



TURISTICKÝ
**NOVOHRAD A
PODPOĽANIE**

**Štúdia uskutočniteľnosti trás k turistickým
atraktivitám v regióne destinácie Turistický
Novohrad a Podpoľanie**

Obsah

Úvod	1
Štúdia uskutočniteľnosti trás k turistickým atraktivitám v regióne destinácie Turistický Novohrad a Podpoľanie	3
1. Plán trás vhodných na cykloturistiku v destinácii Turistický Novohrad a Podpoľanie	4
2.a Výber z normy STN 01 8028 upravujúcej cykloturistické značenie v Slovenskej republike	13
Definície	14
Cykloturistické trasy	16
Cykloturistické značenie a informačné prvky	17
Rozdelenie cykloturistických trás podľa náročnosti ...	27
2.b Výber z metodických materiálov Slovenského cykloklubu pre značenie a tvorbu cykloturistických trás v SR ..	28
Príprava a realizácia cykloturistických trás	28
1. Definícia cykloturistickej trasy	28
2. Príprava cykloturistickej trasy	30
3. Aké miesto a úlohu má Slovenský cykloklub (SCK) pri tvorbe značených cykloturistických trás na Slovensku?	31
4. Školenie cykloturistických značkárov	31
5. Kategórie cykloturistických trás	32
Legalizácia cykloturistických trás	33
1. Rekognoskácia cykloturistickej trasy	33
2. Predjednanie plánovanej trasy	35
3. Zjednodušená dokumentácia cyklotrasy	36
4. Obmedzenia pre budovanie cyklotrás	37
5. Proces legalizácie cykloturistických trás	38
6. Náklady na budovanie cyklotrasy	40

Úvod

V marci 2012 založili obce, občianske združenia a podnikatelia z regiónu Novohrad a Podpoľanie Oblastnú organizáciu cestovného ruchu s názvom Turistický Novohrad. Keďže do nej vstúpili aj dve obce z južnej strany Poľany, začali sme v neformálnych dokumentoch používať rozšírený názov „Turistický Novohrad a Podpoľanie“.

Vznik našej organizácie podnietil zákon č.91/2010 o podpore rozvoja cestovného ruchu na Slovensku. Ten nadobudol účinnosť 1.decembra 2011. V jeho zmysle môžu obce, podnikatelia a neziskové organizácie zakladať združenia so zámerom rozvoja turizmu, aby tak podporili ekonomiku a rast zamestnanosti.

OOCR Turistický Novohrad je jednou z tridsiatich podobných destinačných organizácií, ktoré na Slovensku v tom období vznikli. Je však špecifická, lebo ako jedna z mála slovenských OOCR pôsobí v regióne, kde cestovný ruch nemá zázemie a tradíciu. Hlavne preto, a pre dobré prírodné podmienky, ju zriaďovací orgán, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, zaradil medzi sedem pilotne podporovaných projektov tohto druhu na území Slovenskej republiky.

V Lučenci, kde bola naša organizácia založená, sme mali, podľa radcov ministerstva pre implementáciu zákona o podpore cestovného ruchu, jasnú víziu, ako v takomto turisticky málo rozvinutom regióne turistický priemysel naštartovať.

Jednou zo základných ideí rozvoja cestovného ruchu v Novohrade a Podpoľaní je predpoklad, že funkčným prepojením existujúcich kultúrnych, historických a prírodných atraktivít regiónu, vytvoríme obsahovo pestrú a zaujímavú turistickú destináciu. „Prepájanie“ či „sietovanie“ turistických atraktivít chceme realizovať formou sprístupnenia, propagovania a značenia turistických a cykloturistických cestičiek, chodníkov i magistrál. Tie príjemnou krajinou privedú turistov na zaujímavé miesta.

Naša lesostepná, pahorkatá i hornatá krajina, s množstvom cestičiek využívaných už tisícky rokov, je ideálnou pre cykloturistov. Od stredného toku rieky Ipeľ, kde je nadmorská výška okolo dvesto metrov, je do hornatých oblastí s turistickými trasami vo výške nad tisíc metrov, pre dobrého cyklistu len poldruha hodina jazdy. V podstate v každej oblasti nášho regiónu sa dá nájsť veľmi zaujímavá trasa. Pre náročných, ale aj menej tréňovaných cykloturistov.

Málo frekventovaných ciest druhej i tretej triedy je u nás na stovky kilometrov. Ak ich poprepájame navzájom a nájdeme k nim spojnice vhodných lesných i poľných ciest a chodníkov, vznikne na európske pomery skutočne ojedinelá cykloturistická ponuka. Tieto trasy musíme postupne legalizovať a označiť. Práve preto vznikla nasledujúca štúdia.

Pavol Rapco

Štúdia uskutočniteľnosti trás k turistickým atraktivitám v regióne destinácie Turistický Novohrad a Podpoľanie

Štúdia je neverejným pracovným dokumentom Oblastnej organizácie cestovného ruchu Turistický Novohrad a Podpoľanie. Nie je možné voľne ju rozširovať, kopírovať alebo inak distribuovať bez písomného súhlasu OOCR Turistický Novohrad a Podpoľanie a jej autora.

V štúdiu sa zameriavame na spôsob, ako existujúce cesty druhej a tretej triedy, vhodné poľné a lesné cesty, vedúce zaujímavou krajinou k mnohým navštevovaným i takmer neznámym turistickým atraktivitám nášho regiónu, „zmeniť“ na legálne a značené cykloturistické trasy.

Náš pôvodný zámer bol menej ambiciózny. V prvom roku činnosti OOCR Turistický Novohrad a Podpoľanie sme chceli pracovať len na štúdiu odporúčaných trás k turistickým atraktivitám, čo by bolo organizačne, ekonomicky a najmä legislatívne oveľa menej náročné. No dobre sa rozvíjajúca spolupráca so Slovenským cykloklubom so sídlom v Piešťanoch, ktorý nám poskytol odbornú pomoc nás podnietila k zámeru začať plánované cyklotrasy legalizovať súčasne s etapou ich prípravy. Nie nepodstatné bolo aj „vysúťaženie“ dobrej ceny na výrobu značkárskych prvkov. Zvolená cesta je zložitejšia, no umožní oveľa rýchlejšie vytváranie turistickej destinácie založenej na „sieťovaní“ turistických atraktivít a zároveň šetrí prostriedky OOCR do budúcnosti.

V prvej časti dokumentu prinášame prehľadný plán trás vhodných pre cykloturistiku na území destinácie Turistický Novohrad a Podpoľanie. Plán je vybavený legendou, ktorá umožňuje presne identifikovať, ktoré trasy sú vhodné pre turistov na horských či cestných bicykloch, i to, či sú trasy extrémne, stredne náročné alebo nenáročné.

Za pomoci nami vydaných cykloturistickej a turistickej mapy Novohrad a Podpoľanie sa dajú identifikovať aj dĺžky plánovaných trás, a podľa individuálneho alebo tematického záujmu vytvárať i kombinácie jednotlivých trás. Z jej legendy je zrejmé aj to, ktoré trasy sú vhodné pre peších turistov i vodákov.

Plán trás slúži zároveň ako podkladový materiál pre výrobu cykloturistických značkárskych prvkov. Plán nie je uzavretou

množinou trás. Môže sa ďalej dopĺňať, rozširovať i trasy navzájom kombinovať, alebo úpravou meniť ich určenie.

V druhej časti tohto dokumentu prinášame stručný výber zo Slovenskej technickej normy 01 8028 a z manuálov na značenie cykloturistických trás pre priblíženie, čo všetko v praxi obnáša značenie cyklotrás. Osobitne sa venujeme spôsobu legalizácie cyklotrás. Štúdia teda poskytnú nielen prehľad o možnostiach budovania cyklotrás a ich napojenia na turistické trasy a atraktivity, prehľadný plán spomínaných trás, ale aj informácie ako zatiaľ len odporúčané trasy zmeniť na legálne.

1. Plán trás vhodných na cykloturistiku v destinácii Turistický Novohrad a Podpoľanie

Vysvetlivky skratiek:

C:

cyklotrasa vhodná pre cestné bicykle - ľahké nenáročné trasy

C H:

cyklotrasa pre horské bicykle - stredne náročná - vhodná aj pre rodinné výlety

C H E:

cyklotrasa vedúca v niektorých úsekoch v extrémnych podmienkach - vhodná pre náročných, trénovaných a dobre vybavených cyklistov

P:

pešia trasa

Poznámka:

STN 01 8028 delí cyklotrasy podľa určenia na:

- trasy pre cestnú cykloturistiku
- trasy pre horskú cykloturistiku

Trasy na cestnú cykloturistiku sa odporúča viesť po sieti štátnych ciest druhej a tretej triedy, výnimočne I. triedy a asfaltových účelových komunikáciách, prípadne po penetrovaných cestách.

Trasy na horskú cykloturistiku sa spravidla vedú po makadamových cestách a lesných a poľných cestách s prírodným povrchom.

Tento plán trás plne rešpektuje STN 01 8028.

Trasy sú ako odporúčané zakomponované do turistickej a cykloturistickej mapy „Turistický Novohrad a Podpolanie“

Plán turistických a cykloturistických trás

C:

Lučenec - Veľká nad Ipľom - Muľa - Bušince - Malé Zlievce - Pôtor - Modrý Kameň - Veľký Krtíš

C H: V: P:

Lučenec - Mikušovce - Rapovce - Veľká nad Ipľom - Trenč - Muľa - Bušince - Čeláre - Kirt' - Peťov - Slovenské Ďarmoty - Šahy - Salka - Chľaba - Dunaj pod Ostrihomom / To je nami navrhovaná Ipeľsko - Dunajská turistická magistrála po hrádzi Ipľa a okolitých lesných a poľných cestách. Trasa môže byť nosnou spojnicou medzi dunajskou cyklomagistrálou a hornatými oblasťami stredného Slovenska. OOCR Turistický Novohrad a Podpolanie ju pripravuje na realizáciu s nadväznosťou na Ipeľskú cyklomagistrálu popri hornom toku Ipľa. Prístav pre paralelnú vodnú cestu po toku rieky Ipeľ navrhujeme pod hrádzou rieky oproti obci Kalonda./

C:

Veľké Straciny - Pôtor - Veľký Krtíš

C:

Bukovec - Pôtor - Dulov dvor - Veľký Krtíš

C:

Pôtor - Dolné Strháre - Veľký Krtíš

C:

Dolné Plachtince - Obeckov - Sklabiná

C:

Čebovce - Nenince - Slovenské Ďarmoty
/Túto trasu navrhujeme ako základnú pre vytvorenie vínnej
cesty, ktorá môže byť ťažiskovou pre rozvoj turizmu v širšom
okolí Veľkého Krtíša./

C H E: P:

Slatinské Lazy - Stará Huta - Madačka - Nedelište - Abelová

C H:

Budiná - Budinská skala - Bukovinka - Pereš - Kriváň -
Hriňová /Jedna so základných spojnic medzi Novohradom
a Podpoľaním/

C:

Lom nad Rimavicou - Utekáč - Poltár - Lučenec

P: C H E:

Zlatno - Jasenina - Málinec

C: C H: P:

Utekáč - Dráhová - Kokava Háj - Polianky - Látky -
Detviarska Huta - Hriňová

C: C H:

Látky - Detviarska Huta - Briestiny - Vrch Dobroč - Horná
Bzová - Dolná Bzová - Podkriváň - Budiná - Ábelová

C: C H:

Píla - Podkriváň - Stará Huta - Madačka - Nedelište -
Ábelová - Budiná

P: C H:

Málinec priehrada - Pod Brložným - Jasenina - Ďubákovo -
Šoltýska - Kokava Háj - Kokava

C: C H:

Poltár - Rovňany - Uhorské - Hradište - Krná

C: C H:

Poltár - České Brezovo - Kokava nad Rimavicou - Utekáč - Lom
nad Rimavicou - Hriňová

C:

Poltár - Hrnčiarska Ves - Selce - Hrachovo - Hnúšťa -
Tisovec - Muráň - Revúca

C:

Hrnčiarske Zalužany - Ožďany - Rimavská Sobota - Teplý Vrch

C:

Kokava nad Rimavicou - Klenovec - Hnúšťa

C:

Poltár - Prievrana - Nové Hony - Veľké Dravce - Buzitka -
Filakovo - Jesenské - Rimavská Sobota

C H: P:

Poltár- Petrovec- V. Petrovec

C H: P:

Poltár - Kalinovo - Briežky - Mládzo - Turíčky - Cinobaňa -
- Lovinobaňa - Ružiná - Tuhár

C:

Breznička - Mládzo - Turíčky - Cinobaňa - Lovinobaňa -
Ružiná - Divín - Mýtina - Dobroč - Kotmanová

C H: P:

Veľká Ves - Konteska - Točnica - Cinobaňa

C H: P:

Lučenec - Lučenské kúpele - Jelšovec - Závada priehrada -
Dúbravy - Dolná Strehová

C H: P:

Lučenec - Lučenské kúpele - Panické dravce - Veľká nad Iplom
- Ipeľ pod Kalondou

C:

Lučenec - Boľkovce - Pinciná

C: C H:

Filakovo - Ratka - Čakanovce - Radzovce - Obručná - Šomoška
- Šiatorská Bukovinka

C H: P:

Radzovce - Obručná - Pohanský hrad - Hajnáčka

C H:

Filakovo - Čamovce - Šurice - Šomoška

C:

Lučenec- Rapovce- Mučín- Lipovany - Lučenec

C H: P:

Kalonda - Ipeľ - štátna hranica - Ipolytarnóc - Park
praveku - Farkašova studňa nad Čakanovcami - Šiatorská
Bukovinka - Šomoška /Po štátnej hranici- trasa je plánovaná
ako geologicko - paleontologický náučný chodník Cerovou
vrchovinou./

- C H: P:
Čakanovce - Farkašova studňa - Karanč - Šalgotarián
- C H: P:
Mučín - Pleš - Ratka - Karanč
- C H: P:
Lipovany - Lipovany Baňa- štátna hranica - Karanč
- C H: P:
Lipovany - štátna hranica - Park praveku nad Ipolytarnócom - Kalonda - Ipeľ - Veľká nad Ipľom
- C H: P:
Mučín - Mučínska jaskyňa - Park praveku
- C: C H:
Rároš - Hámor - Luboriečka - Dolná Strehová - Vieska - Dúbravy - Závada priehrada /Na odbočkách okolo asfaltovej trasy odporúčame používať horský bicykel./
- C H: P:
Závada - Lentvora - Abelová - Polichno- Praha
- C H: P:
Lupoč - Polichno - Abelová /Cesta popod Pohanský vrch/
- P: C H:
Praha - Lentvora - Polichno - Tuhár - Ružiná
- C H: P:
Luboreč - Lentvora - Lysec
- C H: P:
Lupoč - Polichno / Po ceste popri potoku od námestia obce Lupoč./
- C H: P:
Luboriečka - Závada - Pravica - Lysec
- C H: P:
Závada - Chrtány - Imre Dom - Pravica - Chrtány - Závada - Luboriečka / Ideálny okruh pre stredne zdatných horských cykloturistov./
- C H:
Kalonda - Veľká nad Ipľom - Jelšovec - Závada priehrada

P: C H E:

Jelšovec - Závada priehrada - Ľuboriečka

C H E: P:

Jelšovec - Osušie - Frenčok - Ľuboriečka - Lysec

C:

Dolná Strehová - Bukovec - Veľký Krtíš - Modrý Kameň

C:

Lučenec - Veľká nad Ipľom - Trenč - Rároš Pusta - Hámor - Prieloh - Ľuboriečka - Závada priehrada

C H:

Trenč - Frenčok - Osušie - Prieloh - Hámor

C H:

Stará Huta - Madačka - Nedelište - Brusník - Dolná Strehová - Veľký Krtíš

C H: P:

Lučenec- Vidiná- Tomášovce- Podrečany- Ružinská priehrada / Cesta popri Krivánskom potoku. Nástup pri moste pred Vidinou, pokračovanie popri rybníku v Tomášovciach do Podrečian. Z Podrečian po ceste tretej triedy na Ružínsku priehradu. Pre cyklistov vyhladávajúcich extrémne trasy z Podrečian aj po modrej turistickej značke cez vrch Sedem Chotárov s možnosťou prechodu na Tuhár./

C H:

Lučenec - Vidiná - Tomášovce - Veľká Ves /Ako na trase Ružinská priehrada popri potoku do Tomášoviec. Za mostom pred Tomášovcami ísť po násype starej železnice a cez tunel popod cestu Lučenec - Zvolen./

C:

Ružinská priehrada - Lovinobaňa - Cinobaňa - Turíčky - Ozdín - Málinec

C H E: P:

Ozdín - Ozdín Hrad - Málinec - Málinská priehrada

C: C H:

Ružinská priehrada - Divín - Tuhár - Budiná - Piešť - Detva - Detva Skliarovo - Poľana

C H E: P:

Ružiná priehrada - Ružiná - Tuhár - Polichno - Ábelová - Budiná

C H E: P:

Cinobaňa - Katarínska Huta - Hrnčiarky - Žihlava - Táňovo -
Čechánky - Briestiny - Vrch Dobroč - Mangútovo - Hriňová

C H E: P:

Hrnčiarky - Kotmanová

C H E: P:

Hrnčiarky - Prieraz - Málinec

C H E: P:

Hrnčiarky - Pohanský Hrad - Vrch Dobroč - Mangútovo -
Hriňová

C H E: P:

Hrnčiarky - Strieborná vrch - Cinobaňa

C H E: P:

Hrnčiarky - Horné Fafáky - Hrbáky - Lovinobaňa

C H E: P:

Lovinobaňa - Hrbáky - Horné Fafáky - Kotmanová

C H E :P:

Dobroč - Horné Fafáky

C H E: P:

Dobroč - Kotmanová - Horné Fafáky - Lovinobaňa

C H E: P:

Dobroč - Kotmanová - Vrch Dobroč / Peši je možnosť ísť popri
Vrbinskom potoku popod Pohanský hrad a cez kaňony
kotmanovských potokov. Pre cykloturistov je to extrémna
trasa./

C H E: P:

Kotmanovské lazy- Vrch dobroč - Briestiny - Mangútovo -
Hriňová Košútka

C H: P:

Dobroč - Vrch Dobroč - Briestiny - Mangútovo - Hriňová

C H:

Dolná Bzová - Horná Bzová - Vrch Dobroč - Čechánky- Látky

C H E: P:

Látky - Podbykovo - Mysliny - Ipeľský Potok - Málinec
/Napojenie z centra obce Látky na Rudohorskú magistrálu

a prepojenie dvoch doteraz geograficky odťažitých turistických koridorov./

C H E:

Dolná Bzová - Horná Bzová - Mangútovo - Hriňová

C H:

Dolná Bzová - Horná Bzová - Briestiny - Mangútovo - Hriňová

C H:

Dolná Bzová - Horná Bzová - Briestiny - Detvianska Huta - Látky - Kokava Háj - Kokava nad Rimavicou - Poltár - Breznička - Cinobaňa - Lovinobaňa - Ružinská priehrada - Divín - Budiná - Podkriváň - Dolná Bzová /Okruh pre náročných./

C H E: P:

Píla - Javor - Budiná

C H E: P:

Píla - Javor - Podkriváň - Dolná Bzová

C H: P:

Dobroč- Mýtna /Trasa popri husitskom kostole a drevenej zvonici medzi Dobročou a Mýtnou./

C H E: P:

Mýtna - Prievratok - Briestiny - Vrch Dobroč

C H E: P:

Mýtna - priehrada Píla - Prievratok - Vrch Dobroč

C H E: P:

Dobroč - Kotmanová - Horné Fafáky - Strieborná - Cinobaňa

C H E: P:

Dobroč - Dolné Fafáky - Horné Fafáky - Hrbáky - Lovinobaňa

C H: P:

Lovinobaňa - Uderiná

C H E: P:

Uderiná - Cinobaňa

C H E: P:

Uderiná - Točnica - Veľká Ves - Vidiná

C H E: P:

Vidiná - Veľká Ves - Petrovec - Poltár

C H E: P:

Lovinobaňa - Ružinská priehrada - Divín

C H E: P:

Divín - Vrch Javor - Píla

C H: P:

Lučenec - Vidiná - Tomášovce rybník - Halier - Točnica -
Cinobaňa /Je nutný krátky tranzit cez cestu prvej triedy./

C H: P:

Lučenec - Mikušovce - Rapovce - Kalonda - Ipolytarnóc -
Mučín - Pleš - Ratka Šikov

C H: P:

Lučenec - priehrada Ladovo - Telka - Halič - Stará Halič -
Tomášovce

C:

Halič- Gregorova Vieska- Ružinská priehrada

C:

Halič - Stará Halič - Tuhár - Budiná

C H:

Halič - Lupoč - Praha

C:

Halič - Lupoč - Polichno - Ábelová

C H: P:

Mašková - Lehôtka - Lupoč - Praha

C H: P:

Ratka - Dolná Bába - Trebeľovce - Filakovské Kováče - Holiša
- Nitra nad Ipľom - Pinciná - Boľkovce - Lučenec

C H: P:

Lučenec - Mikušovce - Rapovce - Trebeľovce - Ratka Šikov -
Pleš - Mučín - Rapovce - Lučenec

C:

Filakovo - Biskupice - Belina - Čamovce

C H:

Ratka - Čakanovce - Radzovce - Obručná

P: C H E:

Ratka - Čakanovce - Farkašova studňa - Karanč úpätie -
Šiatorská Bukovinka - Šomoška

P: C H E:

Južná paleontologická magistrála - Šomoška - Šiatorská Bukovinka - Lipovany - Ipolytarnóc Park praveku - Kalonda - Ipeľ /Trasa vedie po štátnej hranici s Maďarskom./

P: C H E:

Lipovany- Karanč

P: C H E:

Pleš- Karanč

P: C H E:

Ratka- Karanč

P: C H E:

Čakanovce- Karanč

P: C H E:

Šiatorská Bukovinka - Karanč

P: C H:

Šiatorská Bukovinka - Šomoška

P: C H E:

Mučín - Mučínska jaskyňa - Park praveku - obec Ipolytarnóc - Kalonda - Ipeľ - Rapovce - Mikušovce - Lučenec

C:

Fiľakovo - Bulhary - Dúžava - Kurinec - Rimavská Sobota

C:

Fiľakovo - Belina - Šurice - Gortva - Hodejov - Jesenské - Číž kúpele - Rimavská Sobota

C:

Fiľakovo - Šurice - Hajnáčka - Gemerský Jablonec - Petrovce - rybníky

C:

Rimavská Sobota - Nižná Pokorádz - Padarovce - Teplý Vrch - Drienčany / Hikoriový háj, alúvium rieky Blh/

C:

Babinec - Kyjatice - Rimavské Brezovo /Kyjatická kultúra/

C H:

Hnúšťa - Burda - Ratková - Nižná Burda - Alúvium rieky Blh

C H:

Tisovec - Dielik - Revúca

2.a Výber z normy STN 01 8028 upravujúcej cykloturistické značenie v Slovenskej republike

Citované normy:

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

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

STN 01 8028 - Cykloturistické značenie

Táto norma rieši rozdelenie cykloturistických trás, stanovuje tvar, rozmery, farby a spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia. Nevzťahuje sa na pásové značenie chodníkov a zón pre cyklistov v intraviláne miest a obcí v zmysle dopravného značenia.

Predmet normy

V tejto norme je spracované rozdelenie cykloturistických trás podľa určenia a podľa farieb. Prvky cykloturistického značenia sú rozdelené na cykloznačky a cykloturistické smerovky a tabuľky. Riešené sú základné princípy používania a umiestňovania cykloturistických značiek a cyklotabuliek. V prílohách sú príklady zhotovenia niektorých cykloturistických informačných prvkov.

Definície

cykloturistika: forma turistiky využívajúca bicykel ako prostriedok presunu

cestná cykloturistika: menej náročná forma cykloturistiky vhodná pre všetky druhy bicyklov

horská cykloturistika: náročnejšia forma cykloturistiky vykonávaná v horskom prostredí s väčším prevýšením, vhodná je pre horské bicykle (výnimočne pre trekingové bicykle)

cykloturistické značenie: systematická činnosť zameraná na označovanie a vybavovanie cykloturistických trás značkami a cykloturistickými informačnými objektmi

cykloturistická trasa (cyklotrasa): vytýčený smer cykloturistickej značenej cesty, prípadne zákres cykloturistickej značenej cesty, chodníka a podobne prechádzajúci okrajom miest, obcami a extravilánom, vedie po štátnych cestách, účelových komunikáciách, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí

cyklomagistrála: diaľková cyklotrasa vedúca nenáročným terénom; umožňuje rýchly a nenáročný prechod územím, vytvára základnú sieť cyklotrás

cykloturistický okruh: cykloturistická trasa, pri ktorej je východisko cyklotrasy totožné s jej cieľom

objekt: predmet rozoberaný z hľadiska jeho zamýšľaného poslania

prvok: samostatná časť objektu STN 01 8028 5

cykloturistický informačný prvok: symbol, údaj alebo súbor údajov poskytujúci cykloturistické informácie na jednom celku (cykloturistická značka, cyklošípka, cyklosmerovka, emblémová cyklotabuľka, doplnková cyklotabuľka alebo cykloturistická vývesná mapa)

cykloturistický nosný prvok: účelový prvok alebo konštrukcia slúžiaca na umiestnenie cykloturistických informačných prvkov

cykloturistický informačný objekt: cykloturistický nosný prvok s namaľovaným alebo namontovaným prvkom, prípadne prvkami

cyklosmerovník: cykloturistický nosný prvok, na ktorom sú pripevnené cyklosmerovky, prípadne cyklotabuľky

cykloturistická značka: cykloznačka základný cykloturistický informačný prvok označujúci vytýčený smer cyklotrasy

cyklošípka: cykloturistická značka s hrotom označujúcim zmenu smeru cykloturistickej značenej trasy

cyklovolavka: cykloturistická značka väčších rozmerov viditeľná zo vzdialenosti väčšej ako cykloturistickú značku základných rozmerov

cyklosmerovka: cykloturistický informačný prvok smerového charakteru

cyklotabuľka: cykloturistický informačný prvok obsahujúci dopĺňajúce údaje o aktuálnej situácii na cyklotrase, upozornenie alebo výstrahu používateľovi cykloturistickej značenej trasy

cykloturistická vývesná mapa: cykloturistický informačný prvok spravidla s mapou cykloturisticko-tematického obsahu, prípadne aj s inými údajmi

cykloturistické informačné miesto: miesto (spravidla) na cykloturistickej značenej trase, kde je umiestnený cyklosmerovník, prípadne cykloturistická vývesná mapa

Cykloturistické trasy

Rozdelenie cykloturistických trás

Cykloturistické trasy sa podľa určenia delia na:

- trasy na cestnú cykloturistiku;
- trasy na horskú cykloturistiku.

Trasy na cestnú cykloturistiku sa odporúča viesť po sieti štátnych ciest II. a III. triedy, výnimočne I. triedy, asfaltových účelových komunikáciách, prípadne po penetrovaných cestách.

Trasy na horskú cykloturistiku sa spravidla vedú po makadamových, lesných a poľných cestách s prírodným povrchom. Na túto formu cykloturistiky sa odporúča používať len vyznačené cykloturistické trasy.

Cyklotrasy sa pre jednoznačnosť a ľahšiu orientáciu v teréne značia týmito farbami:

červená - značia sa ňou len cyklomagistrály a diaľkové trasy;

modrá - značia sa ňou paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie alebo náročnejšie trasy okrem cyklomagistrál;

zelená - značia sa ňou stredne náročné a nenáročné trasy, okruhy zdravia a trasy pre rodiny s deťmi;

žltá - značia sa ňou ľahké trasy a spojky medzi cyklotrasami, krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým, kultúrnym a technickým zaujímavostiam.

Dôležitosť cyklotrás klesá v poradí červená - modrá - zelená - žltá.

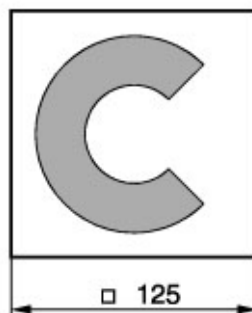
Cykloturistické značenie a informačné prvky

Všeobecne sa cykloturistické trasy označujú cykloturistickým značením na informáciu o vytýčenom smere postupu po stanovenej cyklotrase, ako aj na upozornenie na cykloturisticky, vlastivedne a kultúrno-historicky významné objekty. Cykloturistická značovaná trasa zabezpečuje v teréne spojenie medzi danými geografickými bodmi aj bez použitia mapy so znázorneným priebehom cyklotrasy.

1. Cykloturistické značky

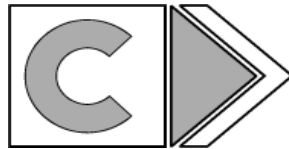
Tvarová cykloturistická značka

Má základný rozmer 125 mm x 125 mm. Podklad má bielu farbu, v strede ktorého je umiestnený symbol C vo farbe príslušnej cyklotrasy. Vo výnimočných prípadoch je možné použiť aj proporcionálne menší rozmer tvarovej cykloznačky ako základný rozmer, avšak jej minimálny rozmer musí byť 75 mm x 75 mm. Ak nie je možné pre väčšiu vzdialenosť vhodného objektu umiestniť tvarovú cykloznačku základných rozmerov (napr. lúka), odporúča sa umiestniť na viditeľné miesto zväčšenú tvarovú značku - cyklovolavku, ktorú dobre vidno z diaľky. Jej maximálny rozmer je 300 mm x 300 mm.



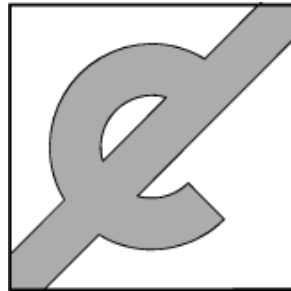
Cykloturistická značka - cyklošípka

Cyklošípka je vytvorená z maľovanej tvarovej cykloznačky, ku ktorej je pripojený trojuholník s uhlom 85° vo farbe cyklotrasy olemovaný pásom bielej farby. Šírka bieleho lemujúceho pásu je 15 mm. V prípade potreby je možné použiť aj obojstrannú cyklošípku, keď je trojuholníkový hrot s lemovaním použitý z oboch strán tvarovej cykloznačky. Smer hrotu cyklošípky uvádza smer cykloturistickej značenej trasy.



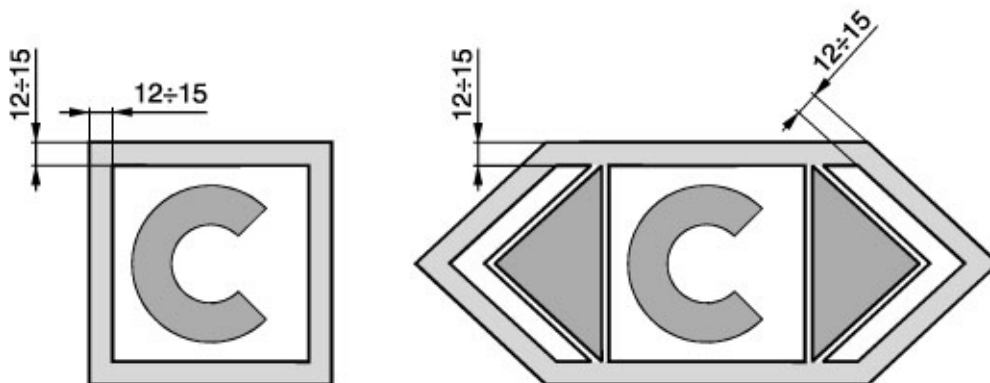
Koncová cykloturistická značka

Vytvorená je z tvarovej cykloznačky, ktorá má pruh vedený stredom z ľavého dolného rohu do pravého horného rohu v šírke 20 mm.



Umiestňovanie cykloturistických značiek

Cykloturistické značky sa odporúča vyhotovovať náterom. Na ich umiestnenie sa volia vhodné objekty v teréne tak, aby boli dobre viditeľné a navádzali používateľa do smeru cykloturistickej značenej trasy. Pri maľovaní tvarovej cykloznačky a cyklošípky na svetlé povrchy (napr. betón) sa odporúča olemovať tvarovú cykloznačku a cyklošípku farebným pásom odtieňa kaki alebo sivej širokým $12 \div 15$ mm.



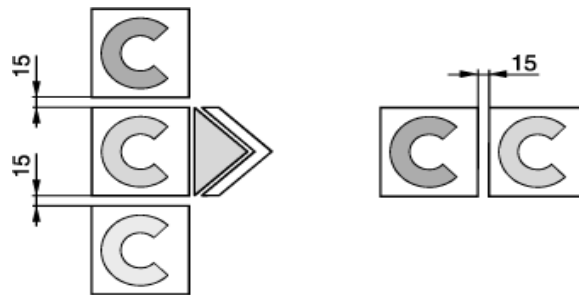
Cykloturistické značky možno umiestňovať na múry, stĺpy, trvalé konštrukcie a pod. Na mŕtvom dreve možno použiť plechové cykloznačky. Tieto značky sa nesmú upevňovať na živé stromy.

Cykloturistická trasa sa musí značiť v oboch smeroch, avšak značky z oboch smerov sa neodporúča umiestňovať na ten istý objekt, pretože pri zániku objektu sa stratia značky pre

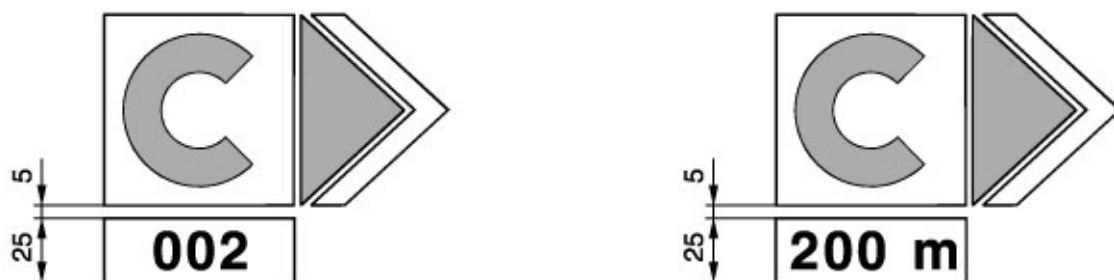
obidva smery. Cykloznačky sa odporúča umiestňovať kolmo na smer cyklotrasy vo výške minimálne 1,5 m nad terénom. Vo výnimočných prípadoch možno cykloznačky umiestniť na vodorovné plochy (ploché kamene, obrubníky a pod.).

Ak prechádza spoločným miestom niekoľko rôznofarebne značených cyklotrás, odporúča sa umiestniť cykloznačky na jeden objekt pod seba.

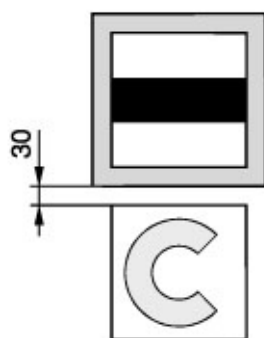
Vo výnimočných prípadoch, ak nie je na objekte dostatok miesta na umiestnenie cykloznačiek pod sebou, môžu sa umiestniť vedľa seba. Zostávajúce cykloznačky možno umiestniť na najbližší objekt.



Pri rozchádzaní súbehu dvoch trás rovnakej farby sa pod cykloznačky odporúča umiestniť evidenčné číslo cyklotrasy. Farba podkladu evidenčného čísla je biela a údaj je čiernej farby. Umiestnenie evidenčného čísla trasy je 5 mm pod spodným okrajom cykloznačky, ako je to znázornené na obrázku dole. Cyklošípky sa umiestňujú v miestach odbočenia alebo zlomu značenej cyklotrasy. Ak to nie je možné, umiestnia sa na posledný vhodný objekt pred odbočením. Ak je vzdialenosť od miesta umiestnenia cyklošípky k miestu odbočenia alebo zlomu cyklotrasy väčšia ako 20 m, možné je pod šípku dopísať údaj o vzdialenosti v metroch.



Po umiestnení cyklošípky sa musí za miestom zmeny smeru cyklotrasy vo vzdialenosti asi 10 m umiestniť tvarová cykloznačka, aby cykloturista vedel, že odbočil správne. Táto značka by mala byť dobre viditeľná z miesta zmeny smeru cyklotrasy. Ak vedie cyklotrasa súbežne s turistickou značenou trasou a v teréne už existujú turistické pásové a tvarové značky a nemožno umiestniť cykloznačky na iný objekt, musia sa cykloznačky umiestniť 30 mm pod turistické pásové a tvarové značky, pozri obrázok dole.



2. Cykloturistické smerovky a tabuľky

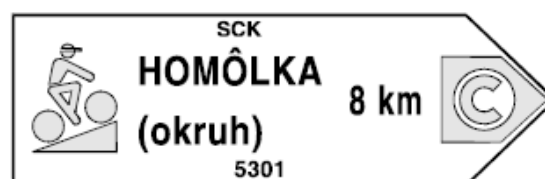
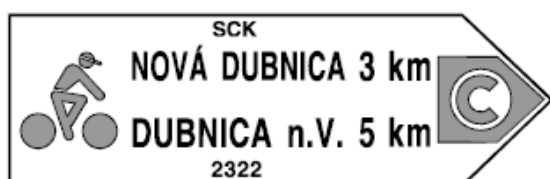
Všeobecne

V symbolike informačných prvkov cykloturistického značenia sa používa symbol tvarovej cyklošípky. Smer pokračovania značenej cyklotrasy je v smere, do ktorého je nasmerovaná tvarová cyklošípka.

V symbolike informačných prvkov cykloturistického značenia pre cestnú cykloturistiku sa používa aj symbol cyklistu. V symbolike informačných prvkov cykloturistického značenia pre horskú cykloturistiku sa používa aj symbol stúpajúceho cyklistu. Symbol cyklistu pri použití na veľkých a malých cyklosmerovkách je orientovaný tak, že cyklista znázorňuje jazdu v smere, v ktorom pokračuje značená cyklotrasa. Pri použití symbolu cyklistu na informačných prvkoch cykloturistického značenia, ktoré nemajú charakter usmerňovania používateľa značenej cyklotrasy do konkrétneho smeru cyklotrasy, je symbol cyklistu orientovaný vždy zľava doprava pri pohľade na informačný prvok spredu.

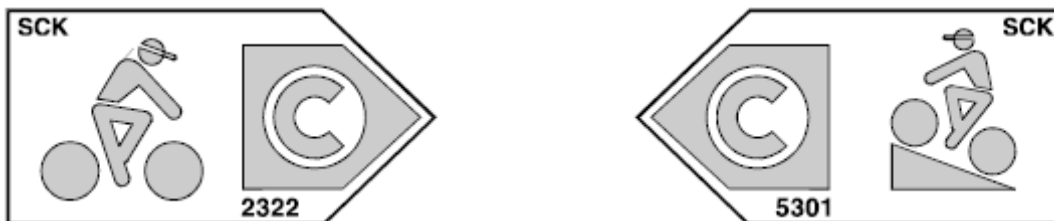
Veľká cyklosmerovka

Veľká cyklosmerovka informuje používateľa značenej cykloturistickej trasy o smere jej pokračovania, o nasledujúcich geografických bodoch, cykloturistických informačných miestach a ich vzdialenostiach od bodu umiestnenia danej cyklosmerovky. Farba podkladu je biela, tvarová cyklošípka a symbol cyklistu je vo farbe príslušnej cyklotrasy.



Malá cyklosmerovka

Malá cyklosmerovka spresňuje smer cyklotrasy tam, kde nie je použitá veľká cyklosmerovka. Odporúča sa umiestniť ju na menej významných križovatkách, pri zložitých prejazdoch obcí a miest. Môže sa použiť aj v poľnom teréne. Na bielom podklade je vo farbe príslušnej cyklotrasy umiestnený symbol cyklistu a tvarová cyklošípka.



Doplňková cyklosmerovka

Používa sa na vyznačenie odbočiek zo smeru značkovanej cykloturistickej trasy ku kultúrnym, historickým a iným objektom a zaujímavostiam.

1) POZNÁMKA. - Rozmiestnenie a druh textov na veľkej cyklosmerovke, doplnkovej cyklosmerovke, doplnkovej cyklotabuľke a významovej doplnkovej cyklotabuľke sú stanovené metodickými pokynmi. Doplnková cyklosmerovka má biely podklad a rozmery ako veľká cyklosmerovka.



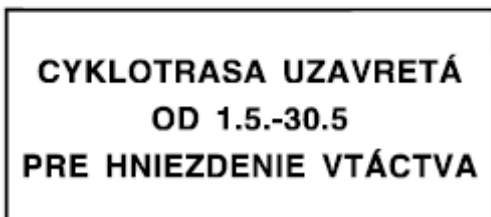
Emblémová cyklotabuľka

Používa sa pri cyklomagistrálach, tematicky zameraných cyklotrasách, prípadne pri významných regionálnych cyklotrasách na grafické zvýraznenie príslušnej cyklotrasy. Emblém tvorí silueta cyklistu spolu so siluetou objektu, ktorý je pre oblasť, ktorou vedie cyklotrasa, charakteristický a s názvom cyklotrasy. Emblémová cyklotabuľka sa odporúča umiestňovať spolu s veľkými cyklosmerovkami na spoločný cykloturistický nosný prvok.



Doplňková cyklotabuľka

Používa sa na umiestnenie dopĺňajúcich textových údajov potrebných na prevádzku cykloturistickej značenej trasy.



Významová doplnková cyklotabuľka

Používa sa na upozornenie používateľa cykloturistickej značenej trasy na mimoriadne situácie, ktoré môžu vzniknúť na cyklotrase. Horná a spodná časť je vo farbe príslušnej cyklotrasy a text vo vnútri je biely, na červenom, modrom a zelenom podklade, alebo čierny, na žltom podklade. V hornej farebnej časti sú uvedené údaje:

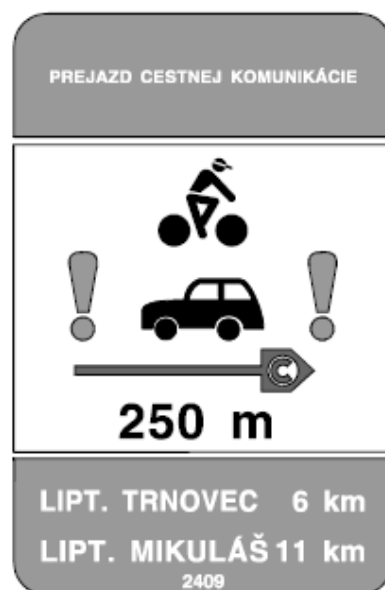
- názov cyklotrasy - nemusí sa uvádzať;
- miesto osadenia cyklotabuľky - odporúča sa uviesť;
- účel cyklotabuľky - musí sa uvádzať.

V spodnej farebnej časti sa spravidla uvádzajú najviac dva nasledujúce geografické body alebo cykloturisticke informačné miesta a ich vzdialenosti od bodu umiestnenia danej významovej doplnkovej cyklotabuľky v kilometroch, prípadne v metroch. Ako prvé sa uvádza vzdialenostne bližšie miesto. V strednej časti je na bielom podklade grafické znázornenie situácie, na ktorú má upozorniť významová doplnková cyklotabuľka.

Významová doplnková cyklotabuľka upozorňujúca na pretlačenie bicykla upozorňuje cyklistu na úsek cyklotrasy, počas ktorého sa odporúča zosadnúť z bicykla a úsek prejsť vedľa bicykla peši. Úsek je graficky zobrazený čiernou farbou v spodnej

časti bieleho poľa. Smer pretlačenia uvádza tvarová cyklošípka vo farbe cyklotrasy (pozri 3.1.2). Dĺžka pretlačenia sa uvádza v metroch. V ľavej hornej časti je umiestnené červené prečiarknuté medzikružie, v strede ktorého je umiestnený symbol cyklistu v čiernej farbe. Vedľa je umiestnené zelené medzikružie v strede so symbolom cyklistu tlačiacim bicykel v čiernej farbe.

Významová doplnková cyklotabuľka upozorňujúca na krátky úsek zhustenej premávky motorových vozidiel upozorňuje cyklistu na prejazd krátkym úsekom cestnej komunikácie so zhustenou premávkou motorových vozidiel, počas ktorého sa odporúča zvýšiť opatrnosť pri jazde na bicykli. V hornej časti bieleho poľa je umiestnený symbol cyklistu a pod ním symbol osobného automobilu v čiernej farbe. Po oboch stranách automobilu je umiestnený červený výkričník. Od ním je tvarová cyklošípka a vzdialenosť v metroch, ktorej sa prejazd týka. Údaj o vzdialenosti je v čiernej farbe. Symbol cyklistu a tvarovej cyklošípky je vo farbe príslušnej cyklotrasy.



Významová doplnková cyklotabuľka upozorňujúca na prejazd objektov upozorňuje cyklistu na mimoúrovňový prejazd alebo podjazd objektu. V strede bieleho poľa je graficky znázornený prejazd príslušného objektu. Objekt je čiernej farby, tvarová cyklošípka je vo farbe príslušnej cyklotrasy.

Významová doplnková cyklotabuľka pre súbeh cyklotrasy s trasou pre peších turistov upozorňuje cykloturistov na to, že v prostredí súbehu peších turistických značených trás a značených cyklotrás majú peší turisti prednosť na spoločnej

trase. V bielom poli tabuľky sú pod sebou umiestnené dve zelené medzikružia. Pri hornom je zľava umiestnená číslica 1. a v medzikruží symbol dvoch peších turistov. Pri dolnom je zľava umiestnená číslica 2. a v medzikruží symbol cyklistu. Z pravej strany je umiestnená obojsmerná šípka s uvedením vzdialenosti, na ktorej majú peší turisti prednosť. Symbody turistov, cyklistu a obojsmernej šípky sú čiernej farby.



Významová doplnková cyklotabuľka obmedzujúca rýchlosť cykloturistov upozorňuje cykloturistu na nebezpečné a neprehľadné úseky v horskom prostredí, počas ktorých sa odporúča zvýšiť opatrnosť a pohybovať sa rýchlosťou menšou, ako sa uvádza na významovej doplnkovej cyklotabuľke. V hornej časti bieleného poľa je umiestnený symbol cyklistu, pod ním nápis max 20 km/h v červenej farbe. Pod ním údaj o dĺžke úseku, ktorého sa týka obmedzenie. Symbol cyklistu a údaj je v čiernej farbe.

Významová doplnková cyklotabuľka obmedzujúca rýchlosť cykloturistov vzhľadom na prítomnosť lesných vozidiel upozorňuje cyklistu na úsek cyklotrasy, počas ktorého je možnosť stretu s vozidlami pohybujúcimi sa v lese, a odporúča mu zvýšiť opatrnosť a pohybovať sa rýchlosťou menšou, ako sa uvádza na významovej doplnkovej cyklotabuľke. V hornej časti bieleného poľa je umiestnený symbol cyklistu v čiernej farbe, pod ním červený nápis max 20 km/h, pod ním je umiestnený symbol vozidla v čiernej farbe zvažujúceho drevo lemovaný z oboch strán výkričníkmi červenej farby. V spodnej časti je uvedená vzdialenosť v kilometroch, prípadne v metroch, na ktorej sa uvedené obmedzenia odporúča dodržať. Nápis je čiernej farby.



Umiestňovanie cykloturistických smeroviek a tabuliek

Cyklosmerovky a cyklotabuľky sa na objekt umiestňujú vždy tak, aby textové a grafické údaje spoľahlivo naviedli používateľa cyklotrasy do správneho smeru pokračovania príslušnej značenej cyklotrasy. Všetky informačné prvky na cykloturistickom informačnom mieste sa odporúča umiestniť na jeden objekt. V prípade rozdelenia je prípustné rozdeliť ich podľa priority farieb (pozri 3.1.2) na dva blízko stojace objekty, ktoré sú vzájomne viditeľné. Umiestnenie cykloturistických informačných prvkov na nosné prvky sa odporúča v poradí zhora nadol:

- emblémové cyklotabuľky;
- doplnkové cyklotabuľky s údajmi potrebnými na prevádzku cyklotrasy;
- cyklosmerovky - pri zachovaní priority farieb (pozri 3.1.2)

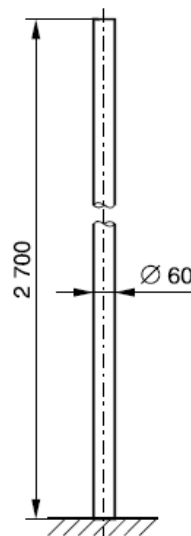
Pri umiestňovaní viacerých veľkých cyklosmeroviek rôznych farieb sa najskôr osadí súprava cyklosmeroviek rovnakej farby a pod ňu ďalšia súprava cyklosmeroviek inej farby cyklotrasy (napr. červená pravá a ľavá a pod ňou modrá pravá a ľavá). Pri súbehu značených cyklotrás sa umiestňujú pod seba informačné prvky tých farieb, ktoré vedú spoločne k nasledujúcemu cykloturistickému informačnému objektu. Ak sú na jednom objekte spoločne umiestnené veľké a malé cyklosmerovky, umiestňujú sa zhora nadol podľa priority farieb, bez ohľadu na rozmer cyklosmerovky.



3. Nosné prvky cykloturistického značenia

Cykloturistický smerovník

Má rozmery podľa obrázka 15. Smerovník tvorí kovová rúrka priemeru 60 mm, ktorá je na hornom konci uzatvorená. Teleso smerovníka je natreté žltou farbou.



4. Technické požiadavky

Všetky typy cyklosmeroviek a cyklotabuliek sa odporúča zhotoviť z plastu alebo z kovu, ktorý má úpravu proti korózii.

Pre jednotlivé farby používané v cykloturistickom značení sa odporúča použiť odtiene stanovené STN 01 8028 v prílohe C.

Rozdelenie cykloturistických trás podľa náročnosti

Toto rozdelenie sa má použiť na rozlíšenie náročnosti cyklotrás v cykloturistických mapách a cykloturistických sprievodcoch.

Cyklotrasy sa podľa náročnosti delia do 3 skupín:

REKREA - ľahké - sú menej náročné trasy a okruhy na oboznámenie s jazdou na bicykli. Vyžadujú základy techniky jazdy na bicykli a základný fyzický fond. Symbol tejto náročnosti má zelenú farbu, ktorá sa nezhoduje s farbou trasy.

SPORT - stredne ťažké - sú náročnejšie športové okruhy alebo cyklotrasy, ktoré vyžadujú dobré zvládnutie techniky jazdy na bicykli a dobrú fyzickú kondíciu. Symbol tejto náročnosti má bledomodrú farbu.

EXPERT - ťažké - sú náročné trasy a okruhy pre cykloturistov, ktorí majú veľmi dobre zvládnutú techniku jazdy na bicykli a veľmi dobrú kondíciu. Symbol tejto náročnosti má červenú farbu.



2.b Výber zásadných odporúčaní z metodických materiálov Slovenského cykloklubu pre značenie a tvorbu cykloturistických trás platných v SR

Príprava a realizácia cykloturistických trás

1. Definícia cykloturistickej trasy

Z praktického hľadiska treba zásadne rozlíšiť „cyklotrasy v mestskom prostredí“ a „cykloturistické trasy“ v extraviláne, horách a pod. Nielen z hľadiska konštrukčného, parametrového, systému značenia, ale i využitia. Pre ľahšie pochopenie tejto otázky je obdobné porovnanie s peším využívaním, kedy sa zásadne líšia chodníky v mestách a obciach pre chodcov (k nim prechody pre chodcov, svetelná signalizácia a dopravné značenie) a turistické pešie trasy v teréne (systém značenia, využitie a pod.), hoci aj v prvých prípadoch môže ísť po mestskom chodníku časť pešej turistickej trasy. Tu je zásadná odlišnosť jasná už v terminologickej definícii – „chodník“ a „pešia turistická trasa“. Obdobne si to musíme rozobrať i pre cyklotrasy a cykloturistické trasy. Cyklotrasy, ktoré sú situované v mestskom prostredí alebo ako samostatné komunikácie určené pre cyklistov majú predpisovo stanovené svoje šírkové usporiadania, sklony a pod.. Rozlišujú jednosmerný pohyb cyklistov, obojsmerný pohyb cyklistov, spoločný pohyb cyklistov a chodcov. Pod chodcami v slovenskej legislatíve sa rozumejú aj in-line korčuliari. Takéto cyklotrasy sa budujú ako samostatné komunikácie alebo komunikácie oddelené nejakým spôsobom od dopravy. Označujú sa dopravnými značkami v zmysle platného cestného zákona. Obyčajne ich budovanie vyžaduje rozsiahlejšie stavebné úpravy a s tým súvisiace finančné náklady. Výsledkom sú kvalitné a bezpečné komunikácie (ak na nich užívatelia dodržia pravidlá prevádzky), s kvalitným, obyčajne asfaltovým povrchom. Takéto riešenia podľa šírky trasy a dĺžky úseku vyžadujú investície rádovo okolo 100 000 Eur/1 km cyklotrasy. K najznámejším kategóriám tejto skupiny patria cyklistické chodníky, chodničky, rôzne samostatné alebo oddelené cyklopruhy. Ale treba povedať, že takéto typy komunikácií môžu zároveň slúžiť aj ako úseky cykloturistických trás, väčšinou ako nástupné trasy pri prejazdoch a výjazdoch z miest. Takéto cyklotrasy sú určené predovšetkým na pohyb bicyklom mestom, bezpečný pohyb mestom, bezpečný pohyb v miestach hustej automobilovej dopravy, jazdenie do práce, jazdenie na nákupy a kondičné jazdenie. Cykloturistické trasy nemajú stanovené nejaké záväzné parametre, čo sa týka šírkového usporiadania, sklonov a pod. Vynálezom horského bicykla dokonca umožňujú jazdiť v náročných horských podmienkach a náročných terénoch. Ako zásadný rozdiel oproti vyššie uvedeným trasám je to, že

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

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

K drobnej cykloinfraštruktúre na cyklotrasách patria malé a veľké odpočívadlá, malé rozhľadne, mostíky a lávky, panely s mapami a prvkami zaujímavostí, ktoré obyčajne spadajú do kategórie drobných stavieb. Cykloturistickú trasu by sme teda definovali: „Cykloturistická trasa je určená pre pohyb na bicykli za účelom cykloturistiky, trávenia voľného času, poznávania krajiny, prírody a pamiatok. Trasa väčšinou vedie po existujúcej sieti komunikácií a zariadení so súhlasom ich vlastníkov. Trasa je značená systémom cykloturistického značenia podľa STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Po trase jazdia cykloturisti na vlastné nebezpečie.“ A o takýchto cykloturistických trasách pojednáva naša brožúrka. Pre ďalšie trasy určené pre pohyb na bicykli si treba doštudovať ďalšie normy, zákony a metodické materiály.



Cyklotrasa v mestskom prostredí



Cykloturistická trasa

2. Príprava cykloturistickej trasy

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

2. Po prejdení trasy si musíme uvedomiť, že k jej vyznačeniu potrebujeme súhlas všetkých vlastníkov a užívateľov zariadení, po ktorých vedie.

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

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

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

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

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

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

SCK má ako jediná organizácia na Slovensku akreditáciu Ministerstva školstva SR v profesnosti „Značkár cykloturistických trás“. Číslo protokolu je 4/98 a akreditácia bola vydaná dňa 28.12.1998. Pre prípravu odborných kádrov má SCK lektorské kádre, vydané 2 učebné skriptá, vydaných niekoľko metodických listov, vyškolil zatiaľ viac ako 200 značkárov cykloturistických trás. - V súčasnosti sieť legálne povolených cykloturistických trás na Slovensku dosahuje dĺžku asi 11 700 km, z nich bolo v rokoch 1997-2011 vyznačených 10 700 km. - V roku 2000-2001 SCK spracoval v rámci Europrojektu STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“. Norma bola vydaná a stala sa základom jednotného značenia cykloturistických trás na Slovensku. Od roku 1997 sa stal SCK riadnym členom Európskej cyklistickej federácie (ECF) so sídlom v Bruseli, kde zastupuje dodnes Slovensko. Od roku 2010 je SCK v rámci ECF Národným koordinátorom projektu Eurovelo za Slovensko v rámci ECF. SCK je celoslovenským metodickým a koordinačným strediskom sieťovania cyklotrás na Slovensku a ich napojenia na Európsku cyklosieť. Prideluje legálne povoleným cyklotrasám na Slovensku evidenčné čísla a farebnosť. Je dodávateľom zákresov cyklotrás pre kartografické vydavateľstvá.

4. Školenie cykloturistických značkárov

Už v roku 1998 Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky poverilo listom Slovenský cykloklub zabezpečením nasledujúcich činností súvisiacich s tvorbou Slovenskej cykloturistickej siete:

- koordináciou značenia cykloturistickou trás
- metodikou značenie cykloturistických trás - prideľovaním evidenčných čísiel pre cyklotrasy
- evidenciou a archiváciou dokumentácie
- školením značkárov cykloturistických trás
- napojením cyklotrás na európsku sieť

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

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

System evidencie cykloturistických trás na Slovensku v Ústredí SCK má zmysel v tom, že trasy sú vzájomne pospájané, plynule

na seba nadväzujú a prechádzajú do susedných štátov. Garantuje sa tým aj poriadok vo farebnosti cykloturistických trás. Pod pojmom cykloturistická trasa rozumieme riadne zlegalizovanú a vyznačkovanosú trasu použiteľnú pre bicyklovanie medzi mestami a obcami, podnikanie krátkych výletov alebo i dlhšie putovanie na bicykli.

5. Kategórie cykloturistických trás

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

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

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

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

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

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

S delením trás podľa farieb sa stretne každý v praxi v teréne. Cykloturistické trasy na Slovensku sa značia červenou, modrou, zelenou a žltou farbou. Všeobecne klesá prioritnosť dôležitosti

cykloturistickej trasy v smere červená - modrá - zelená - žltá.

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

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

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

Žltou farbou sú značené ľahké cykloturistické trasy a spojky medzi cykloturistickými trasami alebo krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým a technickým zaujímavostiam. Ich dĺžka sa pohybuje obyčajne od 1-15 km, nie sú na ne kladené požiadavky na ubytovacie a stravovacie kapacity. V prípadoch hustej siete cykloturistických trás v nejakom území sa robia výnimky v tejto kategorizácii tak, aby nedochádzalo ku križovaniu cykloturistických trás rovnakej farby.

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

Legalizácia cykloturistických trás

1. Rekognoskácia cykloturistickej trasy

Proces rekognoskácie cykloturistickej trasy obsahuje fyzické prejsenie budúcej cyklotrasy na bicykli. Rekognoskácia sa odlišuje od pôvodného prejsenia trasy, popisovaného v úvode,

kedy sa zisťuje, či je trasa prejazdná. Pri rekognoskácii sa jedná o mikroskopický rozbor budúcej cykloturistickej trasy, z ktorého musí byť zrejmý ideový aj realizačný návrh. Musí byť jasné, kadiaľ cykloturistická trasa pôjde, prípadne musia byť navrhnuté varianty problémových vedení trasy. V tomto prípade sa častokrát musí riešiť dilema typu medzi „chcieť a môcť“, resp. „kadiaľ by sme chceli viesť cykloturistickú trasu“ a „kadiaľ je možné ju viesť reálne“ (súhlasy majiteľov pozemkov a zariadení, vysporiadanosť pozemkov a pod.). Takisto musí byť ujasnená predstava, kam sa prídu osadiť budúce prvky cykloorientácie, kam sa prídu zabetónovať cyklostĺpiky a pod. Nezabudnite trasu viesť tak, aby zahrnula pri prejazdoch obcí, okrem najbezpečnejšej trasy, aj ubytovacie, stravovacie a pohostinské zariadenia a tiež aby viedla okolo pamiatok a zaujímavostí. Ak sa tieto kritériá nedajú spojiť, tak potom je potrebné plánovať označenie krátkych odbočiek k atraktívnym a zaujímavým miestam, ako aj miestam súvisiacich služieb. Pod pojmom rekognoskácia rozumieme vlastne hľadanie optimálnej cykloturistickej trasy v teréne vzhľadom na nasledujúce kritériá:

- bezproblémová prejazdnosť na bicykli
- podľa možnosti nulová alebo minimálna premávka motorových vozidiel
- snaha o maximálnu bezpečnosť cykloturistov
- zohľadnenie záujmov ochrany prírody
- zohľadnenie záujmov lesného hospodárstva
- zohľadnenie záujmov vodného hospodárstva
- zohľadnenie vlastníckych vzťahov
- zohľadnenie kultúrno - poznávacej činnosti
- zapojenie prírodných a stavebných atrakcií - možnosti ubytovania, stravovania, občerstvenia a iných súvisiacich služieb.

Cykloturistické trasy nikdy nevedieme ani neplánujeme:

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

Pri rekognoskácii cykloturistickej trasy nosíme so sebou zápisník a pero s ceruzkou, GPS prístroj alebo tachometer (resp. merač vzdialenosti) a xeroxované kópie máp s úsekmi rekognoskovaného územia. Výsledkom každej rekognoskácie musí

byť vhodný výber budúcej cykloturistickej trasy a množstvo údajov a nákresov z jej častí, na základe ktorých potom „v kancelárii pri stole“ dokážeme spracovať podklady pre zjednodušenú dokumentáciu. Treba si uvedomiť, že čím kvalitnejšie je vykonaná rekognoskácia v teréne, tým rýchlejšie sa dá trasa zlegalizovať a vyznačiť. Tým rýchlejšie sa dá spracovať zjednodušená dokumentácia a urýchliť vlastne celé legalizačné konanie, lepšie a presnejšie sa dajú kalkulovať potrebné finančné náklady. Výsledok rekognoskácie – návrh budúcej trasy orientačne zakreslíme do mapy mierky 1:100000, resp. 1:50 000, ak si to nevyžaduje v náročnejších riešeniach aj väčšiu mierku.

2. Predjednanie plánovanej trasy

Pod pojmom predjednanie je zahrnuté vlastné odladenie návrhu vašej budúcej trasy, ktorá vznikne na základe rekognoskácie s príslušnými orgánmi, ktorých sa trasa dotýka (vrátane vlastníkov). V tomto dôležitom procese treba odstrániť prípadné spory a námietky tak, aby následný proces legalizácie trasy bol už bezproblémový. Tento krok Vám šetrí peniaze i čas. Čím kvalitnejšie sa pripraví predjednanie, tým rýchlejšia a jednoduchšia je následná legalizácia. Predjednanie sa obyčajne môže zvolať na samosprávnom kraji (odbore regionálneho rozvoja alebo cestovného ruchu), na úrade životného prostredia (krajskom, okresnom, ak sa problematika dotýka chránených území), na okresnom úrade (oddelení regionálneho rozvoja alebo cestovného ruchu), na mestskom, resp. obecnom úrade (podľa územného rozsahu cykloturistickej trasy) za účelom vyjadrenia predbežných stanovísk dotknutých orgánov k vedeniu cykloturistickej trasy. Môže sa zvolať aj u iných subjektov, pokiaľ sa konanie dotýka len ich. Je nevyhnutné v dostatočnom predstihu písomne zaslať materiály všetkým dotknutým subjektom, aby sa na jednanie dostatočne pripravili.

Na predjednanie pozývame obyčajne orgány životného prostredia, lesných závodov, dopravnej polície, správy NP a CHKO, regionálny rozvoj a pod. Obce a mestá oslovujeme v predjednaní obyčajne iba písomne a žiadame ich o stanovisko, resp. predbežné stanovisko. V procese predjednania sa vlastne vyjadria hlavné dotknuté organizácie k vedeniu cykloturistickej trasy.

Neriešia sa tu počty a miesta osadenia cyklosmeroviek a cyklotabuliek. V tejto etape je treba mať ujasnené vedenie trasy a pripraviť tzv. prvotnú dokumentáciu. Táto pozostáva hlavne z xeroxových podkladov máp, s farebnými zákresmi zamýšľaných trás, textová časť dokumentácie pozostáva z popisu vedenia cykloturistickej trasy s označením využívaných zariadení (napr. štátnych ciest, lesných a poľných ciest, účelových komunikácií, hrádzí, chodníkov a pod.). Treba mať

vopred zistených vlastníkov a užívateľov zariadení, po ktorých cykloturistická trasa vedie (katastrálny portál, katastrálne archívy miest a obcí, katastrálny úrad).

V procese predjednaní sa predkladá obyčajne zákres dlhšej trasy na mape v mierke 1:100 000, kratších trás v mierke 1:50 000. Ak sa jedná o nejaký podrobnejší a zložitejší systém (prejazd mesta), treba použiť mapy v mierke 1:10 000.

Nezabudnite si vždy nechať pre seba pracovnú kópiu toho, čo ste zaslali subjektom na predjednanie. Treba si uvedomiť, že v procese predjednaní môže dôjsť k zásadným zmenám vo vedení trás oproti pôvodnému návrhu. Výsledkom predjednaní je vyjadrenie sa väčšiny dotknutých subjektov k plánovanej cykloturistickej trase, vypustenie neodsúhlasených a sporných úsekov, ich nahradenie inými variantmi, prípadne časový odklad pre hľadanie náhradného riešenia. V poslednom menovanom prípade sa môže po čase predjednanie zopakovať. Nezabudnite si vždy všetky vyjadrenia žiadať písomne! V procese predjednaní treba vždy postupovať veľmi uvážlivo, vždy si vypočuť stanoviská oponentských strán. Treba rozlíšiť námietky na podstatné a nepodstatné a snažiť sa vždy dosiahnuť konsenzus.

Výsledkom predjednaní by mal byť zosúladený záujem predkladateľa návrhu s vlastníkmi, užívateľmi a povoľovacími orgánmi. Keď je po predjednaní ujasnené vedenie cykloturistických trás a ich farebné rozlíšenie, požiadajú sa Ústredie SCK o pridelenie predbežných evidenčných čísiel pre príslušné cykloturistické trasy. Každá legalizovaná cykloturistická trasa má evidenčné číslo, ktoré prideliť Ústredie SCK. Tu sa vytvára databáza cykloturistických trás, ako aj archív dokumentácie legalizovaných cykloturistických trás.

3. Zjednodušená dokumentácia cyklotrasy

Po vyriešení základných problémov v predjednaní nasleduje spracovanie zjednodušenej dokumentácie, kde už využijeme všetky poznatky z rekognoskácie terénu ako aj výsledky predjednaní. Podklady pre dokumentáciu pozostávajú z textovej a mapovej časti. Pri súbore viacerých cykloturistických trás sa v úvode spíše ich prehľad, trasy sa očísľujú a pripojí sa k nim schématická mapka v mierke 1:100 000, kde sa cykloturistické trasy zakreslia.

Textová časť zjednodušenej dokumentácie musí mať adresu predkladajúcej organizácie (v hlavičke), označenie poradového čísla listu dokumentácie.

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

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

Mapová časť zjednodušenej dokumentácie sa spracováva v mierke 1:50 000 v extraviláne (teréne) a v mierke 1:10 000 v intraviláne (obce, mestá - ak je to potrebné). Podľa požiadaviek sa spracuje aj zákres do porastových lesníckych máp. V dnešnej dobe sa to všetko môže zjednodušiť dodaním presného zamerania cykloturistickej trasy pomocou GPS, ideálne vo formáte *.gpx. Ten dokážu načítať GISovské aplikácie mapových diel. Vedenie trás musí byť jasne označené tenkými linkami vo farbe príslušnej trasy na xeroxových kópiách máp alebo v digitálnej forme. Vo všetkých prípadoch a mapách musia byť zreteľne označené stanoviská umiestnenia orientácie. Tieto stanoviská sa označujú arabskými číslami čiernej farby v bielom krúžku. Pri zákrese trás viacerých farieb je možné odlišovať stanoviská pre jednotlivé trasy arabským číslovaním doplneným s písmenom označujúcim skratku farby (napr. 1Č, 2Č stanovisko 1 a 2 červenej trasy, 1M, 2M stanovisko 1 a 2 modrej trasy, 1Z, 2Z - stanovisko 1 a 2 zelenej trasy, 1Ž, 2Ž - stanovisko 1 a 2 žltej trasy. Na mape musí byť označené i umiestnenie vynútených dopravných značiek „Pozor cyklisti“. Tieto graficky značíme modrým trojuholníkom. Spracovanú zjednodušenú dokumentáciu k povoľovaniu vyznačenia cykloturistických trás spracováva a predkladá na rozhodnutie a územné rozhodnutie príslušný navrhovateľ. Je výhodné, ak ním je obec alebo mesto, pretože sú oslobodené od platenia viacerých správnych poplatkov. K spracovaniu je však možno osloviť aj Slovenský cykloklub alebo iné subjekty, ktoré majú s problematikou skúsenosti.

4. Obmedzenia pre budovanie cyklotrás

Na Slovensku máme cca. 25% územia zahrnutého do veľkoplošných chránených území - CHKO a NP. V platnom zákone č. 543/2002 Z.z. O ochrane prírody sa rozlišuje 5 stupňov ochrany prírody. Zjednodušene v prvom stupni sa neposkytuje územná ochrana a tak tu možno pomerne jednoducho budovať a značiť cykloturistické trasy. K druhému stupňu patria všeobecne CHKO, k tretiemu NP a k štvrtému a piatemu národné prírodné rezervácie, chránené prírodné útvary a pod. Ochranné pásma majú stupeň ochrany o jeden nižší. V druhom a treťom stupni je

zakázaný vjazd s bicyklom na pozemky za hranicami zastavaného územia obce mimo diaľnice, cesty, miestnej komunikácie, účelovej komunikácie a vyznačenej cykloturistickej trasy. Na území, na ktorom platí druhý stupeň ochrany, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na budovanie a vyznačenie cykloturistickej trasy. Vo štvrtom a piatom stupni ochrany sa neuvažuje v zákone s pohybom na bicykli, ako aj značením cykloturistickej trasy. V prípade potreby sa to však dá riešiť požiadanim o udelenie výnimky na Ministerstve životného prostredia. Platí to aj vo všetkých prípadoch, ktoré zákon nepovoľuje. Značené cykloturisticke trasy a trasy vyhradené pre pohyb na bicykli na území národných parkov a chránených krajinných oblastí sú uvedené v ich návštevnych poriadkoch, dajú sa stiahnuť na webe. Často je predmetom diskusie možný konflikt cykloturistov s pešími turistami na spoločných trasách v horskom prostredí. V norme STN 01 8028 sa nachádza pod číslom B.9 významová doplnková cyklotabuľka pre označovanie súbehu cykloturistickej trasy s trasou pre peších turistov. Tá hovorí, že na spoločnej trase majú peší turisti prednosť a je na nej uvedená dĺžka úseku, na ktorom to platí. Takisto v norme je pod číslom B.10 významová doplnková cyklotabuľka pre označovanie obmedzovania rýchlosti cykloturistov s uvedením dĺžky úseku. Tieto cyklotabuľky môžu legislatívne prispieť k vyriešeniu vzniknutých problémov. Samozrejme predpokladajú na trasách vzájomnú ohľaduplnosť a toleranciu. Od prijatia príslušnej normy však už ubehol nejaký čas a tak sa často stáva, že na takýchto trasách už dnes jazdí viac cykloturistov ako peších turistov. V norme je pod číslom B.5 uvedená aj doplnková cyklotabuľka upozorňujúca na koniec cykloturistickej trasy. Táto je aplikovaná najmä v dolinách, napr. v NP Tatry a NP Veľká Fatra a upozorňuje na konce cykloturistických trás v týchto lokalitách.

5. Proces legalizácie cykloturistických trás

Pre legalizáciu vyznačenia cykloturistickej trasy (s predpokladom, že na trase nebudú vykonané stavebné úpravy) existuje niekoľko postupov. V každom z nich však treba rátať s tým, že k samotnému vyznačeniu vždy v zmysle občianskeho zákonníka potrebujete písomný súhlas majiteľov pozemkov a zariadení, po ktorých cykloturistická trasa vedie.

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

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

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

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

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

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

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

Všeobecne možno konštatovať, že najlepším spôsobom, ako zlegalizovať novonavrhované (dodatočne i niektoré existujúce) cykloturistické trasy je požiadať o vydanie územného rozhodnutia. To môže byť jednoduché i zložitejšie, podľa charakteru navrhovaného územia. Územné rozhodnutie sa žiada na základe stavebného zákona a vydáva ho príslušný stavebný úrad. V súčasnosti sú to mestá a obce, prípadne majú vytvorený spoločný stavebný úrad. Preto je vhodné zájsť na tieto úrady a tam sa bližšie poinformovať o náležitostiach a zákonných postupoch. Proces realizácie vyznačenia cykloturistickej trasy nastáva po jej legalizácii. Začína teda po územnom rozhodnutí alebo inom type oficiálnej legalizácie. Už v územnom rozhodnutí alebo inom type rozhodnutia musí byť uvedený subjekt, ktorý realizovanú cykloturisticкую trasu preberie do správy. Znamená to aj následnú zodpovednosť za údržbu značenej cykloturistickej trasy a prvkov cykloturistickej orientácie. Alebo môže o týchto úkonoch správca uzavrieť zmluvu s iným subjektom. To znamená, že potom tento subjekt zodpovedá za obnovu a údržbu cykloturistickej trasy, čím zabezpečuje jej trvalú prevádzku. Takisto musí riešiť prípadné zmeny na trase ako aj jej prípadné dočasné alebo trvalé uzávery. Správcovi trasy patria všetky prvky cykloturistickeho značenia, prípadne prvky drobnej cykloturistickej infraštruktúry na cyklotrasách. Za stav povrchov ciest a iných zariadení, po ktorých sú vedené cykloturistické trasy, zodpovedajú ich majitelia a prevádzkovatelia. **Značenie cykloturistických trás môžu prevádzkať iba kvalifikovaní značkári cykloturistických trás.**

6. Náklady na budovanie cyklotrasy

Do výpočtu celkových nákladov pre vznik novej cykloturistickej trasy treba zahrnúť nasledujúce položky:

- náklady na rekognoskáciu trás
- náklady na predjednanie
- náklady na spracovanie zjednodušenej dokumentácie
- náklady na územné konanie alebo iné legalizačné konanie
- náklady na výrobu prvkov značenia cykloturistických trás
- náklady na vynútené dopravné značenie
- náklady pre práce potrebné pre vyznačenie cykloturistických trás
- neskoršie náklady potrebné pre údržbu cykloturistických trás.

Sieť cykloturistických trás na Slovensku v súčasnej dĺžke skoro 11 000 km a súčasné trendy v cestovnom ruchu ju

predurčujú k potenciálne najväčšiemu produktu cestovného ruchu na Slovensku. Spolu so sieťou peších turistických trás, ktoré majú dĺžku okolo 13 000 km patrí aj v európskom meradle k prémiovým produktom cestovného ruchu, trávenia voľného času a dovoleníek na Slovensku.