

Ľubovnianske kúpele – kúpeľný les – Alternatíva 1 – vedie po účelovej ceste okolo rybníka a pokračuje navrhovanou cyklistickou cestičkou vedenou serpentínami vo svahu cez chatovú osadu a kúpeľný les na Vyhliadku

Ľubovnianske kúpele – kúpeľný les – Alternatíva 2 – vedie po súčasnej účelovej ceste cez chatovú osadu na Vyhliadku – ide o dočasnú trasu do doby vybudovania vyhovujúcej trasy podľa alternatívy č.1

Nová Ľubovňa – Alternatíva 1 – vedie od navrhovanej lávky pri futbalovom ihrisku po ľavom brehu Jakubianky až na hranicu katastra Starej Ľubovne.

Nová Ľubovňa – Alternatíva 2 – od navrhovanej lávky pri futbalovom ihrisku vedie po miestnej komunikácii až ku benzínovej pumpe a na Levočskú ulicu v Starej Ľubovni.

Stará Ľubovňa – alternatíva 1 – trasa vedie po ľavom brehu potoka Jakubianka od Novej Ľubovne a cez ulicu Slovenského národného povstania ku lávke cez rieku Poprad na Mýtnu ulicu.

Stará Ľubovňa – alternatíva 2 – trasa vedie z Novej Ľubovne popri Levočskej ulici, po Vansovej, Štúrovej, Mierovej a Tatranskej ulici ku starému cintorínu, odtiaľ po združenom chodníku ku lávke vedúcej na Továrenskú ulicu a po pravobrežnej hrádzi okolo rieky Poprad až ku lávke vedúcej na Mýtnu ulicu.

Stará Ľubovňa – alternatíva 3 - vedie z Novej Ľubovne popri Levočskej ulici, po Vansovej a Okružnej ulici na novo budovanú ulicu pri kotolni na sídlisku Západ, z nej popod zalesnený svah

pod domovom dôchodcov ku rieke Poprad a po pravobrežnej hrádzi okolo rieky Poprad až ku lávke vedúcej na Mýtnu ulicu.

Hromoš – alternatíva 1 obchádza vodné zdroje pri Hromoši zo západnej strany okolo železničnej zastávky

Hromoš – alternatíva 2 obchádza vodné zdroje pri Hromoši zo severnej strany

Plaveč – alternatíva 1 – vedie po miestnych komunikáciách od priecestia pri bývalom agrochemickom podniku po Ružovej a Vajanského ulici na Námestie Slovenského národného povstania a po ulici Lipová alej na Staničnú ulicu.

Plaveč – alternatíva 2 - vedie od železničného mosta po ľavobrežnej hrádzi až ku cestnému mostu a od penziónu Biely dom ku čističke, kde sa napája na Staničnú ulicu.

Muszyna (úsek Andrejovka – Legnava) – alternatíva 1 – vedie po ľavom brehu rieky Poprad na štátnu hranicu a až do Muszyny na ulicu Tadeusza Kościuszki, popri ulici Kazimierza Pułaskiego na chodník vedúci popri pravobrežnej hrádzi ku cestnému mostu, za mostom po cyklistickej cestičke vedľa ľavobrežnej hrádze a po Aleji zdrojovej na turistický chodník vedúcu na štátnu hranicu a poľnú cestu do obce Legnava.

Muszyna (úsek Andrejovka – Legnava) – alternatíva 2 – prechádza štátnu hranicu lávkou na ulicu Lesná v Muszyne, odtiaľ druhou lávkou na ulicu Tadeusza Kościuszki, popri ulici Kazimierza Pułaskiego na chodník vedúci popri pravobrežnej hrádzi ku cestnému mostu, za mostom po cyklistickej cestičke vedľa ľavobrežnej hrádze a po Aleji zdrojovej na lávku vedúcu na pravý breh, odtiaľ ku čističke a ďalšou lávkou na slovenské územie na poľnú cestu vedúcu do obce Legnava.

Každá z uvedených alternatív má svoje pozitívne a negatívne stránky, výhody a nevýhody. Ich vzájomné variovanie je možné. Hlavnými z nich sú:

Šambron – obe alternatívy sú technicky a investične rovnocenné, alternatíva 1 je pravdepodobne výhodnejšia z hľadiska majetkoprávneho vysporiadania (menší počet dotknutých vlastníkov).

Ľubovnianske kúpele – pod Vysokou: alternatíva 1 je jednoduchšia z hľadiska majetkoprávneho vysporiadania a umožňuje priamejšie a plynulejšie vedenie trasy pri stúpaní (klesaní) z údolia potoka Ľubovnianska do sedla pod Vysokou. Alternatíva 2 viac využíva existujúcu, čiastočne spevnenú poľnú cestu a nezasahuje do rekreačného priestoru súkromných chát.

Ľubovnianske kúpele – lesopark: alternatíva 1 je technicky vyhovujúca, ale investične náročnejšia. Alternatíva 2 môže byť len dočasným riešením.

Nová Ľubovňa : alternatíva 1 (okolo Jakubianky) je vhodnejšia z hľadiska rekreačnej cyklistiky, bezpečnosti užívateľov a po realizácii sadových úprav nábrežia môže byť aj atraktívnejšia z hľadiska okolitého prostredia. Táto alternatíva je v súlade s územným plánom obce. Alternatíva 2 je výhodnejšia z dopravného hľadiska, lebo smeruje priamejšie do centra Starej Ľubovne, t.j. je to kratšia trasa do zamestnania a škôl v meste. Jej hlavnou výhodou sú podstatne nižšie náklady na zriadenie – na existujúcej miestnej komunikácii je potrebné len doplniť príslušné dopravné značenie a prvky upokojenia dopravy na vytvorenie cyklistickej ulice.

Stará Ľubovňa : alternatíva 1 (okolo Jakubianky) je vhodnejšia z hľadiska rekreačnej cyklistiky, bezpečnosti užívateľov (vedie prevažne po nemotoristických komunikáciách) a najmä po realizácii sadových úprav môže byť aj atraktívnejšia z hľadiska okolitého prostredia. Je výhodná z hľadiska dĺžky trasy (najkratší variant), rizikovým môže byť sociálna skupina obývajúca ulicu SNP. Táto alternatíva je v súlade s navrhovaným územným plánom mesta. Alternatíva 2 je výhodnejšia z dopravného hľadiska, lebo umožňuje priamejší vstup do centra Starej Ľubovne, t.j. k atraktivitám a vybavenosti v centre mesta. Jej hlavnou výhodou sú najnižšie náklady na zriadenie – ide v časti trasy len o úpravy dopravného režimu na miestnych komunikáciách, investičné nároky vyžadujú úseky na Levočskej a Tatranskej ulici a na nábreží rieky Poprad. Časť trasy od starého cintorína po rieku Poprad a po jej nábreží je v súlade s navrhovaným územným plánom mesta. Alternatíva 3 je trasou, ktorá by v najväčšej miere doplnila cyklistický dopravný systém mesta, lebo je najdlhšou alternatívou. Je vhodná pre dopravnú obsluhu územia, ktorým prechádza, z hľadiska diaľkovej cyklomagistrály je ale menej atraktívna, lebo vedie ďaleko od atraktivít a vybavenosti v centre mesta. Z hľadiska nákladov na zriadenie je menej výhodná ako alternatíva 2, lebo vyžaduje viac investícií (na Okružnej ulici a v úseku od sídliska Západ po lávku cez rieku Poprad na Továrenskú ulicu).

Hromoš – alternatíva 1 je trochu dlhšia a má o jednu krátku lávku viac, je teda o niečo drahšia, umožňuje však lepší dopravný prístup na cyklomagistrálu z obce a žel. zastávky Hromoš

Plaveč – alternatíva 1 je výhodnejšia z hľadiska dopravnej obsluhy územia, prístupu k vybavenosti v obci a menej náročná na investície. Alternatíva 2 je atraktívnejšia z hľadiska prírodného prostredia, t.j. pre rekreačnú cyklistiku a je bezpečnejšou trasou, lebo využíva nemotoristické komunikácie.

Muszyna – alternatíva 1, vedúca po ľavom brehu rieky Poprad z Kurčínskych lúk až na ulicu Tadeusza Kościuszki je dlhšou, technicky náročnejšou ale lacnejšou alternatívou. Alternatíva 2 je kratšou, priamejšou cestou, umožňuje dopravne obslúžiť aj obývanú lokalitu riečneho meandra na Lesnej ulici. Vyžaduje výstavbu dvoch lávok cez Poprad, čím je finančne náročnejšou alternatívou.

Výber konečných alternatív je okrem technických a finančných hľadísk podmienený aj spoločenskou akceptáciou, čo je potrebné riešiť dohodou miestnych komunít na úrovni jednotlivých administratívnych jednotiek – obcí a miest, vyjadrených aj politickým rozhodnutím miestnych samospráv. Viaceré z uvedených alternatív je možné využiť na výhodné etapovité vytvorenie cyklomagistrály – v prvej etape využiť jednoduchšie a lacnejšie alternatívy, v ďalšej etape dobudovať optimálnejšie aj keď investične náročnejšie úseky trasy. Spracovatelia štúdie z hľadiska kritérií EuroVelo vo všetkých prípadoch odporúčajú alternatívu 1.

4.2. Podrobný popis odporúčaného vedenia cyklotrasy EuroVelo

Navrhovaná trasy cyklomagistrály EuroVelo 11 začína v obci Šambron, v jej severnej časti (dolný koniec) pri odbočke miestnej komunikácie z cesty III. triedy č. 533004. Vedie po asfaltovej miestnej komunikácii cez zrekonštruovaný most do miestnej časti pod Martincom až na okraj zastavaného územia. Tu spočiatku vedie po poľnej ceste v súbehu so značkovanou turistickou náučnou trasou „ Minerálne pramene“ smerom do sedla pod Šurliankou Strmý úsek tejto poľnej cesty musí trasa prekonať obchádzkou po východnej alebo západnej strane. Zo sedla vedie

dolinou Korytá po novo navrhovanej trase na severnom svahu vrchu Martinec ku Dlhému potoku a na poľnú cestu, vedúcu z údolia Korytá do Jakubian. Odtiaľ vedie v novo navrhovanej trase vo svahu Pod Vysokou, ku skupine chát a do sedla na východnej strane vrchu Vysoká. Tu vedie kúsok po starej poľnej ceste, ale ďalej opäť v novo navrhovanej trase na severovýchodnom svahu Vysokej ku ďalšej skupine chát už na okraji Ľubovnianskych kúpeľov, pri dolnom konci lyžiarskeho vleku na Vysokej. Pokračuje alternatívne po teraz užívanej alebo pôvodnej poľnej ceste ku potoku a popri ňom po čiastočne upravenej poľnej ceste ku chate Dinda. Odtiaľ pokračuje po spevnenej účelovej komunikácii ku hotelu Sorea a po nespevnenej účelovej ceste ku penziónu Alex.

Z Ľubovnianskych kúpeľov od penziónu Alex je trasa navrhnutá po spevnenej účelovej komunikácii okolo rybníčka a cez chatovú osadu ku regulačnej stanici plynu. Odtiaľ je navrhnutá výstavba novej cyklistickej cestičky vedenej oblúkmi prechádzajúcimi cez chatovú osadu a kúpeľný les na horný koniec chatovej osady, kde sa napojí na účelovú cestu vedúcu cez sedlo Vyhliadka až do Novej Ľubovne, ku cintorínu a miestnemu futbalovému ihrisku. Od navrhovanej lávky pri futbalovom ihrisku vedie trasa alternatívne - po ľavom brehu Jakubianky až na kataster Starej Ľubovne alebo po miestnej komunikácii od bytoviek až ku benzínovej pumpke a na Levočskú ulicu v Starej Ľubovni.

V Starej Ľubovni alternatíva 1 trasy vedie po ľavom brehu potoka Jakubianka po novo navrhovanej cyklistickej cestičke od Novej Ľubovne po existujúcu miestnu komunikáciu vedúcu ku lávke na sídlisko Východ, navrhovaným podjazdom križuje Prešovskú cestu a pokračuje po ulici SNP na koniec Hviezdoslavovej ulice a ku lávke cez rieku Poprad vedúcu na Mýtnu ulicu. Alternatíva 2 vedie z Novej Ľubovne od benzínovej pumpky popri Levočskej ulici po navrhovanom rozšírení existujúceho chodníka po križovatku s Vansovej ulicou. Po Vansovej ulici vedie po navrhované napojenie Štúrovej ulice, ďalej po Štúrovej a Mierovej ulici na Tatranskú, popri Tatranskej ulici po navrhovanej cyklistickej cestičke ku starému cintorínu. Od cintorína po existujúcom združenom chodníku vedie ku lávke cez rieku Poprad vedúcej na Továrenskú ulicu a po pravobrežnej hrádzi okolo rieky Poprad po novo navrhovanej cyklistickej cestičke až ku ďalšej lávke cez rieku Poprad vedúcej na Mýtnu ulicu. V tomto úseku sa počíta s mimoúrovňovým krížením cesty I/68 podjazdom popod most na Popradskej ulici. Tretia alternatíva vedie taktiež z Novej Ľubovne popri Levočskej ulici a po Vansovej ulici, po nej ale pokračuje až po Okružnú ulicu. Na Okružnej ulici môže viesť po novo vybudovaných cyklistických pruhoch alebo cyklistickej cestičke ku novej ulici budovanej pri kotolni na sídlisku Západ, z nej samostatnou cyklistickou cestičkou popod zalesnený svah pod domovom dôchodcov ku rieke Poprad a po pravobrežnej hrádzi okolo rieky Poprad až ku lávke vedúcej na Mýtnu ulicu, v úseku od lávky vedúcej na Továrenskú ulicu rovnako ako v alternatíve č.2.

Od lávky cez rieku Poprad, vedúcu na Mýtnu ulicu, trasa pokračuje po miestnej komunikácii do miestnej časti Podsadok. Tu prechádza na účelovú komunikáciu vedúcu ku cintorínu a okolo neho ku podjazdu pod železničnú trať a nadväzujúcou poľnou cestou vedúcou na päte svahu na hranicu katastra obce Chmeľnica. Pokračuje spočiatku nespevnenu, pred obcou čiastočne upravenou poľnou cestou na severozápadný okraj obce a pomedzi komunikáciách do centra obce a ku železničnému priecestiu. Pred železničným priecestím odbočuje trasa na miestnu komunikáciu vedúcu popri trati a pokračuje po účelovej ceste popri železnici smerom ku čistiarni odpadových vôd po podjazde pod traťou. Tam prechádza na opačnú stranu železničnej trate a vedie po poľnej ceste medzi ňou a riekou až po ďalší podjazd už v blízkosti železničného mosta. Podjazdom sa vráti na druhú stranu železničnej trate a vedie po ľavom brehu rieky na rázcestie poľných ciest

neďaleko prírodného výtvoru Skalná ihla. Z rázcestia trasa prejde lávkou ponad rieku na jej pravý breh, kde sa napojí na poľnú cestu, vedúcu ku železničnej trati. Po severnej strane železničnej trate v trase súbežnej poľnej cesty vedie ku železničnej stanici Plavnica, pred ktorou sa na ňu pripojí trasa vedúca od lávky pri obci Hajtovka.

Navrhovaná trasa vedie od železničnej stanice Plavnica stále súbežne so železničnou traťou po jej severnej strane ku železničnému priecestiu na ceste III/543032 a okolo obce Plavnica smerom ku železničnej zastávke Hromoš. V jej blízkosti môže viesť alternatívne po účelovej ceste vedúcej ku vodným zdrojom a po ich západnom okraji na navrhovanú lávku cez rieku Poprad, alebo po poľnej ceste okolo upraveného koryta potoka ku železničnej zastávke Hromoš a cez potok Hromovec, a popri ňom ku rieke Poprad na navrhovanú lávku cez rieku Poprad, v tomto prípade východne od areálu vodných zdrojov.

Od navrhovanej lávky pri vodných zdrojoch pri železničnej zastávke Hromoš je trasa navrhnutá po poľnej ceste vedúcej po úpätí Sosnového vrchu po rázcestie poľných ciest, odkiaľ trasa vedie v dvoch alternatívach. Alternatíva 1 vedie po poľnej ceste ku areálu bývalého agrochemického podniku a odtiaľ po účelovej ceste a miestnych komunikáciách cez obec Plaveč - po Ružovej a Vajanského ulici na Námestie Slovenského národného povstania a po ulici Lipová alej a Staničnej ulici na železničné priecestie v smere na obec Orlov. Alternatíva 2 vedie už spod Sosnového vrchu po ľavobrežnej hrádzi okolo rieky, popod železničný most a popri obci až ku cestnému mostu pod Plavečským hradom a od penziónu Biely dom ku čističke, kde sa napája na Staničnú ulicu a trasu alternatívy 1.

Od obce Plaveč vedie trasa po ceste III. triedy do obcí Orlov a Andrejovka, kde nadväzuje lesná spevnená (asfaltová cesta) vedúca ku horárni Kurčín a po ľavej strane údolia rieky Poprad až na Kurčínske lúky a potoku Kurčín pri štátnej hranici s Poľskou republikou, kde trasa môže prejsť kúpeľným mestečkom Muszyna po dvoch alternatívnych trasách. Alternatíva 1 vedie po ľavom brehu rieky Poprad cez štátnu hranicu a odtiaľ do Muszyny na ulicu Tadeusza Kościuszki, popri ulici Kazimierza Pułaskiego na chodník vedúci popri pravobrežnej hrádzi ku cestnému mostu, za mostom po cyklistickej cestičke a po Aleji zdrojovej na turistický chodník vedúci na štátnu hranicu, ktorú prekoná krátkou lávkou cez potok a pokračuje krátkym úsekom lesnej cesty na poľnú cestu na ľavom brehu rieky vedúcu do obce Legnava. Alternatíva 2 prechádza rieku Poprad ešte pred suchozemskou štátnou hranicou, a to lávkou na ulicu Lesná v Muszyne, odtiaľ druhou lávkou na ulicu Tadeusza Kościuszki, po cestičke popri ulici Kazimierza Pułaskiego na chodník vedúci popri pravobrežnej hrádzi ku cestnému mostu, za mostom po cyklistickej cestičke popri rieke a po Aleji zdrojovej na lávku vedúcu na pravý breh, odtiaľ ku miestnej čističke a ďalšou lávkou na slovenské územie na poľnú cestu vedúcu do obce Legnava. Obe alternatívne trasy sa stretávajú na slovenskom území na ľavom brehu rieky na rázcestí poľných ciest.

Navrhovaná trasa vedie opäť slovenským územím od rázcestia poľných ciest blízko štátnej hranice po poľnej ceste do obce Legnava na začiatok miestnej komunikácie pri domove sociálnych služieb, odtiaľ do centra obce na začiatok cesty III. triedy. Odtiaľ pokračuje po tejto ceste na rázcestie v obci Malý Lipník a po ďalšej ceste III. triedy do obce Sulín a až do miestnej časti obce Sulín Závodie. Zo Závodia pokračuje po účelovej, čiastočne spevnenej ceste stále po ľavom brehu rieky do Medzibrodia, ktoré je miestnou časťou obce Mníšek nad Popradom. Z Medzibrodia trasa pokračuje opäť po ceste III. triedy cez ďalšiu miestnu časť Kače do Mníšku nad Popradom ku novo

stavanému mostu cez rieku Poprad, kde nadviaže na úsek EuroVelo 11 vedúci územím Poľskej republiky z Piwnicznej do Krakova vďaka cyklistickým pruhom, ktoré sú súčasťou stavby mosta.

4.3. Posúdenie súladu zámeru s územnoplánovacou dokumentáciou dotknutých miest a obcí

Územné plány všetkých stupňov (kraja, obce, zóny) by mali obsahovať riešenie koncepcie všetkých druhov dopravy, teda aj cyklistickej dopravy. Aj v prípadoch, kedy tomu tak nie je, samotnou koncepciou využitia územia vrátane zásad riešenia technického vybavenia územia sa vytvárajú predpoklady pre riešenie podmienok pre cyklistiku dopravného aj rekreačného typu.

Územný plán Veľkého územného celku Prešovský kraj, v znení zmien a doplnkov 2009, neobsahuje hlbšie riešenie cyklistickej dopravy. V grafickej časti nie sú vyznačené trasy hlavných cyklistických trás, ale v textovej časti sú vymenované existujúce cyklomagistrály a plánované cyklomagistrály, ktoré majú spracovaný návrh trasovania. Z hľadiska riešenia koridoru EuroVelo 11 však obsahuje iba všeobecný zámer výstavby medzinárodných cyklomagistrál ako prvku rozvoja rekreácie a cestovného ruchu. Preto výsledok tejto štúdie odporúčame zapracovať do pripravovaného nového územného plánu Prešovského kraja.

Územné plány jednotlivých obcí v hodnotenom koridore:

Obec Šambron

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Jakubany

ÚPN-O bol spracovaný v roku 2008 a je platný.

V územnom pláne obce je riešenie cyklistickej dopravy uvedené nasledovne:

V kapitole 2.8.5.1.3 „Dynamická rekreácia“ je nasledujúci odstavec:

Na jestvujúcu cyklotrasu vedenú po ceste III/54340 nadväzuje vo východnej časti obce novo navrhovaná cyklotrasa do priestoru Ľubovnianskych kúpeľov po jestvujúcich cestách C2-MOK 7,5/40, MOK 7,5/30, C3-MOK 3,75/30.

V kapitole 2.9.1.3 „Cyklistická doprava“ je uvedené:

„V obci nie je v súčasnosti segregovaná cyklistická doprava. Cyklistická doprava v obci Jakubany je využívaná za účelom dochádzky k objektom OV, do zamestnania a za účelom cykloturistiky. Je realizovaná po miestnych komunikáciách a po ceste III/54340, ktorá sa v Starej Ľubovni napája na cestu I/68.

Z cesty I/68 sú prístupné niektoré cyklistické cesty; Toryská cyklomagistrála č. 027, ktorá spája pohraničnú oblasť Poľska s Prešovom a Košicami a Ľubovnianska cyklotrasa, ktorá prepojením

východným smerom z Novej Ľubovne do Ľubovnianskych kúpeľov a ďalej na cestu I/68 sa napája na Toryskú cyklomagistrálu. Na jestvujúcu cyklotrasu vedenú po ceste III/54340 nadväzuje vo východnej časti obce novo navrhovaná cyklotrasa do priestoru Ľubovnianskych kúpeľov po jestvujúcich cestách C2 – MOK 7,5/40, MOK 7,5/30, C3 – MOK 3,75/30.“

Z hľadiska návrhu trasy EuroVelo11 v katastri obce Jakubany táto nie je v súlade s teraz platnou ÚPD obce. Návrh trasy EuroVelo 11, zasahujúcej do katastra obce Jakubany pri Ľubovnianskych kúpeľoch, navrhujeme zapracovať do územného plánu obce formou jeho aktualizácie.

Obec Nová Ľubovňa

Územný plán obce je z roku 2008, aktualizovaný v roku 2014 a je platný.

V územnom pláne obce je riešenie cyklistickej dopravy uvedené nasledovne:

V kapitole 2.8.5.1.3 „Dynamická rekreácia“ je nasledujúci text:

„Jestvujúce cyklotrasy sú vedené obcou Nová Ľubovňa po cestách III/54340 a III/54341 a po jestvujúcich miestnych komunikáciách.

Územný plán navrhuje dve cyklotrasy. Jedna cyklotrasa je navrhovaná vo východnej časti obce od hranice katastra s mestom Stará Ľubovňa, po ľavom brehu toku Jakubianka, pri futbalovom ihrisku po pravom brehu toku Jakubianka po jestvujúcej komunikácii C3 – MOK 7,0/30 a po navrhovanej komunikácii C3 – MO 7,0/30 až do obce Jakubany. Pri futbalovom ihrisku je ďalšia navrhovaná cyklotrasa vedená okolo cintorína do priestoru Ľubovnianskych kúpeľov na jestvujúcej ceste C2 – MOK 7,5/40.“

V kapitole 2.9.1.1.7 Cyklistická doprava sa uvádza:

„Cyklistická doprava v obci Nová Ľubovňa je využívaná za účelom dochádzky k objektom občianskej vybavenosti, do zamestnania a za účelom cykloturistiky.

Jestvujúce cyklotrasy sú vedené obcou po jestvujúcich miestnych komunikáciách a po cestách III/54340 a III/54341 s prepojením na cestu I/68, Toryskú cyklomagistrálu č. 027, ktorá spája pohraničnú oblasť Poľska s Prešovom a Košicami a Ľubovniansku cyklotrasu.

Územný plán navrhuje dve cyklotrasy. Jedna cyklotrasa je navrhovaná vo východnej časti obce od hranice katastra s mestom Stará Ľubovňa, po ľavom brehu toku Jakubianka, Pri futbalovom ihrisku po pravom brehu toku Jakubianka po jestvujúcej komunikácii C3 – MOK 7,0/30 a po navrhovanej komunikácii C3 – MO 7,0/30 až do obce Jakubany. Pri futbalovom ihrisku je ďalšia navrhovaná cyklotrasa vedená okolo cintorína do priestoru Ľubovnianskych kúpeľov na jestvujúcej ceste C2 – MOK 7,5/40.“

Existujúce aj obe navrhované trasy sú vyznačené v grafickej časti územného plánu. V záväznej časti územného plánu je uvedená verejnoprospešná stavba „VS 13 Stavby dvoch cykloturistických chodníkov“.

Z hľadiska návrhu koridoru EuroVelo 11 tento je v súlade s územným plánom obce v trase pozdĺž potoka Jakubianka aj po účelovej ceste vedúcej do Ľubovnianskych kúpeľov okrem úseku v lokalite Ľubovnianskych kúpeľov, ktorý v územnom pláne vedie po lesnej ceste s príliš veľkým stúpaním.

Mesto Stará Ľubovňa

Mesto Stará Ľubovňa má platný územný plán spracovaný ešte v roku 1994. V tomto územnom pláne nie je cyklistická doprava riešená.

V súčasnosti je rozpracovaný návrh nového územného plánu, schvaľovanie je plánované v roku 2015. V zadaní pre spracovanie územného plánu nie sú zahrnuté požiadavky na riešenie cyklistickej dopravy. Napriek tomu sa v návrhu územného plánu problematika cyklistickej dopravy čiastočne uvádza, ale len v rovine lokálnej rekreačnej cyklistiky. Ako existujúca cyklotrasa sa uvádza združená komunikácia vedúca od starého cintorína ku lávke cez rieku Poprad. Ako navrhované cyklotrasy sa uvádzajú trasy po oboch brehoch Jakubianky a cyklotrasa vedúca po pravom brehu rieky Poprad od lávky vedúcej na Továrenskú ulicu smerom do obce Hniezdne.

Návrh trasy EuroVelo je v súlade s navrhovaným územným plánom mesta v trase pozdĺž toku Jakubianky a v úseku od starého cintorína ku rieke Poprad. Návrh trasy EuroVelo11 navrhujeme zapracovať do návrhu nového územného plánu mesta vo všetkých navrhnutých variantoch ako súčasť základnej kostry cyklistickej dopravy v meste. V návrhu odporúčame prepracovať riešenie cyklistickej dopravy tak, aby bol v územnom pláne navrhnutý ucelený hierarchicky usporiadaný systém cyklistických komunikácií a trás vytvárajúci podmienky nie len pre rekreačnú ale aj každodennú cyklistiku dopravného charakteru.

Obec Chmelnica

Obec nemá spracovaný a platný územný plán, len schválené zadanie ÚPN-O.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Hajtovka

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Údol

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Plavnica

Územný plán obce bol spracovaný v roku 2008 a je platný.

Územný plán nie je zverejnený.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do aktualizácie územného plánu obce.

Obec Plaveč

Obec má platný územný plán z roku 2010.

V územnom pláne cyklistická doprava riešená nie je. V trase alternatívneho vedenia EuroVelo11 po ľavobrežnej hrádzi rieky Poprad je v územnom pláne navrhnutá „turistická trasa“.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do aktualizácie územného plánu obce.

Obec Orlov

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Legnava

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Starina

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Malý Lipník

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Sulín

Obec nemá spracovaný a platný územný plán.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Obec Mníšek nad Popradom

Obec má územný plán z roku 1997, stratil však platnosť a preto je len smerným dokumentom . Územný plán nie je zverejnený.

Návrh trasy EuroVelo 11 navrhujeme zapracovať do návrhu územného plánu obce.

Celkovo je potrebné konštatovať, že v územných plánoch, týkajúcich sa riešeného územia, nie je vyriešené trasovanie cyklomagistrály, spĺňajúcej kritériá pre vedenie cyklotrasy EuroVelo 11. To súvisí v prvom rade s faktom, že riešenie vedenia nadregionálnych a regionálnych cyklotrás nie je obsiahnuté v riešení územného plánu VÚC Prešovský kraj. V územných plánoch obcí je problematika cyklistickej dopravy riešená na veľmi rozdielnej, ale prevažne žiadnej alebo minimálnej úrovni, lebo rieši maximálne len otázku lokálnej rekreačnej cyklodopravy. Pre riešenie trasovania cyklomagistrály EuroVelo 11 je možné brať do úvahy cyklotrasy uvedené v územných plánoch mesta Stará Ľubovňa a obce Nová Ľubovňa.

4.4. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska demografického

Cyklistické magistrály majú slúžiť diaľkovej cyklistike, ale ich dopravný význam, intenzita využitia a tým efektivita investícií závisia aj od množstva lokálnych užívateľov. Preto ich trasovanie má umožniť prístup čo najväčšiemu počtu obyvateľov miest a obcí v území, ktorým prechádza. V riešenom území sú sídla s nasledujúcim počtom obyvateľov (podľa údajov z obecných štatistík k 31.12.2012):

obec	počet obyvateľov	priamo na koridore	v dostupnosti 2 km
Šambron	401	401	
Jakubany	2679		2679
Nová Ľubovňa	2935	2935	
Stará Ľubovňa	16351	16351	
Chmeľnica	957	957	
Hajtovka	77		77
Údol	412		412
Plavnica	1620	1620	
Hromoš	510		510
Plaveč	1836	1836	
Orlov	676	676	
Čirč	1244		1244
Legnava	117	117	
Starina	43		43
Malý Lipník	462	462	
Sulín	360	360	
Mníšek nad Popradom	661	661	
Okres Stará Ľubovňa	31341	26376	4965

Muszyna	5123*	5123*	6560*
Piwniczna-Zdroj	5793*		10313*
Poľsko spolu	10916	5123	11080
Celkom koridor	42257	31499	16045

* Údaj z roku 2011

Z hľadiska urbanizácie územia treba brať do úvahy lokálnu aglomeráciu sídiel, vytvárajúcu prakticky jedno súvisle zastavané územie:

Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - Jakubany spolu 21.965 obyvateľov

Táto aglomerácia je hlavným sídelným celkom okresu a preto jej napojenie na cyklomagistrálu je veľmi dôležitým prvkom riešenia trasy EuroVelo z hľadiska lokálneho a regionálneho dopravného významu a využiteľnosti pre obyvateľov územia, ktorým prechádza.

Navrhnutá trasa EuroVelo11 priamo prechádza sídlami s 26.376 obyvateľmi na slovenskom území. Po započítaní obyvateľov obce Muszyna na poľskom území priamo prechádza sídlami s 31.499 obyvateľmi.

Celková obslužnosť a spádovosť územia navrhovanej trasy vzhľadom na počet obyvateľov a dostupnosť cyklotrasy (prístup na navrhovanú cyklistickú komunikáciu z obce- vzdialenosť menej ako 2 km) je pre vetky alternatívy rovnaká - 47.544 obyvateľov, z toho 16.045 obyvateľov na poľskom území.

Občianska vybavenosť

Obchody, služby, školské a zdravotnícke zariadenia sú prirodzeným cieľom pre lokálnu cyklistickú dopravu. Táto doprava zvyšuje využitie každej cyklistickej trasy, spájajúcej obytné plochy s jednotlivými zariadeniami a najmä väčšími centrami občianskej vybavenosti. Dostupnosť vybavenosti je významným parametrom kvality a atraktivity aj diaľkových cyklomagistrál.

V dotknutom území je prirodzene najväčší počet zariadení občianskej vybavenosti v okresnom meste Stará Ľubovňa. Z hľadiska dostupnosti z okolitých obcí je najvýznamnejším faktorom vytvorenie možnosti prístupu ku vybavenosti situovanej v Starej Ľubovni pre obyvateľov aglomerácie obcí Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa – Jakubany a obce Chmelnica. Predstavuje dostupnosť do vzdialenosti 5 km, t.j. 15 až 20 minút jazdy, čo je v sídelných aglomeráciách veľkosti Starej Ľubovne primerané. Opačným smerom môže tento efekt priniesť prepojenie tejto aglomerácie na Ľubovnianske kúpele, čo zlepší ich dostupnosť a posilní funkciu tejto lokality ako prímestskej rekreačnej zóny celej aglomerácie.

Pre lokálnu dostupnosť občianskej vybavenosti má veľký význam dopravné spojenie malých obcí s väčšími, prevažne pôvodne strediskovými obcami, v ktorých sú vo väčšej miere zastúpené zariadenia základnej vybavenosti – obchody, pošta, zdravotné strediská, plno organizované základné školy a pod. Z tohto hľadiska sú cieľovými obcami v riešenom území pre obyvateľov okolitých obcí najmä Plaveč a Plavnica.

Zamestnanosť

Dôležitou časťou cyklistiky ako formy pravidelnej dennej dopravy sú cesty do práce (zamestnania). Aj pri tomto druhu cyklistiky je jej najvýznamnejším cieľom mesto Stará Ľubovňa.

Z hľadiska dostupnosti výrobných zón v meste z okolitých obcí je najdôležitejším faktorom dostupnosť výrobných a skladových areálov na Levočskej ulici z aglomerácie obcí Nová Ľubovňa - Jakubany. V riešenom území sa nachádzajú aj menšie lokálne ciele dopravy za prácou, napríklad Orlov ako obec s pôvodne najväčšou výrobnou zónou mimo okresné mesto.

4.5. Zásady navrhovania cyklotrás z hľadiska technických opatrení

Súčasný trendy pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry sú plne kompatibilné so základnými požiadavkami siete EuroVelo a Európskej cyklistickej federácie, ktoré zohľadňujú predovšetkým cykloturistické kritériá. Základné princípy návrhu cyklistických komunikácií sú nasledovné:

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

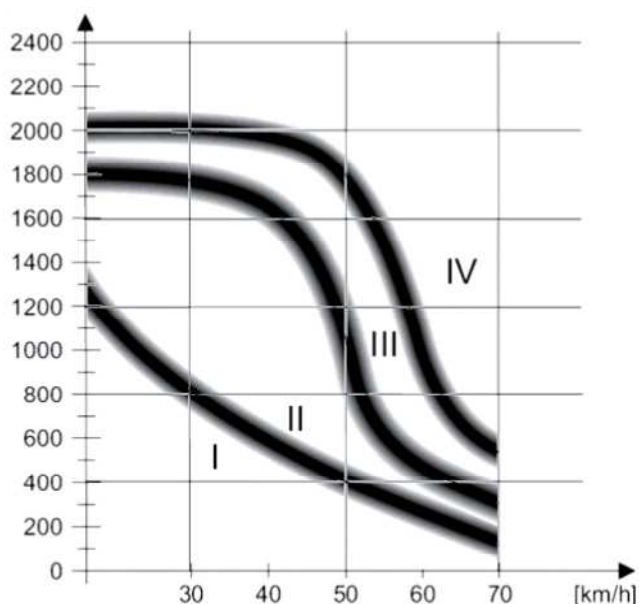
ak je to nutné, je potrebné upozorniť na prítomnosť cyklistov zvislým dopravným značením.

Svoju bezpečnosť môže cyklista individuálne zvýšiť tak, že bude „viditeľný“, tzn. najmä vo večerných hodinách bude vybavený odrazkami a reflexnými časťami odevu, alebo bude nosiť bezpečnostnú prilbu (toto na okraj pod obrázok dieťaťa na bicykli s prilbou a reflexnou vestou).

4. **Kvalitu prevedenia** - kvalita prevedenia povrchu cyklocestičky má výrazný vplyv na jeho využívanie. Narušený povrch, diery, špáry, vydúvajúce korene stromov sú rovnako neprijemné pre motoristov ako pre cyklistov. I keď to neznamená, že trasa sa nedá použiť, znižuje to rýchlosť a komfort jazdy, zvyšuje riziko defektu, čo môže byť demotivujúce pre cyklistu. Ako všetky ostatné cesty, aj cyklistické komunikácie potrebujú pravidelnú údržbu, aby poskytovali pohodlnú a bezpečnú jazdu pre svojich užívateľov.
5. **Atraktivita prostredia** - atraktivita cyklistickej komunikácie závisí od estetiky prostredia, v ktorom vedie. Čím je okolité prostredie atraktívnejšie, tým má cyklotrasa väčšiu šancu na úspech a je využívaná pre dennú prepravu. Preto, pokiaľ to je možné, navrhované trasy by mali viesť popri riekach, cez zelené zóny a parky. S atraktivitou prostredia úzko súvisí pocit sociálnej bezpečnosti lokality, cez ktorú cyklotrasa prechádza, a to hlavne za šera a večerných hodinách. Prekážkou, ktorá znižuje atraktivitu a teda aj využívanie trasy sú napr. tmavé a neprehľadné tunely, podchody, miesta s minimom ľudských aktivít (nie sú „na očiach“, skryté, nikto tam nebýva a pod.) a miesta so zlou povestou - napr. nočné kluby, opustené fabriky, haly.

Segregácia alebo integrácia ?

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



Graf 1. Spôsob určenie stupňa segregácie/integrácie podľa intenzity motorových vozidiel (za hodinu) a rýchlosti vozidiel V85 (ERA 2010, Nemecko).

Vysvetlenie ku grafu:

Oblasť 1 – cyklisti v hlavnom dopravnom priestore bez oddelenia

Oblasť 2 – cyklisti s „mäkkým“ stupňom segregácie – odporúčaný bezpečnostný pruh (porovnateľný so slovenským „cyklopiktokoridorom“)

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

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

Navrhované opatrenia pre cyklistov na trase EuroVelo 11 podľa STN 736110

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

CP v PDP - cyklistické pruhy v pridruženom dopravnom priestore – cyklistický pruh šírky minimálne 1,0 m – 1,5 m v pridruženom priestore oddelený od hlavného dopravného priestoru bezpečnostným pruhom, mimo motorovej premávky

CP v HDP - cyklistické pruhy v hlavnom dopravnom priestore – cyklistický pruh, alebo viacúčelový pruh (podľa intenzity premávky a podielu nákladných vozidiel) šírky minimálne 1,25 m v hlavnom dopravnom priestore s motorovými vozidlami

Združený pruh – spoločný dopravný pruh pre cyklistov a automobily za podmienky dodržania maximálnych denných intenzít dopravy (1000 v/denne) a rýchlosti vozidiel (50 km/hod)

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

Rekonštrukcia - oprava existujúcej komunikácie

Novostavba – výstava novej cyklistickej komunikácie

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

Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky (STN 736110)

jednosmerná cyklistická premávka		Obojsmerná cyklistická premávka	
Špičková intenzita v jednom smere c/h	šírka komunikácie m	Špičková intenzita v oboch smeroch c/h	šírka komunikácie m
od 0 do 150	(1,0), 1,25, (1,50)	od 0 do 50	(1,0), 1,25, (1,50)
od 151 do 750	2,5	od 51 do 150	2,5
nad 750	3,75	nad 150	3,75

Spôsob oddelenia peších a cyklistov (STN 736110)

bez oddelenia		s oddelením	
cyklistov	chodcov	cyklistov	chodcov
0 - 30	600	50	500
od 31 do 150	300	250	50
od 151 do 300	60		

Technické parametre pre navrhovanú cyklotrasu EuroVelo 11 – novostavby:

Cyklomagistrála EuroVelo 11 je súčasťou celoeurópskej siete diaľkových cyklistických trás a má byť z dopravného hľadiska najvýznamnejšou cyklomagistrálou na východnom Slovensku a preto má spĺňať z dopravného aj technického hľadiska tie najvyššie kritériá:

Má byť vedená prevažne po samostatnej cyklistickej cestičke, v zastavanom území obcí riešenej podľa STN 73 6110 ako komunikácia funkčnej triedy D2 s vylúčením alebo oddelením motorovej dopravy.

Obojsmerná dvojpruhová cyklistická komunikácia má byť vybudovaná v šírke minimálne 3 m s priečnym sklonom 2%.

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

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

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

V stiesnených pomeroch môže výnimočne cyklotrasa viesť po miestnych ukľudnených alebo účelových komunikáciách s minimálnou intenzitou automobilovej dopravy, kde musia byť realizované opatrenia na spomalenie rýchlosti vozidiel na max. 30 km/hod a vylúčenie resp. zníženie podielu nákladnej dopravy na menej ako 6%.

Cyklistické komunikácie sa majú navrhovať podľa čl. 12.2, kapacita cyklistických komunikácií sa stanovuje podľa čl. 6.13 STN 73 6110.

Záchytné bezpečnostné zariadenia sa navrhujú podľa čl. 15.1.3 uvedenej normy v miestach, kde sa cestička pre cyklistov, pruh alebo pás priblíži k vodným tokom a staniciam bližšie ako 3 m alebo kde stromoradie alebo iné pevné prekážky stoja pod násypom cyklistickej komunikácie vo vzdialenosti menšej ako 6 m od jeho päty.

Spevnenie cyklistických komunikácií sa navrhuje celistvé alebo z dlažby a prefabrikátov so zaliatymi škárami. Z hľadiska bezpečnosti je účelné ich farebne odlišiť od iných dopravných pásov a pásov pre chodcov.

4.6. Navrhované technické opatrenia odporúčanej alternatívy

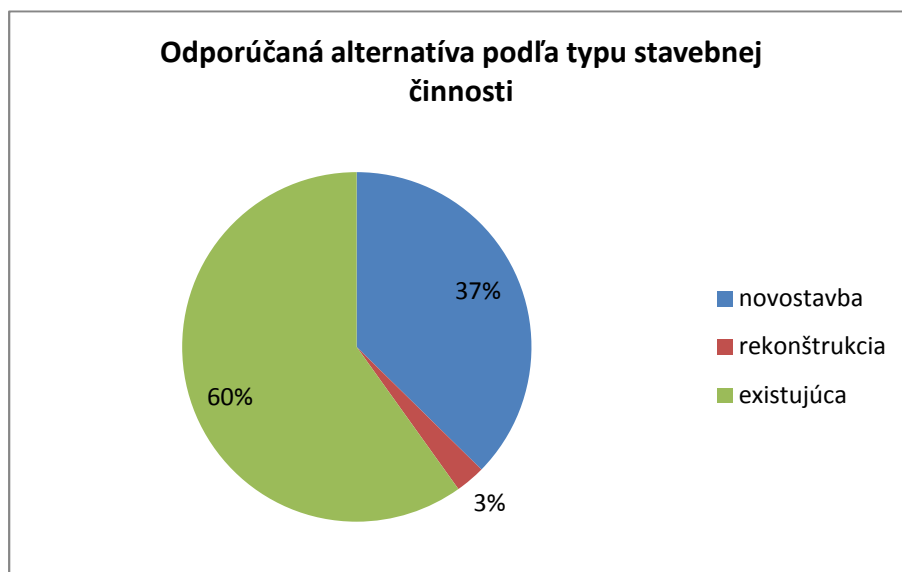
Ako hlavné navrhované opatrenia sú navrhované cyklistické cestičky a miestne a účelové komunikácie s občasným využitím pre prejazd motorových vozidiel. Účelové komunikácie budú slúžiť de facto ako nemotoristické komunikácie s občasným využitím pre motorové vozidlá.

obec	dĺžka opatrenia v m	dĺžka opatrenia v km	staničenie	opatrenie	druh stavby
Šambron			0,000	značenie	
Šambron po MK	450	0,45	0,450	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca
Šambron po účelovej komunikácii	263	0,263	0,713	účelová komunikácia	novostavba
lávka cez potok Korytá I	3	0,003	0,716	objekt č.1 lávka cez prítok	novostavba
Šambron - koniec katastra	1336	1,336	2,052	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez potok Korytá II	3	0,003	2,055	objekt č.2 lávka cez prítok	novostavba
Jakubany - lávka cez Dlhý potok	5	0,005	2,060	objekt č.3 lávka cez potok	novostavba
Jakubany - mostík cez strž pod Vysokou	3	0,003	2,063	objekt č.4 mostík cez strž	novostavba
Jakubany - hranica katastrov Chmelnica	2028	2,028	4,091	cyklistická cestička	novostavba
Chmelnica - ÚKL po hotel Sorea	720	0,72	4,811	účelová komunikácia	existujúca
Chmelnica - h.Sorea po hranicu KU	98	0,098	4,909	cyklistická cestička	novostavba
Jakubany - hranica katastrov Chmelnica - penzión Alex	250	0,25	5,159	cyklistická cestička	novostavba
Nová Ľubovňa k.u - od hranice ku (cesta ku hotelu po MK)	80	0,08	5,239	cyklistická cestička	novostavba
Nová Ľubovňa - okolo rybníčka	210	0,21	5,449	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca
Nová Ľubovňa - nová trasa popri chatách ku Vyhliadke	1465	1,465	6,914	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. I	5	0,005	6,919	objekt č. 5 lávky cez prítok	novostavba
lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. II	5	0,005	6,924	objekt č. 6 lávky cez prítok	novostavba
lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. III	4	0,004	6,928	objekt č. 7 lávky cez prítok	novostavba
lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. IV	3	0,003	6,931	objekt č. 8 lávky cez prítok	novostavba

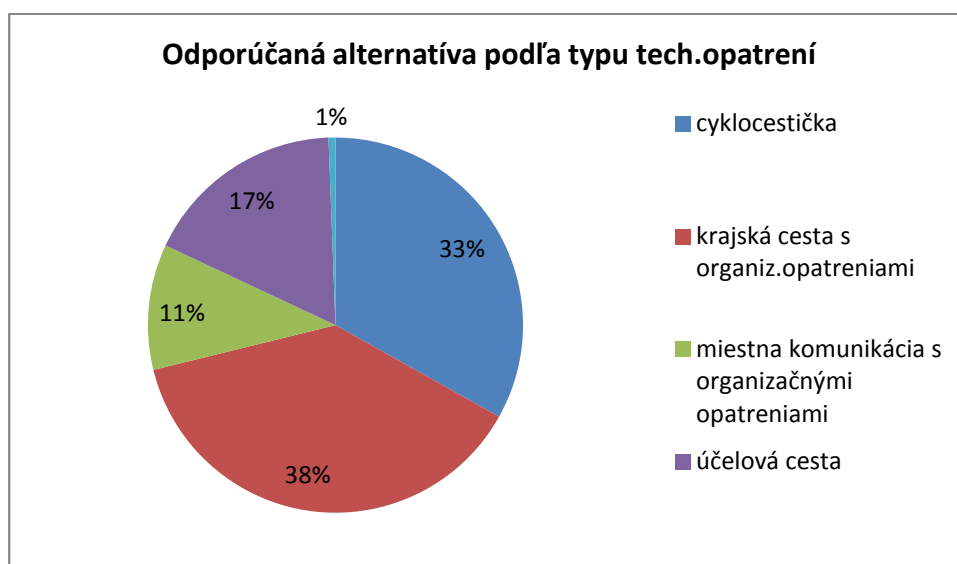
Nová Ľubovňa - po ÚK - začiatok spevnenej cesty	1078	1,078	8,009	účelová komunikácia	novostavba
Nová Ľubovňa - Dom Nádeje	2599	2,599	10,608	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca
Nová Ľubovňa - ku potoku Jakubianka	150	0,15	10,758	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	novostavba
lávka cez potok Jakubianka	30	0,03	10,788	objekt č.9	novostavba
Nová Ľubovňa hranica KU	1212	1,212	12,000	cyklistická cestička	novostavba
Stará Ľubovňa hranica KU - po začiatok ul.SNP	1341	1,341	13,341	cyklistická cestička	novostavba
Stará Ľubovňa po lávku na sídl.Východ	539	0,539	13,880	cyklistická cestička	existujúca
Stará Ľubovňa - od lávky po most Prešovská cesta	340	0,34	14,220	cyklistická cestička	novostavba
Stará Ľubovňa - od mosta po cestu 1.tr. LBH potoka	682	0,682	14,902	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez rieku Poprad Stará Ľubovňa	100	0,1	15,002	objekt č.10	novostavba
Stará Ľubovňa - Podsadek kostol	1246	1,246	16,248	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca
Stará Ľubovňa - hranica KU	2010	2,01	18,258	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez potok pri Chmelnici	5	0,005	18,263	objekt č.11	novostavba
Chmelnica - hranica KU po MK	230	0,23	18,493	cyklistická cestička	novostavba
Chmelnica po MK	1208	1,208	19,701	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca
Chmelnica - koniec MK po podjazd	550	0,55	20,251	účelová komunikácia	novostavba
Chmelnica koniec KÚ ku lávke	2195	2,195	22,446	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez Poprad pri Skalnej ihle	100	0,1	22,546	objekt č. 12	novostavba
Plavnica začiatok KU, pri lávke napojenie	483	0,483	23,029	cyklistická cestička	novostavba
Plavnica potok Vyšná roveň	400	0,4	23,429	účelová komunikácia	novostavba
lávka cez potok Vyšná roveň	3	0,003	23,432	objekt č.13	novostavba
Plavnica Vyšná roveň - žel.stanica	1335	1,335	24,767	účelová komunikácia	novostavba
Plavnica - od žel.stanice ku križovatke s cestou 3.tr.	693	0,693	25,460	účelová komunikácia	novostavba
Plavnica - ku lávke cez potok	180	0,18	25,640	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez potok Jasenok	10	0,01	25,650	objekt č.14	novostavba
Plavnica ku lávke Šambronka	280	0,28	25,930	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez potok Šambronka	10	0,01	25,940	objekt č.15	novostavba

Plavnica ku lávke cez kanál (vodárenská cesta)	1160	1,16	27,100	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez melioračný kanál	2	0,002	27,102	objekt č. 16	novostavba
Plavnica - ku žel.stanica Hromoš, koniec KU	913	0,913	28,015	cyklistická cestička	novostavba
Hromoš, začiatok KU	100	0,1	28,115	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez potok Hromovec	10	0,01	28,125	objekt č. 17	novostavba
Hromoš, koniec KU- ku lávke Poprad	211	0,211	28,336	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez Poprad koniec KU Hromoš	100	0,1	28,436	objekt č. 18	novostavba
Plaveč, začiatok katastra pri lávke po podjazd popod žel.most	1492	1,492	29,928	cyklistická cestička	novostavba
napojenie na MK pri žel.priecestí	261	0,261	30,189	cyklistická cestička	novostavba
Plaveč miestne komunikácie	1690	1,69	31,879	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	existujúca
Plaveč - Orlov - Andrejovka	5877	5,877	37,756	krajská cesta s organizačnými opatreniami	existujúca
Andrejovka - Kurčín	5067	5,067	42,823	účelová komunikácia	existujúca
Kurčín št. hranica	1092	1,092	43,915	cyklistická cestička	novostavba
lávka cez hraničný potok Kurčín	10	0,01	43,925	objekt č.19	novostavba
Št.hr. - Muszyna - št.hr.	5152	5,152	49,077	úsek v PL	
št.hr - Legnava	750	0,75	49,827	cyklistická cestička	novostavba
Legnava - okolo lúky - poľná cesta - začiatok obce	2138	2,138	51,965	cyklistická cestička	novostavba
Legnava - Malý Lipník križovatka	5824	5,824	57,789	krajská cesta s organizačnými opatreniami	existujúca
Malý Lipník križovatka - Závodie koniec cesty	9917	9,917	67,706	krajská cesta s organizačnými opatreniami	existujúca
Závodie - Medzibrodie	2062	2,062	69,768	účelová komunikácia	rekonštrukcia
Medzibrodie - Mníšek n.P.	4912	4,912	74,680	krajská cesta s organizačnými opatreniami	existujúca
Mníšek n.P. - podjazd mosta	250	0,25	74,930	cyklistická cestička	novostavba

Celková dĺžka navrhovanej odporúčanej cyklotrasy v okrese Stará Ľubovňa je 74,930 km, z toho po poľskej strane vedie 5,122 km. V maximálnej možnej miere využíva vhodné existujúce komunikácie, ktoré tvoria 60% celkovej trasy.



Podľa typu navrhovaných opatrení najdlhší úsek predstavuje málofrekvetované cesty okolo rieky Poprad v katastrach obcí Mníšek nad Popradom, Sulín, Malý Lipník a Legnava. Mosty a lávky spolu majú dĺžku takmer 411 m.



cyklocestička	krajská cesta s organiz.opatreniami	miestna komunikácia s organizačnými opatreniami	účelová cesta	objekty
23116	26530	7553	12168	411

Ako doplnková turistická vybavenosť na trasách sú navrhnuté nasledovné opatrenia:

1. stupeň – tzv. BIKE POINT – miesta, kde sa stretávajú minimálne 3 služby pre cyklistov, služby sú komplexné, minimálne dve z nich voľne dostupné – pumpa, servisné náradie, informačný panel a podobne. Ideálne je ich umiestniť v blízkosti ďalších služieb ako reštaurácie či občerstvenie, ubytovanie s certifikátom Vitajte cyklisti !

2. stupeň – odpočívadlá, informačné panely

3. stupeň – orientačné cykloturistické značenie

4.7. Navrhované konštrukcie cyklistických cestičiek

Na celom úseku trasy sa odporúčajú vozovky s pevným krytom a to najmä vzhľadom na požiadavku celoročnej jazdnosti medzinárodnej cyklotrasy ako aj udržateľnosti zámeru z hľadiska následnej údržby a využiteľnosti trasy z hľadiska cyklistickej dopravy pre miestnych obyvateľov.

1. Cyklocestička asfaltová:
 - geotextília
 - štrkopiesok 150 mm
 - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
 - obaľované kamenivo 70 mm
 - penetračný (spojovací) postrek
 - asfaltobetón 40 mm
2. Cyklocestička betónová:
 - geotextília
 - štrkopiesok 150 mm
 - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
 - cestný betón C30/37 150 mm
3. Účelová cesta asfaltová:
 - geotextília
 - štrkopiesok 200 mm
 - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 130 mm
 - obaľované kamenivo 70 mm
 - penetračný (spojovací) postrek
 - asfaltobetón 40 mm
4. Účelová cesta betónová:
 - geotextília
 - štrkopiesok 200 mm
 - kamenivo 0-22 mm spevnené cementom 100 mm
 - cestný betón 200 mm
5. Rekonštrukcia asfaltovej vozovky:
 - odfrézovanie 40 mm
 - penetračný postrek
 - asfaltový betón 40 mm
 - vysprávka 20 – 30 % plochy – obaľované kamenivo hr 40 mm

Poznámky:

- do ceny jednotlivých konštrukcií boli pri kalkulácii orientačného rozpočtu započítané odhumusovanie plochy hr. 100 mm, spätné zahumusovanie príľahlej plochy a osev trávou
- pri prepočte ceny rekonštrukcií boli v jednotlivých úsekoch započítané využiteľné podkladové vrstvy.

4.8. Posúdenie z hľadiska majetkoprávných a vlastníckych vzťahov

Celkový prehľad definovania vlastníckych vzťahov na úseku trasy EuroVelo 11 v okrese Stará Ľubovňa ukazuje nasledujúca prehľadná tabuľka. Návrh vedenia jednotlivých alternatívnych vedení vychádza buď zo samotného prieskumu v teréne, požiadaviek objednávateľa ale aj následným preverovaním z hľadiska vlastníckych vzťahov a hľadaním najoptimálnejšej línie trasy. Pre možnosť následného posudzovania a prerokovania uvádzame ako v prehľade, ak aj v podrobných tabuľkách presnú identifikáciu parciel vrátane vlastníkov a vlastníckych listov.

obec	počet vlastníkov	počet LV	CKN	EKN	objekty	pozn.
Šambron 1	1046	5	6	7		
Šambron 2	339	9	4	12		
Jakubany 1	205	20	11	21		
Jakubany 2	208	22	11	21		
Chmelnica 1	1	1	4	0		
Nová Ľubovňa 1	3	4	12	0	1	lávka cez Jakubianku
Nová Ľubovňa 2	5	8	17	0	1	lávka cez Jakubianku
Stará Ľubovňa 1	3	5	17	5	1	rekonštrukcia lávky cez Poprad
Stará Ľubovňa 2	10	9	20	5	1	rekonštrukcia lávky cez Poprad
Stará Ľubovňa 3	5	6	11	5	1	rekonštrukcia lávky cez Poprad
Chmelnica 2	4	6	10	0	1	1 x lávka Poprad
Plavnica 1	7	9	16	0	2	2x lávka Poprad
Plavnica 2	9	7	13	0	2	2x lávka Poprad
Plavnica 3	514	5	11	0	3	2x Poprad plus potok
Plavnica 4	11	19	19	0		rozšírený variant
Plaveč 1	1286	5	2	9		
Plaveč 2	1861	29	15	34		
Hromoš 1*	11	2	4	4	1	1 x lávka Poprad
Hromoš 2*	31	0	4	4	2	1 x lávka Poprad plus lávka cez potok
Orlov 1	5	4	7	0		
Orlov 2	10	8	11	0		alternatíva s lávkou cez Poprad
Legnava	523	6	4	13		

Odporúčaná alternatíva, na ktorej sme riešili návrh technických opatrení, vykazuje nasledovné vlastnícke vzťahy.

Podľa tohto ukazovateľa je vhodné následne určiť etapizáciu realizácie stavby, predovšetkým jej prípravnú fázu, do ktorej spadá majetko-právne vysporiadanie. Ďalší podklad pre etapizáciu plánovania a následnej realizácie podľa vlastníckych vzťahov určuje aj kompletná tabuľka, definujúca vzťah medzi typmi vlastníctva na trase v jednotlivých katastrach obcí.

Vlastnícke vzťahy podľa katastrov obcí				
obec	súkromné	obecné	štátne	zmiešané
Šambron 1	0,00	0,00	0,00	100,00
Šambron 2	85,71	0,00	0,00	14,29
Jakubany 1	66,67	0,00	4,76	28,57
Jakubany 2	72,00	0,00	4,00	24,00
Chmelnica 1	100,00	0,00	0,00	0,00
Nová Ľubovňa 1	25,00	62,50	12,50	0,00
Nová Ľubovňa 2	25,00	58,33	16,67	0,00
Stará Ľubovňa 1	0,00	88,89	0,00	11,11
Stará Ľubovňa 2	9,09	72,73	9,09	9,09
Stará Ľubovňa 3	8,33	75,00	8,33	8,33
Chmelnica 2	20,00	60,00	20,00	0,00
Plavnica 1	37,50	50,00	12,50	0,00
Plavnica 2	18,18	54,55	9,09	18,18
Plavnica rozšírená	100,00	0,00	0,00	0,00
Plaveč 1	11,11	0,00	0,00	88,89
Plaveč 2	17,50	10,00	10,00	62,50
Hromoš 1*	75,00	0,00	25,00	0,00
Hromoš 2*	75,00	0,00	25,00	0,00
Orlov 1	14,29	28,57	57,14	0,00
Orlov 2	16,67	16,67	66,67	0,00
Legnava 1	12,50	12,50	50,00	25,00
Legnava 2	15,38	15,38	30,77	38,46

Ideálna situácia nastáva, keď vlastníkom dotknutých pozemkov je obec, ktorá spravuje viac ako polovicu dotknutých parciel. Aj tento ukazovateľ je potrebný brať do úvahy pri navrhovaní etapizácie jednotlivých úsekov.

Vlastnícke vzťahy sa zisťovali v lokalitách navrhovaných pre novostavby a rekonštrukcie.

V miestach kde vedú po existujúcich komunikáciách sa riadia len správcovskými vzťahmi dané kategóriou príslušnej komunikácie.

4.8.1. Vlastnícké vzťahy podľa jednotlivých katastrov dotknutých miest a obcí

KATASTER OBCE ŠAMBRON

P.č.	Kataster Šambron						počet parcel CKN/EKN	6/7
	Smer - Šambron - Ľubovnianske kúpele						počet LV	5
	Šambron 1 - alternatíva po ľavej strane cesty						počet vlastníkov	1046
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	430	les	-				
2	CKN	433/1	TTP	-				
3	CKN	432	cesta	-				
4	CKN	445/4	ost pl	-				
5	CKN	446	TTP	-				
6	CKN	450	ost pl	-				
1	EKN	958/101	les	1119	Z	842	v prílohe	obecný pozemok
2	EKN	1107/1	OP	866	Z	74	v prílohe	
3	EKN	1119/1	TTP	810	Z	52	v prílohe	
4	EKN	1126/1	TTP	854	Z	34	v prílohe	
5	EKN	1186/3	TTP	875	Z	44	v prílohe	obecný pozemok
6	EKN	1186/2	ost pl	875	Z			obecný pozemok
7	EKN	1186/1	TTP	875	Z			obecný pozemok

P.č.	Kataster Šambron						počet parcel CKN/EKN	4/7
	Smer - Šambron - Ľubovnianske kúpele						počet LV	9
	Šambron 2 - alternatíva po pravej strane poľnej cesty -						počet vlastníkov	339
1	CKN	447	les	-				
2	CKN	446	TTP	-				
3	CKN	432	cesta	-				
4	CKN	450	ost pl	-				
1	EKN	969/100		596	Súkr.	14	v prílohe	
2	EKN	968/101		889	Súkr.	1	Grécko - katolícka cirkev, farnosť Šambron	
3	EKN	963/102		853	Súkr.	36		
4	EKN	963/100		1006	Súkr.	2	Miturová Mária r. Buchovecká, Stará Ľubovňa, 1/2, Buchovecká Mária r. Mindeková, 065 45, Šambron, č. 51, SR 1/2	
5	EKN	1054/1		853	Súkr.	36	v prílohe	
6	EKN	1099/1		864	Súkr.	46	v prílohe	

7	EKN	1107/1	OP	866	Z	74	v prílohe	odtiaľto to pokračuje rovnako
---	-----	--------	----	-----	---	----	-----------	-------------------------------

KATASTER OBCE JAKUBANY

PČ	Kataster Jakubany						počet parcel CKN/EKN	11/0
	lokalita - Ľubovnianske kúpele						počet LV	3
	Jakubany 1 - alternatíva priama okolo lesa						počet vlastníkov	6
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	2571	TTP	-				
2	CKN	2572	les	-				
3	CKN	2573	TTP	-				
4	CKN	2651	zast pl	-				
5	CKN	2547/1	TTP	-				rovnaké vedenie trasy
6	CKN	2547/29	les	5789	súkr	1	Dufala Ján, Jakubany 222	
7	CKN	2541/1	ost pl	-				
8	CKN	2541/4	ost pl	656	súkr	2	Dufala Ján, Jakubany 222, Duda Štefan	
9	CKN	2541/2	ost pl	6018	súkr	3	Murín Štefan a Ján, Sekelský Karol, Plavnica 80	Štefan v Prahe, Ján v USA
10	CKN	2541/3	ost pl	-				
11	CKN	2649/5	zast pl	-				

PČ	Kataster Jakubany						počet parcel CKN/EKN	11/0
	lokalita - Ľubovnianske kúpele						počet LV	3
	Jakubany 2 - alternatíva cik cak okolo chát						počet vlastníkov	6
1	CKN	2547/1	TTP	-				
2	CKN	2541/1	ost pl	-				
3	CKN	2547/16			28	súkr	1	Dufala Ján, Jakubany 222
4	CKN	2542			656	súkr	3	Duda Štefan r. Duda, 065 12, Jakubany, č. 105, SR 1/3, Dufala Ján r. Dufala, 065 12, Jakubany, č. 222, SR 2/3
5	CKN	2650/5			3265	súkr	1	Mačugová Zuzana r. Mrugová, 065 12, Jakubany, č. 17, SR 1/1

6	CKN	2650/4		656	súkr		Duda Štefan r. Duda, 065 12, Jakubany, č. 105, SR 1/3, Dufala Ján r. Dufala, 065 12, Jakubany, č. 222, SR 2/3	
7	CKN	2650/1		-				
8	CKN	2650/8		28	súkr		Dufala Ján, Jakubany 222	
9	CKN	2650/7		9848	súkr	1	Duda Ján r. Duda, Fraňa Kráľa 18 3493, Poprad, PSČ 058 01, SR 1/1	
10	CKN	2649/4		6018	súkr	3	Murín Štefan a Ján, Sekelský Karol, Plavnica 80	Štefan v Prahe, Ján v USA
11	CKN	2649/5		- -				

pč	Kataster Jakubany						počet parciel CKN/EKN	0/21
	lokalita - Ľubovnianske kúpele						počet LV	18
	Jakubany 1, 2 nová cestička po trávnatých a lesných porastoch						počet vlastníkov	199
	platí pre obe alternatívy							
1	EKN	1-1146/3	ost pl	3560	Z	51	SPF+	
2	EKN	2199	TTP	6501	Z	13	SPF+	
3	EKN	2198	OP	5740	Z	36	SPF+	
4	EKN	2209/1	TTP	4025	súkr	1	Vasíľ Ján, Jakubovany 200	
5	EKN	2215/1	OP	6270	súkr	3	Špis Ján, Mrug Ján, Štucka Ján	
6	EKN	2189/103	OP	6497	súkr	1	Gotzmann Ľubomír, Sp Belá	
7	EKN	11208	OP	6557	Z	5	SPF+	
8	EKN	1210		4209	súkr	1	Dufala Ján, Jakubovany	
9	EKN	11219	OP	6499	súkr	3	Vojtovičová Anna, Bakošová Magd, Zvalidrogová ...	
10	EKN	13764	OP	6195	SR	1	SPF+	cesta
11	EKN	11220	OP	6354	súkr	3	Vojtovičová Anna, Bakošová Magd, Zvalidrogová ...	
12	EKN	11216	OP	6588	Z	34	SPF+	
13	EKN	2217	OP	6213	súkr	1	Grecko-kat cirkev, Jakubovany	
14	EKN	2218	OP	6213	súkr		Grecko-kat cirkev, Jakubovany	
15	EKN	2220	OP	6213	súkr		Grécko-kat cirkev, Jakubovany	
16	EKN	2284	OP	6210	Z	38	SPF+	

17	EKN	2279	OP	6213	súkr		Grecko-kat cirkev, Jakubovany	
18	EKN	2424	OP	3722	súkr	5	Dufalova, Pribiš, Vasiľ, Vasiľová, ŽIDOVÁ	
19	EKN	2462	OP	7711	súkr	2	Guzlejová Katarína r. Krivoňáková, 065 12, Jakubany, č. 140, SR 1/2 Guzlejová Katarína r. Regrútová, 065 12, Jakubany, č. 308, SR 2/4	
20	EKN	2513/4	TTP	7138	súkr	1	Urb spol Jakubovany	
21	EKN	2513/3	TTP	7138	súkr		Urb spol Jakubovany	

KATASTER OBCE CHMELNICA 1

PČ	Kataster Chmelnica						počet parcel CKN/EKN	4/0
	smer - Šambron - Ľubovnianske kúpele - Nová Ľubovňa						počet LV	1
	Chmelnica 1 - lesná cesta Kúpele - hotel Sorea						počet vlastníkov	1
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	918/3	cesta	262	súkr.	1	Urbar spol Chmelnica	lesná cesta kúpele
2	CKN	914	les	262	súkr.		Urbar spol Chmelnica	lesná cesta kúpele
3	CKN	913/4	ost pl	262	súkr.		Urbar spol Chmelnica	lesná cesta kúpele
4	CKN	920/1	ost pl	262	súkr.		Urbar spol Chmelnica	lesná cesta kúpele

KATASTER OBCE NOVÁ ĽUBOVŇA

PČ	Kataster Nová Ľubovňa						počet parcel CKN/EKN	12/0
	Smer - Ľubovnianske kúpele - Nová Ľubovňa - Stará Ľubovňa						počet LV	4
	Nová Ľubovňa 1 - alternatíva po obecnej ceste						počet vlastníkov	4
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	1622	zast pl	2019	obec	1	Obec Nová Ľubovňa	kúpele, chatová oblasť
2	CKN	4766/1	ost pl	5623	obec	1	Obec Nová Ľubovňa	cesta
3	CKN	6536	TTP	4685	SR	1	SPF, za Repkovú Viktóriu	súvisiaci pozemok kúpele
4	CKN	664	zast pl	-				

5	CKN	665	TTP	-				
6	CKN	666/2	zast pl	-				
7	CKN	4717	ost pl	5623	obec		Obec Nová Ľubovňa	
8	CKN	667/4	TTP	1154	súkr	1	Rim-kat farsk úrad	pri Jakubianke, ihrisko, Dom nádeje
9	CKN	1729/2	TTP	1154	súkr		Rim-kat farsk úrad	
10	CKN	1729/1	TTP	-				
11	CKN	1804/16	ost pl	2019	obec		Obec Nová Ľubovňa	pri Jakubianke
12	CKN	1804/53	ost pl	2019	obec		Obec Nová Ľubovňa	

PČ	Kataster Nová Ľubovňa						počet parciel CKN/EKN	17/0
	Smer - Ľubovnianske kúpele - Nová Ľubovňa - Stará Ľubovňa						počet LV	7
	Nová Ľubovňa 2 - alternatíva po novej ceste cez chatovú osadu						počet vlastníkov	5
1	CKN	1623		2801	súkr	1	Štupák Milan r. Štupák, Ing., 065 45, Plavnica, č. 54, SR 1/1	cesta ku jazierku
2	CKN	1621/1		2019	obec	1	Obec Nová Ľubovňa	
3	CKN	1761/7		2019	obec		Obec Nová Ľubovňa	
4	CKN	1560/1		2019	obec		Obec Nová Ľubovňa	
5	CKN	1761/38		3560	SR	1	Lesy SR	pás lesa
6	CKN	6568		5188	SR		Lesy SR	pás lesa pri strmom úseku
7	CKN	4766/1	ost pl	5623	obec		Obec Nová Ľubovňa	cesta
8	CKN	6536	TTP	4685	SR	1	SPF, za Repkovú Viktóriu	súvisiaci pozemok kúpele
9	CKN	664	zast pl	-				
10	CKN	665	TTP	-				
11	CKN	666/2	zast pl	-				
12	CKN	4717	ost pl	5623	obec		Obec Nová Ľubovňa	
13	CKN	667/4	TTP	1154	súkr	1	Rim-kat farsk úrad	pri Jakubianke, ihrisko, Dom nádeje
14	CKN	1729/2	TTP	1154	súkr		Rim-kat farsk úrad	
15	CKN	1729/1	TTP	-				
16	CKN	1804/16	ost pl	2019	obec		Obec Nová Ľubovňa	pri Jakubianke
17	CKN	1804/53	ost pl	2019	obec		Obec Nová Ľubovňa	

KATASTER MESTA STARÁ ĽUBOVŇA

Kataster Stará Ľubovňa						počet parciel CKN/EKN	17/5
Smer - Stará Ľubovňa - Podsadek - Chmelnica						počet LV	4
Stará Ľubovňa 1 - alternatíva okolo potoka Jakubianka						počet vlastníkov	5

typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
CKN	3968/1	TTP	---				hranica katastra N.Ľubovňa
CKN	3980/1	ost pl	---				
CKN	3981/1	TTP	---				
CKN	787/20	ZP	3696	obec	1	Mesto Stará Ľubovňa	
CKN	3981/14	TTP	3696	obec		Mesto Stará Ľubovňa	
CKN	3981/10	TTP	--				alternatíva
CKN	3982/1	ost pl	--				koniec nespevneného chodníka
CKN	1935/3	ost pl	--				
CKN	1026	zahr	--				zasahuje ku potoku
CKN	1935/2	voda	--				koridor potoka aj s hrádzami
CKN	1904/11	zahr	--				križovanie s cestou 1.tr.
CKN	1616/36	ost pl	--				ďalej ul. Mýtna
CKN	1943/5	zahr	--			ochr pasmo kult pam	ul. Podsadek
CKN	1881	zast pl	--			ochr pasmo kult pamiatky	cesta od kostola ku trati
CKN	4627/1	zast pl	--				
CKN	6611	TTP	9414	obec		Mesto Stará Ľubovňa	cesta smer Chmelnica
CKN	6610	TTP	9414	obec		Mesto Stará Ľubovňa	cesta smer Chmelnica
EKN	1896/1	OP	4542	obec		Mesto Stará Ľubovňa	3968/1
EKN	5561/5	ost pl	4542	obec		Mesto Stará Ľubovňa	3980/1
EKN	5561/13	ost pl	4542	obec		Mesto Stará Ľubovňa	ľavý breh potoka ku ul. SNP
EKN	5561/6	voda	4800	Z	3	SVP, ELPO sro, Mesto SL	LBH - po cestu 1.tr.
EKN	6876/1,2	OP	4542	obec		Mesto Stará Ľubovňa	hranica katastra S.Ľubovňa

PČ	Kataster Stará Ľubovňa						počet parcel CKN/EKN	9/0
	Stará Ľubovňa - Nová Ľubovňa						počet LV	3
	Stará Ľubovňa 2 - alternatíva cez Sídliisko Západ - ul. Okružná						počet vlastníkov	3
	1	CKN	205/1	ost pl	--			hrádza
2	CKN	1941/1	voda	--				hrádza
3	CKN	1941/2	ost pl	3344	SR	1	SVP š.p.	hrádza
4	CKN	4635/6	voda	--				plocha ku VH objektu
5	CKN	4276/1	TTP	--				cesta popri vode
6	CKN	4272/1	OP	--				
7	CKN	6807	ost pl	9414	obec	1	Mesto Stará Ľub	okolo poľa
8	CKN	7015	OP	9414	obec			cestička ku sídlisku
9	CKN	4274/91	zast pl	7101	súkr	1	SLOBYTERM sro, SL	plocha pri objekte

PČ	Kataster Stará Ľubovňa						počet parcel CKN/EKN	5/0
	Stará Ľubovňa - Nová Ľubovňa						počet LV	3
	Stará Ľubovňa 2,3 - spoločná časť pre obe alternatívy, chodník v PDP od ul. Vansovej						počet vlastníkov	4
1	CKN	2880/2	zast pl	4100	súkr	1	Panasonic Industr Trstená	chodník v PDP
2	CKN	2880/8	zast pl	3696	obec	1	Mesto SL'	chodník v PDP
3	CKN	2880/5	zast pl	3592	Z	2	PSK + Str odb škola techn SL'	chodník v PDP
4	CKN	2907/1	zast pl	3696	obec		Mesto SL'	chodník v PDP
5	CKN	2870/56	zast pl	3696	obec		Mesto SL'	chodník v PDP

KATASTER OBCE CHMELNICA 2

PČ	Kataster Chmelnica						počet parcel CKN/EKN	10/0
	Smer - Chmelnica - Plavnica						počet LV	3
	Chmelnica 2 - obec smer Plavnica okolo žel.trate						počet vlastníkov	4
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	1506	TTP	2532	súkr	1	Urb poz spoloč Chmelnica	cesta
2	CKN	1505	ost pl	2329	obec	1	Obec Chmelnica	cesta
3	CKN	801	zast pl	943	obec		Obec Chmelnica	cesta
4	CKN	793	zast pl	1168	obec		Obec Chmelnica	cesta
5	CKN	2352	zast pl	2329	obec		Obec Chmelnica	
6	CKN	2497/1	ost pl	2329	obec		Obec Chmelnica	
7	CKN	2497/2	ost pl	2780	SR	1	SSC	podjazd
8	CKN	2485	ost pl	2329	obec		Obec Chmelnica	cesta za žel.mostom
9	CKN	2484	ost pl	2532	súkr		Urb poz spoloč Chmelnica	príľahlý pozemok pri rieke, lávka
10	CKN	960/1	voda	403	SR	1	Slov vodoh. podnik	príľahlý pozemok pri rieke, lávka

KATASTER OBCE PLAVNICA

PČ	Kataster Plavnica						počet parcel	16
	Smer - Chmelnica - Plavnica - Plaveč						počet LV	9
	Plavnica 1 - alternatíva - po vodárenskej ceste						počet vlastníkov	7
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	4326	ost pl	2954	súkr.	1	Urb poz spoloč Chmelnica	hranica katastra

2	CKN	4334	ost pl	3053	obec	1	Obec Plavnica	cesta
3	CKN	4264	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	cesta
4	CKN	4162	OP	3605	SR	1	Slov správa ciest	
5	CKN	4132	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	cesta okolo žel.trate*
6	CKN	3844	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	
7	CKN	3842	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	odtiaľto možná alternatíva Plavnica 2
8	CKN	3840	ost pl	3373	súkr	1	Fedorko Andrej, Plavnica 144	
9	CKN	3839	ost pl	2734	súkr	1	Roľnícke druž Plavnica	
10	CKN	3867	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	
11	CKN	3837	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	odtiaľto možná alternatíva Plavnica 3
12	CKN	3978	OP	3400	súkr	1	Fabianova Božena, Plavnica	začína križovanie cez pozemky ku vode a možnévariovanie v závislosti na ochote vlastníkov
13	CKN	3998	OP	3537	súkr		Roľnícke druž Plavnica	
14	CKN	3990	OP	3476	SR	1	SPF za Staneková Mária	
15	CKN	3995	OP	3015	súkr		Roľnícke druž Plavnica	
16	CKN	3986	OP	3053	obec		Obec Plavnica	cesta ku lávke, hranica katastra

PČ	Kataster Plavnica						počet parciel	13
	Smer - Chmelnica - Plavnica - Plaveč						počet LV	7
	Plavnica 2 - alternatíva - cez pole okolo kanálu ku rieke Poprad						počet vlastníkov	9
1	CKN	4326	ost pl	2954	súkr	1	Urb poz spoloč Chmelnica	hranica katastra
2	CKN	4334	ost pl	3053	obec	1	Obec Plavnica	cesta
3	CKN	4264	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	cesta
4	CKN	4162	OP	3605	SR	1	Slov správa ciest	
5	CKN	4132	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	cesta okolo žel.trate*
6	CKN	3842	zast pl	3053	obec	1	Obec Plavnica	poľné cesty š. do 2,7 - 3 m.
7	CKN	3986	OP	3053	obec		Obec Plavnica	
8	CKN	4085	OP	3053	obec		Obec Plavnica	
9	CKN	3986	OP	3053	obec		Obec Plavnica	cesta ku lávke, hranica katastra

10	CKN	3685	OP	2324	súkr	2	Kopčaková Mária, PO+Kontra Andrej, Plavnica	<i>polia popri potoku, úzky chodník</i>
11	CKN	3864	OP	3317	súkr	1	Roľnícke druž Plavnica	<i>polia popri potoku</i>
12	CKN	3863	OP	3240	súkr	1	Vrabľová Mária r. Šidlovská, SĽ	<i>polia popri potoku</i>
13	CKN	4084	OP	2427	súkr	1	Majchrovičová Jarmila, SĽ	<i>polia popri potoku</i>

PČ	Kataster Plavnica						počet parciel	11
	Smer - Chmelnica - Plavnica - Plaveč						počet LV	5
	Plavnica 3 - alternatíva - priama okolo žel.stanice Hromoš						počet vlastníkov	514
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	4326	ost pl	2954	súkr	1	Urb poz spoloč Chmelnica	hranica katastra
2	CKN	4334	ost pl	3053	obec	1	Obec Plavnica	cesta
3	CKN	4264	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	cesta
4	CKN	4162	OP	3605	SR	1	Slov správa ciest	
5	CKN	4132	zast pl	3053	obec		Obec Plavnica	cesta okolo žel.trate*
6	CKN	3837	ZP	3053	obec		Obec Plavnica	cesta
7	CKN	3824	voda	3053	obec		Obec Plavnica	lavka cez potok
8	CKN	3825	OP	3101	súkr.	1	Roľnícke družstvo Plavnica	
9	CKN	3827	OP	3053	obec		Obec Plavnica	cesta
10	CKN	3813	ost pl	2374	Z		súkr+SPF+Roľ druž	
11	CKN	3789	ost pl	2374	Z	510	súkr+SPF+Roľ druž	koniec katastra obce, pokračuje Hromoš

PČ	Plavnica						počet parciel	19
	Smer - Chmelnica - Plavnica - Plaveč						počet LV	19
	Plavnica 4 - rozšírená varianta pre všetky alternatívy v prípade nutnosti rozšíriť obecnú cestu						počet vlastníkov	11
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	3845	OP	2883	súkr.	1	RKC Plavnica	od žel. priecestia pri ihrisku

2	CKN	3848	OP	2816	súkr.	1	Roľnícke družstvo Plavnica	pozemky vľavo od cyklotrasy	
3	CKN	3849	OP	3151	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
4	CKN	3850	OP	3200	súkr.	1	Palugová Mária, Blava		
5	CKN	3857	OP	2682	súkr.	1	Štupák Štefan, Ružomberok		
6	CKN	3858	OP	2923	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
7	CKN	3859	OP	2963	súkr.	1	Štupák Milan, Plavnica		
8	CKN	3861	OP	3014	súkr.	1	Doktotr Benedikt, Plavnica		
9	CKN	3840	OP	3373	súkr.	1	Fedorko Andrej, Plavnica		
10	CKN	3839	OsP	2734	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
11	CKN	3838	OP	2542	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
12	CKN	3887	OP	2721	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
13	CKN	3888	OP	3295	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
14	CKN	3899	OP	2511	súkr.	1	Liščinský Karol, SL		
15	CKN	3901	OP	2743	súkr.	1	Varga Ladislav, Plavnica		
16	CKN	3902	OP	2760	súkr.	1	Pristač Valentín, Plavnica		
17	CKN	3903		2849	súkr.	1	Raslavská Agnesa, Plavnica		
18	CKN	3904		2537	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica		
19	CKN	3923		1514	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica	začiatok cesty ku vodárenským objektom	
PČ	Plavnica						počet parciel	11	
	Smer - Chmelnica - Plavnica - Plaveč						počet LV	11	
	Plavnica 3 - alternatíva - v prípade nevyhnutnosti rozšíriť obecnú cestu cez priľahlé pozemky od vodárenskej cesty vpravo						počet vlastníkov	519	
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka	
	1	CKN	3836	TTP	2353	Z	3	SPF (2), roľnícke družstvo	pozemky medzi traťou a potokom a cestou
	2	CKN	3835		3468	súkr.	1	Pristačová Ružena, Plavnica	pozemky vpravo od cyklotrasy
	3	CKN	3834		3409	súkr.	1	Kundretová Ľuboslava, PO	
4	CKN	3833		3321	súkr.	1	Sova Jaroslav, Hajtovka		
5	CKN	3832		2769	súkr.	1	Nosková Anna, Hajtovka		

6	CKN	3831		3537	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica	
7	CKN	3830		3416	súkr.	1	Jančíková Mária, Plavnica	
8	CKN	3829		2729	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica	
9	CKN	3828		3314	SR	1	SPF za Chovanec Peter	
10	CKN	3813	OsP	2374	Z	510		
11	CKN	3826	TTP	3537	súkr.		Roľnícke družstvo Plavnica	

KATASTER OBCE HROMOŠ

P.Č.	Kataster Hromoš						počet parcel CKN/EKN	2/4
	smer Plavnica -Hromoš - Plaveč						počet LV	4
	Hromoš 1 - od železničnej stanice smerom ku vode po ľavom brehu potoka						počet vlastníkov	11
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	609	OP	-				
2	CKN	1361	voda	-				
1	EKN	592	OP	826	súkr.	7	v prílohe	
2	EKN	590		941	SR	1	SPF za nezisteného vl. Pjurová Mária	
3	EKN	589		940	súkr.	2	Mindeková Šambron, Príhoda, Hromoš	
4	EKN	1497/1		1194	súkr.	1	Pištej Ján, Hromoš	

P.Č.	Kataster Hromoš						počet parcel EKN	4
	smer Plavnica -Hromoš - Plaveč						počet LV	4
	Hromoš 2 - od železničnej stanice smerom ku vode po pravom brehu potoka						počet vlastníkov	31
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	EKN	592	OP	826	súkr.	7	v prílohe	
2	EKN	593	OP	158	súkr.	22	v prílohe	potreba vybudovať lávku cez potok
3	EKN	1497/3	OP	1725	súkr.	1	Kaňuchová Johana, Plaveč	
4	EKN	1497/4	OP	2249	SR	1	SPF za nezisteného vl. Šalník Mikuláš	

KATASTER OBCE PLAVEČ

pČ.	Kataster Plaveč						počet parcel CKN/EKN	2/9
	Smer - Plavnica - Plaveč - Orlov						počet LV	5
	Plaveč 1 - alternatíva cez obec po miestnych komunikáciách (prvá etapa) nutná pre obe varianty						počet vlastníkov	1286
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	1035	les	--				les za vodou - možná lokalita pre lávku
2	CKN	1051	ost pl	--				les za vodou
1	EKN	366/101	OP	2003	Z	8	SPF+	cesta s napojením na MK
2	EKN	768/103	ost pl	2294	súkr	1	Pekár Pavol, Plaveč	
3	EKN	768/100	les	2296	Z	280	SPF+	C- 1037
4	EKN	1524/101	ost pl	2183	Z	353	SPF+	cesta
5	EKN	443/102	TTP	1729	Z	291	SPF+	
6	EKN	443/101	les	1729	Z		SPF+	
7	EKN	443/100	TTP	1729	Z		SPF+	
8	EKN	366/101	OP	2003	Z		SPF+	cesta s napojením na MK
9	EKN	1524/101	OsP	2183	Z	353	SPF+	cesta s napojením na MK

PČ.	Kataster Plaveč						počet parcel CKN/EKN	15/34
	Smer - Plavnica - Plaveč - Orlov						počet LV	29
	Plaveč 2 - alternatíva po hrádzi okolo rieky Poprad						počet vlastníkov	575
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	1035	les	-				les za vodou
2	CKN	1051	ost pl	-				les za vodou
3	CKN	1050/1	TTP	--				pozemok medzi vodou a areálom
4	CKN	1346	zast pl	--				
5	CKN	1070	ost pl	--				
6	CKN	130/1	OP	--				polia pri hrádzi
7	CKN	1361	voda	--				voda s hrádzami
8	CKN	862/1	voda	--				
9	CKN	816/3	voda	--				
10	CKN	816/4	voda	--				
11	CKN	862/18	ost pl	1352	obec	1	Obec Plaveč	úsek spevnenej cesty
12	CKN	765/4	zast pl	1	obec		Obec Plaveč	
13	CKN	862/12	ost pl	1	obec			
14	CKN	732/1	záhr	426	súkr	1	Dvorožňák Milan+margita	medzi vodou a domami záhrada
15	CKN	862/13	ost pl	1	obec		Obec Plaveč	
1	EKN	366/101	OP	2003	Z	8	SPF+	cesta s napojením na MK
2	EKN	1526/906	voda	2102	SR	1	SVP	
3	EKN	440	OP	1729	Z	291	SPF+	
4	EKN	439	OP	1862	Z	5	SPF+	
5	EKN	438	OP	1876	Z	7	SPF+	
6	EKN	437	OP	1876	Z		SPF+	
7	EKN	436	OP	241	Z	7	SPF+	
8	EKN	435	OP	241	Z			
9	EKN	432	OP	2192	Z	38	SPF+	
10	EKN	429	TTP	2099	SR	2	SPF+Lesy SR	
11	EKN	364	OP	2003	Z	8	SPF+	
12	EKN	363	OP	954	Z	6	SPF+	
13	EKN	358	OP	2060	Z	4	SPF+	
14	EKN	357	OP	2060	Z		SPF+	
15	EKN	352	OP	1752	Z	11	SPF+	
16	EKN	351	OP	1994	súkr	8	8 vlastn	
17	EKN	340	OP	2014	Z	30	SPF+	
18	EKN	346	OP	1994	súkr			
19	EKN	345	OP	2014	Z			
20	EKN	339	OP	1185	Z	23	SPF+	
21	EKN	335	OP	165	Z	8	SPF+	119

22	EKN	334	OP	165	súkr			
23	EKN	333	OP	165	súkr			
24	EKN	327	OP	2176	Z	7	SPF+	
25	EKN	321	OP	1799	súkr	9	9 vlastníkov	
26	EKN	317	OP	2001	Z	32	SPF+	
27	EKN	316	OP	2001	Z			
28	EKN	313	OP	2037	Z	6	SPF+	
29	EKN	304	OP	261	Z	19	SPF+	
30	EKN	301	OP	1018	Z	18	SPF+	
31	EKN	300	OP	1018	Z		SPF+	
32	EKN	297	OP	157	Z	21	SPF+	
33	EKN	272/2	ost pl	2099	SR	2	SPF+Lesy SR	
34	EKN	272/1	zast pl	2099	SR	2	SPF+Lesy SR	

KATASTER OBCE ORLOV

P.Č.	Kataster Orlov						počet parcel CKN/EKN	7
	Smer - Orlov - Andrejovka - Muszyna PL						počet LV	4
	Orlov 1 - alternatíva po lesnej tvrdej ceste a potom okolo vody (poľské územie) až do Muszyny)						počet vlastníkov	5
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	3139	les	2308	SR	1	Lesy SR	cesta
2	CKN	3198	zast pl	1551	súkr	1	Lokajová Božena	len susediaci pekný domček
3	CKN	3485	les	2308	SR		Lesy SR	
4	CKN	3206	voda	1902	SR	1	Hydromeliorácie š.p. BA, det prac Košice	križujúci potok
5	CKN	3265	TTP	2283	obec	1	Obec Orlov	cestička cca 3 m
6	CKN	3263	TTP	2283	obec	1		
7	CKN	3486	les	2308	SR		Lesy SR	lúky pri hranici - vjazd ku rieke na planovane brehové opevnenie

P.Č.	Kataster Orlov						počet parcel CKN/EKN	12
	Smer - Orlov - Andrejovka - Muszyna PL						počet LV	9
	Orlov 2 - alternatíva po lesnej tvrdej ceste a potom cez lávku cez Poprad do Muszyny PL						počet vlastníkov	10

1	CKN	3259	TTP	1574	SR	1	SPF za Knapíková	alt most
2	CKN	3258	TTP	2117	SR	1	SPF za Biroščik Ján	alt most
3	CKN	3257	TTP	2172	SR	1	SPF za Dopirák Michal	alt most
4	CKN	3256	TTP	1534	súkr	1	Sčerbáková Anna	alt most
5	CKN	3255	TTP	1825	SR	1	SPF za Šima Jozef	alt most

KATASTER OBCE LEGNAVA

Poradové číslo	Kataster Legnava						počet parcel CKN/EKN	4/13
	Muszyna PL - Legnava - Malý Lipník						počet LV	6
	Legnava1 - nespevnené komunikácie - od obce po št.hr.						počet vlastníkov	523
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	434/1	zast pl	-				cesta - E
2	CKN	385/1	ost pl	-				príľahlý pozemok
3	CKN	384/1	TTP	-				príľahlý pozemok
4	CKN	386/1	les	-				príľahlý pozemok
5	EKN	2435/2	OP	458	obec	1	Obec Legnava	cesta
6	EKN	2435/1	OP	545	SR	1	SPF	cesta
7	EKN	2433/102	OP	545	SR		SPF	cesta
8	EKN	2433/101	les	545	SR		SPF	cesta
9	EKN	2433/1	OP	545	SR		SPF	cesta
10	EKN	993/110	TTP	450	Z	170	SPF+	príľahlý pozemok smer št.hr.
11	EKN	1859/102	OP	432	súkr.	1	Grécko-kat cirkev	
12	EKN	2155/102	TTP	490	Z	175	SPF+	
13	EKN	2155/114	les	547	Z	175	SPF+	št.hr.

Poradové číslo	Kataster Legnava						počet parcel CKN/EKN	4/5
	Muszyna PL - Legnava - Malý Lipník						počet LV	2
	Legnava - 2 - nespevnené komunikácie - od obce po št.hr.						počet vlastníkov	2
	typ parcely	Parcela číslo	Druh pozemku	LV	Typ vlastníctva	Počet vlastníkov	Vlastník/Správca / nájomca	Poznámka
1	CKN	434/1	zast pl	-				cesta - E
2	CKN	385/1	ost pl	-				príľahlý pozemok
3	CKN	384/1	TTP	-				príľahlý pozemok
4	CKN	386/1	les	-				príľahlý pozemok
5	EKN	2435/2	OP	458	obec	1	Obec Legnava	cesta

6	EKN	2435/1	OP	545	SR	1	SPF	cesta
7	EKN	2433/102	OP	545	SR		SPF	cesta
8	EKN	2433/101	les	545	SR		SPF	cesta
9	EKN	2433/1	OP	545	SR		SPF	cesta

Stručný sumár vlastníckych vzťahov podľa druhov vlastníctva podľa obcí

obec	počet vlastníkov	počet LV	CKN	EKN
Šambron 1	1046	5	6	7
Šambron 2	339	9	4	12
Jakubany 1	205	20	11	21
Jakubany 2	208	22	11	21
Chmelnica 1	1	1	4	0
Nová Ľubovňa 1	3	4	12	0
Nová Ľubovňa 2	5	8	17	0
Stará Ľubovňa 1	3	5	17	5
Stará Ľubovňa 2	10	9	20	5
Stará Ľubovňa 3	5	6	11	5
Chmelnica 2	4	6	10	0
Plavnica 1	7	9	16	0
Plavnica 2	9	7	13	0
Plavnica 3	514	5	11	0
Plavnica 4	11	19	19	0
Plaveč 1	1286	5	2	9
Plaveč 2	1861	29	15	34
Hromoš 1*	11	2	4	4
Hromoš 2*	31	4	4	4
Orlov 1	5	4	7	0
Orlov 2	10	8	11	0
Legnava 1	523	6	4	13
Legnava 2	2	2	4	5

4.9. Vybrané súvisiace legislatívne predpisy pri povoľovaní líniovej stavby

Zákon č. 50/1976 ZB. - **Stavebný zákon - znenie so zapracovanou novelou s účinnosťou od 1. 7. 2010**

Začatie stavebného konania

§ 36

(4) Začatie územného konania o umiestnení líniovej stavby alebo v odôvodnených prípadoch aj zvlášť rozsiahlej stavby, stavby s veľkým počtom účastníkov konania, ako aj územného konania o využití územia, o stavebnej uzávere a o ochrannom pásme, ak sa týka rozsiahleho územia, oznámi

stavebný úrad účastníkom územného konania verejnou vyhláškou. Stavebný úrad oznámi začatie územného konania verejnou vyhláškou aj v prípade, že mu účastníci konania alebo ich pobyt nie sú známi.

§ 38

Ak nemá navrhovateľ k pozemku vlastnícke alebo iné právo, možno bez súhlasu vlastníka územné rozhodnutie o umiestnení stavby alebo rozhodnutie o využití územia vydať len vtedy, ak možno na navrhovaný účel pozemok vyvlastniť.

§ 108 Predmet a účely vyvlastnenia

(1) Pozemky, stavby a práva k nim, potrebné na uskutočnenie stavieb alebo opatrení vo verejnom záujme, uvedených v odseku 2, možno vyvlastniť alebo vlastnícke práva k pozemkom a stavbám možno obmedziť 10a) rozhodnutím stavebného úradu (ďalej len "vyvlastniť").

(2) Vyvlastniť možno len vo verejnom záujme pre:

a) verejnoprospešné stavby podľa schválenej územnoplánovacej dokumentácie

f) výstavbu a správu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií vrátane zariadenia ich ochranných pásiem podľa osobitných predpisov, 10e)

(3) Verejný záujem na vyvlastnení na účely uvedené v odseku 2 sa musí preukázať vo vyvlastňovacom konaní. Za stavby podľa odseku 2 písm. a) sa považujú stavby určené na verejnoprospešné služby a pre verejné technické vybavenie územia podporujúce jeho rozvoj a ochranu životného prostredia, ktoré vymedzí schvaľujúci orgán v záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie.

Zákon č. 364/2004 Z. z. Vodný zákon - aktualizované úplné znenie - stav k 12. 9. 2010

§ 27 Súhlas

(1) Súhlas orgánu štátnej vodnej správy sa vydáva na uskutočnenie, zmenu alebo odstránenie stavieb a zariadení alebo na činnosti, na ktoré nie je potrebné povolenie podľa tohto zákona, ktoré však môžu ovplyvniť stav povrchových vôd a podzemných vôd. Súhlas je potrebný, ak ide o:

a) stavby vo vodách a na pobrežných pozemkoch, stavby v inundačnom území a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov alebo stavby vo vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze,

§ 28 Vyjadrenie

(1) Pred zhotovením projektovej dokumentácie stavby alebo zmeny stavby je stavebník povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vyjadrenie k zámeru stavby, či je predpokladaná stavba alebo zmena stavby možná z hľadiska ochrany vodných pomerov a za akých podmienok ju možno uskutočniť a užívať.

4.10. Posúdenie z hľadiska nárokov na financovanie

Kalkulácia orientačného rozpočtu bola vypracovaná na základe definovaných základných konštrukcií komunikácií podľa jednotlivých navrhovaných opatrení, jednotkových cien objektov na trasách, počte informačných stacionárov a navrhovaných prvkov orientačného cykloturistického značenia. V zásade sme posudzovali dva typy konštrukcií podľa krytu komunikácie – živičného alebo betónového, a stupňa zaťaženia vozovky podľa typu jej užívateľa – nemotoristické

komunikácie a účelové komunikácie – cesty s občasným využitím automobilová doprava ale aj ťažkých mechanizmov. Uvedené orientačné rozpočtové náklady neobsahujú náklady na majetko-právne vysporiadanie a projektovú dokumentáciu. Boli stanovené z ohľadom na posúdenie jednotlivých alternatív z hľadiska investičných nákladov.

Celkovo by sme radi dali do pozornosti pre spracovateľov ďalších stupňov projektovej dokumentácie cenovú a zároveň environmentálnu výhodu betónových konštrukcií cestných komunikácií. Okrem oveľa lepšej životnosti (min.20 rokov), vďaka svetlému povrchu lepšej viditeľnosti za zhoršených svetelných podmienok a menších nákladov na údržbu sa výrazne zlepšila technológia stavby takýchto konštrukcií a zvýšilo sa pohodlie jazdy až do takej miery, že je veľmi dobre zjazdne aj pre tzv. inlinistov, alebo ľudí na kolieskových korčuliach či invalidných vozíčkoch.

Orientačný rozpočet v Euro

cyklistická infraštruktúra	asfaltová vozovka	betónová vozovka
komunikácie	4164808,00	3459976,00
stavebné objekty	1945500,00	1945500,00
dopravné značenie	108746,00	108746,00
informačný systém	16100,00	16100,00
oddychové miesta	85000,00	85000,00
BIKE POINT	70000,00	70000,00
cykloturistické značenie	22479,00	22479,00
celkom	6412633,00	5707801,00
priemerná cena na 1 km	85581,65	76175,11
investičné opatrenia cyklocestička, cena za m2	148,76	123,59

Vysoký podiel stavebných nákladov tvorí cena dopravno- inžinierskych objektov, ktorých výstavba je nevyhnutným predpokladom pre zabezpečenie spojitosti celej trasy.

Na odporúčanej alternatíve je nevyhnutný počet objektov 19, ich zoznam a lokalita je uvedená v nasledujúcej tabuľke:

poradie	Popis objektu	dĺžka v m	číslo	typ stavby	orientačná cena
1	lávka cez potok Korytá I	3	objekt č.1 lávka cez prítok	novostavba	13500
2	lávka cez potok Korytá II	3	objekt č.2 lávka cez prítok	novostavba	13500
3	Jakubany - lávka cez Dlhý potok	5	objekt č.3 lávka cez potok	novostavba	22500
4	Jakubany - mostík cez strž pod Vysokou	3	objekt č.4 mostík cez strž	novostavba	13500
5	lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. I	5	objekt č. 5 lávky cez prítok	novostavba	22500
6	lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. II	5	objekt č. 6 lávky cez prítok	novostavba	22500
7	lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. III	4	objekt č. 7 lávky cez prítok	novostavba	18000

8	lávka cez prítok Ľubovnianske kúp. IV	3	objekt č. 8 lávky cez prítok	novostavba	13500
9	lávka cez potok Jakubianka	30	objekt č.9	novostavba	51000
10	lávka cez rieku Poprad Stará Ľubovňa	100	objekt č.10	novostavba	510000
11	lávka cez potok pri Chmelnici	5	objekt č.11	novostavba	22500
12	lávka cez Poprad pri Skalnej ihle	100	objekt č. 12	novostavba	510000
13	lávka cez potok Vyšná roveň	3	objekt č.13	novostavba	13500
14	lávka cez potok Jasenok	10	objekt č.14	novostavba	45000
15	lávka cez potok Šambronka	10	objekt č.15	novostavba	45000
16	lávka cez melioračný kanál	2	objekt č. 16	novostavba	9000
17	lávka cez potok Hromovec	10	objekt č. 17	novostavba	45000
18	lávka cez Poprad koniec KU Hromoš	100	objekt č. 18	novostavba	510000
19	lávka cez hraničný potok Kurčín	10	objekt č.19	novostavba	45000
					1945500

5. Vyhodnotenie návrhu

5.1. Posúdenie navrhovanej alternatívy z hľadiska 5 základných kritérií EuroVelo

V štúdii uskutočniteľnosti je vyhodnotený odporúčaný variant, ktorý lokálne obsahuje viacero drobných alternatívnych vedení. Tieto však v minimálnom rozsahu ovplyvňujú celkové vedenie trasy regiónom či už vzhľadom na dĺžku, bezpečnosť alebo komfort. Predstavujú možnosti ako operatívne prispôbiť návrh cyklotrasy počas prípravy a vysporiadavania majetkoprávných vzťahov, či iných neočakávaných udalostí, ktoré môžu prísť pri ďalších stupňoch riešenia projektovej dokumentácie.

Alternatívne vedenie menších úsekov trasy odzrkadľuje možnosti vzhľadom na vlastnícke vzťahy na úrovni katastrálnych podkladov, návrhov a podnetov zo strany zadávateľa ako aj podkladov z platných územných plánov.

Nasledujúca tabuľka uvádza posúdenie oboch alternatív trasy z hľadiska základných kritérií Európskej cyklistickej federácie.

Kritérium	Odporúčaný variant 1 (hlavná trasa)	Variant 2
Priamosť (vzdialenosť)	1	1
Prepojenosť a súvislosť (väzby na regionálne trasy, konštrukcia a povrch)	1	1
Bezpečnosť (dopravné zaťaženie súvisiacich komunikácií)	2	1

Atraktivita (krajina, zaujímavosti)	1	1
Komfort (stúpanie, služby na trase)	2	1
Celkom z max.8 bodov	7	5

Stupnica hodnotenia: 0- nespĺňa, 1- spĺňa, 2- je výhodnejšia

Vysvetlenie hodnotenia

Priamosť - obe alternatívy kritérium spĺňajú, nakoľko ani jedna nevytvára žiadne obchádzky, výrazné zmeny smeru alebo odklony od najkratšej možnej trasy.

Prepojenosť – obe alternatívy rešpektujú previazanosť na existujúcu a plánovanú cyklistickú infraštruktúru v rovnakej miere. Oba varianty umožňujú vytvárať etapizáciu výstavby tak, aby mohla byť cyklotrasa daná do prevádzky po jednotlivých úsekoch.

Bezpečnosť – bola posudzovaná na základe prieniku kritérií ECF a aktuálnych údajov zo sčítania dopravy SCC v roku 2010. Konkrétne údaje sú uvedené v kapitole 3.6. Medzi základnými alternatívami je hlavný rozdiel v bezpečnosti trasy na území mesta Stará Ľubovňa. Vo variante č.1 je vedená trasa pozdĺž toku Jakubianky po nemotoristických komunikáciách v tichom prírodnom koridore. Variant 2, v ktorom sú navrhnuté alternatívy vedenia cyklotrasy cez mesto Stará Ľubovňa, vedie trasa v krátkom úseku cca 500 m popri frekventovanej ceste 3.tr. s intenzitami vozidiel až okolo 8000 za deň s vysokým podielom nákladnej dopravy, a ďalej po miestnych komunikáciách. Tento fakt ich znevýhodňuje oproti hlavnej alternatíve, ktorá vedie v bezpečnejšom a zdravotne vhodnejšom koridore.

Atraktivita – obe alternatívy spájajú hlavné kultúrne – historické atraktivity trasy, Ľubovnianske kúpele, mesto Starú Ľubovňu s jej atrakciami centra cestovného ruchu, prírodný útvar Skalná ihla, biokoridor rieky Poprad a kúpeľné mesto Muszyna. Biokoridor rieky Poprad obtekajúci Ľubovniansku vrchovinu predstavuje úsek EuroVela, ktorý je atraktívny predovšetkým krajinársky.

Komfort - z hľadiska stúpania, členitosti a náročnosti trasy sú všetky varianty takmer rovnocenné, lebo prevažne vedú cez takmer ideálne rovinné územia v údolí rieky. Aj rozsah existujúcich a navrhovaných cykloturistických služieb je porovnateľný. Rozdiel je opäť v krátkom úseku prejazdu cez mesto Stará Ľubovňa, kde alternatívy vedúce cez sídlisko Východ prekonávajú o jeden kopec navyše oproti trase vedenej popri potoku Jakubianka.

Z posúdenia alternatívnych návrhov z hľadiska piatich základných kritérií Európskej cyklistickej federácie vyplýva výhodnejšie vedenie trasy v koridore alternatívy č.1.

5.2. Posúdenie navrhovaných alternatív z hľadiska uskutočniteľnosti

Kritérium	Hlavná odporúčaná trasa	Alternatívna trasa
Majetkoprávne vzťahy	1	2
Prepojenosť na existujúcu cyklistickú	1	1

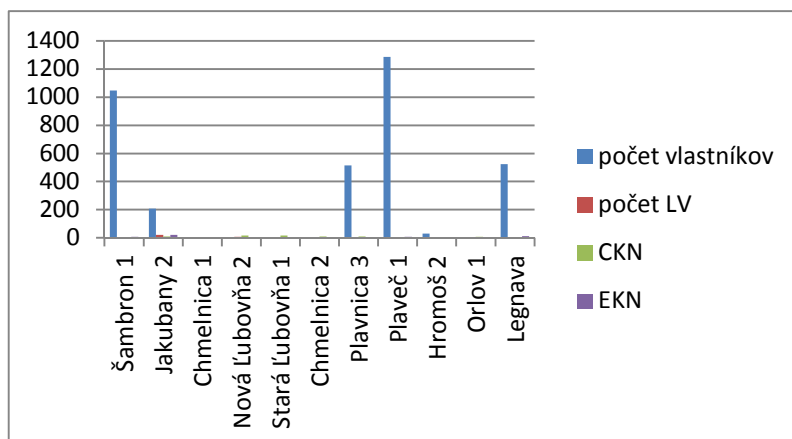
infraštruktúru		
Územnoplánovacia dokumentácia (za každú zhodu s jednotlivými ÚP dotknutých obcí 1 bod)	2	1
Počet dotknutých obyvateľov	1	1
Životné prostredie (chránené územia – potenciálne poškodenie)	1	1
Náklady	1	1
Objekty	1	1
Celkom z max.17 bodov	7	7

Stupnica hodnotenia: 0- nespĺňa, 1- spĺňa, 2- je výhodnejšia

Zdôvodnenie hodnotenia

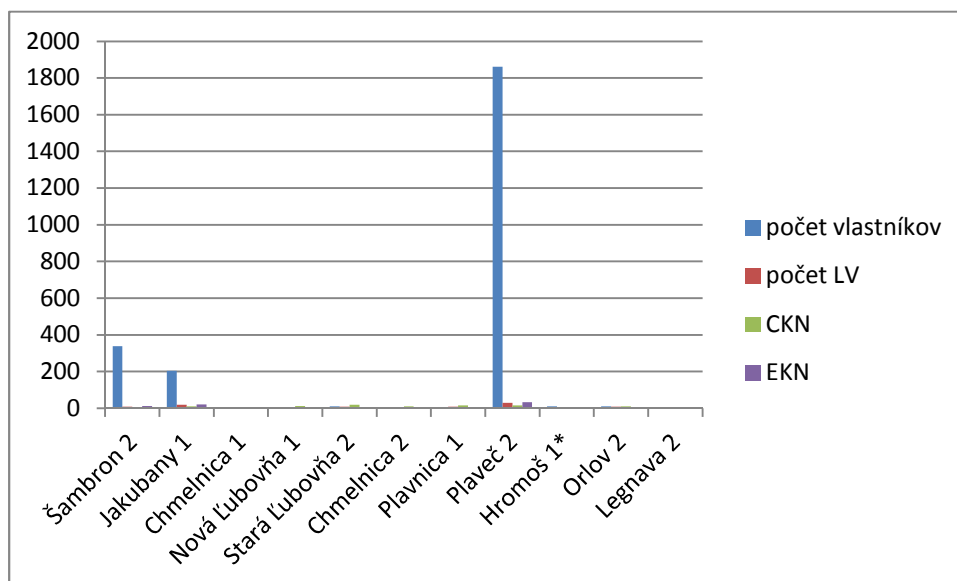
Majetkové vzťahy

Hlavná odporúčaná trasa vzhľadom na počet vlastníkov				
Obec	počet vlastníkov	počet LV	CKN	EKN
Šambron 1	1046	5	6	7
Jakubany 2	208	22	11	21
Chmelnica 1	1	1	4	0
Nová Ľubovňa 2	5	8	17	0
Stará Ľubovňa 1	3	5	17	5
Chmelnica 2	4	6	10	0
Plavnica 3	514	5	11	0
Plaveč 1	1286	5	2	9
Hromoš 2	31	4	4	4
Orlov 1	5	4	7	0
Legnava	523	6	4	13
Spolu	3626	71	93	52



Alternatívna trasa vzhľadom na počet vlastníkov

Obec	počet vlastníkov	počet LV	CKN	EKN
Šambron 2	339	9	4	12
Jakubany 1	205	20	11	21
Chmelnica 1	1	1	4	0
Nová Ľubovňa 1	3	4	12	0
Stará Ľubovňa 2	10	9	20	5
Chmelnica 2	4	6	10	0
Plavnica 1	7	9	16	0
Plaveč 2	1861	29	15	34
Hromoš 1*	11	2	4	4
Orlov 2	10	8	11	0
Legnava 2	2	2	4	5
Spolu	2453	99	111	81



Z hľadiska majetkoprávneho vysporiadania sa javí o trochu výhodnejšia alternatívna trasa kvôli menšiemu počtu dotknutých vlastníkov pozemkov.

Prepojenosť na existujúcu cyklistickú infraštruktúru je v oboch alternatívach rovnaká, rovnako ako na infraštruktúru navrhovanú v územných plánoch dotknutých obcí a miest.

Územnoplánovacie dokumentácie – obe alternatívy nachádzajú oporu v územných plánoch obcí Nová Ľubovňa a Stará Ľubovňa, ale ani v nich nie zhoda úplná v celej trase.

Obec	Hlavná	Vedľajšia
Šambron	0	0
Jakubany	0	0
Nová Ľubovňa	1	1
Stará Ľubovňa	1	1
Chmelnica	0	0
Plavnica	0	0
Plaveč	0	0
Hromoš	0	0
Orlov	0	0
Legnava	0	0
Malý Lipník	0	0
Sulín	0	0
Mníšek nad Popradom	0	0
celkom	2	2

0 - nie je v súlade resp. nie je ÚP

1 - čiastočne v súlade

2 - v úplnom súlade

Počet dotknutých obyvateľov – spádové oblasti oboch alternatív sú rovnaké. Trasa priamo prechádza deviatimi obcami a jedným mestom s 42 257 obyvateľmi podľa sčítania z roku 2011.

Životné prostredie – obe alternatívy sú z hľadiska ochrany prírody vyhovujúce, nevedú priamo žiadnym chráneným územím.

Náklady

Z porovnania nákladov sú všetky alternatívy prakticky rovnocenné, je medzi nimi minimálny rozdiel. Na konečnú cenu realizácie bude mať väčší vplyv výber materiálov a konštrukcií stavieb tak, aby sa optimalizovala celková cena aj využívaním miestnych materiálov a stavebných kapacít.

Objekty - počet plánovaných objektov dopravno inžinierskych stavieb je uvedený v kapitole 4.1. a je zhodný pre všetky alternatívy. Rámcovo je možné konštatovať, že v súvislosti s nákladmi stavby tvoria významnú položku objekty. Z hľadiska výstavby objektov je dôležité rozhodnutie o výbere alternatív na poľskom úseku trasy na území mestečka Muszyna – tu v druhej alternatíve sú ďalšie dve lávky cez rieku Poprad, čo môže spôsobiť navýšenie rozpočtu celého projektu približne o ďalší milión Eur.

5.3. Závěrečné zhodnotenie

Na základe vykonaných prieskumov dotknutého územia, preverenia možností technického riešenia trasy, územných a majetkových podmienok je opodstatnený záver, že trasa EuroVelo11 je realizovateľná v koridore Mníšek nad Popradom – Orlov – Stará Ľubovňa – Šambron v súlade s kritériami Európskej cyklistickej federácie. Spracovatelia štúdie odporúčajú realizovať variant č.1 podľa tejto štúdie. Predpokladaný náklad na realizáciu odporúčanej trasy je približne 5,5 až 6,5 mil. Eur podľa zvoleného typu konštrukcie komunikácií, bez nákladov na majetkové vysporiadanie pozemkov. Z hľadiska priemerných nákladov na 1 km trasy ide o veľmi efektívne riešenie cyklomagistrály.

Ing.arch. Vladimír Ligus

Viera Štupáková