

PD Stratégia cyklodopravy v meste Ružomberok



A. 1 Technická zpráva

Objednatel

Město Ružomberok
Námestie A. Hlinku 1, 034 01 Ružomberok

Zhotoviteľ

PRO CEDOP s.r.o.
Milady Horákové 893, 272 01 Kladno, Česká republika

12/2021







Autorský tým:

Ing. Petr Šlegr

Mgr. Michal Kowalski

Ing. Jiří Kalčík

Mgr. Michaela Šaffová

Bc. Michal Šupej

et al.



OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	5
1 ANALYTICKÁ ČÁST	6
1.1 Zadání dokumentace	6
1.2 Vstupní podklady	6
1.3 Ružomberok	7
2 NÁVRHOVÁ ČÁST	9
2.1 Zásady návrhů cyklotras	10
3 AKČNÝ PLÁN	15
3.1 Manažment plánovania	15
3.2 Manažment marketingu a propagácie	16
4 ZÁVER	17
5 OBSAH DOKUMENTACE	18



SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Ukázka nevhodného současného značení	11
Obrázek 2: Příklady značení z Česka.....	12
Obrázek 3: Příklad vedení cyklostezek přes křižovatku s ostrůvky	12
Obrázek 4: Příklady značení z městského prostředí.....	13
Obrázek 5: Ukázka směrového značení před křižovatkou	13
Obrázek 6: Přejechod jízdního pruhu pro cyklisty na piktokoridor	14
Obrázek 7: Vybavení u Cyklokorytničky	14



1 ANALYTICKÁ ČÁST

1.1 Zadání dokumentace

- Zabezpečenie vstupných podkladov pre vypracovanie Stratégie cyklo dopravy v meste Ružomberok.
- Vypracovanie Koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy mesta Ružomberok.
- Zoznam úsekov cyklotrás ktoré je potrebné podľa priority zaraďovať do investičného plánu, aby sa cyklo doprava v meste koncepčne rozvíjala, vzhľadom na rôznu dobu realizácie značenia cyklotrás na exist. komunikáciách a realizácie vybudovaním samostatných cyklochodníkov. Mesto preferuje riešenie bezpečných samostatných cyklochodníkov, avšak tam kde je to potrebné pripúšťa dočasné riešenie vodorovným a zvislým dopravným značením. Súčasťou koncepcie bude akčný plán na realizáciu opatrení v oblasti manažmentu plánovania, marketingu a propagácie ako argumentačný nástroj komunikácie s verejnosťou.

1.2 Vstupní podklady

Město Ružomberok poskytlo následující vstupní podklady, ze kterých se ve studii vycházelo:

- Podklady a dokumentacie cyklotras
 - Cyklistický a peší most - dokumentacia D 201 – DSP
 - Cyklotrasa Veterná – Klačno
 - Cyklotrasa Hrabovská
 - Cyklotrasa Katolícka Univerzita – Hrabovská cesta
 - Cyklotrasa Makovického
 - Cyklotrasa v centre mesta Ružomberok
 - Samostatný a spoločný cyklochodník a pre peších Železničná a autobusová stanica – Univerzita
 - Prepojenie centra mesta s autobusovou a železničnou stanicou v Ružomberku
 - Cyklochodník Železničná a autobusová stanica – cez priemyselnú zónu SCP – sídlisko Baničné
 - Cyklochodník prepájajúci Priemyselný obvod pri zápalkárni so Železničnou a autobusovou stanicou
 - Štúdia cyklotrasy v zastavanom území mesta
 - Vážska cyklomagistrála
 - Koncepcia rozvoja cyklotrás v meste Trnava
- Zásady rozvoja nemotorovej dopravy
- Administratívne podklady a legislatíva
- Zdokumnetovanie cyklotras – foto / video
- Iné stratégie, dokumenty a referenčné prístupy
 - Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy – Bratislava
 - Cyklostrategie měst 2011-2014 – Uherskohradišťská charta
 - Cyklo doprava města Detva
 - Strategie cyklo dopravy na uzemi města Bardejov



- Plán mobility: Prínos pre podniky a inštitúcie
- Cykloanketa z roku 2015

Ve dnech 25. – 27. října byl proveden průzkum stávajících a zpracovatelem navrhovaných cyklotras. Při průzkumu byl dán důraz zejména na následující charakteristiky:

- Bezpečné normové provedení
- Prostorové dispozice – šířky chodníků, komunikací, bezpečnostních odstupů
- Provázanost sítě cyklotras
- Vytížení stávajících komunikací
- Potenciální nebezpečná místa

Vzhledem k náročnosti projektování cyklotras tato studie pouze určuje jejich možné vedení. Výše uvedené charakteristiky jsou pouze orientační. Ke zjištění garantovaných dispozic je potřeba standardní geodetické zaměření a dokumentace minimálně ve formě územně-technické studie.

1.3 Ružomberok

Ružomberok se nachází v Žilinském kraji a rozprostírá na 126,72 km². Město je rozděleno na 6 městských částí – Biely Potok, Černová, Hrboltová, Vlkolíneč, Rybárpole a Staré Město. Okolní obce jsou: Hubová, Komjatná, Likavka, Liptovská Lúžna, Liptovská Osada, Liptovská Štiavnica, Lisková, Ľubochňa, Ludrová, Štiavnička, Švošov a Valaská Dubová.

K 31. 12. 2020 žilo v Ružomberoku 26355 obyvatel a hustota zalidnění byla 207,98 obyv./km². Od roku 2010 dochází k celkovému úbytku obyvatelstva ve městě (celkem -73,46 na 1000 obyvatel). Do roku 2014 byl způsoben úbytek pouze vystěhováním obyvatel, ale od té doby je způsoben také přirozeným úbytkem.

Ružomberok leží na soutoku řek Váhu a Revúcej v západní části Liptovské kotliny na rozhraní významných slovenských pohoří – Velká Fatra, Chočské vrchy a Nízké Tatry.

Město se nachází v ochranném pásmu národních parků Nízké Tatry a Velká Fatra, hranici mezi nimi tvoří řeka Revúca. Nachází se zde 8 maloplošně chráněných území – NPP Brankovský vodopád, NPR Jánošíkova kolkáreň, PP Matejkovský kamenný prút, PP Dogerské skaly, PP Jazierske travertiny, PP Vlčia skala, PP Krkavá skala a PP Travertínové terasy Bukovinka.

Jak již bylo zmíněno, městem protékají řeky Váh a jeho levostranný přítok Revúca. Dalšími významnými přítoky Váhu jsou Likavčianka, Hrabovský a Čutkovský potok. Na katastrálním území města Ružomberok se nacházejí dvě větší vodní plochy. Jsou to vodní nádrže Hrabovo a Čutkovo, které leží na jihozápadním okraji města. Obě nádrže jsou napájeny horskými bystřinami z pohoří Velká Fatra.

Ružomberok se rozkládá v nadmořské výšce přibližně od 485 do 1530 m n. m. Nejvyšším bodem je Smrekovica (1530 m n. m.). Území města patří do mírně teplého klimatu, pouze výše položené oblasti (nad 750 m n. m.) zasahují do chladného klimatu.

Nejvyšší zaznamenaná teplota ve městě je 36 °C (2007) a nejnižší -36 °C (1986). Ružomberok má nejkratší trvání sněhové pokrývky z okolních míst (i níže ležících), což je způsobeno srážkovým stínem okolních hor.



Rozsáhlé jehličnaté a smíšené lesy se značným výškovým rozpětím podmiňují početní převahu horských živočichů s množstvím vzácných a chráněných druhů.

Ružomberok má tři železniční stanice pro pravidelnou osobní dopravu. Na železničním nádraží Ružomberok zastavují vlaky všech kategorií, tj. včetně rychlíků, a vlaků kategorie IC, EC a SC, na nádražích Ružomberok-Rybárpole a Hrboltová pouze osobní vlaky. Městem vede hlavní dvojkolejná železniční trať č. 180 Žilina – Košice, na kterou navazují tratě směřující do ČR a na Ukrajinu. Na území města se také nachází dnes již zrušená úzkorozchodná železniční trať Ružomberok – Korytnica-kúpel, která je však v současnosti obnovována a v úseku Ružomberok Hlavná stanica – Ružomberok-Zápaláreň slouží v létě k turistickému provozu.

Přes město vedou cesty mezinárodního významu, kde se také protínají. Silnice I/18 (E 50) vede na trase Žilina – Ružomberok – Poprad – Prešov – Michalovce (součást 5. panevropského dopravního koridoru Terst – Lvov). Silnice I/59 (E 77) vede v trase Trstená – Dolný Kubín – Ružomberok – Banská Bystrica, kde je napojena na rychlostní silnici R1, která by měla v budoucnu vést až do Ružomberoku.

Ružomberok byl už v minulosti významnou křižovatkou solných cest. Nedaleko východní části Ružomberoku končí i dálnice, která by se měla za několik let spojit s novými úseky, které jsou naplánovány na západ od města. Plánovaná dálnice by měla vést Ružomberokem a tunelem pod kopec Čebrať.

Od 1. 1. 2021 došlo ke změně v organizaci MHD. Nově bylo zavedeno 6 linek (z nich 3 jsou páteřní a 3 doplňkové), které mají pravidelné a snadno zapamatovatelné takty. Systém je založen na přestupovém principu, kdy jsou zavedeny 3 hlavní (Železniční stanica, Katolícka univerzita, Baničné) a 2 vedlejší uzly (Městský úrad, ŽST Rybárpole). Přehled linek:

- Linka 1: Železničná stanica – Městský úrad – Jelence – Baničné
- Linka 2: Železničná stanica – Sihoť – Mondi – Sídliisko SNP – Baničné
- Linka 3: Železničná stanica – Katolícka univerzita – Kľačno – Černová – ŽST Hrboltová
- Linka 4: Železničná stanica – Plavisko – Baničné – Biely Potok – Bohunka – Podsuhá
- Linka 5: Železničná stanica – Ž. Silbigera – ŽST Rybárpole
- Linka 6: Hrboltová – ŽST Rybárpole – Katolícka univerzita – Městský úrad – Kavaléria

Na všechny spoje jsou nasazeny moderní autobusy SETRA, které splňují nejprísnejší emisní normu EURO 6, jsou vybaveny klimatizací, nezávislým topením, WIFI a digitálními informačními panely.

Na území okresu Ružomberok se nachází 29 cyklotras, které mají dohromady 174 km. Některé jsou součástí Bikeparku a některé jsou s naučnou tematikou. Jsou označeny různými barvami – červená, modrá, zelená, žlutá... .

Červených cyklotras je 5 s délkou 18 km:

- Donovalská cyklomagistrála (033)
- 4.Monster dog
- Oravská cyklomagistrála (006)



- 5.Inteo DH
- 3.Low reader

Žlutých cyklotras je 4 s délkou 28 km:

- žlutá cyklotrasa
- cyklotrasa 8418
- Biely Potok – Vlkolíneč (8419)
- cyklotrasa 8417

Zelených cyklotras je 7 s délkou 48 km:

- Jazierce – Vlkolíneč – Ružomberok (5422)
- Černová – Lubochňa (5421)
- cyklotrasa 5424
- 1.Zelená
- 11. SUCHÁ
- Ružomberok – Liptovské Sliače – Partiánska Ľupča (5426)
- 12. EDERLIČKA (5426)

Modrých cyklotras je 7 s délkou 63 km:

- Podsuchá – Srmečkovica – Ružomberok (2418)
- Smrekovica z Podsuchej – cez Škutovky
- Vlkolíneč – Pribylina (N2401)
- Ružomberok – Podšíp (2419)
- 9.Blizzard
- 2.Modrý zamet
- 10.Malina

Jinou barvu má celkem 6 cyklotras s délkou 17 km:

- Rozprávkové Enduro (r-bk)
- cyklotrasa pro individuální vjezd do NP Veľká Fatra
- 7.DH PRO
- 8.Bidáskén
- další cyklotrasy

Mapa s vybranými klasifikovanými cíli dojížděky je v příloze B.0 Začínající body.

2 NÁVRHOVÁ ČÁST

Cyklostezky jsou v koncepci rozděleny do kategorií podle jednotlivých charakteristik.

Stav projektu – informace ohledně přípravy výstavby cyklostezek / cyklotras

- **Současné cyklotrasy** – v současné době vybudované / označené
- **Projektová dokumentace** – k záměru je zhotovena projektová dokumentace



- **Návrh** – návrh nového vedení / přeřešení cyklotras

Kategorie – jednotlivé formy vedení cyklostezek / cyklotras

- **Samostatný cyklistický chodník¹** – separovaná cyklostezka, zákaz vstupu chodců
- **Zlúčaný peší a cyklistický chodník** – povolen pohyb chodců a cyklistů, nutný vzájemný respekt
- **Oficiální cyklotrasa²** – značená cyklotrasa vedoucí po komunikaci s provozem automobilů
- **Cykloturistika / MTB** – lesní, šotolinové cesty mimo komunikace

Horizont – časové zařazení výstavby navržených úseků

- **Horizont 0 – současné cyklotrasy** – již realizované existující cyklostezky
- **Horizont 1 – Krátkodobý** – stavby ve vysokém stupni přípravy, případně klíčová spojení a spojení finančně nenáročná
- **Horizont 2 – Střednědobý** – stavby finančně a realizačně náročné, případně s relativně nízkou prioritou
- **Horizont 3 – Dlouhodobý** – stavby finančně a realizačně velmi náročné, případně výhledová spojení s velmi nízkou prioritou

Vlastní návrhy s popsáním stavem projektu, kategorií a horizontem jsou zobrazeny v hlavním výkresu č. „**B.1 Mapa existujících cyklotrás a návrhov**“ a dále je ke všem návrhům v Excelu č. „**C.1 Orientačné nacenenie navrhovaných úseků**“ uveden krátký **popis řešení úseků, orientační nacenění, kategorie a doporučený horizont výstavby daného úseku**.

2.1 Zásady návrhů cyklotras

Při uplatňování Koncepce nebo při návrhu cyklotras doporučujeme se řídit následujícími pravidly:

Vedení cyklistů a dispozice trasy

Rozhodnutí, jestli je ideální vést cyklisty po samostatném tělese, nebo ve společném prostoru s chodci či automobily, je téměř vždy založeno na kompromisu. Velkou roli zde hraje zejména dispozice uličního profilu, jelikož na spoustě míst v Ružomberoku jsou stísněné podmínky, kde podle norem by nyní nebylo možné ani vystavět nový chodník podél komunikace, natož aby byl vytvořen sloučený prostor pro pěší a cyklisty. Vždy je potřeba při návrhu přihlédnout také k intenzitám automobilů, chodců a cyklistů. Pro zlepšení propustnosti území lze také umožnit vedení cyklistů v protisměru jednosměrné ulice – musí však splňovat všechny normy. V odůvodněných případech lze při návrhu vedení trasy v hlavním dopravním prostoru využít další opatření, např. snížení rychlosti pro osobní automobily na 30 km/h, zakazy stání / zastavení, důležité je také zachování odstupů od řady parkujících automobilů.

Dále je velmi důležité si uvědomit, jakému účelu daný úsek má sloužit – jestli je to páteří dálková cyklotrasa nebo lokální pro místní oblasti dojížděky. Ačkoliv může být na samostatný

¹ V novele Zákona o cestnej premávke, ktorá vstúpi do platnosti 1.3.2022 sa volá ako “bicyklová cesta”

² Cyklistická trasa vedoucí zpravidla po pozemních komunikacích



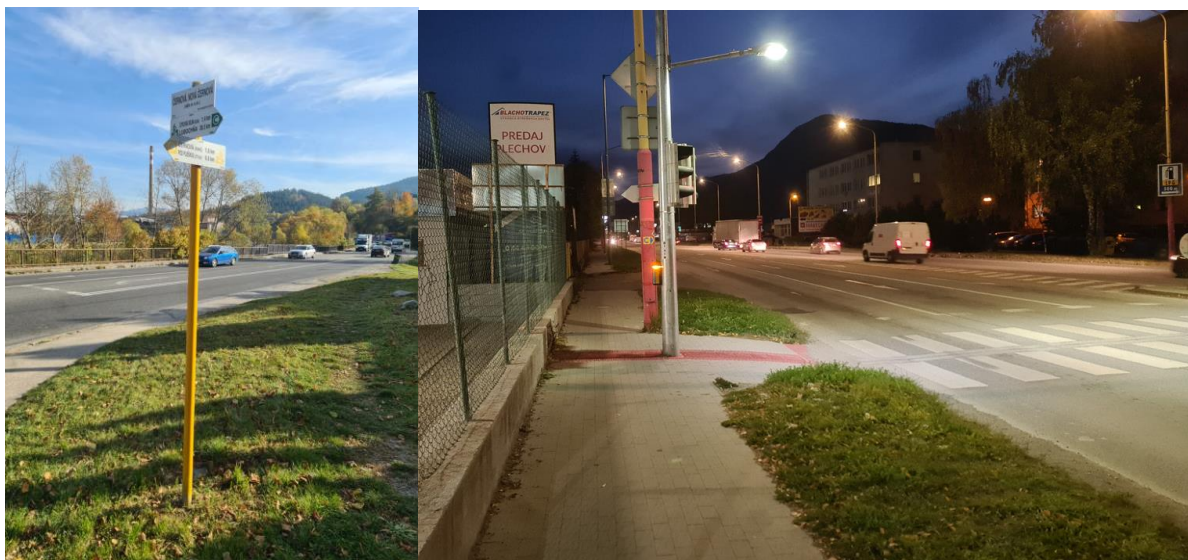
cyklistický chodník zakázán vstup chodců, zejména pokud vede stezka po rovině, je také potřeba počítat i s pohybem např. matek s kočárky nebo in-line bruslaři. Obzvláště v okolí Vážské cyklomagistrály nebo Cyklokorytničky se nabízí možnost rozšíření i pro další uživatele.

Značení

Ve městě Ružomberok je rozšířeno standardní cykloturistické značení, které je však do městského prostředí nevhodné. Zahrnuje rozcestníky velmi podobné standardním turistickým rozcestníkům KST, takže cyklista vždy musí u rozcestníku zastavit, aby se podíval na cestu a v mnohých případech musí i přejet silnici. Toto lze aplikovat v extravilánu na trekingových trasách, kde si u rozcestníku cyklista odpočine, ale ne však v městském prostředí! Dále značení mezi rozcestníky je formou malých piktogramů, které se velmi snadno přehlédnou.

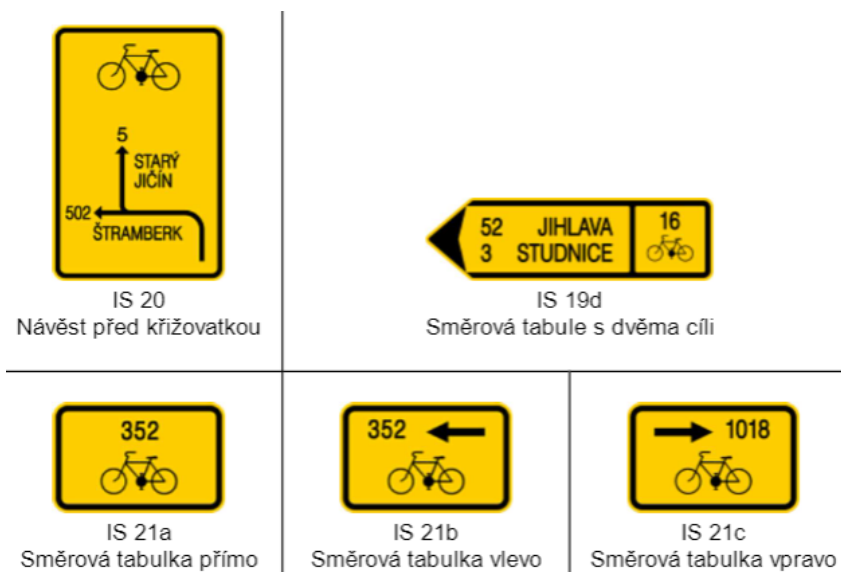
Na následujícím obrázku je vidět stávající cyklorozcestník v Nové Černové na křižovatce Čutkovská x Žilinská cesta. Pokud nemá cyklista jedoucí po ulici Pri Váhu excelentní zrak, musí přejít Čutkovskou ulici, aby se ujistil, že do Čutkovskej doliny má jet doprava. Následně musí zase přejít ulici na druhou stranu a pokračovat dále.

Druhý obrázek zobrazuje odbočení značené trasy a vedení přes přechod pro chodce. Značka může být z jistých úhlů skrytá za bližším sloupem a také si jí nemusí cyklista kvůli její nevýraznosti všimnout.



Obrázek 1: Ukázka nevhodného současného značení

Značení městských cyklistických / cykloturistických tras by mělo být přehledné, vždy by měla být před odbočením / důležitou křižovatkou směrová cedule, která sdělí cyklistům, kam se mají na křižovatce vydat. U složitějších úseků lze použít např. návěsti.



Obrázek 2: Příklady značení z Česka

Zdroj: Klub českých turistů



Obrázek 3: Příklad vedení cyklostezek přes křižovatku s ostrůvky

Zdroj: Vratislav Filler



Obrázek 4: Příklady značení z městského prostředí

Zdroje: Magistrát hlavního města Prahy, Vratislav Filler

Podobné značení lze aplikovat například v centru města, přednádraží nebo u křižovatky I/18 x I/59. Naprostou samozřejmostí by mělo být i v městském prostoru standardní směrové značení, které je zobrazeno na následujícím obrázku.



Obrázek 5: Ukázka směrového značení před křižovatkou

Zdroj: Třebíč na kole, Magistrát hlavního města Prahy

Z hlediska vodorovného značení je zejména v prostoru na pozemní komunikaci s frekventovanějším provozem vhodné využít jízdní pruhy pro cyklisty, případně piktokoridor, který psychologicky působí na jednotlivé účastníky provozu. Při návrzích je potřeba zejména u cyklopruhů dbát na šířkové uspořádání komunikace, odstupy a také i kolize s kanálovými vpustmi. Potenciálně nebezpečný může být souběh s parkovacím pruhem a narušování průjezdu překážkami (neoprávněně parkující vozidla, odpadové kontejnery, skládky materiálu atd.).



Obrázek 6: Přechod jízdního pruhu pro cyklisty na piktokoridor

Zdroj: Echo.cz

Vybavení cyklotras – mobiliář

Velmi důležitý je také podpůrný mobiliář, který by měl být standardem na hlavních trasách - zejména přístřešky, stojany na kola a odpadkové koše. S rostoucí popularitou elektrokol lze také uvažovat o podpoře dobíjecích stanic.

V rámci průzkumů byl nalezen velmi dobrý příklad u železniční zastávky Ružomberok–Zápalkáreň, kde je k dispozici krytý přístřešek s lavičkami a stolem, dále mapa, infopanely a servisní samooblužný stojan s nářadím, hustilkou a dobíjením pro 4 elektrokola. Zejména přístřešky, stojany na kola, odpadkové koše by měly být standardem.



Obrázek 7: Vybavení u Cyklokorytničky



3 AKČNÝ PLÁN

3.1 Manažment plánovania

Opatrenia Strategie cyklo dopravy v meste Ružomberok by mali byť začlenené do nadradených dokumentů – generelů dopravy, plánů dopravní obslužnosti aj. Priorita opatření je ve Strategii stanovena zařazením do jednoho ze tří časových horizontů. Dosažení opatření spočívá v provedení řady dílčích implementačních kroků, zejména:

1. umístění opatření do území (vyhledání trasy nebo lokality)
2. územní ochrana (zanesení do ÚPD)
3. průkaz proveditelnosti
4. veřejnoprávní povolení (vliv na ŽP, územní a stavební povolení)
5. zajištění financování
6. výstavba/realizace
7. provoz/údržba/opravy

Město Ružomberok jako pořizovatel Strategie má v principu dvě možnosti, jak dosahovat uskutečnění opatření, resp. výše vyjmenovaných kroků: přímo a nepřímo.

Přímé aktivity jsou takové kroky, kde akt potřebný, případně podpůrný je v přímé kompetenci města – např. zadání studií, výstavba, ... Samozřejmě, že je město vázáno stanovisky dotčených orgánů státní správy.

Nepřímé aktivity města jsou neformalizované kroky konané městem směřující k prosazení cyklostezek. Typicky jde o prosazení návrhu do investičního plánu okolních obcí nebo kraje.

Obecně mohou nepřímé aktivity směřovat na všechny 4 typické úrovně veřejnoprávních korporací:

- EU a jiné nadnárodní organizace a jejich orgány
- stát a jeho orgány
- sousední, případně další kraje
- města a obce na území nebo v blízkosti kraje, které mohou mít zájem na realizaci

S ohledem na realie ve výstavbě dopravní (ale i jiné veřejné) infrastruktury se doporučuje soustředit nepřímé aktivity na dosažení podmínek potřebných pro výstavbu jako územní ochrana nebo získání finančních zdrojů na výstavbu. Na zanesení opatření (záměrů) do různých fakticky nezávazných sektorových dokumentů není třeba vyvíjet tolik úsilí.

Memoranda s různými partnery, které definují opatření jako priority signujících stran, jsou důležitá primárně po politické a mediální udržování záměru v povědomí. Tím však rozhodně nezpochybnujeme potřebu komunikace s veřejností za účelem představení záměrů a jejich přínosů. Ta je potřeba po celou dobu přípravy projektu. A připomínáme, že kladný postoj veřejnosti může být také podmínkou pro získání financování z prostředků EU.



3.2 Manažment marketingu a propagácie

Jakékoliv město či obec, která buduje nebo spravuje síť cyklostezek, nebo jejímž územím prochází např. mezinárodní cyklotrasa, by měla mít pravidelnou zpětnou vazbu od jejich uživatelů, tj. místních obyvatel a návštěvníků obce, jaká je spokojenost se sítí cyklostezek ve městě, popř. v daném mikroregionu, z hlediska hustoty sítě, návaznosti jednotlivých tras, kvality povrchu komunikací, bezpečnosti, navigačních turistických systémů (značení), zázemí a doprovodných služeb pro cykloturisty (půjčovny a úschovny kol, cykloservisy a opravy, cykloprodejny, nabíjecí stanice pro elektrokola).

Především u návštěvníků města a celého regionu je nezbytné využívat systematickou marketingovou strategii orientovanou na informovanost, budování image, vytváření potřeb a na následné uspokojování těchto potřeb. K propagaci cykloturistiky jsou určena turistická informační centra vybavená příslušnými propagačními materiály, přičemž je žádoucí cykloturistiku spojit s místními zvláštnostmi z oblasti historických, kulturních, technických nebo přírodních památek či jiných atraktivit rozhodných pro cestovní ruch v dané oblasti (např. v podobě kulturních, společenských nebo sportovních akcí).

Standardním marketingovým nástrojem města či celého regionu je jeho komunikace zahrnující zejména aktivity, jako jsou prezentace na internetu (ať již na vlastních webech, tak i webech přirozených externích subjektů – např. kraje nebo zájmových sdružení), propagační materiály, prezentace na veletrzích a výstavách cestovního ruchu a jiné aktivity podporující a propagující cestovní ruch ve městě a v daném regionu (např. v médiích).

Vedle zdařilé komunikace je poměrně klíčové zaměřit se na spojování všech zainteresovaných subjektů, jejich zájmů, vytváření prostoru pro spolupráci, dále zaměřením se na motivaci daných subjektů a v neposlední řadě na prezentaci všech záměrů místním občanům, podnikatelům či návštěvníkům města, popř. regionu.

Nedílnou součástí propagace cykloturistiky pro návštěvníky regionu je návazná veřejná doprava, zejména možnosti vhodných vlakových spojení (vlakové soupravy umožňující nebo uzpůsobené pro přepravu kol), dále kvalitní ubytovací a gastronomické služby, volnočasové a zábavní aktivity.

K propagaci cykloturistiky patří participace na nejrůznějších mezinárodních nebo národních projektech, jako je projekt EuroVelo nebo v ČR projekt „Cyklisté vítáni“. Velmi žádoucí je účast v nejrůznějších spolcích nebo asociacích, které se věnují cyklistické dopravě.



4 ZÁVER

Studie navrhla koncepciu rozvoje cyklotras v meste Ružomberok v 3 horizontoch. Celkovo bolo navrheno 57,4 km nových cyklotras (včetně stávajících projektů).

Délky navrhovaných tras [m] Kategorie	Horizont			Celkový součet
	Krátkodobý	Střednodobý	Dlhodobý	
K diskusi a hlubšímu prověření		254		254
MTB		218		218
Oficiální cyklotrasa	14 030	1 135	404	15 568
Prechod pre chodcov - prevedenie kola			82	82
Samostatný cyklistický chodník	26 724		13	26 737
Zlúčený peší a cyklistický chodník	9 880	2 874	1 796	14 550
Celkový součet	50 633	4 480	2 295	57 409

Nejvíce investic a také většina délky nové sítě je navržena v krátkodobém horizontu. Jsou to především projekty, ke kterým existuje projektová dokumentace, případně jejich výstavba / označení vyžaduje nízké finanční náklady a není legislativně a procesně složité je stanovit.

Pro úspěšný rozvoj cyklotras je nutná kontinuální příprava projektů ve všech stupních projektové dokumentace a zajištění financování jak na nové stavby, tak i na údržbu stávajících cyklotras a jejich vybavení. Celkový objem investic přesahuje 8,5 mil. €, které však z většiny mohou být financovány z prostředků EU.

Celková cena [tis €] Kategorie	Horizont			Celkový součet
	Krátkodobý	Střednodobý	Dlhodobý	
K diskusi a hlubšímu prověření		452		452
MTB		1		1
Oficiální cyklotrasa	219	7	3	228
Prechod pre chodcov - prevedenie kola			51	51
Samostatný cyklistický chodník	5 562		106	5 668
Zlúčený peší a cyklistický chodník	1 012	676	553	2 241
Celkový součet	6 793	1 136	712	8 641



5 OBSAH DOKUMENTACE

A.1 Textová zpráva (tento dokument)

B.0 Zaúčmové body

B.1 Mapa cyklotrás a návrhov_V1

C.1 Orientačné nacenenie navrhovaných úsekov