

**Na rokovanie Mestskej rady mesta Piešťany dňa 03.11.2015**

**Názov materiálu :** SITUOVANIE CYKLISTICKEJ TRASY PIEŠŤANY – VRBOVÉ

**Obsah materiálu :** Dôvodová správa  
Štúdia realizovateľnosti projektu – Cyklistická cestička Vrbové -  
Piešťany  
List primátorky Vrbového a starostov obcí Krakovany a Trebatice zo  
dňa 19.10.2015

**Návrh na uznesenie :** Mestská rada mesta Piešťany po prerokovaní odporúča

A/ Návrh na realizáciu výstavby cyklotrasy Piešťany – Vrbové v telese železničnej trate

- schváliť
- schváliť s pripomienkami poslancov

B/ Návrh na zrušenie uzn. č. 127/2015/E zo dňa 2.7.2015, ktorým bolo mestskému úradu uložené zabezpečiť spracovanie overovacej štúdie možnosti vedenia cyklotrasy Piešťany-Vrbové súbežne s koľajiskom, v prípade preklasifikovania trate na špeciálnu dráhu

- schváliť
- schváliť s pripomienkami poslancov

**Spracovateľ :** Beáta Palkechová, referentka oddelenia stavebných služieb a rozvoja mesta  
JUDr. Lívia Damboráková, poverená vedením oddelenia právnych  
a klientskych služieb

**Predkladateľ :** Ing. Dáša Reháková, prednostka MsÚ

## Dôvodová správa

Mesto Piešťany má cyklistickú infraštruktúru spracovanú v rámci Územného plánu mesta a Územného generelu dopravy. Následne sú v súlade s územnoplánovacími podkladmi v oblasti cyklistickej dopravy spracovávané štúdie a projektové dokumentácie na realizáciu cyklistických trás a cyklistických chodníkov.

V rámci procesu schvaľovania zmien a doplnkov Územného plánu mesta č.10/2011, ktorých podkladom je Územný generel dopravy, bolo prijaté uznesenie MsZ č.127/2015 F/ Navrhuje zrušiť znenie „pozdĺž telesa železničnej trate“ v Genereli dopravy v súvislosti s cyklotrasou Piešťany – Vrbové. Prijatím uvedeného uznesenia je v genereli dopravy riešená len cyklotrasa v smere Vrbové bez konkrétneho koridoru.

(Pôvodné znenie v genereli dopravy: „Západná a Severo- južná magistrála“ navrhovaná cyklistická trasa „za železničnou stanicou pozdĺž potoka Dubová, po Obchodnej ulici, Vrbovskou cestou pozdĺž telesa železničnej trate do m.č. Kocurice a smerom k mestu Vrbové“).

Na MsZ dňa 01.10.2015 bol predkladaný materiál „Návrh zmien a doplnkov územného plánu mesta č.10/2011 – v súvislosti s jeho aktualizáciou po preskúmaní“ podkladom, ktorého ako je uvedené je Územný generel dopravy. Tento materiál bol na rokovaní MsZ stiahnutý z rokovania.

Cyklistickú trasu v smere Piešťany - Vrbové je možné situovať;

- po jestvujúcej železničnej trati, ktorá prechádza k.ú. Piešťany, Trebatice, Krakovany, Vrbové. Vybudovanie cyklistickej cestičky v trase železničnej trate bude možné len v prípade zrušenia tejto železničnej trate. Zrušenie železničnej trate je možné z dôvodu zániku potreby dopravnej obslužnosti územia a ekonomickej neefektívnosti jej prevádzky. Vo väzbe na uvedené je podmienkou zrušenia trate súhlas všetkých dotknutých miest a obcí cez ktorých územie prechádza železničná trať. Mesto Vrbové, obce Trebatice a Krakovany s trasovaním cyklistickej cestičky v trase železničnej trate súhlasia (prijali uznesenia MsZ a ObZ).

Následne po schválení situovania cyklistickej cestičky v trase železničnej trate všetkými dotknutými mestami a obcami bude možné vstúpiť do rokovaní s VUC a Ministerstvom dopravy, ohľadne vyhlásenia železničnej trate za prebytočný majetok.

- druhou možnosťou je situovanie cyklistickej cestičky mimo tejto železničnej trate pozdĺž tejto trate, resp. v inom koridore, kde je predpoklad záberu poľnohospodárskej pôdy a zložitých majetkovo-právnych vzťahov.

Mesto Piešťany v súvislosti s vyššie uvedenou problematikou doteraz neprijalo uznesenie, ktorým by bol určený jednoznačný koridor situovania cyklistickej trasy Piešťany – Vrbové. Z tohto dôvodu bol spracovaný a predložený tento materiál týkajúci sa cyklistickej trasy Piešťany – Vrbové.

Pre posúdenie možností realizovateľnosti cyklistickej trasy v smere Piešťany – Vrbové bola spracovaná v roku 2014 štúdia realizovateľnosti. „Cyklistická cestička Vrbové – Piešťany“, kde boli navrhnuté dva varianty riešenia:

### **Variant č. 1** - Prestavba železničnej trate na cyklistickú cestičku

#### Výhody:

- využitie existujúcej železničnej trate s upraveným násypom, bez realizácie spodnej stavby,
- vzhľadom na dostatočné zhutnené podlažie, realizoval by sa len zvršok cyklistickej cestičky,
- zrealizované premostenia vodných tokov a diaľnice,
- vlastníctvo pozemkov jedného subjektu – v súčasnosti Železnice SR,

#### Nevýhody:

- prestavba na cyklistickú cestičku si vyžaduje odstránenie koľajových polí a ich demontáž
- nenávratne zrušená železničná trať

Predpokladané finančné náklady na samotnú realizáciu cyklistickej cestičky v zmysle spracovanej štúdie 632 344 € bez DPH

Nakoľko táto železničná trať je v súčasnosti vo vlastníctve Železníc SR bude potrebné rokovať spolu s partnermi a VÚC, s Ministerstvom dopravy, ohľadom prevodu vlastníctva, odpredaja tohto majetku železníc do vlastníctva VUC. Pred odpredajom je potrebné vykonať zrušenie dráhy podľa zákona o dráhach (cca 65 dní). Predmetná železničná trať pozostáva z budovy, stavby, zariadenia a pozemkov, ktoré majú svoju zostatkovú hodnotu v účtovníctve. Kúpna cena (podľa vyjadrenia ministerstva) sa stanoví minimálne na úrovni účtovnej hodnoty alebo bude stanovená na základe znaleckého posudku (proces odpredaja minimálne 1,5 roka). V súvislosti s uvedeným budú potrebné finančné prostriedky, resp. podľa vzoru zrušenej železničnej trate Rimavská Sobota – Poltár rozhodnutie o odpredaji predmetnej trate v prospech VUC bolo prijaté vládou SR a následne bolo prijaté uznesenie vlády, podľa ktorého sa mal pripraviť odpredaj trate za 1,-€, ktorý bol účelovo viazaný na vybudovanie cyklotrasy.

Taktiež treba počítať s nákladmi na znesenie (odstránenie) trate.

### **Variant č.2** – vybudovanie cyklistickej cestičky pozdĺž existujúcej železničnej trati

#### Výhody:

- komfortnejšie šírkové usporiadanie cyklotrasy
- zachovanie železničnej trate

#### Nevýhody:

- rozsiahle výruby stromov a kríkov
- následne úprava terénu a realizácia podkladových vrstiev pod cyklistickú cestičku
- vybudovanie nových premostení vodných tokov a diaľnice (vzhľadom na prekonanie pomerne veľkej vzdialenosti mimoúrovňovo budú náklady na toto premostenie (lávka) tvoriť asi štvrtinu alebo tretinu všetkých nákladov),
- zložité majetkovoprávne vzťahy a záber poľnohospodárskej pôdy,

Predpokladané finančné náklady na samotnú realizáciu cyklistickej cestičky v zmysle spracovanej štúdie 1 275 000 € bez DPH.

Nakoľko trasovanie cyklistickej cestičky je na súkromných pozemkoch bude potrebné majetkovo právne vysporiadanie, čo si bude vyžadovať finančné náklady na odkúpenie pozemkov (počet vlastníkov 1056).

(Štúdia tvorí prílohu tohto materiálu).

K uvedenému poznamenávame, že v prípade zachovania tejto železničnej trate a v prípade jej ďalšieho prevádzkovania budú potrebné finančné prostriedky na jej prevádzku.

Stavba cyklocesty, spájajúcej sídla Piešťany-Vrbové bola navrhnutá do Regionálnych integrovaných územných stratégií ( RIUS), ktorý tvorí podklad pre Integrovaný regionálny operačný program.

V rámci programovacieho obdobia 2014-2020 bude uplatňovaný integrovaný prístup v Integrovanom regionálnom operačnom programe realizovaný prostredníctvom Regionálnych integrovaných územných stratégií - RIÚS na úrovni samosprávnych krajov. RIÚS je východiskový strategický dokument pre implementáciu finančných prostriedkov EÚ. RIÚS predstavuje posilnenie kompetencií VÚC pri výbere projektov – delegovanie schvaľovania projektových zámerov Rade partnerstva pre RIÚS na úrovni samosprávneho kraja. TTSK má vytvorených 6 odborných poradných skupín pre oblasť dopravy, sociálnej infraštruktúry, zdravotnej infraštruktúry, vzdelávanie, kultúrny a kreatívny sektor a životné prostredie. Rada partnerstva je schvaľovacia inštitúcia.

RIÚS obsahovo vychádza z Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja TTSK na roky 2009-2015, z územnoplánovacej dokumentácie a ďalších koncepčných dokumentov.

K žiadostiam o granty z operačného programu na stavbu cyklociest je potrebné vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov a projektová dokumentácia.









Podľa vyjadrenia ministerstva dopravy v decembri pôjde výzva na spracovanie strategických dokumentov – plán udržateľnej mestskej mobility, generely dopravy (nepatrí sem však spracovanie PD na cyklotrasy) a výzva na samotnú stavbu cyklotrás bude až v priebehu budúceho roka.

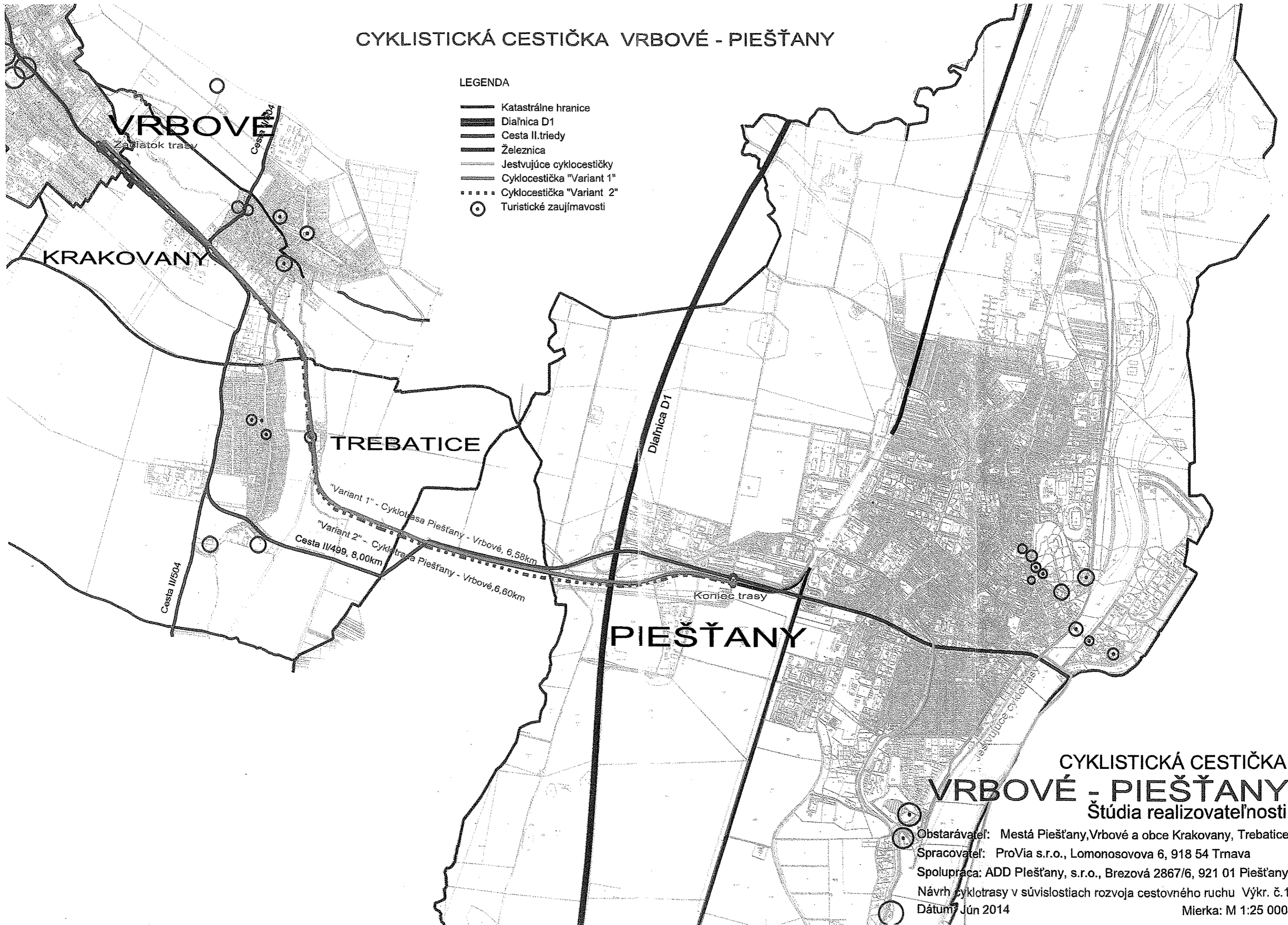
Taktiež bude možné žiadať dotácie na výstavbu cyklotrás cez Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR.

Pokiaľ dôjde k schváleniu uznesenia pod písm.A/, čím bude definitívne určené situovanie cyklistickej cestičky Piešťany - Vrbové všetkými dotknutými subjektmi, potom budeme iniciovať stretnutie ohľadom zmeny Zakladateľskej zmluvy a Stanov záujmového združenia právnických osôb Mikroregión Zelená cesta Piešťany – Vrbové, aby mohlo toto združenie vzniknúť.

# CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY

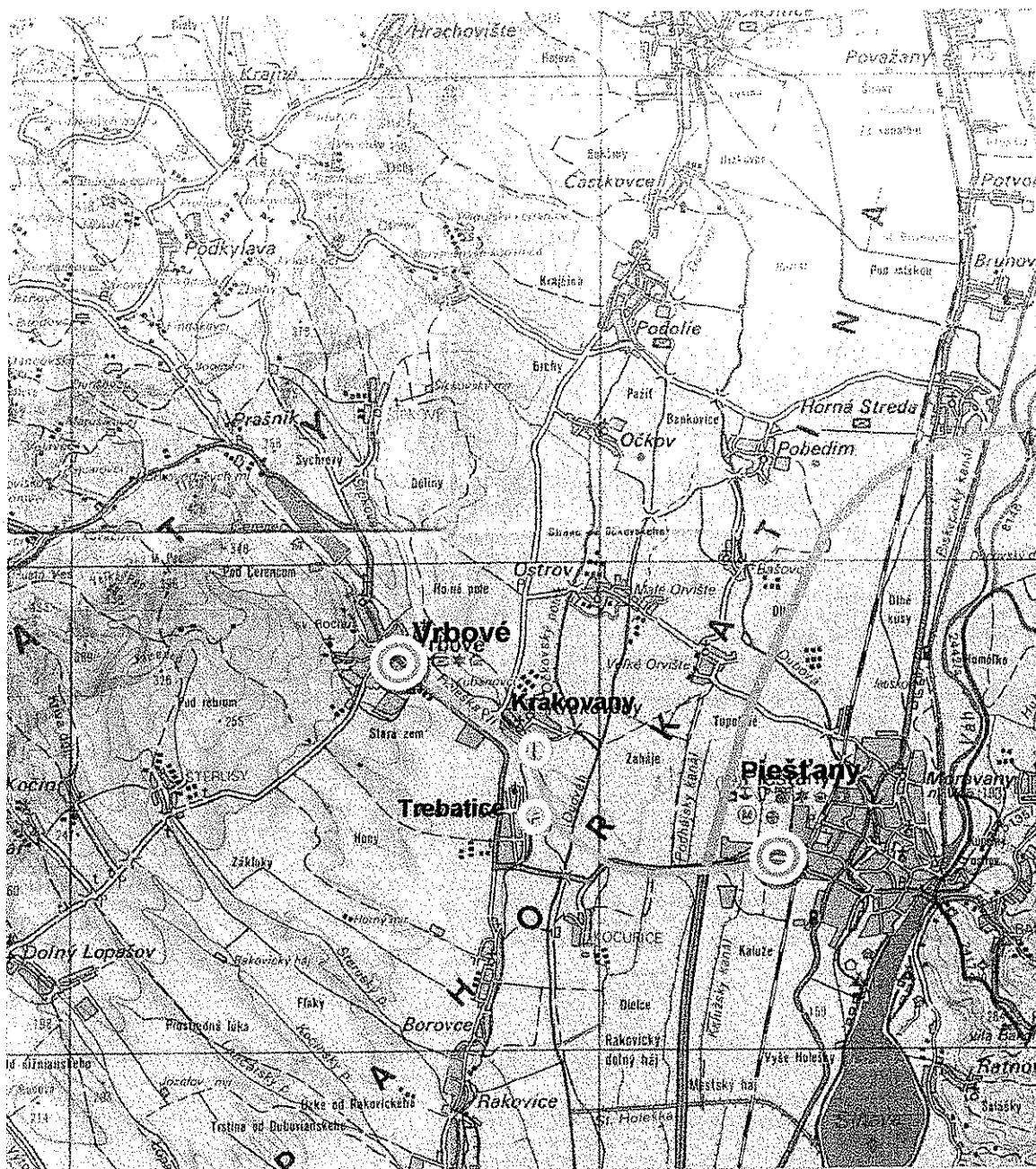
## LEGENDA

-  Katastrálne hranice
-  Diaľnica D1
-  Cesta II. triedy
-  Železnica
-  Jestvujúce cyklocestičky
-  Cyklocestička "Variant 1"
-  Cyklocestička "Variant 2"
-  Turistické zaujímavosti



## CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ: Mestá Piešťany, Vrbové a obce Krakovany, Trebatice  
Spracovateľ: ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava  
Spolupráca: ADD Piešťany, s.r.o., Brezová 2867/6, 921 01 Piešťany  
Návrh cyklotrasy v súvislostiach rozvoja cestovného ruchu Výkr. č.1  
Dátum: Jún 2014 Mierka: M 1:25 000



# CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY

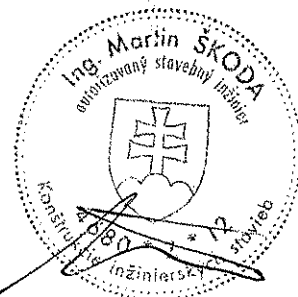
## Štúdia realizateľnosti

**Obstarávateľ :** Mestá Piešťany, Vrbové a obce Krakovany a Trebatice

**Spracovateľ :** ProVía s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava,

**Spolupráca :** ADD Piešťany, s.r.o., Brezová 6, 922 01 Piešťany,

**Dátum :** Jún 2014



## OBSAH DOKUMENTÁCIE

### A. Základné údaje

- A1. Identifikačné údaje
- A2. Cieľ štúdie
- A3. Zdôvodnenie spracovania štúdie

### B. Zhodnotenie súčasného stavu

- B1. Zhodnotenie skutkového stavu a dopad na cyklistickú infraštruktúru
- B2. Dopravná nehodovosť v riešenom úseku a jej vplyv na riešenie cyklistickej infraštruktúry
- B3. Železničná trať Piešťany – Vrbové a jej využitie
- B4. Vývoj a prognóza cyklistickej dopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (TSK)
- B5. Súčasný stav infraštruktúry cyklotrás v okolí kúpeľného mesta Piešťany
- B6. Ochrana prírody a krajiny vo väzbe na lokalizáciu a využívanie siete cyklotrás
- B.7 Legislatívna podpora tvorby cyklotrás

### C. NÁVRH RIEŠENIA

- C.1 Návrh cyklotrasy Vrbové - Piešťany
- C.2 Územnoplánovacia dokumentácia a cyklistická infraštruktúra
- C.3 Cyklistika ako súčasť cestovného ruchu, využitia voľného času
- C.4 Cyklistika ako súčasť dopravnej obsluhy územia
- C.5 Orientačný rozpočet stavebných nákladov na cyklotrasu
- C.6 Záver

### D. PRÍLOHY

- D.1 Stav železničnej trate - fotodokumentácia

### E. VÝKRESY

- Výkres č.1 – Priemet návrhu cyklotrasy Piešťany - Vrbové v súvislostiach rozvoja cestovného ruchu, mierka 1 : 5 000
- Výkres č.2 – Situácia vedenia trasy po železničnej trati, mierka 1:10000
- Výkres č.3 – Vzorový rez cyklistickou cestičkou na železničnom spodku, mierka 1 : 50

## A. Základné údaje

### A1. Identifikačné údaje

Názov: Cyklistická trasa Piešťany – Vrbové

Stupeň: Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ: Mestá Piešťany, Vrbové a obce Trebatice a Krakovany

Spracovateľ: ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava,  
tel: 033 292921, e-mail: provia@provia.sk

### A2. Cieľ štúdie

Štúdia realizovateľnosti si kladie za cieľ doporučiť najlepšiu možnú alternatívu pre budúci koridor cyklotrasy Piešťany – Vrbové z hľadiska stupňa realizovateľnosti, z hľadiska majetkových vzťahov, prepojenia na existujúcu infraštruktúru a už zrealizované či plánované investície, územnoplánovacia dokumentáciu, životné prostredie, počet obyvateľov dotknutých plánovaným zámerom ako aj orientačných nákladov.

Preto si spracovateľ v spolupráci s obstarávateľom určili hlavné ciele štúdie:

- zvýšiť bezpečnosť pohybu cyklistov,
- minimalizovať kolízie medzi individuálnou automobilovou dopravou a cyklistami,
- zvýšiť plynulosť cyklistickej dopravy,
- znížiť závislosť obyvateľov na automobilovej doprave,
- prispieť k zlepšeniu životného štýlu a zdravotného stavu obyvateľstva,
- prispieť k rozvoju cestovného ruchu,
- rozšíriť možnosti trávenia voľného času pre obyvateľov Piešťan, Vrbového a okolitých obcí,
- zatraktívniť región Piešťany pre domácich aj zahraničných turistov,
- architektonicky a dopravné bezkolízne dotvoriť komunikačný ťah o cyklotrasu,
- získať urbanisticko - architektonický návrh najvhodnejšieho cenovo dostupného riešenia cyklotrasy

### A3. Zdôvodnenie spracovania štúdie

Pre dosiahnutie týchto cieľov bolo potrebné obstaráť vypracovanie dokumentácie, na základe ktorej sa zistí, do akej miery je reálne cyklotrasu zrealizovať. Dôvodom obstarania Štúdie realizovateľnosti je dosiahnutie základného relevantného podkladu pre:

- založenie občianskeho združenia,
- rokovania s vlastníkami dotknutých zariadení a pozemkov,
- preukázanie potreby uskutočnenia cyklotrasy v úseku Piešťany – Vrbové
- preukázanie reálnosti realizovateľnosti tejto cyklotrasy, ktorá bude posúdená v dvoch alternatívach
- vytvorenie presvedčivého podkladu, potrebného pre ukončenie rokovaní a doriešenie pochybností a rozdielných názorov vedenia cyklotrasy vo vzťahu na nevyužívanú železničnú trať Piešťany – Vrbové
- následný projekt cyklistickej cestičky.



## B. Zhodnotenie súčasného stavu

### B1. Zhodnotenie skutkového stavu a dopad na cyklistickú infraštruktúru

Dotknuté mestá a obce sú navzájom prepojené cestou II/499 Topoľčany – Myjava. Táto cesta vedie od Topoľčian, cez rieku Váh takmer stredom mesta Piešťany, ponad železnicu Bratislava – Žilina a diaľnicu D1, okrajom obce Trebatice, Krakovany až do centra mesta Vrbové a pokračuje ďalej smerom do mesta Myjava. Táto cesta spolu s miestnymi komunikáciami slúži aj pre nemotorovú dopravu. Z časti vedie cez zastavané územia miest a obcí ale v dost' veľkej miere vedie aj mimo zastavané územia, kde jej šírkové usporiadanie a jej technický stav pri predpísanej povolenej rýchlosti, nezodpovedá bezpečnému pohybu účastníkov nemotorovej dopravy. Túto skutočnosť v súčasnosti riešia obce v spolupráci s príslušným dopravným inšpektorátom a samosprávnym krajom, úpravami rýchlosti v niektorých úsekoch. Intenzita dopravy na ceste II/499 sa v úseku medzi Vrbovým a Trebaticami pohybuje medzi 10 tis. – 15 tis. voz./24 h, z toho 15% tvorí ťažká nákladná doprava. Pri predpoklade, že špičková hodina je 10% z celodennej intenzity, tak potom v túto hodinu prejde cestou 1000-1500 voz.. Pre posúdenie je kapacita na dvojpruhovom úseku cesty podľa TP 10/2010 - 2065 voz./h.

Vzhľadom na svoj charakter a pomerne vysoké dopravné zaťaženie, je táto trasa nevhodná pre vedenie cyklotrasy.

Toto konštatovanie podložené štatistickým údajom, dokazuje to, že pre bezpečnosť cyklistov je potrebné riešiť cyklistickú dopravu samostatnou trasou.

### B2. Dopravná nehodovosť v riešenom úseku a jej vplyv na riešenie cyklistickej infraštruktúry

Dôležitý vplyv na návrh cyklistickej infraštruktúry má aj dopravná nehodovosť na sieti pozemných komunikácií. Záujmové územie je spojené cestou II/499, ktorá je zaťažovaná tak nákladnou ako i osobnou dopravou v súčasnosti absentuje cyklistická cesta a cyklisti sa rovnako pohybujú po tejto ceste ako ostatní účastníci cestnej premávky. Parametre tejto komunikácie nie sú po celej trase vždy ideálne. Neupravené a nespevnené krajnice spôsobujú cyklistom pri strete s motorovými vozidlami a s neohľaduplnosťou vodičov veľké problémy a veľakrát to končí dopravnou nehodou a nie sú výnimkou aj nehody končiace smrťou cyklistu.

### B3. Železničná trať Piešťany – Vrbové a jej využitie.

Dňa 27. októbra 1906 otvorili na Považskej železnici z Bratislavy do Žiliny odbočnú trať Piešťany – Vrbové s odbočkou Trebatice – Rakovice, ktorých výstavba sa začala v roku 1905.

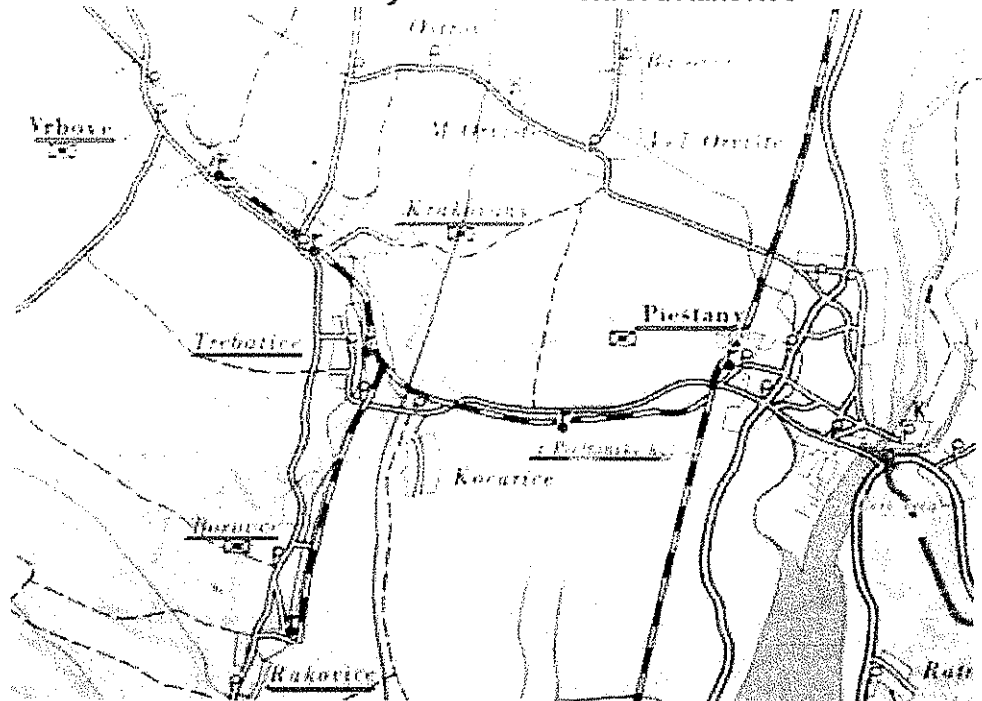
Železničná trať Vrbové – Piešťany je jednokolejná, (železničná trať číslo 803) na západnom Slovensku, ktorá spája Piešťany a Vrbové, patrila k nej dnes už nejestvujúca odbočka Trebatice – Rakovice (pôvodne plánovaná len pre nákladnú dopravu, istú dobu tu fungovala aj osobná doprava).

Prevádzková dĺžka oboch tratí dosiahla 11,804 km (Piešťany – Vrbové 7,910 km, Trebatice – Rakovice 3,894 km). Hmotnosť na nápravu mohla dosiahnuť 12 t. Maximálne stúpanie dosiahlo 5 promile. [1, 4]

Uvedené železnice mali len miestny význam. Zväčšenie nákladnej prepravy sa dosahovalo najmä na jeseň pri preprave repy. Osobná doprava fungovala iba medzi Piešťanmi a Vrbovým, odbočka Trebatice – Rakovice slúžila iba nákladnej doprave. Až v roku 1951 bola zavedená osobná doprava aj medzi Trebaticami a Rakovicami, ktorá chodila do roku 1971-1972.

Zrušenie osobnej dopravy na trati Piešťany – Vrbové sa uskutočnilo v roku 1978. S platnosťou od 1. 2. 2003 bola aj stanica Vrbové administratívne zrušená.

#### Trat' Piešťany - Trebatice - Vrbové/Rakovice



Zdroj: <http://sk.wikipedia.org/wiki/>

Toho času nevyužívaná trať je vedená v násype, len v časti úseku medzi Vrbovým a Krakovanmi je v záreze. Od Vrbového po Trebatice sú koľajnice uložené na drevených podvaloch. Od Trebaticej stanice po Piešťany na železobetónových podvaloch. Posudzovaný úsek začína na železničnej stanici vo Vrbovom a končí v križovaní s miestnou komunikáciou na ulici Brigádnickej v Piešťanoch. Trať v Krakovanoch križuje cestu II/504 (v km 49,960), v Trebaticiach miestnu komunikáciu pri železničnej stanici a v úseku od Trebatíc po Piešťany križuje poľnú cestu, cestu II/499 (v km 65,483), účelovú komunikáciu k bývalej teplárni, prechádza nad diaľnicou D1 cez železobetónový most a končí pred priecestím na Brigádnickej ulici. V troch miestach trať križuje vodný tok, ktorý prekonáva cez oceľové premostenie.

Železničná trať vo vlastníctve ŽSR je v súčasnosti využívaná len občasne Občianskym združením Čango, ktorý usporadúva jazdy historickým vlakom a drezinami. Z tohto dôvodu trať postupne chátra, drevené podvaly práchnivejú aj v miestach upevňovadiel, kde chýbajú upevňovacie skrutky, železničný zvršok zarastá burinou. Premostenia cez vodné toky sú neošetrované, skorodované a zdevastované.

Z internetového zdroja na stránke <http://hn.hnonline.sk/publicistika-697/zozrusenych-zeleznicnych-trati-cyklotrasy-497464> z 20.4.2012 je uvedené:

Osobná železničná doprava v súčasnosti nie je prevádzkovaná na 24 tratiach, na 19 z nich však stále funguje nákladná doprava. V súčasnosti sú zrušené železničné trate Rimavská Sobota - Poltár, Kvetoslavov - Šamorín a Devínske Jazero - Stupava. Na dvoch iných nevyužívaných tratiach Komárno - Kolárovo a Piešťany - Vrbové (raz ročne preteky pákových drezín) nie je v súčasnosti prevádzkovaná osobná ani nákladná doprava.

Na tratiach Piešťany - Vrbové, Zbehy - Radošina, Moldava nad Bodvou - Medzev, Dobšiná - Rožňava a Trebišov - Vranov nad Topľou jazdí mimoriadne raz za rok historický motorový vozeň. Zostatková hodnota majetku štátu na zrušených železničných tratiach presahuje sumu 165,97 tis. eur.

Prevod prebytočného majetku štátu so zostatkovou hodnotou do tejto sumy schvaľuje rezort dopravy. Výnimky v odôvodnených prípadoch s hodnotou majetku nad uvedenú sumu schvaľuje vláda na návrh ministerstva hospodárstva. Ministerstvo dopravy ešte pred zrušením trate na návrh ŽSR ponúka prevádzku trate kraju, obci alebo združeniu obcí či inej osobe. Zrušiť trať môže až potom, keď nikto neprejavil záujem.

Takmer 75 kilometrov zrušených železničných tratí, ktoré už roky nevyužíva ani osobná či nákladná vlaková doprava, by sa mohlo prerobiť na cyklotrasy. O takejto zmene uvažuje správca koľají Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

Podľa Zuzany Chalupovej zo ŽSR by sa na základe predbežných plánov mohlo zmeniť na cyklistické chodníky päť tratí, a to:

- z Poltára do Rimavskej Soboty,
- z Komárna do Kolárova,
- z Kvetoslavova do Šamorína,
- z Devínskeho Jazera do Stupavy,
- z Piešťan do Vrbového.

"Predbežne odhadujeme jednotkové náklady na kilometer cyklotrasy vo výške zhruba 35 000 až 40 000 eur," vyčíslila Chalupová. Na premenu tratí by sa mohli použiť aj peniaze z eurofondov.

Väčšine zainteresovaných ľudí okolo problému budúcnosti železnice Piešťany – Vrbové je úplne jasné, že táto železnica nemá v najbližšom období žiadnu nádej stať sa traťou s pravidelnou osobnou dopravou s intervalom 60 alebo aspoň 120 minút, zabezpečenou modernými nízkopodlažnými klimatizovanými motorovými jednotkami. Stanice a zastávky sú výrazne vzdialené od záujmu prípadných cestujúcich.

Vzhľadom k tomu, že železničná trať stratila pôvodný význam, pretože jeho prevádzka je neekonomická a jej uvedenie do prevádzkyschopného stavu by si vyžiadala nemalé prostriedky, hľadalo sa jej iné vhodné využitie. Tento potenciál – nevyužívajúca železnica – je potrebné využiť pre budovanie cyklotrasy. Tieto trasy sú veľmi vhodné pre nemotorovú dopravu. Ich šírkové usporiadanie, určené zaťaženie, pozdĺžny a priečny sklon, stúpanie a klesanie vytvára predpoklad kvalitných cyklotrás pre dennú prepravu za prácou alebo pre cykloturistiku.

A tým je prestavba na cyklistickú cestičku, ktorá by slúžila nielen pre turistické účely, ale aj na dochádzku za prácou, do školy a za nákupom.

#### B4. Vývoj a prognóza cyklistickej dopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (TSK)

Súčasný stav cyklistickej dopravy v TSK je charakteristický na jednej strane malou dopravnou infraštruktúrou v kvalifikačnom aj kvantifikačnom vyjadrení, teda kvalitou povrchov, značenie a počet vybudovaných cyklopruhov, cestičiek pre cyklistov alebo cyklochodníkov avšak na strane druhej je charakteristický prítomnosťou cyklistov na dopravnej infraštruktúre kraja. Z hľadiska druhu cyklistov rozdelujeme cyklistov na:

- Cyklistov využívajúcich bicykel v rámci mestských aglomerácií alebo obcí, alebo v rámci súvislých sídelných koridorov v extraviláne za účelom dopravnej obsluhy
- Cyklistov využívajúcich bicykel na rekreačné účely – cykloturistiku

Cykloturistické trasy umiestnené v jazdných pruhoch pre automobilovú dopravu sú zvlášť problematické, ak sa nachádzajú na dopravne nebezpečných cestách. Ide

hlavne o cesty, ktorých šírkové usporiadanie, smerové a pozdĺžne vedenie je vzhľadom k významu cesty, k intenzite dopravy a k podielu ťažkej automobilovej dopravy nevyhovujúce. Uvedené aspekty sa prejavujú v nechuti cyklistov, v obave o bezpečnosť svojej jazdy, využívať takto stanovené cyklotrasy.

Z metodického hľadiska je potrebné sa snažiť o vzájomné sklbenie uvedených funkcií cyklistickej dopravy do jednotnej siete cyklotrás, v ktorej bude mať prioritné postavenie základná kostrová sieť, zabezpečujúca hlavné prepravné vzťahy dopravnej obsluhy územia i cykloturistiky.

Rekreačná cyklistika sa prejavuje vo forme vidieckej, tak aj vo forme mestskej turistiky. Táto možnosť pružnej časovej a miestnej prispôsobivosti podľa záujmov turistu vytvára z cykloturistiky vyhľadávanú aktivitu. Súčasná sieť cykloturistických trás Trnavského samosprávneho kraja má charakter, rešpektujúci predovšetkým športové a rekreačné požiadavky na cyklistickú dopravu. V základnej štruktúre vznikla pomerne veľmi rýchlo prepojením lokálnych oblastí bez koncepcie centrálného riadenia. Cykloturistické trasy využívajú väčšinou existujúce komunikácie od poľných ciest a miestnych komunikácií až po miestne súběhy s rýchlostnými cestami a cestami I. triedy. Takto koncipovaná sieť je prirodzene poznamenaná výskytom veľkého počtu nedostatočných až chybných a rizikových miest na jednotlivých trasách, z ktorých niektoré možno označiť za veľmi nebezpečné a rizikové z hľadiska ochrany zdravia účastníkov a bezpečnosti dopravy.

V rámci využívania cyklistickej dopravy sú nápomocní zamestnávateľia v spolupráci s miestnymi samosprávami, ktorí sa snažia pomáhať obyvateľom dochádzajúcim za prácou tým, že budujú cyklistické chodníčky vedúce mimo cestných telies tzv. skratky z miesta bydliska k samotným priemyselným areálom /napr. Krakovany – Priemyselný areál../.

#### B5. Súčasný stav infraštruktúry cyklotrás v okolí kúpeľného mesta Piešťany

Zastavané územie miest a obcí z hľadiska cyklistickej dopravy je v zásade možné označiť za priestor s dominujúcou dopravnou obslužnou funkciou a neosídlené územie prírodného charakteru označiť za priestor s dominantnou cykloturistickou funkciou. V mimo zastavaných územiach miest a obcí, v spojniciach sídelných útvarov sa obidve funkcie navzájom prelínajú.

Cyklisti využívajúci bicykel na rekreačné účely – cykloturistikú, majú v okolí kúpeľného mesta vhodné podmienky, čo sa nedá povedať o cyklistoch využívajúcich bicykel v rámci samotných miest a obcí, alebo v rámci súvislých sídelných koridorov v extraviláne za účelom dopravnej obsluhy hlavne pohybu obyvateľov za prácou. Aj keď mesto Piešťany už dlhšie sa snaží tento problém postupne úspešne riešiť, kvalita a bezpečnosť cyklotrás je obmedzovaná práve prerušovaním a nedotiahnutím týchto trás ako súvislých a bezpečných koridorov pre cyklistov. Samozrejme sú aj svetlé výnimky ale hlavne pre cykloturistikú.

Významnou a najmä rekreačnými cyklistami využívanou je trasa v Piešťanoch, vedúca po brehu Dubovej od ulice Dominika Tatarku, súběžne s Dlhou ulicou, a následne s rekreačnou ulicou až po vodnú nádrž Sĺňava. Na území mesta sa predpokladá postupné predlžovanie tejto cyklocestičky. Tento nový chodník pre cyklistov a korčuliarov v dĺžke 2 kilometrov (označený ružovou farbou) vedie iba pár metrov od hotela Máj popri revitalizovanom potoku Dubová. Je to vlastne miestami združený chodník, oddelený rôznymi materiálmi, vlastne paralelne s ním ide dláždený chodník pre chodcov. V zeleni, bokom od cestnej komunikácie vytvára spojnicu hotela s Cyklookruhom okolo Sĺňavy.

K obľúbeným patrí **Cyklo okruh Sĺňava**. Myšlienka vybudovania relaxačného okruhu pre peších, kolieskových korčuliarov a cyklistov okolo vodnej nádrže na rieke Váh sa zrodila už v roku 2000. Voľba padla na túto lokalitu, lebo ponúka úchvatný pohľad z koruny hrádze na okolitú prírodu - na hladinu vodnej plochy, siluetu hôr a zvyšky okolitých lužných lesov. Sĺňava ako chránený areál je domovom mnohých druhov vtáctva, ktoré svojou prítomnosťou umocňujú príťažlivosť krajiny. Trasa je dlhá

približne 11 kilometrov, je to cesta s tvrdým povrchom /asfaltová/ pre nenáročnosť je obľúbeným miestom výletov celých rodín.

**Vážska cyklomagistrála** je súbor vyznačených cyklotrás pozdĺž rieky Váh od Madunic cez Piešťany a Trenčín do Žiliny. V Piešťanoch začína jedna z najdlhších označených cyklotrás je 56 kilometrov dlhá, ktorá začína pri Kolonádovom moste a končí až v Trenčíne. Cykloturistov čaká po ceste možnosť jazdy na vodných skútroch v Hornej Strede, kaštieľ v Brunovciach, zrúcanina hradu v Beckove a hrad a mestské múzeum v Trenčíne. Väčšinou vedená po vážskych hrádzach a asfaltových účelových komunikáciách, ako aj po štátnych cestách. Hlavná trasa vedie od madunickej hydroelektrárne medzi kanálom a Váhom popri vodnom diele Sĺňava do Piešťan. Odtiaľ pokračuje cez Nové Mesto nad Váhom cez Beckov do Trenčína a Nemšovej. Tu po štátnej ceste vedie cez Púchov, Považskú Bystricu, Bytču do Žiliny.

**Malokarpatská cyklomagistrála** je diaľková cyklotrasa vedúca popod Malé Karpaty. Začína sa v Novom Meste nad Váhom a cez Čachtice, Vrbové, Trstín, Bukovú, Pernek vedie do Vysokej pri Morave, kde sa končí. Väčšinou je vedená po cestách II. a III triedy. Z Piešťan do rodiska Mórica Beňovského Vrbového je z Piešťan 10 kilometrov, cykloturisti by sa mali napojiť v obci Ostrov na Malokarpatskú magistrálu.

Cez Vrbové na Čerenec

Dĺžka tam i späť cca 24 km, z Piešťan sa vydáme po štátnej ceste č. 499 nadjazdom ponad železničnú trať a diaľnicu až do Trebatíc. Tu odbočíme vpravo a cez mesto Vrbové pokračujeme po hlavnej ceste až k vodnej nádrži Čerenec. Späť sa ide tou istou trasou.

**Zdroj: Informačné stredisko Piešťany**

Posledné dve trasy by sa stali bezpečnejšie, keby vznikla čistá cyklistická cestička z mesta Piešťany do mesta Vrbové.

#### B6. Ochrana prírody a krajiny vo väzbe na lokalizáciu a využívanie siete cyklotrás

V našom prípade sa jedná o pohyb cyklistov v extraviláne teda v prírodnom prostredí s definovanými pravidlami ochrany prírody s ochranou I. stupňa. Základným legislatívnym dokumentom ochrany prírody a krajiny Slovenskej republiky je zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 543/2003 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Riešené územie sa nenachádza v žiadnom ochrannom pásme z hľadiska ochrany prírody ani nezasahuje do chránených území, vtáčích území a území NATURA 2000.

Cykloturistika tak ako každá iná ľudská činnosť má dopad na životné prostredie a na klimatické zmeny. Investície do cykloturistickej infraštruktúry sú preto väčšinou smerované aj do využitia existujúcej infraštruktúry ako napríklad nevyužívané železničné trate, koruny vodných hrádzí alebo starých nevyužívaných ciest. Samotná výstavba nových cyklistických cestičiek má minimálny vplyv na faunu a flóru. Väčší dopad na život v prírode môže zaznamenať skôr ich zvýšené využívanie zvlášť ak sa jedná o chránené a citlivé územia.

Samotné bicyklovanie nespôsobuje žiadne emisie i keď je pri stanovení hodnoty uhlíkovej stopy potrebné zakalkulovať aj cestu motorovým vozidlom do destinácie, kde sa potrebuje turista dostať.

## B7. Legislatívna podpora tvorby cyklotrás

Cyklodoprava a cykloturistika je oblasť, ktorá predovšetkým v rámci Európy zaznamenáva prudký rozvoj. Tento rozvoj cyklistickej dopravy si vyžaduje podporu tak zo strany štátu ako aj samospráv. Je nevyhnutné venovať tejto problematike veľkú pozornosť a vytvárať podmienky legislatívne a finančné na prípravu a realizovanie trás pre nemotorovú dopravu.

Vláda Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 7. mája 2013 uznesením č. 223 schválila návrh Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách.

Víziou Cyklostratégie je:

- Uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky v súlade so záujmom o trvalo udržateľný rozvoj mobility a o zvyšovanie celkovej kvality života obyvateľstva.
- Výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie konkurencieschopnosti a zamestnanosti.

Uplatňovaním Cyklostratégie na úrovni štátu, samosprávnych krajov i jednotlivých miest a obcí možno postupne dosiahnuť efektívne začlenenie cyklistickej dopravy do dopravných systémov, čo povedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia. Cyklistická doprava sa môže aj na Slovensku stať dôležitým prvkom trvalo udržateľného rozvoja mobility. Významným spôsobom pomôže aj rýchlejšiemu rozvoju cykloturistiky.

V programovom vyhlásení vlády SR je cestovný ruch zahrnutý do viacerých oblastí. V rámci ekonomickej diplomacie bude vláda SR venovať pozornosť dobudovaniu systému jednotnej prezentácie Slovenska v zahraničí s osobitným dôrazom na maximálnu mieru synergie kultúrnych hodnôt, ekonomických záujmov a na podporu cestovného ruchu.

V 3. časti zameranej na trvalo udržateľný hospodársky rozvoj sa vláda zaväzuje podporovať rozvoj nemotorovej, predovšetkým **cyklistickej dopravy**.

Potenciál cestovného ruchu na Slovensku predstavuje súbor prírodných, kultúrnych a historických hodnôt. Ich bohatstvo v súčinnosti s aktivitami subjektov cestovného ruchu vytvára reálne predpoklady na perspektívny vývoj tohto sektora. Preto Slovensko z hľadiska vízie chápeme ako krajinu s vyspelým cestovným ruchom, ktorý bude medzinárodne konkurencieschopný, s rozvinutým a kvalitným destinačným manažmentom, kvalitne poskytovanými službami, dostatočne vzdelaným a kvalifikovaným personálom, v jasnej koexistencii s ochranou prírody, kultúrnymi hodnotami a zachovaním kultúrneho a prírodného dedičstva.

Strategický cieľ cestovného ruchu na Slovensku musí vychádzať z jeho vývoja, potenciálu a v neposlednom rade z prijatých dokumentov. Ide predovšetkým o Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016 a Konceptiu územného rozvoja Slovenska. Strategický cieľ preto možno definovať ako potrebu zvyšovania konkurencieschopnosti cestovného ruchu pri lepšom využívaní jeho potenciálu, so zámerom vyrovnávať regionálne disparity a vytvárať nové pracovné príležitosti. Ide o takmer identický strategický cieľ, aký stanovila už uvedená Nová stratégia cestovného ruchu SR do roku 2013. Je potrebné nielen pokračovať v začatých aktuálnych procesoch, ale na základe nových poznatkov a východísk definovať nové čiastkové ciele:

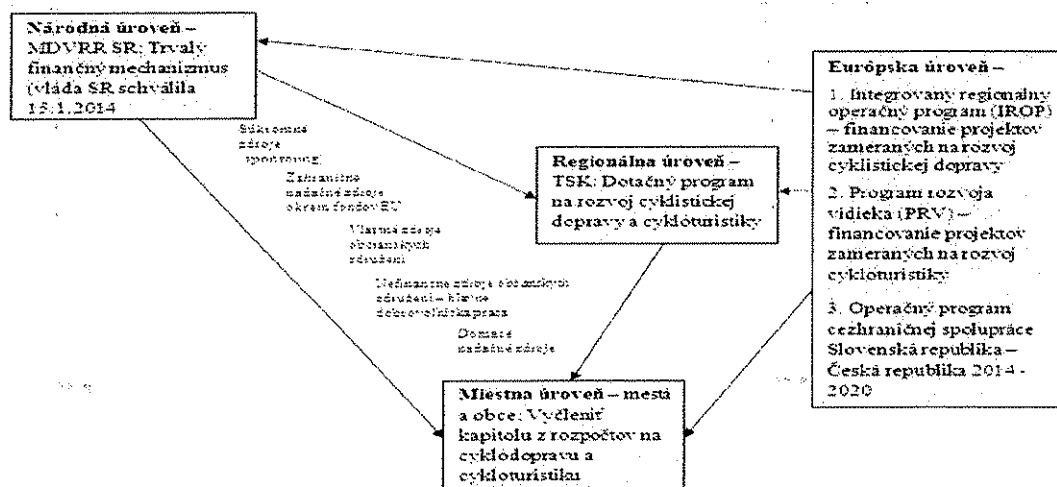
- a) sústrediť pozornosť na inovácie existujúcich produktov cestovného ruchu na základe trendov v dopyte po cestovnom ruchu,
- b) lepšie využívať prírodný a kultúrohistorický potenciál Slovenska podporou cieľových miest, kde už existuje stabilizovaný dopyt kľúčových trhov (nepodporovať nové cieľové miesta s nestabilnými segmentmi trhu, ktoré neprinesú dostatočný synergický efekt),
- c) podporovať cieľové miesta s dostatočným prírodným a kultúrohistorickým potenciálom v zaostávajúcich regiónoch s vysokou mierou nezamestnanosti a tak vytvárať nové pracovné príležitosti.

V rámci prípravy Partnerskej dohody SR na programové obdobie 2014 – 2020 sa vláda zaviazala vytvárať podmienky na realizáciu rozvoja cykloturistiky, pešej turistiky a vodnej turistiky. Kroky k zabezpečeniu cieľov rozvoja cykloturistiky definuje „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“, ktorú vláda SR schválila uznesením č. 223/2013. Ide nielen o budovanie a značenie cyklotrás, ale aj vytvorenie legislatívnych a technických podmienok a hľadania optimálneho finančného zabezpečenia ich výstavby a následne prevádzky. Súčasne je potrebné v spolupráci s Klubom slovenských turistov (KST) hľadať riešenie, predovšetkým finančné zabezpečenie, budovania a značenia turistických chodníkov a trás, vrátane dobudovania infraštruktúry pre návštevníkov v územiach s prírodnými hodnotami (chodníky, náučné chodníky, cyklotrasy, informačné centrá a i.) a o tvorbu a podporu aktivít pre návštevníkov v chránených územiach (sprevádzanie návštevníkov v prírode, ekovýchovné podujatia a pod.)

Vláda SR schválila dňa 15. januára 2014 svojim uznesením č. 27/2014 – Trvalý finančný mechanizmus na implementáciu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike zriadenie samostatného programu v rozpočte MDVRR SR – Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky od 1.1.2015

- možnosť uplatňovať si od roku 2015 každoročne v štátnom rozpočte čiastku v objeme 10-15 mil. € (2-3 €/obyvateľ/rok) na rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky
- vytvorenie stabilného dotačného mechanizmu na prerozdeľovanie financií oprávneným žiadateľom (VÚC, mestá, obce, združenia obcí a občianske združenia)

Model financovania cyklistickej dopravy a cykloturistiky



## C. NÁVRH RIEŠENIA

### C.1 Návrh cyklotrasy Vrbové - Piešťany

Pre trasu Vrbové - Piešťany boli navrhnuté dve riešenia samostatnej cyklistickej cestičky, bez účasti automobilovej dopravy. Prvou je využiť nevyužívanú železničnú trať. Druhý návrh rieši cyklistickú cestičku v súbehu so železnicou. Práve pre potreby užívania cyklotrasy pre bezpečné nemotorové dopravné spojenie mesta Vrbového a mestom Piešťany a príslahými obcami Trebatice a Krakovany je potrebné navrhnuť obojsmernú cyklotrasu s pevným povrchom a takého šírkového usporiadania, aby sa po nej bezpečne prepravovali nielen cykloturisti ale hlavne obyvatelia dochádzajúci do blízkych miest a obcí za prácou s použitím cestných bicyklov, pretože takáto cyklotrasa má prísnejšie požiadavky na parametre a bezpečnosť ako cyklistický chodník alebo zelená cyklocesta pre cykloturistov.

V oboch variantoch sa počíta s pripájaním cyklistov z jednotlivých miest a obcí na spojnicovú cyklistickú cestičku po miestnych komunikáciách, prípadne po jestvujúcich cyklotrasách.

Podľa príručky pre nemotorovú dopravu, šport a turizmus sa nemotoristické komunikácie majú navrhovať tak, aby boli dostatočne široké pre dvoch cyklistov vedľa seba väčšinu času a s možnosťou vyhnúť sa bezpečne oproti idúcim cyklistom. Rôzne šírkové usporiadania na trase je akceptované.

Stúpanie viac ako 6% len v minimálnej miere a pokiaľ je to možné, odporúčame vyhnúť sa takýmto miestam. V horských partiách a sedlách maximálne stúpanie 10% na krátkych úsekoch. Trasa by mala byť zjazdná za každého počasia a počas celého roku. Riešené územie je rovinaté odporúčané stúpanie nie je problém dodržať vo variante 1 a okrem krátkych úsekov aj vo variante 2. Dopravné značenie bude v projekte riešené podľa vyhlášky č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva cestný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Navrhovaná cyklotrasa je riešená ako nenáročná, samostatná nemotorová komunikácia obojsmerná s nízkou a strednou rýchlosťou pohybu, s kvalitným jemným povrchom. Variant 1 je možné zaradiť medzi násypové zelené cesty, z dôvodu vedenia po trase bývalej železnice, ale s tvrdým asfaltovým alebo jemným betónovým povrchom. Podľa STN 73 6110 sa jedná o kategóriu cesty D2 – cyklistické komunikácie. Šírka cestičky bude 3,0 m.

Navrhovaná cestička by mala vyhovieť aj podmienkam trasy pre **nemotorovú dopravu**, využívaná za účelom prepravy na menšie vzdialenosti v bežnom živote – zamestnanie, nákupy a návšteva inštitúcií, kde sa môžu pohybovať cyklisti a poprípade aj ľudia na kolieskových korčuliach a rovnako aj ako trasa **na športové a turistické vyžitie**, ktorú využívajú obyvatelia a turisti za účelom športu a rekreačných aktivít. V zahraničí je zvykom uvádzať minimálny priestor potrebný pre dvoch cyklistov vedľa seba 3,0 m, teda šírka každého pruhu by mala byť 1,5m. STN 73 6110 výnimočne povoľuje aj šírku 1,25 m pre každý pruh, čo znamená šírku 2,5 m pre obojsmernú cyklistickú komunikáciu. Len vo veľmi stiesnených podmienkach je možné použiť šírku 1,0 m.

#### Variant 1

Prestavba železničnej trate na cyklistickú cestičku si vyžiada vybratie koľajových polí a ich demontáž, odvezenie na skládku, úpravu podložia budúcej cyklistickej cestičky a pokládku dvoch vrstiev asfaltového betónu, úpravu a rekonštrukciu premostení vodných tokov a doplnenie dopravného značenia a dopravných zariadení. Pretože v



úseku jazdili vlaky, vychádza sa z toho, že podložie je tu dostatočne zhutnené. Pri budovaní trasy sa teda využije tento benefit minulého užívania. Predpokladá sa, že bez spevňovania podložia by sa hlavne robil zvršok, ktorý by mal fungovať ako bezpečná asfaltová cyklotrasa, ktorá bude spĺňať podmienky cyklotrasy európskych štandardov.

Predpoklad bol, že náklady na cyklotrasu nebudú vysoké nakoľko ide o rovný povrch bez komplikovaných prevýšení terénu.

## Variant 2

Druhým variantom a alternatívou pre vedenie cyklistickej cestičky v mieste železničnej trate je vybudovanie novej cestičky pozdĺž jestvujúcej trati.

Pre cyklistickú cestičku je v prvom rade potrebné nájsť vhodnú trasu tak, aby smerovo a výškovo vyhovovala normovým požiadavkám.

Preto spracovateľ uskutočnil prieskum v teréne za účelom určenia alternatívnej trasy, ktorý dokladá fotografiami. Po prejdení celej trasy sa ako vyhovujúcejší javí priestor južne od železnice, pretože po severnej strane sa nachádza nadzemné vedenie VN, súkromné polia, objekt bývalej stanice v Krakovanoch a podobne. Pretože VN vedenie je situované v bezprostrednej vzdialenosti v súbehu so železnicou a má svoje ochranné pásmo, nie je možné viesť cyklistickú cestičku ani cyklistický chodník v súbehu s traťou medzi traťou a vedením. Od majetkovej hranice parciel železníc sa nachádzajú súkromné polia teda orná pôda mimo zastavaného územia, poľnohospodársky využívaná, kde sú zložité majetkové vzťahy a záber poľnohospodárskej pôdy.

Ani vedenie cestičky po južnej strane však nie je bezproblémové. Pozemky majú množstvo majiteľov, vo veľkej miere je priestor pozdĺž trate zarastený vzrastlou zeleňou alebo zarastený náletovými drevinami, kde by bolo nutné riešiť rozsiahle výrubu a následne aj úpravu terénu vo vzťahu na železnicu v miestach prípadného prechodu cez železnicu. Taktiež výrazné šírkové problémy sú v dotyku s cestou II/499 medzi Krakovanmi a Trebaticami. Nepripustné výškové rozdiely za priecestím cez cestu II/504 bude potrebné riešiť násypmi. Rovnako treba vybudovať nové premostenia vodných tokov. No najzásadnejším problémom je križovanie s diaľnicou, kde je potrebné prekonať pomerne veľkú vzdialenosť mimoúrovňovo, napr. lávkou. Realizácia lávky si vyžaduje prípravu projektovej dokumentácie, rokovania a konania (územné, stavebné, príp. posúdenia vplyvov na životné prostredie) a nezanedbateľnou bude aj cena samotného diela, predpokladáme, že bude činiť asi štvrtinu až tretinu všetkých nákladov.

V prípade realizácie konkrétnej z navrhovaných cyklotrás bude potrebné postupovať v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej EIA).

## C.2 Územnoplánovacia dokumentácia a cyklistická infraštruktúra

Územnoplánovacia dokumentácia je základným nástrojom územného rozvoja, slúži pre sústavné a komplexné riešenie priestorového usporiadania a funkčného využívania územia, určenia zásad, vecnej a časovej koordinácie činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja. Preto je veľmi dôležité ukotvenie cyklistickej infraštruktúry v územnoplánovacom procese. Je nevyhnuté pre systematické plánovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktorá má svoj územný priemet a nevyhnutne sa dostáva do kontaktu s inými územnými systémami. Nie všetky stupne územnoplánovacej dokumentácie sa problematikou cyklistickej infraštruktúry

zaoberajú v rovnakom rozsahu, ale odstupňovane. Územný plán celoštátneho rozsahu Konceptcia územného rozvoja Slovenska sa cyklistickou dopravou ako dopravným systémom nezaobera. Začína to a hlavné ťažisko riešenia tejto problematiky je regionálneho charakteru leží na územných plánoch regiónov. Ale aj to riešenie cyklistickej problematiky v územných plánoch regiónov má koncepčný charakter, ale do Územných plánov obcí a miest sa preberajú z nich záväzné regulatívy cyklistickej infraštruktúry, ktoré ďalej Územné plány miest a obcí spracovávajú v zodpovedajúcej obsahovej a lokalizačnej podrobnosti.

Môže byť aj opačný smer procesu, tiež sa využíva, v rámci spracovania kapitoly cyklistickej dopravy sa do Územného plánu regiónu od obcí a záujmových združení preberané podklady z miestnej úrovne, ktoré sa potom zapracujú do regionálnych súvislostí a - v prípade ich súladu s koncepciou - sú prevzaté do regionálnych riešení

Spracovanie tejto štúdie má charakter územnoplánovacieho podkladu, určeného na zapracovanie koncepcie rozvoja cyklistickej dopravy Trnavského samosprávneho kraja, ako celku. Cieľom je riešiť komplexne cyklistickú infraštruktúru a hlavne riešiť dva zásadné účelové typy trás:

- dopravno-obslužné
- cykloturistické.

Zámerom bude vytvoriť územnoplánovací podklad vybavený náležitostiami pre jeho prevzatie do prípadných zmien a doplnkov Trnavského samosprávneho kraja.

V riešenom území, všetky dotknuté obce a mestá majú vypracovaný územný plán obce alebo mesta. V každom tomto územnom pláne je cyklo doprava deklarovaná ako potrebný a užitočný činiteľ pre rozvoj cykloturistiky a rozvoja cestovného ruchu.

### C.3 Cyklistika ako súčasť cestovného ruchu, využitia voľného času

Potenciál cestovného ruchu na Slovensku predstavuje súbor prírodných, kultúrnych a historických hodnôt. Ich bohatstvo v súčinnosti s aktivitami subjektov cestovného ruchu vytvára reálne predpoklady na perspektívny vývoj tohto sektora.

Kúpeľný a zdravotný cestovný ruch je na Slovensku dobre rozvinutý. Prírodné liečebné kúpele majú nezastupiteľnú úlohu v prevencii chorôb. Kúpeľná liečba pomáha predchádzať civilizačným ochoreniam. Slovenské liečebné kúpele zaraďujú do svojho programu rôzne služby (wellness, víkendové pobyty na skrášľovanie, odbúravanie stresu a cyklistické aktivity) aj pod lekárskeho dozoru. Oblasť Piešťan má rozvinutý cestovný ruch preto sa predpokladá, že budovaná cyklistická cestička bude veľmi vyhľadávanou aj zo strany návštevníkov kúpeľného mesta a bude možné týmto návštevníkom záujmových miest a obcí ponúknuť aktivity akými sú:

- Cykloturizmus – cestovanie na bicykli z dôvodu voľno časových aktivít, bicyklovanie je integrálnou súčasťou turistického zážitku.
- Cyklo výlety – voľno časová aktivita na bicykli najčastejšie uskutočňovaná z miesta bydliska trvajúca viac ako 3 hodiny. Často sú tieto typy výletov uvádzané ako cyklo exkurzie. Môžu byť súčasťou dlhšej dovolenky.

Dôležité sú aj motivačné faktory užívateľov cyklotrás ako napr:

- Cykloturisti sú k bicyklovaniu motivovaní predovšetkým zdravotnými dôvodmi (fyzická aktivita), možnosťou oddychu a tiež získaním nových poznatkov o nových lokalitách. Menšiu úlohu hrá cenová dostupnosť, atraktivita krajiny a pohodlie počas pobytu.
- Najdôležitejšími faktormi pre cykloturistov pri výbere destinácie sú bezpečnosť (cesty s nízkou intenzitou dopravy), dobrá orientácia v teréne (dostatočné cykloznačenie), možnosť variant pri výbere trasy a turistické služby.

Aj pre vidiecky turizmus bude cyklotrasa veľkým prínosom. V obciach Trebatice a Krakovany sa začal rozvíjať vidiecky turizmus a poznávací turizmus s využívaním vidieckeho prostredia a jeho daností a rovnako aj prírodných a kultúrnych hodnôt v území. Obce obnovujú miestne a regionálne tradície, vytvárajú podmienky pre rozvoj služieb (ubytovania v súkromí, stravovania, športových a kultúrnych aktivít, vytvárajú

informačné strediská). Napríklad v obci Trebatice sa tradične uskutočňujú okrem iných kultúrnych podujatí Kapustové hody. V obci Krakovany zas každoročne bývajú folklórne slávnosti, prehliadka folklórnych súborov z čoho sa už stáva tradičný Župný festival kultúry. Pre každú takúto aktivitu v obci alebo v meste s náporom veľkého počtu návštevníkov, je vždy veľkým problémom automobilová doprava a parkovanie vozidiel. Preto cyklistická cestička by dosť veľkou mierou mohla pomôcť riešiť tento problém a zároveň aj zatriktívniť tieto podujatia.

#### C.4 Cyklistika ako súčasť dopravnej obsluhy územia

V riešenom území sa začal rozvíjať aj výrobný sektor. Vznikli na okrajoch obcí priemyselné areály, zvýšil sa záujem mladých rodín o bývanie na vidieku. Život na vidieku, v blízkosti kúpeľného mesta a mesta Vrbové s bohatou históriou, sa stáva atraktívnym. Preto vybudovanie cyklotrasy bude prínosom aj pre samotných obyvateľov, skvalitní sa ich život, presun za prácou, nákupmi, kultúrou a športovými aktivitami sa stane nezávislejším od prímestskej dopravy alebo automobilovej dopravy. Nehovoriac o tom že cyklistika je aj momentálnym trendom pre zdravý životný štýl. Preto je potrebné urobiť všetko pre rozvoj cyklotrás aj takúto nemotorovú dopravu hlavne za prácou. Veľmi pekným príkladom je cyklistická cestička spájajúca Krakovany s priemyselnou zónou na okraji obce medzi Krakovanmi a Trebatícami, ktorá prispela aj k pohodlnému a kratšiemu prepojeniu oboch obcí mimo cesty II/499.

#### C.5 Orientačný rozpočet stavebných nákladov na cyklotrasu

##### „Variant 1“ - prestavba železničnej trate na cyklistickú cestičku

Dĺžka dotknutej železničnej trate – 6 573 m

z toho:

- na drevených podvaloch 4 623 m
- na betónových podvaloch 1950 m

Dĺžka železničnej trate v dotknutých katastrálnych územiach:

k.ú. Piešťany – 1 439 m

k.ú. Kocúrice – 1 184 m

k.ú. Trebatice – 1 716 m

k.ú. Stráže – 1 726 m

k.ú. Vrbové – 508 m

Počet priecestí a priechodov – 7

Počet premostení tokov a priekop – 5

<i>Práce a materiál</i>	<i>jednotková cena</i>	<i>cena</i>
Vybratie koľajových polí na drevených podvaloch – 3,251 €/m:		– 13004 €
Vybratie koľajových polí na betónových podvaloch – 3,251 €/m:		– 8 398 €
Rozobratie koľajových polí na drevených podvaloch – 6,127 €/m:		– 28 325 €
Rozobratie koľajových polí na betónových podvaloch – 6,471 €/m:		– 12 618 €
Odstránenie koľajového lôžka z kameniva po rozobratí koľaje - 3,981 €/m <sup>3</sup> :		– 23 587 €
Rozobratie koľaje na drevených podvaloch – 4,713 €/m:		– 21 788 €

Rozobratie koľaje na betónových podvaloch – 5,489 €/m:	– 10 704 €
Rezanie koľaje plameňom – 4,088 €/ks:	– 5 383 €
Ostatné práce, spojené s rozobratím a úpravou koľajiska:	– 20 000 €
Náklady na realizáciu cestičky pri šírke 3,0 m – a cene 23 €/m <sup>2</sup> :	– 453 537 €
Úprava priecestí a premostení:	– 15 000 €
Dopravné zariadenia – zábradlia, dopravné značenie:	– 20 000 €
Celkové náklady stavby:	– <b>632 344 €</b>
Ceny sú uvedené bez DPH	

Cena stavby môže byť znížená v prípade, že vyťažený materiál zo železnice bude požitý na ďalšie použitie a recykláciu.

**„Variant 2“ - realizácia cyklistickej cestičky súbežnej so železničnou traťou**

Dĺžka cestičky v násypoch – 6 500

Dĺžka lávky nad diaľnicou – 80 m

Počet križovaní komunikácií a chodníkov – 7

Počet premostení tokov a priekop - 5

<i>Práce a materiál</i>	<i>jednotková cena</i>	<i>cena</i>
Náklady na realizáciu samotnej stavby cestičky v šírke 3,0 m (úprava terénu, zemnej pláne, teleso cestičky) – 60 €/m <sup>2</sup> :		– 975 000 €
Náklady na realizáciu lávky cez diaľnicu – 2 500 €/m:		– 200 000 €
Náklady na realizáciu nových priecestí a premostení:		– 50 000 €
Náklady na výruby a náhradnú výsadbu:		– 50 000 €
Celkové náklady stavby bez majetkového usporiadania:		– <b>1 275 000 €</b>
Ceny sú uvedené bez DPH.		

Náklady sú len informatívne a môžu sa meniť podľa zvolenej konštrukcie a materiálov cyklocestičky, novej lávky a premostení tokov.

Cena nie je konečná, pretože treba uvažovať s vysporiadaním majetkovo právnych vzťahov pod budúcou cyklistickou cestičkou.

**C.6 Záver**

Celospoločenskou snahou je využívať na cyklistické účely nevyužívané trasy železníc, lesných a iných nevyužívaných ciest, poľných ciest a hrádzí vo voľnej krajine,

aby sa čo najmenej zasahovalo do krajiny a zachovali sa v riešenom území prírodné danosti a aby sa nenarúšala rovnováha a zachovala sa integrita daného územia.

Úsek zo stanice Vrbové cez k.ú. Vrbové vedie cez zastavané územie a čiastočne role. Na úseku k.ú. Trebatíc je prírodné prostredie zastúpené vodným tokom Holeška rozsiahlymi porastmi okolo tohto toku, poľnohospodárskou pôdou – roľami. Na úseku k.ú. Stráže sa nachádzajú prevažne role a rovnako aj v k.ú. Kocúrice, ktorý je tiež súčasťou riešeného územia. Pri prechode do k.ú. Piešťany sa na trase nachádzajú role a na záver trasy, ktorá končí pri kruhovom objazde na ceste II/499 pri nákupnom centre TESCO, sa prechádza zastavaným územím.

### „Variant 1“

Výhody a kladné stránky:

- Jestvujúci koridor s upraveným násypom, bez potreby realizácie spodnej stavby
- Ideálny pozdĺžny sklon pre bezpečné užívanie trasy tak cestným ako aj terénnym bicyklom.
- Bez potreby realizácie nových technických diel (lávky cez vodné toky a lávka ponad diaľnicu D1)
- Nezasahuje sa do krajiny (bez výrubov, bez záberov poľnohospodárskej pôdy
- Dodržané ochranné pásmo VN vedenia
- Bezkolízne prepojenie na miestne komunikácie obcí
- V rámci koridoru sa nachádzajú priestory vhodné pre doplnkové služby pre cyklistov
- Nižšie náklady na realizáciu
- Jednoduchšie usporiadanie pozemkov s jedným vlastníkom

Nevýhody a úpravy

- Nenávratne zrušená železnica
- Náklady s odstránením železnice
- Nové dopravné značenie
- Dobudovanie doplnkových služieb pre cyklistov

### „Variant 2“

Výhody a kladné stránky

- Nová cyklotrasa, ktorá môže byť realizovaná aj vo väčšom (komfortnejšom) šírkovom usporiadaní
- Zachovanie jestvujúcej železnice

Nevýhody a úpravy

- Potreba vlastnicky usporiadať pozemky s mnohými vlastníkmi pre novú cyklotrasu
- Veľké množstvo vlastníkov pozemkov, ktoré sú členené podľa parciel registra E KN prevažne kolmo na železnicu
- Potreba záberu poľnohospodárskej pôdy pre nepoľnohospodárske využitie
- Budovanie nových premostení cez vodný tok
- Vybudovanie premostenia ponad diaľnicu D1
- Potreba výrubov drevín a krovitých porastov
- Vytváranie nových násypov a zárezov pre dodržanie pozdĺžneho sklonu trasy a výškových rozdielov pri priechode cez cestu II/504
- Riešenie dopravných priechodov cez železnicu, pri prechode z jednej strany na druhú, hlavne pri prepojení na miestne komunikácie
- Nové dopravné značenie

- Dobudovanie doplnkových služieb pre cyklistov
- Vyššie náklady na realizáciu novej trasy
- Náklady na opravu železničnej trate pri požiadavke jeho užívania
- Vyriešenie vlastníckych vzťahov pri rekreačnom využívaní železnice

Na základe prieskumu v teréne a porovnaní oboch variant, návrhu riešenia, materiálov a majetkových vzťahov sme dospeli k nasledovnému záveru:

**Štúdia realizovateľnosti preukázala ako výhodnejšie riešenie realizovať „variant 1“ v trase jestvujúcej železnice.**

## D. PRÍLOHY

### D.1 Stav železničnej trate - fotodokumentácia



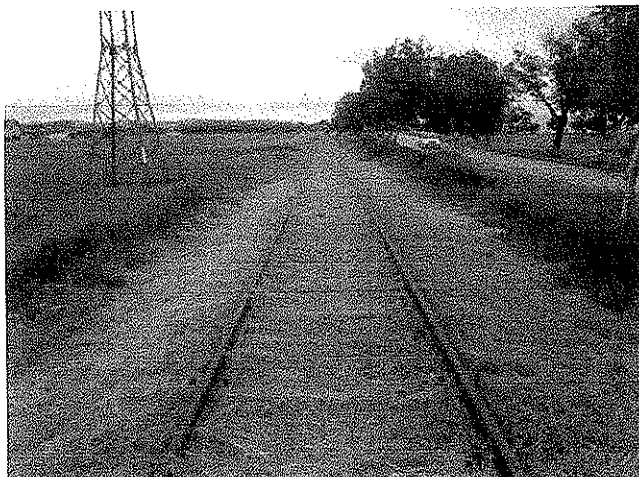
Obr. 1 Železničná stanica Vrbové



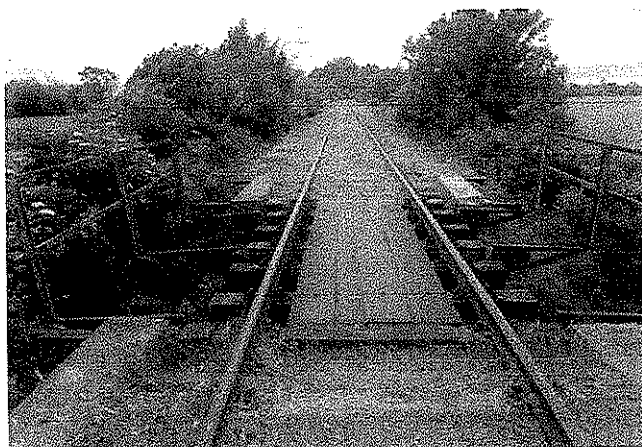
Obr. 2 Železničná stanica Krakovany



Obr. 3 Spráchnivené podvaly



Obr. 4 Železnica v dotyku cesty II/499  
a nadzemného VN vedenia

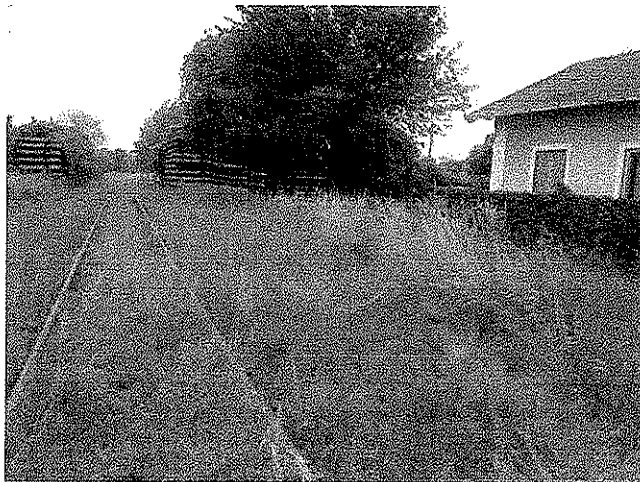


Obr. 5 Premostenie odvodňovacieho kanála

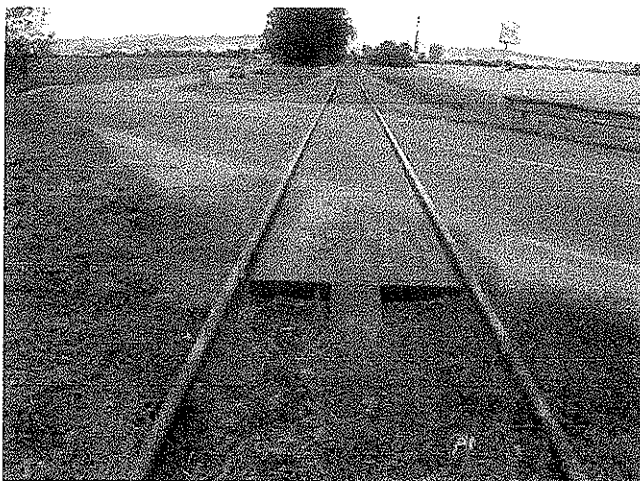


Obr. 6 Zlý stav podvalov a chýbajúce skrutky

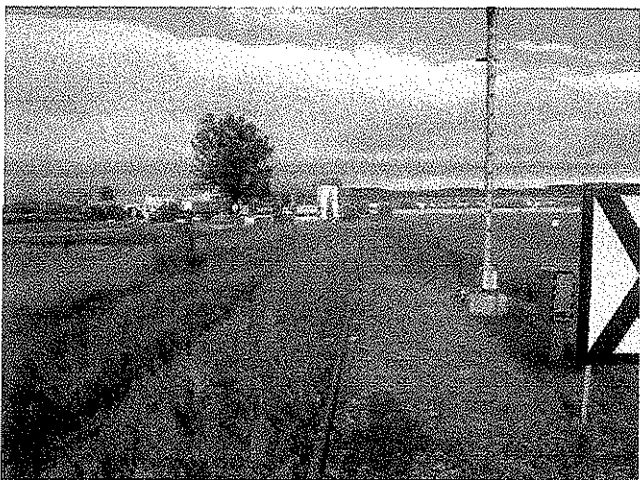




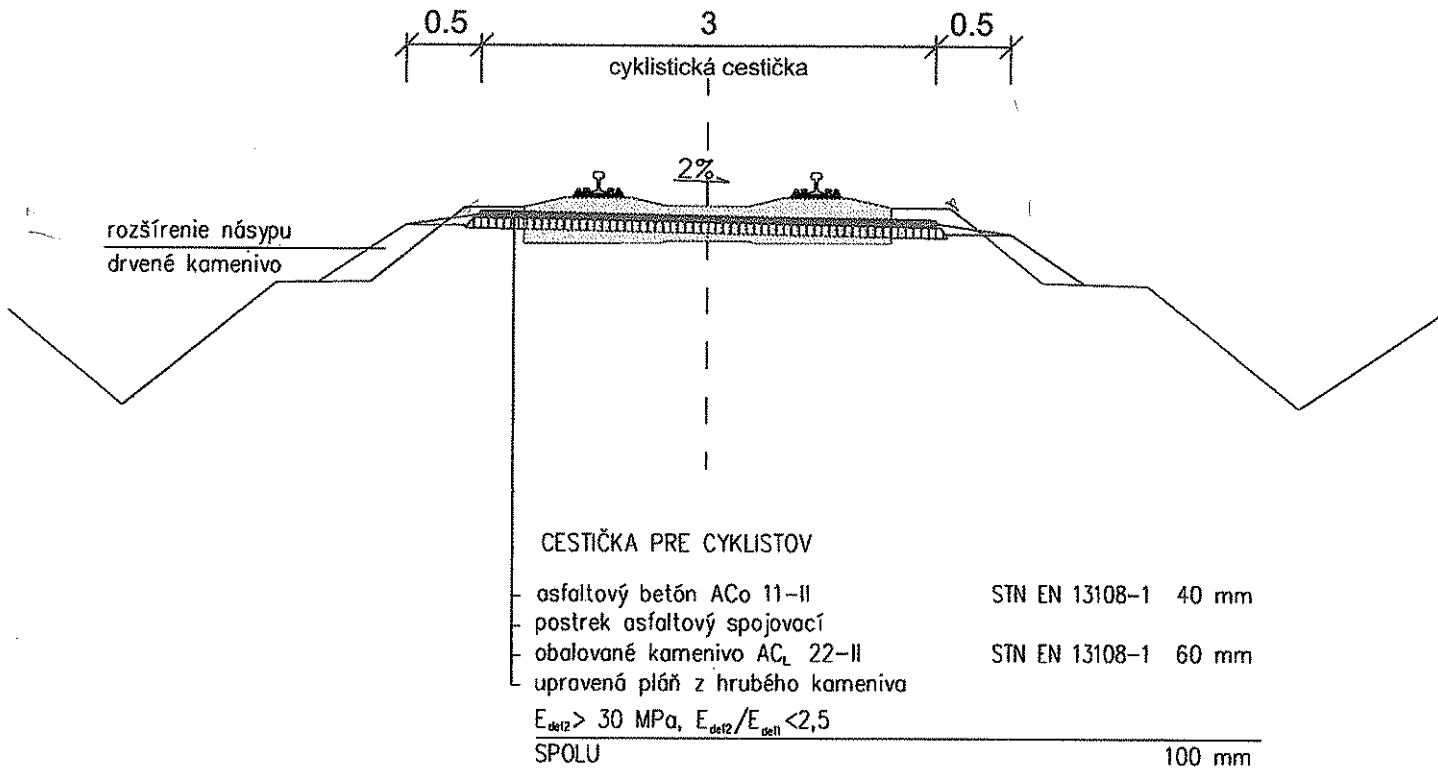
Obr.7 Železničná stanica Trebatice



Obr.8 Priecestie na ceste II/499



Obr.9 Priecestie s MK v Piešťanoch – koniec úseku



# CYKLISTICKÁ CESTIČKA VRBOVÉ - PIEŠŤANY

## Štúdia realizovateľnosti

Obstarávateľ: Mestá Piešťany, Vrbové a obce Krakovany, Trebatice

Spracovateľ: ProVia s.r.o., Lomonosovova 6, 918 54 Trnava

Spolupráca: ADD Plešťany, s.r.o., Brezová 2867/6, 921 01 Piešťany

Vzorový priečný rez železničnou traťou s cyklistickou cestičkou Výkr. č.3

Dátum: Jún 2014

Mierka: M 1:50

## E. VÝKRESY

Zoznam výkresov:

- Výkres č.1 – Priemet návrhu cyklotrasy Piešťany - Vrbové v súvislostiach rozvoja cestovného ruchu, mierka 1 : 5 000
- Výkres č.2 – Situácia vedenia trasy po železničnej trati, mierka 1:10000
- Výkres č.3 – Vzorový rez cyklistickou cestičkou na železničnom spodku, mierka 1 : 50

Vo Vrbovom, 19.10.2015

Mesto Piešťany  
Miloš Tamajka, M.B.A.  
primátor mesta  
Nám. SNP 3  
921 45 Piešťany

Vážený pán primátor,

spoločne stojíme na prahu nového programovacieho obdobia pre čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, ktoré možno už naposledy výrazne zmenia vzhľad našich miest a obcí. Vyriešia sa mnohé problémy, často i regionálneho významu. Jednou z priorít mesta Vrbové a obcí Trebatice a Krakovany je vybudovanie cyklotrasy Piešťany- Trebatice- Krakovany- Vrbové, nakoľko sa v okolí našich sídiel vybudovali priemyselné zóny a tým dramaticky stúpol počet motorových vozidiel na štátnej ceste II/499. Zastávame názor, že jedným z najväčších nedostatkov tohto regiónu je absencia cyklotrasy, ktorá by zabezpečila bezpečnú, ekologickú dopravu obyvateľov Piešťan a Vrbového za prácou do priemyselných zón Trebatíc či Krakovian a naopak obyvateľov obcí za prácou do Piešťan či Vrbového. Navyše cykloturistika sa stáva jednou z najobľúbenejších voľnočasových aktivít obyvateľov našich miest a obcí, čo dokazuje účasť takmer 300 cyklistov na poslednom prejazde cyklotrasou Mikroregiónu nad Holeškou.

V roku 2009 bola uzatvorená štatutárnymi zástupcami našich miest a obcí zmluva o založení záujmového združenia právnických osôb pod názvom Zelená cesta, ktorého hlavným zámerom malo byť riešenie otázky- Ako naložiť s nevyužívanou železničnou traťou Piešťany-Vrbové? Jej členmi sú i mesto Vrbové a obce Trebatice a Krakovany. Účinnosť tejto zmluvy bola viazaná na základe požiadavky jej ďalšieho člena – Trnavský samosprávny kraj (ďalej len „TTSK“)- na prevod železnice z majetku jej vlastníka –Slovenská republika do vlastníctva TTSK. K tomu zatiaľ nedošlo (pretože sme to doteraz ani oficiálne nežiadali), a tak združenie Zelená cesta je nefunkčné. Vypracovaním štúdie „Cyklistická cestička Vrbové – Piešťany“, analýzou vlastníckych vzťahov pozdĺž líniovej stavby lokálnej železnice, zhodnotením technických a finančných možností ako i verejnou mienkou v meste Vrbové (uskutočnená anketa) a v obciach Trebatice a Krakovany (uskutočnená anketa, petície za vybudovanie cyklotrasy na železnici) sme my, štatutárni zástupcovia dotknutých samospráv, presvedčení o jedinom možnom riešení vybudovania cyklotrasy medzi mestami Piešťany a Vrbové cez Trebatice a Krakovany, a to po telese železnice. Toto stanovisko zastávajú i miestne zastupiteľstvá, pre ktoré je táto problematika jasná. (*vid' príloha- výpisy z uznesení*). **Odmietame sa finančne podieľať na prevádzke či modernizácii železnice, nakoľko by to bolo pre samosprávy v súvislosti s jej príležitostným využitím pre prejazd drezinami či historického vláčika nevhodné a neefektívne** presne tak isto, ako je to pre Železnice slovenskej republiky. Mesto Piešťany ako jediné doteraz neprijalo konkrétne uznesenie.

Vzhľadom na uvedené so zvýšením záujmom sledujeme každé rokovanie Mestského zastupiteľstva v Piešťanoch a doteraz darmo čakáme na to, kedy mesto Piešťany prijme jasné, konkrétne stanovisko súvisiace s umiestnením cyklotrasy. Túto požiadavku navyše vzniesli i naši prípadní partneri. Na rokovaní, ktorého ste sa zúčastnil spolu so starostom Trebatíc

Jurajom Valom na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ( ďalej len MDVaRR SR), to požadoval štátny tajomník ministerstva. Mesto Piešťany dlhodobo nenapĺňa túto požiadavku ani u predsedu VÚC TTSK. Uznesením č. 127/20015- E) zo dňa 2.7.2015, ktorým Mestské zastupiteľstvo v Piešťanoch uložilo mestskému úradu vypracovať overovaciu štúdiu možnosti vedenia cyklotrasy súbežne s koľajiskom v prípade preklasifikovania trate na špeciálnu dráhu, sa zabezpečilo, že prípadná realizácia cyklotrasy v tomto programovacom období je nereálna, napriek tomu, že je zahrnutá do Regionálnej integrovanej územnej stratégie (RIÚS) TTSK, pričom na projektovej dokumentácii by sa malo pracovať už v roku 2016. Naše stanovisko vychádza zo skutočnosti, že mesto Piešťany nemá v rozpočte na tento rok zabezpečené finančné krytie na vypracovanie tohto „ posudku“ na štúdiu Cyklistická cestička Vrbové –Piešťany. Zároveň Vám oznamujeme, že naše samosprávy nebudú participovať na prípadných nákladoch na uvedenú štúdiu, pretože ju považujeme za zbytočné plytvanie financiami, keďže máme dostatok podkladov k zaujatiu konkrétneho stanoviska. Navyše zdôrazňujeme, že ani v prípade preklasifikovania trate na špeciálnu dráhu by sme sa nevyhli najväčšiemu problému- vysporiadaniu pozemkov mnohých vlastníkov, keďže pozemok vo vlastníctve SR v správe MDVaRR SR nie je v nadväznosti na osadenie železnice a okolitý terén dostatočne široký.

Vážený pán primátor, na základe uvedených skutočností sa na Vás **obraciame so žiadosťou o sprostredkovanie týchto informácií poslancom Mestského zastupiteľstva v Piešťanoch. Zároveň Vás úctivo žiadame o urýchlené zaradenie problematiky výstavby cyklotrasy Piešťany –Vrbové cez Trebatice a Krakovany do rokovania komisií a následne mestského zastupiteľstva, ktorého výstupom by bolo zadefinovanie jasného stanoviska Mesta Piešťany vo veci výstavby cyklotrasy, a to na železnici alebo vedľa železnice.**

Stanovisko Mestského zastupiteľstva v Piešťanoch bude pre nás signálom k tomu, či máme v danej problematike počítať s mestom Piešťany ako našim partnerom resp. riešiť výstavbu prípadnej cyklotrasy len v rámci našich katastrálnych území.

S pozdravom

Dott. Mgr. Ema Maggiová, v. r.  
primátorka mesta Vrbové

Mgr. František Klinovský, v. r.  
starosta obce Krakovany

Mgr. Juraj Valo, v. r.  
starosta obce Trebatice

*Prílohy :*

- Štúdia uskutočniteľnosti „Cyklistická cestička Vrbové –Piešťany“
- Výpisy z uznesení zastupiteľstiev mesta Vrbové a obcí Trebatice a Krakovany
- Pracovný materiál prevodu železnice Rimavská Sobota –Poltár z vlastníctva Slovenskej republiky do vlastníctva VÚC BBSK za účelom výstavby cyklotrasy
- Zámery cyklotrás TTSK v RIÚS