

PRÍRUČKA K MAPOVANIU PROCESOV BUDOVANIA A VYUŽÍVANIA CYKLOTRÁS

Autor: Silvia Prokopová
Rok: 2026



Obsah

Zoznam skratiek.....	4
Úvod do problematiky	5
Termíny a definície kľúčových pojmov	6
Postupnosť krokov v procese plánovania, prípravy, realizácie a údržby cyklotrasy	11
1. Identifikácia potreby a zámeru výstavby cyklotrasy (projektový zámer)	18
2. Štúdia uskutočniteľnosti	19
3. Osveta, komunikácia a participácia s verejnosťou	22
4. Verejné obstarávanie na zhotoviteľa projektovej dokumentácie	23
5. Príprava projektovej dokumentácie	23
6. Zabezpečenie pozemkov a povolení	24
7. Finančné plánovanie a zabezpečenie financovania	26
8. Verejné obstarávanie	27
9. Realizácia stavby	27
10. Kolaudácia a uvedenie cyklotrasy do prevádzky	28
11. Prevádzka, správa a údržba zrealizovanej cyklotrasy	28
12. Príklady dobrej praxe	32
13. Odporúčania a záver	33

Zoznam skratiek

BESIP	- Bezpečnosť silničného provozu
BOZP	- bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
ČR	- Česká republika
EIA	- Environmental Impact Assessment (posudzovanie vplyvov na ŽP)
EV	- EuroVelo
JMK	- Juhomoravský kraj
KČT	- Klub českých turistů
MV SR	- Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
o. p. s.	- obecně prospěšná společnost
ORP	- obec s rozšířenou působností
PHSR	- Program hospodářského rozvoje a sociálního rozvoje
s. o.	- státní organizace
s. p.	- státní podnik
STN	- Slovenská technická norma
SR	- Slovenská republika
š. p.	- štátny podnik
TP	- technický predpis
TTSK	- Trnavský samosprávny kraj
VDZ	- vodorovné dopravné značenie
ŽP	- životné prostredie

Úvod do problematiky

Účelom metodické príručky je poskytnúť praktický, prehľadný a zrozumiteľný návod pre investorov, najmä obce a mestá, na prípravu, realizáciu a údržbu cyklotrás na ich území. Príručka slúži ako pomocný metodický nástroj, ktorý vás prevedie celým procesom – od prvej myšlienky a plánovania, cez projektovú prípravu a povolenie konania, až po realizáciu stavby, kolaudáciu a jej následnú prevádzku a údržbu.

Príručka je spracovaná s dôrazom na:

- zrozumiteľnosť a praktickú použiteľnosť pre samosprávy a širokú verejnosť,
- súlad s platnou legislatívou Slovenskej republiky a Českej republiky v oblasti dopravy, výstavby, verejného obstarávania, ochrany životného prostredia, rozvoja cestovného ruchu,
- systematický prístup, ktorý vychádza zo životného cyklu projektu cyklotrasy,
- prevenciu najčastejších chýb, s ktorými sa samosprávy stretávajú pri príprave a realizácii cyklistickej infraštruktúry,
- bezpečnosť zraniteľných účastníkov dopravy, najmä detí a menej skúsených cyklistov.

Rozlišovanie účelu bicyklovania ako základ plánovania

Pre verejnú správu je kľúčové správne rozlišovať účel bicyklovania, pretože od neho sa odvíja spôsob plánovania, projektovania aj hodnotenia cyklistickej infraštruktúry a sprievodných opatrení (*Tabuľka 1*).

Rozlíšenie účelu bicyklovania umožňuje verejnej správe:

- zvoliť primeraný typ infraštruktúry,
- efektívne investovať verejné zdroje,
- správne nastaviť kritériá dotačných a podporných programov,
- vyhodnocovať, či investície skutočne plnia stanovené ciele,
- cielene podporovať motiváciu obyvateľov, osvetu a marketing.

Cyklistická infraštruktúra určená pre každodennú dopravu má iné nároky na trasovanie, bezpečnosť, povrch a prepojenosť než infraštruktúra určená pre rekreáciu alebo cykloturistiku. Ak verejná správa uvedené účely nerozlišuje, hrozí neefektívne využívanie verejných financií a nízka miera využívania vybudovaných opatrení.

V zmysle portálu www.vitajtecyklisti.sk je dôležité rozlišovať **tri základné účely používania bicykla** (*Tabuľka 1*):

- cyklistická doprava,
- rekreačná cyklistika,
- cykloturistika.

Každý z účelov má odlišné (*Tabuľka 1*):

- potreby používateľov,
- nároky na infraštruktúru, značenie a mobiliár,
- typické trasy a vzdialenosti,
- spôsoby financovania a hodnotenia využívania.

Účel bicyklovania	Hlavný cieľ verejnej správy	Typické umiestnenie trás	Charakter infraštruktúry	Typické investície	Ukazovatele efektívnosti
Cyklistická doprava (dochádzanie)	Zníženie automobilovej dopravy, zvýšenie bezpečnosti a dostupnosti	Ide o používanie bicykla na dopravu osôb a tovaru do práce, do školy, na nákup, za službami, za zábavou a pod, o alternatívu k používaniu osobného automobilu, verejnej dopravy alebo chôdze na presun z bodu A do bodu B. Cyklo doprava sa vyznačuje najmä krátkymi vzdialenosťami, spravidla do 5 km, pohybom v intraviláne miest a obcí a v ich bezprostrednom okolí, jazdou po známych a opakovane využívaných trasách, krátkym časom jazdy, zvyčajne do 30 minút. Špecifickým, no plnohodnotným spôsobom cyklo dopravy sú nákladné (cargo) bicykle, ktoré sa využívajú na pracovné účely, ako aj na súkromnú a rodinnú dopravu, vrátane prepravy detí a nákupu.	Priame, bezpečné trasy, segregácia od áut, kvalitný povrch	Nové cyklotrasy, úprava križovatiek, stojany pri školách a úradoch	Počet cyklo dopravných jazd, nárast podielu cyklistov, pokles áut
Rekreačná cyklistika	Podpora zdravia a pohybu obyvateľov	Extravilán, hrádze, lesoparky, okraje miest /Ide o krátkodobé trávenie voľného času, jazdenie pre zlepšovanie a udržiavanie kondície, „vyvetranie“ hlavy a tela po práci, cez víkend a pod./ Pod rekreačnú cyklistiku zaraďujeme aj tzv. hobby jazdcov, ktorí sa síce cieľavedomo snažia o čo najlepší výkon, ale nie sú to športoví cyklisti, ich cieľom nie je pretekať a vyhŕávať.	Pohodlné, bezpečné, menej kapacitné trasy	Asfaltové alebo mlatové povrchy, odpočívadlá	Počet rekreačných jazd, pravidelné využívanie
Cykloturistika	Podpora cestovného ruchu a miestnej ekonomiky	Medzi obcami, regióny, prírodné oblasti. Zvyčajne ide o celodenné, viacdenné cesty obvykle mimo miesta bydliska. Cykloturista jazdí väčšinou po neznámych trasách, využíva navigáciu, značenie a mapy, vezie so sebou viac batožín. Cykloturista vo väčšej miere využíva aj iné spôsoby dopravy na dopravu do/z miesta štartu/konca cyklotúry – najmä auto a hromadnú dopravu, využíva služby (ubytovanie, stravovanie), navštevuje turistické atrakcie (hrady a zámky, múzeá, jaskyne a pod.). Ide o bicyklovanie po všetkých kategóriách komunikácií – asfaltové komunikácie (cesty, hrádze, lesné cesty a pod.), komunikáciách s prírodným povrchom (lesné a poľné cesty).	Dlhé trasy, orientácia, nižšie nároky na parametre	Značenie, orientačné tabule, bodové úpravy	Počet návštevníkov, dĺžka pobytu, lokálne výdavky

Tabuľka 1: Prehľad účelov bicyklovania a zodpovedajúcich riešení

zdroj: <https://www.vitajtecyklisti.sk/2024/03/07/tri-ucely-bicyklovania/>

Jeden projekt môže kombinovať viac účelov, ale vždy by mal mať jasne definovaný hlavný cieľ. Kritériá financovania, technické riešenia aj hodnotenie úspešnosti by mali vychádzať práve z tohto hlavného účelu. Tabuľka slúži ako pomôcka pri rozhodovaní, nie ako záväzný technický predpis.

Termíny a definície kľúčových pojmov

Bicyklová cesta – typ cesty, kde majú cyklisti prednosť pred motorovými vozidlami, ktorých vjazd je povolený iba ak to povoľuje dopravná značka. Vodiči áut musia dodržiavať maximálnu rýchlosť 30 km/h. (Vyhláška MV SR o dopravnom značení).

Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov – pozemná komunikácia určená na spoločné užívanie chodcami a cyklistami, označená príslušným dopravným značením. Vyžaduje zvýšenú ohľaduplnosť medzi používateľmi a vhodné technické riešenie z hľadiska bezpečnosti (Vyhláška MV SR o dopravnom značení).

Cyklotrasa – súhrnný pojem označujúci trasu určenú pre jazdu na bicykli, ktorá môže viesť po rôznych typoch komunikácií (cestách, miestnych komunikáciách, účelových komunikáciách, cyklistických komunikáciách). Cyklotrasa nemusí byť samostatnou stavbou; môže byť vedená aj po existujúcich komunikáciách a vyznačená dopravným, cykloturistickým alebo tematickým značením.

Cyklochodník – stavebne samostatná alebo od cesty oddelená pozemná komunikácia určená prednostne alebo výlučne pre cyklistov, spravidla s pevným povrchom. Je súčasťou cestnej siete a podlieha pravidlám cestnej premávky. Cyklochodník je určený najmä pre cyklistickú dopravu.

Cyklistická trasa – trasa, ktorá je vhodná na používanie cyklistami. Určuje hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Môže byť vedená na všetkých kategóriách pozemných komunikácií, ktoré umožňujú jazdu cyklistom, vrátane poľných, lesných a iných ciest, ktoré nemusia mať spevnený povrch. Cyklotrasa nemusí byť oddelená od ostatných účastníkov cestnej premávky. Môže byť značená príslušným cyklistickým dopravným značením ako dopravný systém cyklotrás v riešenom území, alebo ako systém cykloturistických trás s príslušným cykloturistickým značením. Na jednej cyklotrase môžu byť naraz použité obe značenia, t. j. použitie jedného značenia nevylučuje ani nenahrádza použitie druhého.

Cykloturistická trasa – vyznačená trasa určená na rekreačné a turistické bicyklovanie, ktorá spája prírodné, kultúrne alebo turisticky zaujímavé miesta. Môže viesť po rôznych typoch komunikácií a je spravidla označená cykloturistickým značením.

Segregovaná cyklistická komunikácia – fyzicky oddelená od hlavného dopravného priestoru a od chodníka.

Ochranný pruh pre cyklistov – špeciálny pruh, ktorý je súčasťou infraštruktúry zdieľanej s inými vozidlami a je zásadne jednosmerný, pričom je oddelený prerušovanou čiarou, ide o časť jazdného pruhu, do ktorého smie vodič motorového vozidla vojsť len v prípade nevyhnutnej potreby.

Vyhradený pruh pre autobusy s povolenou jazdou cyklistov – vyhradený pruh pre verejnú dopravu, pričom v prípade povolenia jazdy cyklistov vo vyhradených pruhoch pre autobusy je min. šírka pruhu 3 m.

Cyklistická doprava – nemotorový druh dopravy poháňaný ľudskou silou alebo elektrickým pohonom (do 2,5 kWh a 25 km/h) využívajúci konštrukciu bicykla. Ide o alternatívu k individuálnej automobilovej doprave, verejnej doprave alebo chôdzi.

Cyklistická infraštruktúra – premávkový priestor predovšetkým určený pre cyklistickú premávku. Zahŕňa najmä cyklistický pruh, ochranný pruh pre cyklistov, cestička pre cyklistov, oddelená a spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, bicyklová cesta.

Cykloturistické značenie – systém orientačného a smerového značenia určený pre cykloturistov, ktorý slúži na navigáciu po cykloturistických trasách. Značenie spravidla využíva existujúce komunikácie a nie je súčasťou dopravného, prípadne tematického značenia.

Investor – subjekt, ktorý iniciuje, financuje alebo zabezpečuje realizáciu projektu. Najčastejšie ide o obec, mesto, vyšší územný celok, štát alebo nimi zriadenú organizáciu.

Dotknuté subjekty – orgány verejnej správy, správcovia inžinierskych sietí, vlastníci pozemkov, správcovia komunikácií a ďalšie osoby alebo organizácie, ktorých práva, povinnosti alebo záujmy môžu byť realizáciou cyklistickej infraštruktúry dotknuté.

Verejné obstarávanie – postup, ktorým verejný obstarávateľ transparentne a nediskriminačne vyberá dodávateľa stavebných prác, služieb alebo tovarov v súlade s platnou legislatívou o verejnom obstarávaní.

Vyhľadávacia štúdia – dokumentácia, ktorá stanovuje možné vedenie a technické riešenie cyklotrasy v danom území, vrátane analýzy terénu, komunikácií, majetkovo-právnych vzťahov a navrhovaných opatrení. Slúži ako podklad pro územné konanie a realizáciu.

Projektová dokumentácia – súbor dokumentov spracovaných oprávnenou osobou, ktoré technicky, stavebne a organizačne popisujú navrhované riešenie. Slúži ako podklad pre povoľovacie konania, verejné obstarávanie, realizáciu stavby a jej kolaudáciu.

Územný plán – základný nástroj územného plánovania, ktorý určuje priestorové usporiadanie územia, jeho funkčné využitie a podmienky pre udržateľný rozvoj. Územný plán je súbor činností, ktorými sa reguluje priestorové usporiadanie územia, jeho funkčné využitie a zabezpečuje sa udržateľný rozvoj s ohľadom na ochranu životného prostredia, historického a kultúrneho dedičstva, verejného zdravia, bezpečnosti štátu a sociálneho rozvoja obyvateľov.

Termíny a definície pre legislatívu Českej republiky:

Cyklotrasa – vyznačená trasa, ktorá môže viesť po rôznych typoch komunikácií – od ciest s bežnou premávkou, cez lesné a poľné cesty až po „cyklostezky“. Značené sú žltými tabuľkami (dopravné značenie) s číslom trasy, jej povrch i náročnosť sa môžu líšiť. Popri tom existuje tematické značení (názov, piktogram), ktoré spája v území turistický produkt.

Cyklostezka – samostatná komunikácia určená výhradne pre cyklistov, prípadne i pre peších. Má vhodný povrch pre jazdu cyklistov, obvykle asfalt, dlažbu, v niektorých prípadoch i mlatový alebo iný priepustný, či polopriepustný povrch. Je označená dopravnou značkou „Stezka pro cyklisty“ (modrá kruhová značka s bicyklom, označenie C8 a). Na rozdiel od cyklotrasy po nej nemôžu jazdiť autá alebo chodiť chodci. Ako bežná a častejšie používaná forma „cyklostezky“ je štandardne považovaný režim zmiešanej premávky chodcov a cyklistov, konkrétne „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ (označenie C9 a) a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ (označenie C10 a).

Legislatíva a súvisiace predpisy – Slovenská republika

Cestná doprava a komunikácie

- Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v platnom znení – vymedzenie druhov komunikácií, správa a vlastníctvo komunikácií,
- Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke – pravidlá pohybu cyklistov, definície cyklistických komunikácií, dopravné značenie.

Výstavba a povoľovanie stavieb

- Zákon č. 200/2022 Z. z. o územnom plánovaní,
- Vyhláška MŽP SR č. 453/2000 Z. z. – stanovuje obsah a rozsah projektovej dokumentácie,
- Zákon č. 25/2025 Z. z. o zmene a doplnení niektorých zákonov (Stavebný zákon).

Ochrana životného prostredia

- Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny,
- Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA).

Verejné financie a obstarávanie

- Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní.

Technické predpisy a normy

- TP 085 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry,
- Technické podmienky pre zvislé a vodorovné dopravné značenie (TP), najmä TP 117 a TP 118,
- Národná stratégia SR pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030.

Legislatíva a súvisiace predpisy – Česká republika

- zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon,
- vyhláška č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu,
- vyhláška č. 131/2024 Sb., o dokumentaci staveb,
- vyhláška č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu.

Technické a metodické podklady

- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty (Ministerstvo dopravy ČR).

Strategické a koncepční dokumenty

- Cyklovize 2030+
<https://www.cyklovize.cz/>,
- Strategie BESIP 2021–2030
<https://besip.gov.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>,
- Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050
https://mzp.gov.cz/system/files/2024-07/OPZPUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20220615.pdf,
- Koncepce Smart Cities – odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony
<https://budtesmart.cz/koncepce-smart-cities>.

Cykloturistika a značenie

- Cykloturistické značenie – STN 01 8028
<https://kct.cz/turisticke-znaceni/system-turistickeho-znaceni/>

- BESIP – Cykloznačení
<https://besip.gov.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Dam-respekt/Cykloznaceni>
- Optimalizace směrového značení cyklistických tras Jihomoravského kraje
<https://dotace.kr-jihomoravsky.cz/Uploads/23428-7-Priloha+c+02+Optimalizace+smeroveho+znaceni+cyklistickych+tras+JMKpdf.aspx>

Európske a medzinárodné odporúčania

- **CROW Design Manual for Bicycle Traffic** (Holandsko) – medzinárodne uznávaný manuál pre bezpečné a funkčné cyklistické riešenia.

Prehľad metodických materiálov, príkladov dobrej praxe a užitočných linkov

- Štúdia rozvoja cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji
<https://trnava-vuc.sk/dokument/studia-rozvoja-cyklistickej-dopravy-ttsk/>,
- Manuál upokojuvania dopravy
<https://cyklokoalicia.sk/publications/manual-upokojuvania/>,
- Centrum dopravného výskumu
<https://cdv.gov.cz/>,
- Ministerstvo pro místní rozvoj – Nová metodika plánování bezpečné infrastruktury pro cyklisty
<https://mmr.gov.cz/cs/ostatni/web/novinky/nova-metodika-planovani-bezpecne-infrastruktury-pr>,
- Obecně prospěšná společnost Partnerství, o. p. s.
<https://www.partnerstvi-ops.cz/>,
- Centrum dopravního výzkumu – Databáze inspirativních dopravních řešení
<https://www.civinet.cz/database-inspirativnich-dopravnich-reseni/>,
- Portál otevřených dat Trnavského samosprávného kraja
<https://opendata.trnava-vuc.sk/pages/cyklo>,
- Dopravní nehody v ČR
<https://nehody.cdv.cz/>,
- Plán udržatelné mobility Trnavského samosprávného kraja
<https://trnava-vuc.sk/dokument/pum-ttsk/>,
- Hodnocení bezpečnosti komunikací pro cyklisty. Praktické kroky k vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.
https://mmr.gov.cz/getmedia/c34fa834-3247-414e-802d-52dd6e0bd365/Metodika_Zprava_FINAL-pdf.pdf.aspx?ext=.pdf

Postupnosť krokov v procese plánovania, prípravy, realizácie a údržby cyklotrasy

Realizácia cyklotrasy je proces, ktorý prebieha v niekoľkých na seba nadväzujúcich fázach a je potrebné ho vnímať ako ucelený životný cyklus projektu. Už v počiatočnom štádiu má spôsob plánovania zásadný vplyv na kvalitu výsledného riešenia, výšku nákladov, časovú náročnosť aj budúcu prevádzku a údržbu cyklotrasy.

- Proces začína **identifikáciou potreby a definovaním cieľa projektu**. V tejto fáze je potrebné jasne pomenovať, prečo má cyklotrasa vzniknúť, aký účel má plniť a komu má slúžiť. Dôležité je rozlíšiť, či ide o cyklotrasu určenú predovšetkým pre cyklistickú dopravu, rekreačné bicyklovanie alebo cykloturistiku a určiť hlavné cieľové skupiny používateľov. Súčasťou fázy je aj preverenie súladu zámeru s platnými strategickými a územnoplánovacími dokumentmi obce, mesta alebo kraja.
- Nasleduje úvodné **plánovanie a preverenie realizovateľnosti projektu**. Ide o posúdenie, či je navrhovaná cyklotrasa technicky, majetkovo, environmentálne a finančne uskutočniteľná. Preverujú sa možné varianty trasovania, vlastnícke vzťahy k dotknutým pozemkom, potenciálne kolízie s inžinierskymi sieťami a obmedzenia vyplývajúce z ochrany prírody a krajiny. Zároveň sa vypracúva orientačný odhad nákladov a posudzujú sa možnosti financovania. Výsledkom je rozhodnutie investora, či a v akej podobe bude projekt ďalej rozpracovaný. Pre túto potrebu je vhodné nechať vypracovať vyhl'adávaciu štúdiu.
- Dôležitou súčasťou prípravy je včasné **zapojenie partnerov a dotknutých subjektov**. Vo fáze prebieha komunikácia s vlastníkami pozemkov, správcami komunikácií a inžinierskych sietí, dotknutými orgánmi štátnej správy, susednými obcami a v primeranom rozsahu aj s verejnosťou. Cieľom je identifikovať potenciálne problémy a konflikty ešte pred spracovaním projektovej dokumentácie a vytvoriť predpoklady pre hladký priebeh povoľovacích procesov.
- Po potvrdení zámeru nasleduje **príprava projektového zámeru a zabezpečenie financovania**. Spresňujú sa základné parametre projektu, jeho rozsah a časový harmonogram a vyberá sa vhodný spôsob financovania, či už z vlastných zdrojov, grantových schém alebo kombinácie viacerých finančných nástrojov. Projektový zámer slúži ako podklad pre rozhodovanie investora aj pre prípadné žiadosti o externé financovanie.
- Ďalším krokom je **spracovanie projektovej dokumentácie**. Projektant na základe zadania investora spracuje dokumentáciu v príslušnom stupni, ktorá technicky a stavebne rieši trasovanie, šírkové usporiadanie, povrch, križovania, bezpečnostné prvky a dopravné značenie cyklotrasy. Projektová dokumentácia musí byť v súlade s platnou legislatívou, technickými normami a metodickými usmerneniami a zároveň zohľadňovať pripomienky dotknutých subjektov.

- Na projektovú prípravu nadväzujú **povoľovacie procesy**, ktorých cieľom je získať všetky potrebné rozhodnutia a povolenia na realizáciu stavby. V závislosti od charakteru a rozsahu cyklotrasy môže ísť o územné rozhodnutie, stavebné povolenie alebo ohlásenie stavby, ako aj o stanoviská dotknutých orgánov a správcov sietí. V niektorých prípadoch je potrebné aj posudzovanie vplyvov na životné prostredie.
- **Majetkové vysporiadanie cyklotrás** patrí na Slovensku medzi najväčšie prekážky pri príprave a výstavbe cyklistickej infraštruktúry. Mnohé projekty sa zdržiavajú práve kvôli vlastníckym vzťahom k pozemkom pod budúcou trasou.
- Po nadobudnutí právoplatných povolení nasleduje **verejné obstarávanie**, prostredníctvom ktorého investor transparentným a nediskriminačným spôsobom vyberá zhotoviteľa stavebných prác alebo dodávateľa služieb. Správne nastavenie podmienok verejného obstarávania má zásadný vplyv na kvalitu realizácie a dodržanie rozpočtu aj harmonogramu.
- Samotná **realizácia cyklotrasy zahŕňa vykonanie stavebných prác** v súlade s projektovou dokumentáciou a platnými predpismi. Počas výstavby je nevyhnutný výkon stavebného dozoru, priebežná kontrola kvality a komunikácia s verejnosťou, najmä ak stavebné práce dočasne obmedzujú pohyb alebo dopravu v území.
- Po ukončení stavebných prác nasleduje **kolaudácia a uvedenie cyklotrasy do prevádzky**. V rámci kolaudačného konania sa overuje súlad realizácie s projektovou dokumentáciou a rozhodnutiami stavebného úradu, odstraňujú sa prípadné nedostatky a zabezpečuje sa osadenie a legalizácia dopravného značenia. Po splnení všetkých podmienok môže byť cyklotrasa oficiálne prístupná verejnosti.
- Záverečnou, no dlhodobou najdôležitejšou fázou je **prevádzka, správa a údržba cyklotrasy**. Tá zahŕňa pravidelnú kontrolu technického stavu, opravy povrchu, údržbu doplnkových zariadení a starostlivosť o okolie cyklotrasy. Údržba by mala byť plánovaná už v prípravnej fáze projektu vrátane finančného zabezpečenia, aby sa zabezpečila dlhodobá funkčnosť, bezpečnosť a atraktivita cyklotrasy.

Ekonomický prínos cyklodopravy

Každodenná cyklodoprava prináša významné ekonomické prínosy pre jednotlivcov, zamestnávateľov aj celú spoločnosť. Pre domácnosti predstavuje bicykel jednu z najlacnejších foriem dopravy. V porovnaní s pravidelným využívaním osobného automobilu môže dochádzanie do práce alebo do školy na bicykli priniesť úsporu približne 1 500 až 3 000 Eur ročne, a to vďaka nižším nákladom na pohonné hmoty, údržbu, parkovanie a amortizáciu vozidla.

Zdroj: https://www.ecf.com/media/resources/TheBenefitsOfCycling_final-v2.pdf

Významné prínosy sa prejavujú aj v oblasti zdravia. Pravidelná fyzická aktivita spojená s dochádzaním na bicykli znižuje riziko srdcovo-cievnych ochorení, cukrovky či obezity a prispieva k lepšiemu psychickému zdraviu. Podľa metodiky HEAT, vyvinutej World Health Organization, predstavujú zdravotné prínosy najväčšiu zložku ekonomických benefitov cyklistiky. Pravidelní cyklisti majú zároveň nižšiu mieru práceneschopnosti a vyššiu produktivitu práce, čo prináša úspory aj zamestnávateľom.

Rozvoj cyklodopravy prináša pozitívne efekty aj pre dopravný systém. Vyšší podiel ciest vykonaných na bicykli znižuje dopravné zápchy, potrebu parkovacích plôch a tlak na rozširovanie cestnej infraštruktúry. Súčasne prispieva k znižovaniu emisií skleníkových plynov, hluku a znečistenia ovzdušia, čím sa znižujú externé náklady dopravy.

Investície do cyklistickej infraštruktúry patria medzi ekonomicky najvýhodnejšie dopravné investície. Každé euro investované do rozvoja cyklistickej dopravy prináša niekoľkonásobné spoločenské prínosy vo forme nižších zdravotných výdavkov, vyššej produktivity práce, menších dopravných kongescií a lepšej kvality života.

Z uvedených dôvodov sa podpora každodennej cyklodopravy považuje za jedno z najefektívnejších opatrení na podporu udržateľnej mobility, verejného zdravia a konkurencieschopnosti miest a regiónov.

Európska cyklistická federácia odhaduje, že vďaka cyklistike sa v Európskej únii každoročne ušetrí približne 16 miliónov ton emisií CO₂.

Ekonomický prínos cykloturistiky – údaje a štúdie

Celková ekonomická hodnota cykloturistiky v Európe

Medzinárodné štúdie ukazujú, že cykloturistika je významný ekonomický faktor v Európe. Na úrovni celej Európskej únie sa ročne vykonáva odhadom 2,3 miliardy cestovaní (jázď) v cykloturistickom režime, ktoré predstavujú ekonomickú hodnotu približne 44 miliárd Eur ročne. Odhad vychádza z modelov európskych inštitúcií skúmajúcich trh cykloturizmu a jeho dopadov na miestnu ekonomiku.

Zdroj: https://www.ecf.com/media/resources/TheBenefitsOfCycling_final-v2.pdf

Priemerné denné výdavky cykloturistov

Rôzne krajinské štúdie o cykloturistoch ukazujú, že priemerné denné výdavky cykloturistov sú často vyššie než priemerné výdavky bežných turistov, a to vďaka tomu, že cyklisti počas pobytov mínajú nielen na ubytovanie, ale aj na služby a tovary počas celej trasy. Napríklad nemecký cykloturistický prieskum konštatoval, že priemerné denné výdavky cykloturistov

bývajú asi 117 Eur na osobu na deň, pričom pri cykloturistike s prenocovaním častokrát presahujú aj 130 Eur denne v závislosti od typu pobytu a dĺžky trvania.

Denné výdavky zahŕňajú najmä:

- ubytovanie v hoteloch, penziónoch a kempoch,
- stravovanie v reštauráciách a pohostinstvách,
- doplnkové služby (prenájom bicyklov, servis, turistické služby),
- dopravu (vlak, autobus),
- nákup potravín a suvenírov.

Zdroj: <https://www.ziv-zweirad.de/en/cycle-tourism-and-everyday-cycling>

Zmysel pre regionálny a miestny hospodársky efekt

Cykloturistika prináša priamy ekonomický efekt pre lokálne podniky a služby v regiónoch (Obrázok 1), ktorými cyklotrasy prechádzajú. Kľúčové sú najmä mikro, malé a stredné podniky v oblastiach:

- ubytovania (penzióny, hotely, chaty),
- gastronómie (reštaurácie, vinárne, kaviarne),
- cyklo služieb (prenájom bicyklov, opravy, servis),
- sprievodcovských a turistických služieb.

Uvedený efekt sa kumuluje počas sezóny a podporuje stabilnú zamestnanosť v regiónoch, čo pomáha rozvoju vidieckych oblastí a menších miest. Rôzne modely ukazujú, že hospodársky efekt a celková ekonomická hodnota cykloturizmu môže byť porovnateľná s inými formami cestovného ruchu v destináciách s kvalitnou cyklistickou infraštruktúrou.

Zdroj: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/europe-cycle-tourism-market-report>

Význam pre verejnú správu a plánovanie investícií

Pre verejnú správu je dôležité uviesť, že investície do cyklistickej infraštruktúry prinášajú viacnásobný ekonomický úžitok:

- vyššie turistické výdavky priamo v destináciách,
- predĺženie turistickej sezóny v regiónoch,
- zosieťovanie lokálnych ekonomík (cyklotrasami sa návštevníci dostávajú aj do menej navštevovaných oblastí),
- pozitívne efekty na zdravie a mobilitu obyvateľov, ktoré sa premietajú do úspor verejných nákladov na zdravotníctvo a dopravu.



Obrázok 1:– Príklad využitia železničnej zastávky (vlastný zdroj spracovateľa)

Modelový scenár

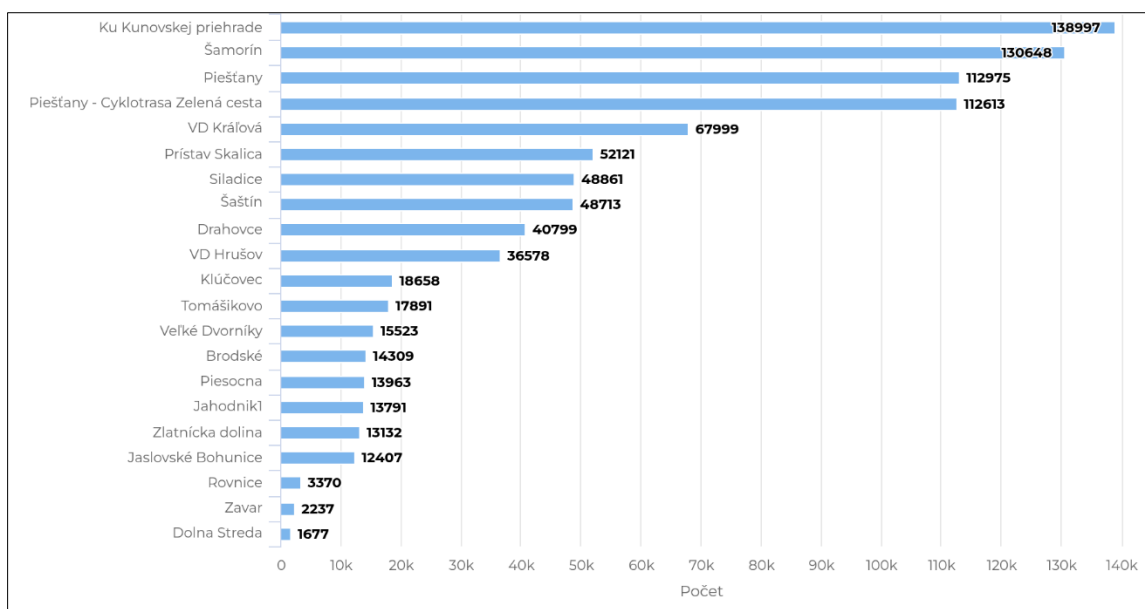
Ak by sme urobili modelový realistický „víkendový“ scenár, ktorý je pre EV6 na Slovensku typický (trasa je ľahká, vedená popri Dunaji), môžeme počítať s tým, že cykloturista prejde 168 km za 3 dni/2 noci (napr. piatok – nedeľa alebo sobota – pondelok). Pri priemernej útrate 117 Eur na deň to dáva $3 \times 117 \text{ Eur} = 351 \text{ Eur}$ na osobu priamych výdavkov v území (ubytovanie, stravovanie, drobné nákupy, služby, servis).

Z uvedených údajov je možné urobiť jednoduchý prepočet na ekonomický prínos pre trasu alebo región. Ak by napríklad 3-dňový úsek absolvovalo za sezónu 10 000 cykloturistov s prenocovaním, priamy prínos by bol približne $10\,000 \times 351 \text{ Eur} = 3\,510\,000 \text{ Eur}$. Pri 25 000 takýchto návštevníkoch je to 8 775 000 Eur. Výpočet je konzervatívny v tom, že neráta s ďalšími výdavkami mimo priemeru (napr. atrakcie, platené vstupy, požičovne, sprievodcovia) a nerieši sekundárne efekty v ekonomike (dodávateľia, zamestnanosť), iba priamu spotrebu návštevníka. Pre porovnanie, ak by obec alebo región riešili najmä jednodňových cyklistov (bez prenocovania), a použije sa hodnota okolo 32 – 34 Eur na deň, potom pri 10 000 jednodňových návštevách vychádza priamy prínos približne 320 000 – 340 000 Eur.

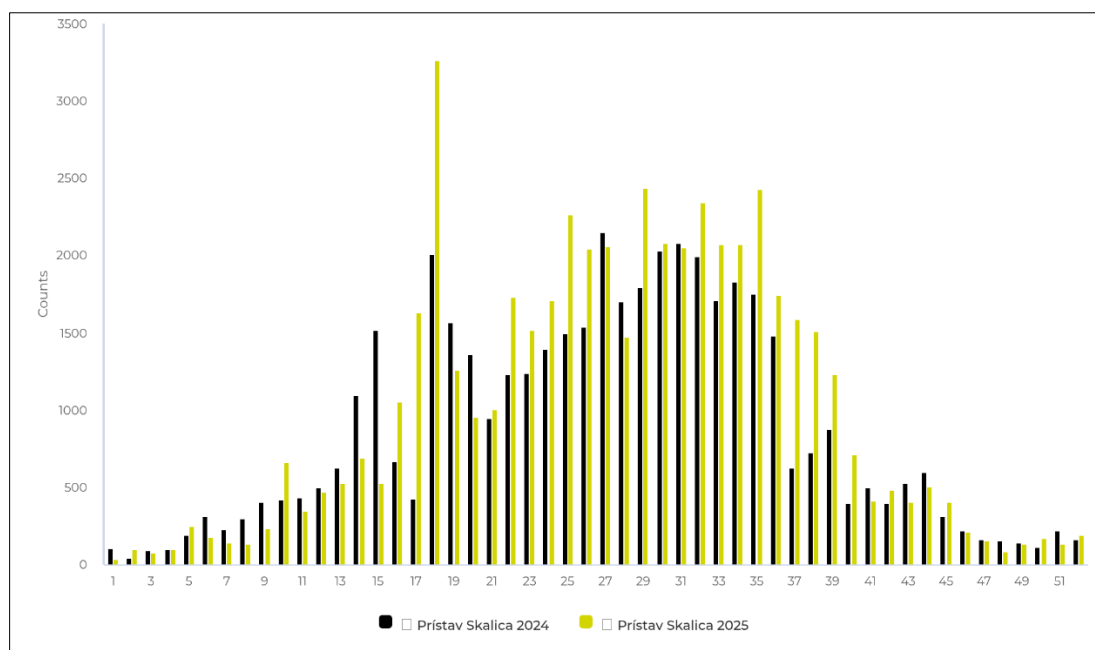
Zdroj: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2024-die-ergebnisse>

Na zamyslenie:

V nižšie uvedenej tabuľke sú uvedené údaje zo sčítacov cyklistov na území TTSK za rok 2025 (Tabuľka 2). Vypočítajte ekonomický prínos pre trasu alebo región najbližšie k vášmu územiu alebo samospráve.



Tabuľka 2: Návštevnosť lokalít TTSK v roku 2025 (vlastné spracovanie dát)



Graf 1: Porovnanie týždennej návštevnosti lokality Skalica podľa cyklosčítača v období 2024 – 2025 (vlastné spracovanie dát)

Dátum	Prístav Skalica IN 2024	Prístav Skalica IN 2025	Prístav Skalica OUT 2024	Prístav Skalica OUT 2025
január	251	291	213	227
február	666	378	574	301
marec	1218	1208	1066	996
apríl	2074	2623	1891	2165
máj	3566	3931	2891	3261
jún	3272	4538	2782	3684
júl	4893	4725	3834	3861
august	4535	5307	3615	4670
september	2120	3380	1811	2948
október	1137	1010	972	887
november	530	529	418	513
december	396	353	327	335

Tabuľka 3: Porovnanie smerov jázdy v lokalite Skalica v období 2024 – 2025 (vlastné spracovanie dát)

Upokojuvanie dopravy v podmienkach SR

Pred každou projektovou víziou je potrebné zamyslieť sa nad jej zmyslom. Pre koho bude užitočná? Ako bude finančne náročná? Nie vždy sa však podarí zabezpečiť financie na plánovaný zámer, na druhej strane, nie vždy je potrebné investovať značné finančné prostriedky na projekt, ktorého výstupy nebudú dostatočne efektívne. Často je možné a vhodné drobnými opatreniami na upokojenie dopravy dosiahnuť efekt, ktorým sa verejný priestor stáva užívateľsky prívetivým a bezpečným pre chodcov a cyklistov, a teda i pre všetkých obyvateľov. Jednou z možností je i upokojuvanie dopravy, zmyslom ktorého nie je obmedziť mobilitu, ale vytvoriť bezpečnejší, zdravší a príjemnejší verejný priestor, v ktorom majú ľudia prednosť pred rýchlosťou áut. S upokojuvaním dopravy úzko súvisí aj prioritizácia obyvateľov samotnej samosprávy, a to predovšetkým chodcov vrátane školopovinných detí, seniorov, matiek s kočíkmi a hendikepovaných osôb. Téma upokojuvania dopravy by mala byť súčasťou každého manuálu, stratégie, či štúdie riešiacej otázky dopravy. Medzi najčastejšie opatrenia dopravného upokojuvania patria:

- zníženie rýchlosti na 30 km/h,
- vytváranie obytných zón,
- vyvýšené priechody pre chodcov,
- spomaľovacie prahy,
- zúženie jazdných pruhov,
- ostrovčeky v strede vozovky,
- kruhové objazdy,
- školské zóny,
- zmenený povrch vysádzaním zelene a úpravy ulíc.

Všetky uvedené opatrenia patria k najjednoduchším a ekonomicky nenáročným riešeniam, v rámci ktorých nie je nevyhnutné vytvárať segregované cyklotrasy, nie sú potrebné zdĺhavé majetkovo-právne vysporiadania, či povoľovacie procesy. Ide o opatrenia, ktoré umožňujú najmä bezpečný pohyb najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, a to chodcov a cyklistov. V neposlednom rade, sú to prvky, ktoré prinášajú každej samospráve príjemný a bezpečný priestor a spokojných obyvateľov na Slovensku, ale aj v Čechách.

Zhrnutie:

- Cyklotrasy je potrebné realizovať strategicky a na základe skutočných potrieb, nie pod vplyvom emócií.
- Je vhodné prehodnotiť spôsob budovania cyklotrás, najmä v extraviláne. V mnohých prípadoch je efektívnejšie najskôr upraviť existujúce poľné alebo lesné cesty a vyznačiť na nich cykloturistické trasy, než okamžite investovať do výstavby asfaltobetónových cyklotrás.

- Dôležité je nezabúdať na mäkké opatrenia, ako sú upokojuvanie dopravy, odstraňovanie bariér či zlepšovanie prístupnosti územia. Predmetné riešenia prinášajú výrazné prínosy pri relatívne nízkych nákladoch.
- Pri plánovaní a realizácii cyklistickej infraštruktúry treba myslieť aj na jej dlhodobú správu a údržbu. Náklady na prevádzku a údržbu by mali byť súčasťou rozpočtu počas celej životnosti stavby.

1. Identifikácia potreby a zámeru výstavby cyklotrasy (projektový zámer)

Identifikácia potreby a zámeru výstavby cyklotrasy je prvým a kľúčovým krokom celého procesu. V tejto fáze si investor, najčastejšie obec alebo mesto, ujasňuje, či a prečo má cyklotrasa vzniknúť, aký problém má riešiť a komu má slúžiť. Impulzom môže byť nedostatočná bezpečnosť cyklistov, chýbajúce prepojenie medzi dôležitými cieľmi v území, snaha podporiť každodennú cyklo dopravu, rozvoj rekreačného bicyklovania alebo cykloturistiky, prípadne opakované podnety zo strany obyvateľov. Už v tomto kroku je dôležité preveriť, či je zamýšľaná cyklotrasa v súlade s územným plánom a strategickými dokumentmi obce alebo regiónu. Dôležité je zamyslieť sa, či v tejto počiatočnej fáze nestačia len drobné stavebné úpravy alebo spomalenie rýchlosti v obci.

Súčasťou identifikácie potreby je jasné určenie účelu cyklotrasy. Je potrebné rozhodnúť, či má ísť predovšetkým o trasu pre cyklo dopravu, rekreačné bicyklovanie alebo cykloturistiku, prípadne o ich kombináciu s určením hlavného účelu. Rozhodnutie má zásadný vplyv na ďalší postup, keďže od neho sa odvíjajú technické parametre trasy, spôsob trasovania, požiadavky na bezpečnosť, výber povrchu, ako aj možnosti financovania a hodnotenie efektívnosti investície.

Ak bolo rozhodnuté o výstavbe cyklotrasy bez ohľadu na účel, je potrebné uvedomiť si hneď na začiatku, že musí byť zakreslená v územnom pláne.

Následne, na základe identifikovanej potreby a účelu bude spracovaný projektový zámer, ktorý predstavuje stručný, ale ucelený opis plánovaného projektu. Projektový zámer slúži ako podklad pre interné rozhodovanie vás ako investora a pre komunikáciu s dotknutými subjektmi. Obsahuje základný opis cyklotrasy, jej orientačné umiestnenie a priebeh, cieľové skupiny používateľov, predpokladaný rozsah a charakter riešenia, orientačný časový rámec, odhad nákladov a možné zdroje financovania. Zároveň by mal pomenovať hlavné riziká, ako sú majetkovo-právne vzťahy, technické alebo environmentálne obmedzenia. Projektový zámer nemusí byť technickým dokumentom, jeho úlohou je však overiť, či je projekt realistický a opodstatnený.

Dôležitým bodom už v tejto fáze je identifikácia povrchu cyklotrasy. Podľa skúseností projektantov na Slovensku sa cenové relácie cyklotrás pohybujú cca v nasledovných cenových reláciách (2026):

- novostavba v extraviláne bez mostov 500 000,- Eur/bkm,
- novostavba v extraviláne s mostami 1 000 000,- Eur/bkm,
- novostavba v intraviláne miest 1 500 000,- Eur/bkm.

Neoddeliteľnou súčasťou fázy je predrokovanie projektu s dotknutými subjektmi ešte pred začatím projektových prác, pričom je vhodné komunikovať plánovaný zámer s dotknutými obcami, krajom, príslušným regionálnym koordinátorom a vlastníkami pozemkov. Ak sú vlastníkami štátne podniky ako Lesy SR, š. p. a Lesy ČR, s. p., Správa železníc, s. o., Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., Povodí Moravy, Slovenský pozemkový fond, je možné projektový zámer konzultovať na vecne príslušnom kraji, prípadne s iným odborníkom v oblasti cyklistickej dopravy, ako i odbornými neziskovými organizáciami. Predrokovanie umožňuje včas identifikovať možné problémy a predísť zásadným zmenám v neskorších etapách. Prebieha najmä s vlastníkami dotknutých pozemkov, správcami komunikácií a inžinierskych sietí, dotknutými orgánmi štátnej správy a v prípade potreby aj s vecne dotknutými obcami. Cieľom predrokovania je preveriť majetkovo-právne vzťahy, získať predbežné stanoviská a overiť technickú a environmentálnu realizovateľnosť navrhovanej trasy.

Výstupom fázy identifikácie potreby a zámeru výstavby cyklotrasy je schválený projektový zámer a rozhodnutie investora o pokračovaní v príprave projektu. Kvalitne spracovaný projektový zámer a dôsledné predrokovanie vytvárajú pevný základ pre ďalšie kroky prípravy a významne znižujú riziko časových sklzov, dodatočných nákladov a neúspechu projektu v neskorších fázach.

2. Štúdia uskutočniteľnosti

Štúdia uskutočniteľnosti predstavuje úvodnú a kľúčovú fázu prípravy cyklistickej infraštruktúry. Jej cieľom je komplexne posúdiť realizovateľnosť navrhovanej cyklotrasy a vytvoriť odborný podklad pre rozhodovanie samosprávy o ďalšom postupe. V tejto fáze sa overuje, či je cyklotrasa vhodná z hľadiska územných podmienok, dopravných vzťahov, majetkovo-právnych možností, technických riešení a očakávaného využívania verejnosťou.

Základom štúdie uskutočniteľnosti je analýza súčasného stavu územia, ktorá vychádza z terénneho prieskumu umožňujúceho posúdiť reálne fyzické podmienky v území, najmä priechodnosť terénu, šírkové usporiadanie existujúcich komunikácií, sklonové pomery a potenciálne environmentálne obmedzenia. Súčasťou analýzy je aj hodnotenie dopravnej situácie, predovšetkým intenzity a charakteru motorovej dopravy, rýchlostného režimu a identifikácia konfliktných miest, kde môže dochádzať ku kolíziám medzi cyklistami a motorovými vozidlami. Dôležitým vstupom sú údaje o existujúcich cyklistických tokoch, získané napríklad prostredníctvom manuálneho alebo automatického sčítania cyklistov, ktoré pomáhajú odhadnúť aktuálne aj potenciálne využívanie trasy.

Analýza súčasného stavu sa zameriava aj na vzťah navrhovanej cyklotrasy k existujúcej sieti cyklistickej infraštruktúry. Posudzuje sa najmä kontinuita siete, možnosti bezpečného napojenia na existujúce cyklotrasy, cyklopruhy alebo upokojené komunikácie a nadväznosť na regionálne či nadregionálne trasy. Rovnako dôležitá je dostupnosť cyklotrasy pre obyvateľov, teda jej poloha vo vzťahu k obytným zónam, školám, zamestnaniám a zastávkam verejnej dopravy. Súčasťou posúdenia je aj zohľadnenie potrieb rôznych skupín používateľov, vrátane detí, seniorov či menej skúsených cyklistov.

V rámci štúdie uskutočniteľnosti sa posudzuje aj záujem cyklistickej verejnosti o navrhovanú trasu. Ten môže byť identifikovaný prostredníctvom participatívnych procesov, ako sú verejné stretnutia, dotazníkové prieskumy alebo zber podnetov od miestnych iniciatív, škôl a zamestnávateľov. Významnou súčasťou analýzy sú majetkovo-právne vzťahy v dotknutom území, keďže vlastníctvo pozemkov, existujúce vecné bremená alebo kolízie s inými zámermi môžu zásadným spôsobom ovplyvniť realizovateľnosť projektu.

V procese prípravy cyklotrasy je potrebné rozlišovať medzi základným prejdením budúcej trasy a odbornou rekognoskáciou. Základné prejdenie trasy slúži na orientačné preverenie priechodnosti územia a rýchlu identifikáciu problematických úsekov, zatiaľ čo rekognoskácia predstavuje systematický a dokumentovaný terénny prieskum. Rekognoskácia zahŕňa detailné zaznamenávanie technických, bezpečnostných a environmentálnych aspektov trasy a vytvára podklad pre návrh variantných riešení, technické posúdenie a predbežné odhady nákladov.

Dôležitým výstupom štúdie uskutočniteľnosti je posúdenie súladu navrhovanej cyklotrasy s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a strategickými dokumentmi. Ide najmä o územný plán obce alebo mesta, územný plán vyššieho územného celku, zásady územného rozvoja a relevantné dopravné, cyklodopravné alebo klimatické stratégie. V prípade identifikovaného nesúladu je potrebné zvážiť úpravu trasovania, iniciovanie zmien územnoplánovacej dokumentácie alebo hľadanie dočasných riešení, napríklad formou značených cyklotrás.

Súčasťou štúdie uskutočniteľnosti je aj základné posúdenie vhodnosti dopravného značenia a navrhovaného dopravného režimu, čo zahŕňa aj úvahy o miere segregácie cyklistickej dopravy, možnostiach vedenia cyklistov v zmiešanej premávke alebo v zónach so zníženou rýchlosťou.

Navrhovaný projektový zámer je potrebné včas prerokovať s dotknutými subjektmi, vrátane susedných obcí, samosprávneho kraja, regionálneho cyklokoordinátora, vlastníkov pozemkov, správcov dopravnej a technickej infraštruktúry, štátnych podnikov, orgánov ochrany prírody, polície a relevantných neštátnych neziskových organizácií. Včasné a otvorené prerokovanie zámeru významne prispieva k zníženiu rizík v ďalších fázach prípravy projektu a zvyšuje akceptáciu cyklotrasy zo strany verejnosti.

Je naozaj vždy nutné asfaltovať?

Je potrebné si uvedomiť, že nie všetko a všade je nutné asfaltovať. Zbytočne predražená cyklotrasa nevhodne zasadená do prírodného prostredia preukazuje necitlivé zaobchádzanie s prírodou. Predstavitelia samospráv majú možnosť využívať poľné a lesné cesty ako dobrý základ pre rozvoj cykloturizmu, brať do úvahy možnosť využitia mlatového, či inak upraveného povrchu šetrného pre životné prostredie. Mnohé príklady zo zahraničia ukazujú citlivé zaobchádzanie s prírodou, ktoré nevylučuje, ale práve podporuje intenzívny turistický ruch.

Súčasťou prípravy cyklotrasy je posúdenie vhodnosti umiestnenia cykloturistického značenia, ktoré zabezpečuje orientáciu cyklistov v území a zvyšuje čitateľnosť a bezpečnosť trás. Cykloturistické značenie zahŕňa najmä maľované značky a orientačné prvky cykloturistických trás, ktoré musia byť navrhované a realizované v súlade s platnou legislatívou a technickými normami. Na území Slovenskej republiky sa cykloturistické značenie vykonáva v zmysle normy STN 01 8028 – Cykloturistické značenie – stanovujúce pravidlá pre trasovanie, typy značenia, farebnosť, umiestňovanie a údržbu značených cykloturistických trás. Na území Juhomoravského kraja rieši dopravné cyklistické značenie Klub českých turistů (KČT). V prípade preznačenia existujúcej cyklotrasy alebo zámeru o vyznačenie novej cyklotrasy je nutné osloviť KČT. V prípade vzniku nového, vlastného tematického značenia je odporúčané postupovať v zmysle dokumentu „Optimalizace směrového značení cyklistických tras Jihomoravského kraje”.

Vyznačovanie cykloturistických trás môže realizovať výlučne akreditovaná organizácia, ktorá zabezpečuje odborné posúdenie navrhovaného trasovania, jeho súlad s existujúcou sieťou cykloturistických trás a dodržiavanie jednotného systému značenia v rámci celého územia. Zapojenie akreditovanej organizácie už v prípravnej fáze projektu umožňuje predísť nesúladu s platnými normami, minimalizuje riziko duplicity značenia a prispieva k lepšej orientácii cyklistov v teréne.

Pri rozhodovaní o vyznačení cykloturistického značenia je potrebné rozlišovať medzi cykloturistickými trasami a cyklistickou dopravnou infraštruktúrou určenou primárne na každodenné dochádzanie. Cykloturistické značenie je vhodným doplnkom najmä pri rekreačných a regionálnych trasách, ktoré vedú mimo zastavaného územia alebo prepájajú obce a turisticky atraktívne lokality. Návrh by mal byť koordinovaný s dopravným značením, územným plánovaním a správou dotknutého územia tak, aby tvoril prehľadný a logický systém orientácie pre domácich aj návštevníkov regiónu.

Poznámka:

Dopravná infraštruktúra môže byť vždy súčasťou cykloturistickej infraštruktúry, naopak to však funguje málokedy.

Použitie cyklistickej infraštruktúry sa spravidla vyžaduje, ak je nutné zabezpečiť bezpečnosť cestnej premávky, najmä pozdĺž hlavných ciest s vyššími intenzitami cestnej premávky, je k dispozícii dostatočný premávkový priestor pre chodcov a ak je z hľadiska účastníkov cestnej premávky je používanie takejto infraštruktúry a ich vedenie dostatočne jasné, rozoznatelné a bezpečné, obzvlášť v križovatkách, na vjazdoch na prilahlé nehnuteľnosti so silnou premávkou, pri zastávkach a na obdobných kritických miestach.

Minimálne požiadavky na dostatočnú šírku cyklistickej infraštruktúry v SR:

- cyklistický pruh vrátane VDZ: $\geq 2,00$ m,
- jednosmerná cestička pre cyklistov: $\geq 2,00$ m,
- obojsmerná cestička pre cyklistov: $\geq 2,50$ m,
- spoločná cestička pre chodcov a cyklistov:
 - v obci: $\geq 2,50$ m,
 - mimo obce: $\geq 2,00$ m,
- oddelená cestička pre chodcov a cyklistov:
 - pruh pre cyklistov – jednosmerná premávka: $\geq 1,50$ m,
 - pruh pre cyklistov – obojsmerná premávka: $\geq 2,00$ m.

V obci je vždy vhodné preskúmať, či nie je vhodnejšie na premávku cyklistov využiť prilahlý chodník jeho prekonfigurovaním na oddelenú alebo spoločnú cestičku pre cyklistov, prípadne na cestičku pre chodcov s povolením jazdy cyklistov prostredníctvom dodatkovej tabuľky.

Zdroj: TP 117 Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení

3. Osveta, komunikácia a participácia s verejnosťou

Úspešná príprava a realizácia cyklotrasy si vyžaduje priebežnú, otvorenú a zrozumiteľnú komunikáciu s verejnosťou počas celého životného cyklu projektu. Transparentná komunikácia zvyšuje dôveru obyvateľov k verejnej správe, pomáha predchádzať konfliktom a zároveň umožňuje zapracovať miestne poznatky a skúsenosti užívateľov územia do výsledného riešenia.

Komunikácia s verejnosťou by mala prebiehať už v štádiu zámeru, keď je dôležité vysvetliť dôvody vzniku cyklotrasy, jej účel a očakávané prínosy pre obec alebo región. V tejto fáze je vhodné informovať o základných variantoch trasovania, časovom horizonte prípravy a možnostiach zapojenia verejnosti do ďalšieho procesu. Včasné informovanie pomáha znížiť odpor voči projektu a vytvára priestor na vecnú diskusiu.

V prípravnej fáze projektu by komunikácia mala byť zameraná na pravidelné informovanie o postupe prác, o spracovaní projektovej dokumentácie a o získavaní potrebných povolení. Zároveň je dôležité vytvoriť priestor na pripomienky zo strany obyvateľov, vlastníkov

pozemkov a ďalších dotknutých subjektov, pričom spätná väzba by mala byť transparentne vyhodnotená a primerane zohľadnená.

Počas samotnej realizácie cyklotrasy je kľúčové informovať verejnosť o priebehu stavebných prác, dočasných obmedzeniach v území a o plánovaných termínoch ich ukončenia. Pravidelná a zrozumiteľná komunikácia v tejto fáze prispieva k lepšiemu pochopeniu nevyhnutných obmedzení a znižuje negatívne vnímanie stavby zo strany obyvateľov.

Po ukončení projektu by mala komunikácia nadviazať na jeho oficiálne uvedenie do prevádzky. Verejnosť je vhodné informovať o spôsobe používania cyklotrasy, jej pravidlách, možnostiach napojenia na ďalšie trasy a o zabezpečení údržby. Zároveň je vhodné vyhodnotiť celý proces realizácie projektu a prezentovať jeho prínosy, čím sa posilňuje pozitívny vzťah verejnosti k cyklistickej infraštruktúre a vytvára základ pre podporu ďalších projektov.

4. Verejné obstarávanie na zhotoviteľa projektovej dokumentácie

Na Slovensku je základným právnym predpisom pre verejné obstarávanie zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Predmetný zákon upravuje zadávanie zákaziek na dodanie tovaru, stavebné práce, služby, súťaže návrhov, koncesie a správu verejného obstarávania.

V Českej republike upravuje oblasť verejného obstarávania zákon č. 134/2016 Sb., o zadávaní verejných zakázek, ktorý nahradil predchádzajúci zákon č. 137/2006 Sb. Zákon stanovuje pravidlá pre zadávanie verejných zákaziek na dodávky, služby a stavebné práce, upravuje postupy pri podlimitných a nadlimitných zákazkách, podmienky kvalifikácie dodávateľov, elektronické zadávanie zákaziek a dohľad nad dodržiavaním právnych predpisov.

Dohľad nad zadávaním verejných zákaziek vykonáva Úrad pro ochranu hospodářské soutěže. Cieľom zákona je zabezpečiť transparentné, hospodárne a nediskriminačné nakladanie s verejnými prostriedkami a vytvoriť rovnaké podmienky pre všetkých dodávateľov.

5. Príprava projektovej dokumentácie

Základné požiadavky a kroky k tvorbe jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie:

Projektová dokumentácia je súbor dokumentov o projektovej príprave stavby. Stupňami projektovej dokumentácie sú stavebný zámer, projekt stavby, projekt stavby na ohlásenie a vykonávací projekt.

Stavebný zámer je textové a grafické vyjadrenie urbanistického, architektonického a základného stavebného riešenia navrhovanej stavby vrátane zabezpečenia požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti navrhovanej stavby a jej prevádzky, jej umiestnenia do územia, napojenia na dopravnú infraštruktúru a na sieť technického vybavenia územia, zmeny existujúcej stavby alebo odstránenia stavby; je podkladom na konanie o stavebnom zámere.

Projekt stavby je textové a grafické vyjadrenie architektonického a stavebno-technického riešenia stavby, jej technického, technologického a energetického vybavenia vrátane zabezpečenia požiadaviek protipožiarnej bezpečnosti a vybavenia stavby požiarными zariadeniami a napojenia na dopravnú infraštruktúru a na siete technického vybavenia územia v území v súlade so stavebným zámerom alebo vyjadrenie návrhu zmeny stavby, uskutočnenia stavebnej úpravy alebo odstránenia stavby.

Projekt stavby je podkladom na zhotovenie stavby a uskutočnenie stavebných prác, ak zákon neustanovuje inak.

Projekt stavby na ohlásenie je textové a grafické vyjadrenie architektonického a stavebno-technického riešenia stavby, na ktorú sa vyžaduje ohlásenie. Projekt stavby na ohlásenie je podkladom na zhotovenie stavby na ohlásenie a uskutočnenie stavebných prác.

Vykonávací projekt je detailným rozpracovaním overeného projektu stavby na účely uskutočňovania stavebných prác a povinne sa spracováva pre vyhradenú stavbu.

Na základe § 8 až § 11 zákona č. 25/2025 Z. z. o výstavbe možno proces prípravy a realizácie cyklotrás zhrnúť nasledovne:

Výstavba cyklotrás a ďalšej cyklistickej infraštruktúry na Slovensku prebieha v niekoľkých etapách projektovej prípravy a realizácie. Prvým stupňom je stavebný zámer, ktorý predstavuje základné urbanistické, architektonické a stavebné riešenie navrhovanej stavby vrátane jej umiestnenia, napojenia na dopravnú infraštruktúru a technické siete. Stavebný zámer slúži ako podklad pre konanie o stavebnom zámere.

Následne sa vypracúva projekt stavby, ktorý podrobnejšie rieši stavebno-technické, technologické a energetické aspekty stavby a predstavuje základný podklad na uskutočnenie stavebných prác. V prípade vyhradených stavieb sa projekt dopĺňa o vykonávací projekt, ktorý obsahuje detailné riešenia potrebné pre samotnú realizáciu.

6. Zabezpečenie pozemkov a povolení

Zabezpečenie pozemkov a získanie potrebných povolení patrí medzi kľúčové a zároveň najcitlivejšie fázy prípravy cyklotrasy. Spôsob, akým investor fázu zvládne, má zásadný vplyv na časový harmonogram projektu, jeho finančnú náročnosť aj mieru akceptácie zo strany verejnosti, a preto je nevyhnutné postupovať systematicky, transparentne a v súlade s platnou legislatívou.

Proces získavania povolení sa začína identifikáciou všetkých právnych a administratívnych krokov, ktoré sú potrebné na realizáciu stavby. Paralelne s povoľovacími procesmi je potrebné riešiť majetkovo-právne vzťahy k pozemkom, po ktorých má cyklotrasa viesť. Ide najmä o rokovania s vlastníkami pozemkov o výkupe, výmene alebo o udelení súhlasu so stavbou a jej užívaním. V praxi je vždy vhodné uprednostniť dohodu s vlastníkami pred nátlakovými alebo krajnými riešeniami, keďže dobrovoľná dohoda znižuje riziko sporov a zdržaní. Rokovania by

mali byť vecné, zrozumiteľné a podložené jasným vysvetlením účelu stavby, jej prínosov a dopadov na dotknuté pozemky.

Podľa konkrétnej situácie môže investor využiť rôzne formy zmluvných vzťahov. Najčastejšie ide o:

- kúpne zmluvy pri výkupe pozemkov,
- zámenné zmluvy pri výmene pozemkov,
- nájomné zmluvy a zmluvy o vecnom bremene (ak cyklotrasa nevyžaduje trvalý prevod vlastníctva).

Finančné podmienky by mali zohľadňovať obvyklú cenu pozemkov v danom území, rozsah obmedzenia vlastníckych práv a dĺžku trvania užívania pozemku. Transparentný a férový prístup k finančnému vyrovnaniu je dôležitý pre zachovanie dôvery medzi investorom a vlastníckymi pozemkami.

V niektorých prípadoch sa však môže stať, že dohodu s vlastníckymi nie je možné dosiahnuť. V takom prípade právny poriadok umožňuje za splnenia prísnych podmienok použiť aj krajné riešenia, ako je vyvlastnenie alebo nútená výmena pozemkov. Uvedené postupy sú možné len vtedy, ak je stavba vo verejnom záujme, neexistuje iné primerané riešenie a vlastníckovi je poskytnutá primeraná náhrada. Vyvlastnenie je vždy poslednou možnosťou a jeho použitie je časovo aj administratívne náročné, preto by sa malo uplatňovať len výnimočne a po vyčerpaní všetkých možností dohody.

Cyklotrasy často vedú cez pozemky vo vlastníctve alebo správe rôznych subjektov, najmä Slovenského pozemkového fondu, Slovenského vodohospodárskeho podniku, š. p. a štátneho podniku LESY SR, š. p./Lesy ČR, s. p., Povodí Moravy, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových a ďalšie.

Pred realizáciou stavby je potrebné zabezpečiť právny vzťah k dotknutým pozemkom, a to formou najčastejšie nájmu, zriadenia vecného bremena, zmeny alebo iného zmluvného vzťahu. V prípade pozemkov v správe Slovenského pozemkového fondu sa postupuje podľa zákona č. 330/1991 Zb. o pozemkových úpravách, usporiadaní pozemkového vlastníctva, pozemkových úradoch, pozemkovom fonde a o pozemkových spoločenstvách. Pri pozemkoch vo vlastníctve štátu, ktoré spravuje Slovenský vodohospodársky podnik alebo LESY Slovenskej republiky, je potrebné získať súhlas správcu a uzatvoriť príslušnú zmluvu o užívaní alebo inom majetkovo-právnom usporiadaní. Je potrebné si uvedomiť, že je to pomerne náročný a zdĺhavý proces.

Odporúčanie: Pred uzatvorením akéhokoľvek právneho vzťahu s verejnými inštitúciami osloviť národného, resp. krajského cyklokoordinátora z dôvodu existencie rôznych memoránd o spolupráci, ktoré by mali reálne zjednodušiť majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov. Včasný majetkovo-právny vysporiadanie predstavuje jednu z kľúčových podmienok úspešnej prípravy a povoľovania cyklistickej infraštruktúry, pričom jeho zložitosť často významne ovplyvňuje dĺžku prípravy projektu.

Z pohľadu dobrej praxe je vhodné, aby si investor už v počiatočných fázach projektu vytvoril prehľad vlastníckych vzťahov, identifikoval rizikové úseky a včas začal komunikovať s dotknutými vlastníckymi. Takýto prístup výrazne zvyšuje šancu na hladký priebeh

povoľovacích procesov a úspešnú realizáciu cyklotrasy bez zbytočných časových a finančných strát.

7. Finančné plánovanie a zabezpečenie financovania

Finančné plánovanie a zabezpečenie financovania predstavujú jednu z kľúčových etáp prípravy cyklistickej infraštruktúry. V prvej fáze je potrebné identifikovať vhodný zdroj financovania, pričom investície do cyklotrás môžu byť podporené z vlastných rozpočtov obcí a krajov, z národných dotačných schém, fondov Európskej únie alebo z programov cezhraničnej spolupráce. Výber konkrétneho zdroja závisí od charakteru projektu, jeho územného rozsahu, pripravenosti projektovej dokumentácie a oprávnenosti žiadateľa.

Na Slovensku môže byť realizácia (výstavba a modernizácia cyklotrás) podporená z vlastných rozpočtov obcí, miest a samosprávnych krajov, z národných dotačných schém, fondov Európskej únie alebo z programov cezhraničnej spolupráce.

Medzi najvýznamnejšie zdroje financovania patrí Program Slovensko 2021 – 2027, najmä opatrenia zamerané na udržateľnú mobilitu a rozvoj regionálnej dopravnej infraštruktúry, ako aj programy cezhraničnej spolupráce INTERREG. Národným zdrojom podpory boli, resp. sú schémy Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Ministerstva cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky, ktoré prostredníctvom výziev podporujú rozvoj cyklodopravy, turistickej infraštruktúry, cykloturistiky a regionálneho cestovného ruchu.

Na financovaní cyklistických projektov sa však často veľkou mierou podieľajú samosprávne kraje a miestne samosprávy prostredníctvom vlastných dotačných programov a rozpočtových zdrojov. Je potrebné si uvedomiť, že výzvy často nezahŕňajú finančné prostriedky na správu a údržbu cyklotrás po realizácii projektu, a tak sú často samosprávy konfrontované s výškou finančných výdavkov na ich správu a údržbu.

Vzhľadom k uvedenému je možné odporučiť túto položku riešiť už pri realizácii projektového zámeru. Na Slovensku je možné nájsť množstvo prípadov zarastených, popraskaných, zničených, či nikam nenadväzujúcich cyklotrás len z dôvodu príliš včasného riešenia tejto problematiky.

Medzi najvýznamnejšie zdroje podpory v Českej republike patrí Státní fond dopravní infrastruktury, ktorý poskytuje finančné prostriedky na výstavbu a modernizáciu cyklistickej infraštruktúry dopravného charakteru. Ďalšie možnosti predstavuje Integrovaný regionálny operačný program, ktorý podporuje rozvoj udržateľnej mobility a bezpečnej dopravnej infraštruktúry, ako aj programy cezhraničnej spolupráce INTERREG, zamerané na spoločné projekty prihraničných regiónov. Významnú úlohu zohrávajú aj dotačné schémy jednotlivých krajov, ktoré môžu dopĺňať národné a európske zdroje financovania.

8. Verejné obstarávanie

Po zabezpečení financovania nasleduje príprava a realizácia verejného obstarávania na výber zhotoviteľa stavby, technického dozoru investora, koordinátora bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prípadne ďalších služieb. Verejné obstarávanie sa realizuje v súlade so zákonom č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní, pričom postup obstarávania závisí od predpokladanej hodnoty zákazky a príslušných finančných limitov. Verejný obstarávateľ je povinný zabezpečiť transparentnosť, hospodárnosť, rovnaké zaobchádzanie a nediskrimináciu uchádzačov.

Súčasťou prípravy verejného obstarávania je stanovenie technických požiadaviek, podmienok účasti a kritérií na vyhodnotenie ponúk. Hodnotenie ponúk môže byť založené na najnižšej cene alebo na princípe ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, pričom sa zohľadňuje cena, kvalita, odborné skúsenosti a ďalšie relevantné kritériá. Po vyhodnotení predložených ponúk a splnení zákonných podmienok je vybraný úspešný uchádzač, s ktorým verejný obstarávateľ uzatvára zmluvu na realizáciu stavby alebo poskytovanie služieb.

9. Realizácia stavby

Výstavba cyklotrasy je realizovaná podľa schváleného harmonogramu prác a projektovej dokumentácie. Počas výstavby je potrebné zabezpečiť kontrolu kvality vykonávaných prác a koordináciu všetkých zainteresovaných subjektov. Dôležitú úlohu zohráva technický dozor investora, ktorý kontroluje súlad realizácie stavby s projektovou dokumentáciou, autorský dozor projektanta, ktorý dohliada na dodržanie navrhnutého riešenia, a koordinátor BOZP, ktorý zabezpečuje plnenie požiadaviek bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

Počas výstavby je vedený stavebný denník, v ktorom je zaznamenávaný priebeh stavebných prác. Po ukončení výstavby sa vypracuje dokumentácia skutočného zhotovenia stavby a stavbyvedúci vydá záverečné stanovisko o súlade realizovanej stavby s overeným projektom, ktoré je podkladom pre kolaudačné konanie. Po uvedení cyklotrasy do užívania sa vedie prevádzková dokumentácia, ktorá obsahuje informácie o technickom stave stavby, jej údržbe a vykonaných stavebných úpravách počas celej doby prevádzky.

Nový stavebný zákon tak vytvára rámec pre celý životný cyklus cyklistickej infraštruktúry – od počiatočného zámeru, cez projektovú prípravu a realizáciu stavby až po jej dlhodobú prevádzku a údržbu.

Neoddeliteľnou súčasťou realizácie je komunikácia a koordinácia medzi zhotoviteľom stavby, investorom, technickým dozorom investora, autorským dohľadom, koordinátorom BOZP a ostatnými dotknutými subjektmi. Pred uvedením cyklotrasy do prevádzky je realizované zvislé a vodorovné dopravné značenie, inštalácia informačných tabúl, odpočívadiel a ďalšieho mobiliáru. V prípade potreby je možné doplniť automatické monitorovacie zariadenia na sčítanie cyklistov. Súčasťou dokončenia stavby je aj geodetické zameranie skutočného vyhotovenia cyklotrasy.

V prípade, že je v Českej republike stavbou dotknutá pozemná komunikácia, vrátane „cyklostezky“, pri jej uzavretí je potrebné postupovať podľa § 24 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemných komunikáciách. Podľa tohoto ustanovenia môže byť v súvislosti s uzavretím nariadená obchádzka; ak je stanovená, musí byť označená predpísaným spôsobom. V prípade uzavretia komunikácie, po ktorej je vedená iba značená cyklotrasa, zákon výslovne neukladá povinnosť vyznačiť náhradnú trasu pre cyklistov. Z hľadiska bezpečnosti a zachovania prejazdnosti územia je však vhodné náhradné vedenie cyklistickej dopravy navrhnúť a v teréne zreteľne vyznačiť i v uvedených prípadoch.

Pri návrhu obchádzky alebo náhradnej trasy pre cyklistov je vhodné dbať najmä na jej bezpečnosť, zrozumiteľnosť a prejazdnosť. Pokiaľ to je možné, trasa by mala viesť po komunikáciách s nižšou intenzitou motorovej dopravy, vyhýbať sa nebezpečným miestam, zložitému terénu a úsekom nevhodným pre bežnú cyklistickú dopravu.

V prípade, že je cyklotrasa alebo náhradné vedenie cyklistickej dopravy vyznačované na cestných komunikáciách prostredníctvom dopravného značenia, je nutné zabezpečiť stanovenie príslušnej úpravy premávky na pozemných komunikáciách podľa § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemných komunikáciách. Návrh značenia podlieha prerokovaniu s Políciou Českej republiky (dopravný inšpektorát) a následnému stanoveniu príslušným cestným správnym úradom, čo sa týka ako štandardného značenia cyklotrás, tak i dočasného značenia náhradných trás pri obmedzení alebo uzavretí.

10. Kolaudácia a uvedenie cyklotrasy do prevádzky

Po ukončení stavebných prác nasleduje kolaudačné konanie podľa platných zákonov. Podkladmi na kolaudáciu sú najmä dokumentácia skutočného vyhotovenia stavby, záverečné stanovisko stavbyvedúceho a ďalšie doklady preukazujúce súlad realizácie s overeným projektom.

Po vydaní kolaudačného osvedčenia môže byť cyklotrasa uvedená do riadnej prevádzky. Následne sa zabezpečí geodetické zameranie stavby, jej zavedenie do majetku a účtovníctva vlastníka a zápis príslušných údajov do katastra nehnuteľností. Dôležitou súčasťou ukončenia projektu je aj zabezpečenie publicity v súlade s podmienkami financovania, propagácia cyklotrasy a jej zapracovanie do verejných a komerčných mapových portálov. Uvedenie cyklotrasy do prevádzky je často sprevádzané slávnostným otvorením, organizáciou spoločenských alebo športových podujatí a ďalšími aktivitami podporujúcimi využívanie cyklistickej infraštruktúry.

11. Prevádzka, správa a údržba zrealizovanej cyklotrasy

Po uvedení cyklotrasy do prevádzky je nevyhnutné zabezpečiť jej dlhodobú správu, prevádzku a pravidelnú údržbu, aby bola zachovaná jej bezpečnosť, funkčnosť a atraktivita

pre používateľov. Správca cyklotrasy je zodpovedný za priebežnú kontrolu technického stavu komunikácie, dopravného značenia a doplnkovej infraštruktúry, ako sú odpočívadlá, informačné tabule, stojany na bicykle, osvetlenie, mobiliár alebo automatické zariadenia na monitorovanie intenzity cyklistickej dopravy. V prípade realizácie cyklotrás samosprávnym krajom prechádza správa a údržba na organizácie samosprávnych krajov, a to najmä správy a údržby ciest jednotlivých krajov. V prípade samospráv sa často prenecháva údržba mestským či sociálnym podnikom, čo je však v prípade malých samospráv často veľkým finančným zaťažením.

Dokument „Koncepte rozvoje cyklistiky Jihomoravského kraje“ odporúča v rámci zväzkov obcí alebo obvodov ORP (obec s rozšírenou pôsobnosťou) žiadať údržbu „cyklostezek“ a cyklotrás spoločne za účelom zníženia nákladov. Organizáciu môže zabezpečiť miestny cyklokoordinátor. Juhomoravský kraj každoročne vyhlasuje dotačnú výzvu na údržbu cyklistických komunikácií, konkrétne informácie sú k dispozícii na internetovej stránke „Dotační portál Krajského úradu Jihomoravského kraje“, alebo u mikroregionálneho, či krajského cyklokoordinátora.

Údržba cyklotrás zahŕňa najmä pravidelné čistenie povrchu, odstraňovanie vegetácie, opravy poškodených častí komunikácie, obnovu vodorovného dopravného značenia, kontrolu a údržbu zvislého dopravného značenia, servis mobiliáru a zabezpečenie zimnej údržby v prípade celoročného využívania trasy. Súčasťou správy je aj monitorovanie intenzity dopravy a evidovanie podnetov používateľov s cieľom identifikovať potreby ďalších opráv alebo modernizácie.

Výška nákladov na správu a údržbu závisí od typu cyklotrasy, použitého povrchu, rozsahu doplnkovej infraštruktúry a intenzity jej využívania. Pri plánovaní prevádzkových nákladov je potrebné počítať s pravidelnými výdavkami na bežnú údržbu a obnovu značenia, ako aj s finančnými prostriedkami na periodické opravy povrchu a výmenu opotrebovaných prvkov infraštruktúry. Dlhodobé zabezpečenie finančných zdrojov na správu a údržbu cyklotrás predstavuje jeden z predpokladov ich udržateľnosti a zachovania požadovanej úrovne bezpečnosti a kvality poskytovaných služieb.

Cykloturistické značenie

Cykloturistické značenie na Slovensku je realizované podľa normy STN 01 8028 (Obrázok 2) a zohráva kľúčovú úlohu pri rozvoji cykloturistiky, keďže výrazne ovplyvňuje orientáciu, bezpečnosť a celkový zážitok cykloturistov. Kvalitné a jednotné značenie umožňuje cyklistom pohybovať sa po neznámom území bez potreby neustáleho používania navigačných zariadení, znižuje stres z orientácie a prispieva k plynulej a bezpečnej jazde. Zároveň zvyšuje atraktivitu cykloturistickej trasy tým, že poskytuje jasnú informáciu o smere, vzdialenostiach, cieľoch a napojeniach na ďalšie trasy. Z pohľadu efektívneho využitia prostriedkov je často významnejšia a lacnejšia realizácia značenia, než realizácia budovania nákladných cyklotrás.

Maľované cykloznačky na existujúcich komunikáciách, v kombinácii so smerovníkmi, orientačnými tabuľami a informačnými panelmi umožňujú vyznačiť ucelené a zrozumiteľné trasy vedúce cez turisticky atraktívne oblasti, obce a krajinu.

Správne navrhnuté cykloturistické značenie zároveň pomáha usmerňovať pohyb cyklistov na vhodné komunikácie, čím sa minimalizujú konflikty s motorovou dopravou, chodcami alebo prírodou. Pre verejnú správu predstavuje uvedený typ opatrení rýchly spôsob, ako zlepšiť ponuku aktívneho cestovného ruchu, podporiť miestne podnikanie a prepojiť existujúce atrakcie bez vysokých investičných nákladov.

Dôležitým aspektom cykloturistického značenia je aj jeho jednotnosť, kontinuita a údržba. Značky a orientačné prvky musia byť navrhované v súlade s platnými metodikami a mali by byť pravidelne kontrolované a obnovované, aby si zachovali svoju čitateľnosť a funkčnosť. Len tak môže cykloturistické značenie plniť svoju úlohu ako spoľahlivý navigačný a informačný systém, ktorý podporuje pozitívny obraz destinácie a zvyšuje celkovú kvalitu cykloturistickej ponuky.

Obrázok 2: Príklad značenia v TTSK



Česká republika patrí medzi krajiny s najdlhšou tradíciou a najprepracovanejším systémom značenia cyklotrás v Európe. Jednotný systém cyklistického značenia spravuje Klub českých turistů, ktorý nadväzuje na viac ako storočnú tradíciu turistického značenia. Systém je založený na smerových tabuliach žltej farby s čiernym písmom a číslom trasy, pričom je doplnený piktogramom bicykla, smerovou šípkou a údajom o vzdialenosti k ďalším cieľom (Obrázok 3).

Základom orientácie sú číslované cyklotrasy. Národné cyklotrasy majú jedno alebo dvojčíferné označenie a prepájajú významné oblasti Českej republiky. Medzi najvýznamnejšie patrí napríklad Labská stezka (cyklotrasa č. 2), ktorá vedie pozdĺž rieky Labe a tvorí súčasť európskej siete EuroVelo. Regionálne cyklotrasy sú označené trojčífernými číslami a zabezpečujú prepojenie miest, turistických atrakcií a významných rekreačných oblastí. Miestne cyklotrasy sú označené štvorčífernými číslami a slúžia najmä na prepojenie menších obcí a lokálnych destinácií.

Obrázok 3: Príklad značenia v JMK



V prípade, že je cyklotrasa v Českej republike vedená po cestných komunikáciách a jej vyznačenie vyžaduje použitie zvislého alebo vodorovného dopravného značenia, je nutné zabezpečiť stanovenie príslušnej úpravy premávky na cestnej komunikácii. Umiestnenie dopravných značiek a zariadení podlieha schváleniu príslušným cestným správnym úradom, ktorý stanovuje opatrenie v súlade so zákonom č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a souvisejícími předpisy. Návrh dopravného značenia musí byť vopred

prerokovaný s Políciou Českej republiky, ktorá vydáva stanovisko prostredníctvom príslušného dopravného inšpektorátu.

Bez realizácie uvedeného postupu nie je možné nové značenie cyklotrasy na cestných komunikáciách svojvoľne inštalovať, nakoľko dopravné značenie je súčasťou stanovenej úpravy premávky a musí odpovedať schválenému riešeniu.

Doplňkom smerového značenia sú pásové značky podobné pešiemu turistickému značeniu, ktoré sa používajú najmä v prírodnom prostredí alebo na úsekoch s komplikovanejšou orientáciou. Významnú úlohu zohráva aj dopravné značenie podľa pravidiel cestnej premávky, najmä značka „Stezka pro cyklisty“ alebo spoločná komunikácia pre chodcov a cyklistov.

Českou republikou prechádza niekoľko medzinárodných trás siete EuroVelo, ktoré sú označené samostatnými tabuľkami s logom EuroVelo a číslom trasy. Medzi najvýznamnejšie patria EuroVelo 4 (Stredoeurópska trasa), EuroVelo 7 (Slnečná trasa), EuroVelo 9 (Baltik – Jadran) a EuroVelo 13 (Trasa železnej opony). Uvedené koridory prepájajú Českú republiku s ostatnými európskymi krajinami a podporujú rozvoj diaľkovej cykloturistiky.



Obrázok 4: Trasa EuroVelo v ČR

Osobitnú kategóriu predstavujú trasy Greenways, ktoré sú založené na princípoch udržateľného cestovného ruchu a ekologickej mobility. Ich cieľom nie je iba zabezpečiť bezpečný pohyb cyklistov, ale aj prepájať prírodné lokality, kultúrne pamiatky, historické mestá, vinárske oblasti a ďalšie turistické atraktivity. Trasy Greenways vedú prevažne mimo frekventovaných ciest a často využívajú existujúce poľné a lesné komunikácie, hrádze vodných tokov alebo bývalé železničné trate. Medzi najvýznamnejšie patria Greenway Praha – Viedeň, Moravské vinařské stezky, Greenway Jizera a Labská stezka.

Moravské vinařské stezky predstavujú jeden z najúspešnejších príkladov rozvoja cykloturistiky v strednej Európe. Sieť viac ako 1 200 km značených trás prepája vinárske obce, historické pamiatky, prírodné zaujímavosti a miestnych producentov vína, čím významne prispievajú k rozvoju vidieckeho cestovného ruchu a regionálnej ekonomiky. Podobne Greenway Praha – Viedeň prepája historické centrá, prírodné parky a významné kultúrne lokality na území Českej republiky.

Dôležitou súčasťou systému sú informačné tabule, mapové panely, odpočívadlá a ďalšie prvky doplnkovej infraštruktúry, ktoré zvyšujú komfort a orientáciu návštevníkov. Na križovatkách cyklotrás sú umiestnené smerovníky s údajmi o vzdialenostiach k jednotlivým cieľom, pričom systém umožňuje jednoduchú orientáciu aj v menej známych oblastiach.

Česká prax zároveň jasne odlišuje pojem cyklotrasa a cyklostezka. Cyklotrasa predstavuje vyznačený koridor, ktorý môže viesť po rôznych druhoch komunikácií – od miestnych ciest

a poľných komunikácií až po samostatné cyklistické komunikácie. Cyklostezka je samostatná stavebná infraštruktúra určená výhradne pre cyklistov alebo pre spoločný pohyb cyklistov a chodcov. Zjednodušene možno povedať, že každá cyklostezka je súčasťou cyklotrasy, avšak nie každá cyklotrasa vedie po samostatnej cyklistickej komunikácii.

Jednotný systém značenia významne prispieva k bezpečnosti a orientácii cyklistov, podporuje rozvoj cykloturistiky, zvyšuje atraktivitu regiónov a zároveň umožňuje regulovať pohyb návštevníkov v citlivých prírodných územiach. Česká republika je preto často uvádzaná ako príklad dobrej praxe v oblasti organizácie a značenia cyklistických trás.

Zdrojmi metodiky a systému značenia sú najmä Klub českých turistů, Národní rozvojový program mobility pro všechny, Asociace Greenways, Nadace Partnerství, o. p. s. a systém EuroVelo koordinovaný Európskou cyklistickou federáciou.

12. Príklady dobrej praxe

Vychádzajúc z využívania zdrojov z prostriedkov Európskej únie je možné konštatovať aj skutočnosť, že sa preferovala aj finančne náročná výstavba cyklotrás, pričom nebola zohľadnená potreba cyklistov, ktorí používajú bicykel na každodenné dochádzanie.

V zahraničí sú pritom bežné opatrenia na upokojovanie dopravných zón, integrácia cyklistov do existujúcich komunikácií alebo rozvoj bikesharingových služieb. Príkladom dobrej praxe v Trnavskom samosprávnom kraji je aktuálne budovaná cyklotrasa Senica – Šaštín-Stráže, Zelená cesta Piešťany – Vrbové, ktorá vznikla prestavbou bývalej železničnej trate na bezpečnú cyklotrasu a rekreačný koridor. Významnými projektami sú Moravská aj Vážska cyklomagistrála, postupne prepájajúce územie pozdĺž vodných tokov.

Medzi príklady zo zahraničia môžeme uviesť rozsiahlu sieť cyklotrás v Holandsku, dánsku cyklistickú infraštruktúru alebo nám bližšiu rakúsku Dunajskú cyklocestu (Donauradweg). Skvelým príkladom sú tiež príklady Labskej stezky alebo moravské a juhočeské cyklotrasy v Českej republike. Projekty sa vyznačujú vysokou kvalitou povrchov, bezpečným oddelením cyklistickej dopravy od motorovej dopravy, kvalitným značením, dostupnou doplnkovou infraštruktúrou a prepojením s verejnou dopravou.

13. Odporúčania a záver

Finančné mechanizmy Európskej únie sú určené predovšetkým na podporu politiky Európskej únie, ktorá má za hlavný cieľ zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce v určenom období na úkor individuálnej automobilovej dopravy. Veľká časť samospráv (miest, obcí, samosprávnych krajov) využila získané prostriedky z uvedených zdrojov najmä na výstavbu cykloturistických komunikácií, ktorých najväčšie využitie je charakteristické s využívaním v dňoch pracovného pokoja. Takýto prístup v skutočnosti nevedol k posilneniu cyklistickej dopravy, ktorá by mala byť zameraná primárne na krátke vzdialenosti, najčastejšie v rámci sídiel.

Z pohľadu efektívneho využitia prostriedkov v obciach je potrebné si uvedomiť, že výstavba cyklotrás by mala vychádzať zo strategického plánovania a skutočných potrieb územia a jeho obyvateľov, nie z momentálnych alebo príležitostných možností financovania. Pri rozhodovaní o rozvoji cyklistickej infraštruktúry je potrebné zvažovať efektívnosť jednotlivých riešení, a to najmä v extraviláne. V mnohých prípadoch môže byť hospodárnejším a rýchlejšim riešením úprava existujúcich poľných alebo lesných ciest a ich využitie pre cykloturistické trasy, než okamžitá výstavba nových asfaltobetónových komunikácií.

Využitie existujúcich poľných a lesných ciest a ich doplnenie o cykloturistické značenie umožňuje pri relatívne nízkych nákladoch sprístupniť krajinu obyvateľom aj návštevníkom a vytvárať atraktívne okruhy prepájajúce prírodné lokality, kultúrne pamiatky, vinárstva, farmy, gastronomické zariadenia či ďalšie turistické zaujímavosti. Uvedený prístup podporuje rozvoj cestovného ruchu, predlžuje dĺžku pobytu návštevníkov v území a prispieva k rozvoju miestnej ekonomiky. Zároveň umožňuje postupné budovanie cyklistickej siete, pričom v prípade rastúcej intenzity využívania je možné v budúcnosti pristúpiť k technickému zhodnoteniu alebo prestavbe najvyťaženejších úsekov na samostatné cyklistické komunikácie. Využívanie existujúcich ciest zároveň minimalizuje zásahy do krajiny, znižuje investičné náklady a podporuje udržateľné využívanie územia.

Popri investičných opatreniach je dôležité venovať pozornosť aj takzvaným mäkkým opatreniam, medzi ktoré patrí najmä upokojuvanie dopravy, odstraňovanie bariér alebo zlepšovanie prístupnosti územia, pričom riešenia môžu pri relatívne nízkych nákladoch priniesť významné zvýšenie bezpečnosti a atraktivity cyklistickej dopravy.

1. Identifikácia potreby a definovanie cieľa projektu

- ☐ Je jasne definovaný účel cyklotrasy? (cyklodoprava/rekreačné bicyklovanie/cykloturistika)
- ☐ Sú identifikované cieľové skupiny používateľov? (deti, dochádzajúci, seniori, turisti)
- ☐ Je projekt v súlade s územným plánom?
- ☐ Je projekt v súlade so strategickými dokumentmi? (PHSR, cyklokonceptia, regionálne stratégie)
- ☐ Je zrejmé, aký problém má cyklotrasa riešiť? (bezpečnosť, chýbajúce spojenie, rekreácia)

2. Predbežné plánovanie a preverenie realizovateľnosti projektu

- ☐ Je navrhnutý orientačný priebeh trasy? (aspoň v niekoľkých variantoch)
- ☐ Sú preverení vlastníci dotknutých pozemkov?
- ☐ Je trasa technicky realizovateľná? (sklon, šírka, povrch, kolízie)
- ☐ Sú identifikované environmentálne obmedzenia? (chránené územia, zeleň, vodné toky)
- ☐ Existuje predbežný odhad nákladov?
- ☐ Je identifikovaný potenciálny zdroj financovania?

3. Zapojenie dotknutých subjektov a verejnosti

- ☐ Sú identifikované všetky dotknuté orgány a inštitúcie?
- ☐ Prebehla komunikácia so správcom komunikácie?
- ☐ Sú oslovení správcovia inžinierskych sietí?
- ☐ Bola zapojená verejnosť alebo kľúčoví aktéri? (školy, obyvatelia, podnikatelia)
- ☐ Sú zapracované zásadné pripomienky?

Po zodpovedaní vyššie uvedených otázok je možné bez emócií určiť priority a získať prehľad o tom, či:

- ☐ Upokojíme dopravu – pri nízkych intenzitách dopravy.
- ☐ Vyznačíme cykloturistickú trasu – turistické ciele, rieky, história...
- ☐ Postavíme cyklotrasu.

4. Projektový zámer a zabezpečenie financovania

- ☐ Je spracovaný projektový zámer?
- ☐ Je jasne určený investor projektu?
- ☐ Je rozhodnuté o spôsobe financovania? (rozpočet, dotácia, grant)
- ☐ Sú splnené podmienky dotačného programu? (ak je relevantné)
- ☐ Je schválené politické rozhodnutie o realizácii projektu?

5. Projektová dokumentácia

- ☐ Je vybraný oprávnený projektant? – nie vždy je najlacnejší najlepší...
- ☐ Je projektová dokumentácia spracovaná v správnom stupni?
- ☐ Sú zapracované technické normy a predpisy? (napr. TP 085)
- ☐ Sú riešené bezpečnostné prvky? (križovania, rozhl'ady, oddelenie od dopravy)
- ☐ Je riešené dopravné značenie?
- ☐ Je dokumentácia odsúhlasená dotknutými subjektmi?

6. Povoľovacie procesy

- ☐ Je potrebné územné rozhodnutie?
- ☐ Je vydané stavebné povolenie alebo prebehlo ohlásenie stavby?
- ☐ Sú zabezpečené všetky stanoviská dotknutých orgánov?
- ☐ Je posúdená potreba EIA?
- ☐ Sú vyriešené majetkovo-právne vzťahy?

7. Verejné obstarávanie

- ☐ Sú pripravené súťažné podklady?
- ☐ Sú správne nastavené hodnotiace kritériá? (nielen cena)
- ☐ Je verejné obstarávanie v súlade s legislatívou?
- ☐ Je vybraný zhotoviteľ a podpísaná zmluva?
- ☐ Sú zmluvné podmienky jasné? (termíny, sankcie, kvalita)

8. Realizácia stavby

- ☐ Je odovzdané stavenisko?
- ☐ Je zabezpečený stavebný dozor?
- ☐ Je realizácia v súlade s projektovou dokumentáciou?

- ☐ Sú kontrolované použité materiály a povrchy?
- ☐ Prebieha komunikácia s verejnosťou počas výstavby?

9. Kolaudácia a uvedenie cyklotrasy do prevádzky

- ☐ Prebehlo kolaudačné konanie?
- ☐ Sú odstránené všetky zistené nedostatky?
- ☐ Je osadené a schválené dopravné značenie?
- ☐ Je cyklotrasa oficiálne uvedená do užívania?

10. Prevádzka, správa a údržba cyklotrasy

- ☐ Je určený správca cyklotrasy?
- ☐ Existuje plán pravidelnej údržby?
- ☐ Sú vyčlenené finančné prostriedky na údržbu?
- ☐ Je riešená starostlivosť o zeleň a okolie?
- ☐ Je zabezpečený monitoring stavu a využívania cyklotrasy?

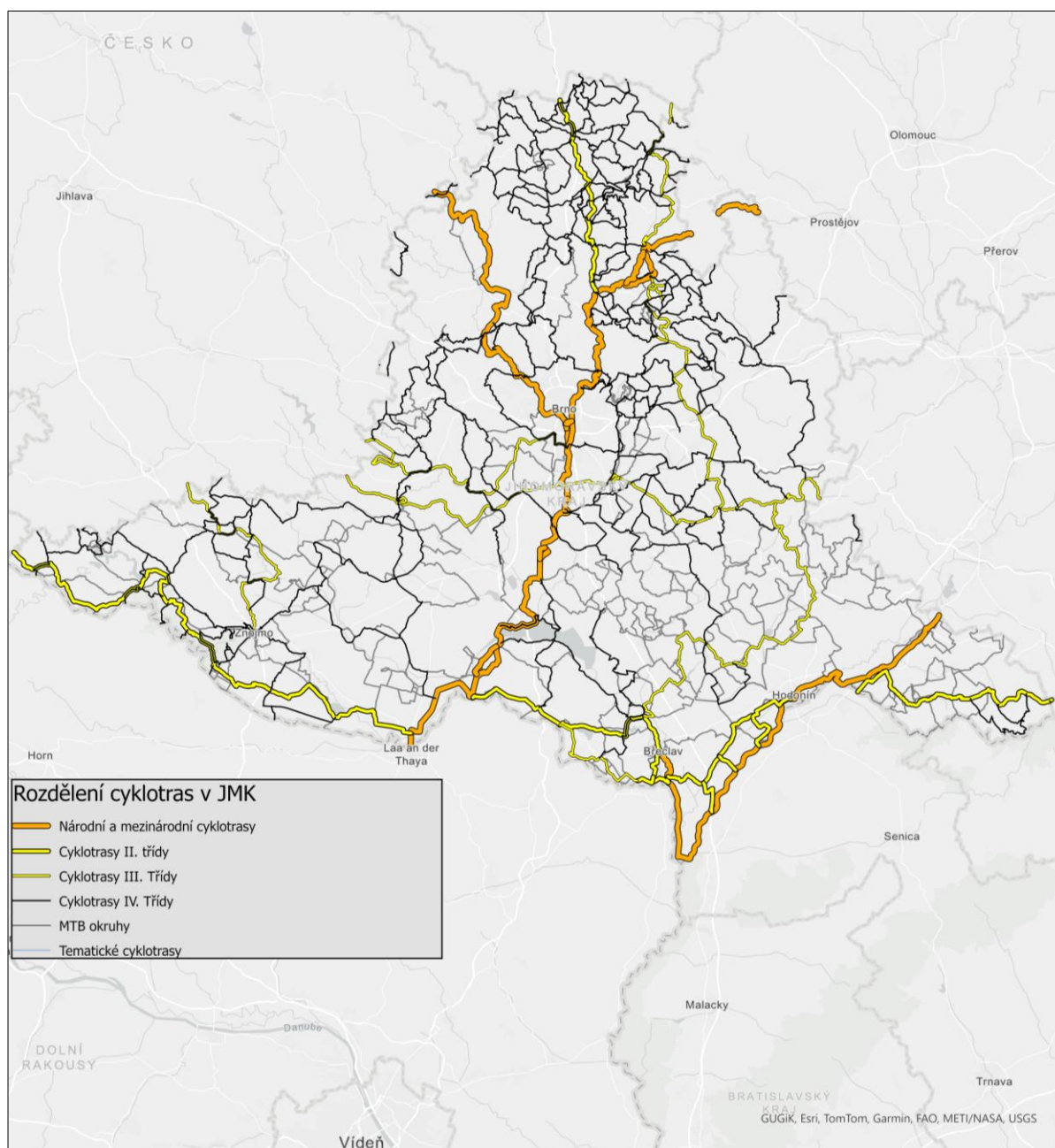
Záverečné odporúčanie

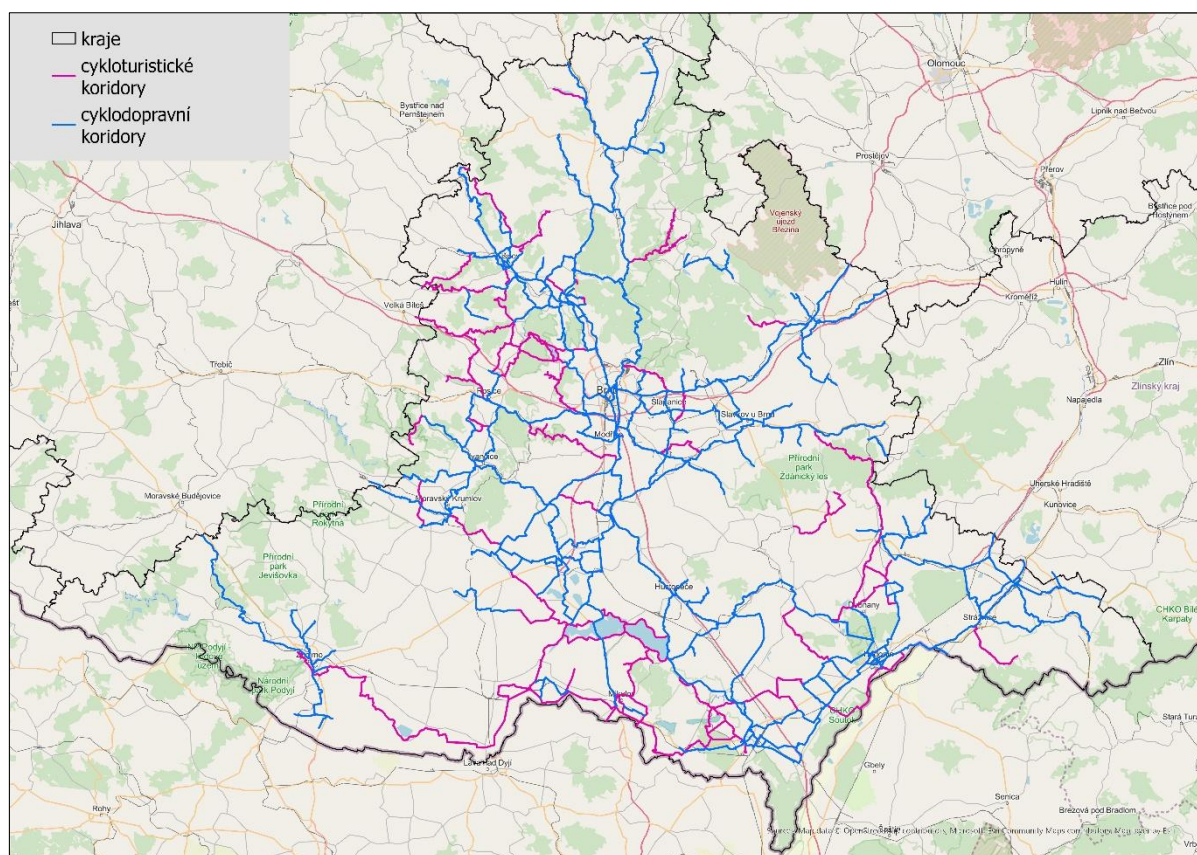
Údržbu a správu cyklotrasy je potrebné plánovať už v prípravnej fáze projektu, nie až po jej dokončení. Správca cyklotrasy by mal byť prirodzenou súčasťou celého procesu.



Príloha č. 3

Cyklotrasy na území Juhomoravského kraja





Bezplatná publikácia.

Výhradnú zodpovednosť za obsah tejto publikácie nesú jej autori a nedá sa stotožniť s oficiálnym stanoviskom Európskej únie.

Publikácia „Príručka k mapovaniu procesov budovania a využívania cyklotrás“ bola vytvorená v rámci projektu „Rozvoj spolupráce v oblasti cyklistiky na území TTSK a JMK“.
Fond malých projektov Programu spolupráce Interreg SK-CZ.