Analýza potenciálu rozvoja cykloturistiky na území poľsko-slovenského pohraničia

so zvláštnym zreteľom na územie Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník



Projekt: Aktívna cykloturistika bez hraníc / Aktywna turystyka rowerowa bez granic

Číslo projektu: INT/KAR/II/0002

Spracovateľ: Synergia Sp. z o.o.

Dátum: október 2026

Partneri projektu

Združenie územných samospráv
„Rzeszowská aglomerácia“ a Mesto Svidník

Projekt je spolufinancovaný z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Programu Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027. Výlučnú zodpovednosť za obsah tejto analýzy nesú jej autori a nemožno ju stotožňovať s oficiálnym stanoviskom Európskej únie.

Interreg
Spolufinancovaný EURÓPSKOU ÚNIOU
Poľsko – Slovensko

Obsah

I. Úvod 3
1.1. Ciele projektu a dokumentu 3
1.2. Územný a vecný rozsah dokumentu 4
1.3. Metodika spracovania 6
1.4. Zdroje údajov a materiály použité pri spracovaní 8
II. Inventarizácia existujúcej cyklistickej infraštruktúry 9
2.1. Identifikácia a opis existujúcich cyklistických trás 9
2.2. Prehľad technického stavu trás, ich dostupnosti, značenia, funkčnosti a turistickej atraktívnosti 15
2.3. Elektronická online mapa cyklotrás 20
2.4. Body prepojenia trás v blízkosti hranice a možnosti ich pokračovania na slovenskej strane 23
2.5. Zdroje a materiály použité v kapitole 26
III. Koncepcia novej cyklistickej infraštruktúry 27
3.1. Identifikácia potenciálnych nových cyklotrás na oboch stranách hranice 27
3.2. Prepojenosť, logika vedenia a turistická atraktívnosť navrhovaných trás 29
3.3. Návrhy nových cezhraničných prepojení 32
3.4. Návrhy umiestnenia drobnej cyklistickej infraštruktúry 34
3.5. Súlad s existujúcimi plánovacími dokumentmi a územnými plánmi (PL a SK) 37
3.6. Zdroje a materiály použité v kapitole 41
IV. Analýza podmienok realizácie 43
4.1. Identifikácia administratívno-právnych a environmentálnych prekážok 43
4.2. Určenie inštitúcií zodpovedných za správu infraštruktúry 46
4.3. Možnosti získania povolení a uskutočnenia verejných konzultácií 49
4.4. Určenie nevyhnutných technických a organizačných opatrení 52
4.5. Zdroje a materiály použité v kapitole 56
V. Návrh možných zdrojov financovania 59
5.1. Analýza možností financovania z programov EÚ, národných a regionálnych programov 59
5.2. Určenie modelov partnerstva 62
5.3. Určenie potenciálnych nákladov a etáp realizácie jednotlivých prvkov koncepcie 65
5.4. Zdroje a materiály použité v kapitole 70
Zoznam príloh 73

I. Úvod

1.1. Ciele projektu a dokumentu

Tento dokument bol vypracovaný v rámci projektu „Aktívna cykloturistika bez hraníc / Aktywna turystyka rowerowa bez granic“, č. INT/KAR/II/0002, spolufinancovaného z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Programu Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027, priority 3 „Tvorivé a turisticky atraktívne pohraničie“. Vedúcim partnerom projektu je Združenie územných samospráv „Rzeszowská aglomerácia“ (Stowarzyszenie Samorządów Terytorialnych „Aglomeracja Rzeszowska“) a zahraničným partnerom Mesto Svidník na Slovensku.

Ciele projektu zahŕňajú rozvoj cezhraničnej spolupráce prostredníctvom vypracovania komplexnej analýzy potenciálu rozvoja cykloturistiky a určenia možností rozvoja prepojenej cyklistickej infraštruktúry na oboch stranách poľsko-slovenskej hranice. Spolupráca partnerov slúži na zmapovanie existujúcich zdrojov, identifikáciu potrieb v oblasti infraštruktúry a prípravu návrhov na prepájanie trás a turistickej ponuky území zahrnutých do projektu.

Hlavným cieľom dokumentu je zhodnotiť stav a potenciál rozvoja cykloturistiky na území poľsko-slovenského pohraničia, so zvláštnym zreteľom na Rzeszowskú aglomeráciu a okres Svidník, a pripraviť koncepciu ďalšieho rozvoja cyklistickej infraštruktúry. Analýza má byť podkladom pre rozhodovanie o zlepšovaní existujúcej siete, vyznačovaní nových trás, vytváraní cezhraničných prepojení a umiestňovaní sprievodnej infraštruktúry.

Špecifické ciele dokumentu zahŕňajú:

1. Zmapovanie a usporiadanie informácií o existujúcich cyklistických trasách, ich priebehu, technickom stave, dostupnosti, značení, funkčnosti a turistickej atraktívnosti.
2. Identifikáciu možností rozvoja cyklistickej siete vrátane nových trás a cezhraničných prepojení so zohľadnením nadväznosti ich priebehu, turistických hodnôt a väzieb na existujúcu infraštruktúru.
3. Určenie potrieb v oblasti drobnej cyklistickej infraštruktúry, najmä odpočívadiel, servisných miest a parkovísk pre bicykle.
4. Zmapovanie administratívno-právnych, environmentálnych, technických a organizačných podmienok realizácie navrhovaných opatrení.
5. Identifikáciu možných zdrojov financovania, modelov partnerstva, potenciálnych nákladov a etáp realizácie koncepcie.
6. Prezentáciu existujúcich trás a navrhovaných smerov rozvoja vo forme elektronickej interaktívnej mapy.

Dokument má diagnostický, koncepčný a realizačný charakter. Spája hodnotenie existujúcej infraštruktúry s návrhmi jej rozvoja a určením podmienok nevyhnutných na uskutočnenie týchto návrhov. Jeho výsledky majú podporovať spoluprácu samospráv, správcov infraštruktúry, organizácií cestovného ruchu a cyklistických organizácií, ako aj ďalších subjektov zapojených do rozvoja cestovného ruchu v pohraničí.

1.2. Územný a vecný rozsah dokumentu

Územný rozsah dokumentu zahŕňa poľsko-slovenské pohraničie, so zvláštnym zreteľom na Rzeszowskú aglomeráciu, Rzeszowský okres (powiat rzeszowski) a okres Svidník na slovenskej strane. Analýza cezhraničných prepojení zohľadňuje aj územia medzi nimi, ktoré sú nevyhnutné na prepojenie oboch sietí.



Mapa 1. Rzeszowská aglomerácia. [AGL]



Mapa 2. Okres Svidník. Vlastné spracovanie.

Poloha okresu Svidník v Prešovskom kraji na Slovensku. Tyrkysová plocha označuje okres Svidník; svetlé plochy ostatné okresy Prešovského kraja. Body označujú Svidník a krajské mesto Prešov. Malá mapa znázorňuje polohu v rámci Slovenska. Mapa je orientačná, hranice sú generalizované a biele čiary vyznačujú okresy. Zdroje: geoBoundaries / © OpenStreetMap contributors (hranice okresov a krajov, 2017); Eurostat/GISCO, LAU 2024.



Mapa 3. Vzájomná poloha Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník. Vlastné spracovanie.

Vzájomná poloha Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník v poľsko-slovenskom pohraničí. Modrá plocha označuje aglomeráciu, tyrkysová okres Svidník; tmavá čiara štátnu hranicu a svetlé čiary hranice vojvodstva a Prešovského kraja. Územia spolu priamo nesusedia. Mapa znázorňuje ich polohu, nie priebeh cyklotrás. Rozsah aglomerácie zahŕňa členské obce a územie členských okresov; hranice sú generalizované. Zdroje: Eurostat/GISCO, LAU 2024; geoBoundaries / © OpenStreetMap contributors (2017); SST Aglomeracja Rzeszowska.

Analýza zohľadňuje aj priestorové väzby nevyhnutné na prepojenie cyklistických sietí oboch území. Týka sa to vedenia potenciálnych cyklistických koridorov, väzieb na existujúce trasy a bodov v blízkosti hranice, ktoré umožňujú pokračovať v ceste na slovenskej strane. Takýto prístup umožňuje hodnotiť jednotlivé trasy ako súčasť širšej turistickej siete.

Vecný rozsah dokumentu zodpovedá štyrom oblastiam uvedeným v opise predmetu zákazky.

Prvou oblasťou je inventarizácia existujúcej cyklistickej infraštruktúry. Zahŕňa identifikáciu a opis cyklistických trás, prehľad ich technického stavu, dostupnosti, značenia, funkčnosti a turistickej atraktívnosti. Súčasťou je aj vypracovanie elektronickej mapy trás rozdelených na existujúce, projektované a potenciálne na rozvoj a určenie bodov umožňujúcich prepojenie sietí na oboch stranách hranice.

Druhá oblasť zahŕňa koncepciu novej cyklistickej infraštruktúry. Predmetom analýzy sú potenciálne nové trasy na poľskej a slovenskej strane, ich prepojenosť, logika vedenia a turistická atraktívnosť, ako aj možnosti vytvárania nových cezhraničných prepojení. Koncepcia zahŕňa návrhy umiestnenia drobnej cyklistickej infraštruktúry a posúdenie súladu navrhovaných riešení s plánovacími dokumentmi a územnými plánmi v Poľsku a na Slovensku.

Treťou oblasťou je analýza podmienok realizácie. Zahŕňa identifikáciu administratívno-právnych a environmentálnych prekážok, určenie inštitúcií zodpovedných za správu infraštruktúry, možnosti získania požadovaných povolení a uskutočnenia verejných konzultácií, ako aj stanovenie nevyhnutných technických a organizačných opatrení.

Štvrtá oblasť sa týka možných zdrojov financovania. Zahŕňa analýzu európskych programov a národných a regionálnych fondov, možných modelov partnerstva, ako aj potenciálnych nákladov a etáp realizácie jednotlivých prvkov koncepcie.

Dokument dopĺňa interaktívna online mapa zobrazujúca trasy a body infraštruktúry. V súlade s opisom predmetu zákazky (OPZ) jej funkcie zahŕňajú prehliadanie vrstiev, filtrovanie trás, pridávanie bodov infraštruktúry a možnosť vloženia na webovú stránku objednávateľa alebo partnera projektu. Záverečná dokumentácia zahŕňa editovateľnú a prezentačnú verziu, ako aj poľskú a slovenskú jazykovú verziu.

1.3. Metodika spracovania

Metodika spracovania spája analýzu existujúcich a priestorových údajov, terénne obhliadky a konzultácie s partnermi na poľskej a slovenskej strane. Zdrojové materiály umožňujú zmapovať sieť trás, priestorová analýza posúdiť ich vzájomné väzby a terénne pozorovania a konzultácie slúžia na overenie informácií a formulovanie odporúčaní.

Analýza existujúcich a priestorových údajov

Základom prác je preskúmanie dostupných informácií o existujúcich a plánovaných cyklotrasách, sprievodnej infraštruktúre, turistických atrakciách a podmienkach územného rozvoja. Analýza zahŕňa opisné materiály, plánovacie dokumenty, kartografické podklady a údaje zverejnené na webových stránkach.

Analýza priestorových údajov s využitím nástrojov GIS a interaktívnych máp slúži na zmapovanie priebehu trás, ich kontinuity, vzájomného prepojenia a väzieb na sídla, turistické atrakcie a body infraštruktúry. Umožňuje tiež identifikovať medzery v sieti, možné prepojenia a úseky vyžadujúce ďalšie overenie. Pri koncepčných prácach a konzultáciách boli použité zobrazenia priebehu trás na platforme Komoot.

Pracovné stretnutia a konzultácie

Proces spracovania zahŕňal šesť pracovných a konzultačných stretnutí s partnermi projektu a priebežné konzultácie o postupe prác. Stretnutia slúžili na dohodnutie cieľov a spôsobu realizácie analýzy, prerokovanie

metodiky auditu, zmapovanie infraštruktúry na oboch stranách hranice, konzultovanie koncepcie nových trás a diskusiu o podmienkach ich realizácie a ďalšieho rozvoja.

Konzultácie umožňovali dopĺňať údaje o miestne poznatky, upozorňovať na problémy týkajúce sa priebehu a využívania trás a overovať navrhované riešenia. Ich výsledky sú podkladom pre diagnostickú, koncepčnú a odporúčaciu časť dokumentu.

Terénne obhliadky a výber trás na audit

Terénne overenie sa uskutočnilo na štyroch trasách na poľskej strane. Bol použitý zámerný výber zameraný na zmapovanie rozmanitých podmienok fungovania cyklistickej siete a problémov dôležitých pre jej ďalší rozvoj. Cieľom výberu bolo získať obraz o stave infraštruktúry, ktorý umožní formulovať závery auditu využiteľné aj pri hodnotení ostatných trás.

Reprezentatívnosť trás sa v tomto prípade chápe ako typologická a funkčná reprezentatívnosť. Znamená zohľadnenie rôznych vlastností siete: charakteru prostredia, druhu a stavu povrchu, úrovne značenia, dostupnosti sprievodnej infraštruktúry, turistickej atraktívnosti a prepojenia s inými trasami. Takýto výber slúži na identifikáciu správnych riešení, ako aj opakujúcich sa prekážok a investičných či organizačných potrieb.

Terénne obhliadky umožňujú posúdiť podmienky využívania trás z pohľadu cyklistu. Pozorovania zahŕňajú najmä kontinuitu a zrozumiteľnosť vedenia trasy, stav povrchu, značenie, bezpečnosť, dostupnosť, komfort jazdy, oddychovú a servisnú infraštruktúru a väzby na turistické atrakcie. Pozorovania sú základom na určenie problémových miest, potrieb doplnenia infraštruktúry a odporúčaných opatrení.

Sústredenie terénnych obhliadok na štyri trasy na poľskej strane vyplýva z prijatej organizácie projektu, v ktorom úlohu vedúceho partnera plní Rzeszowská aglomerácia a financovanie celého projektu sa zabezpečuje na poľskej strane. Terénne overenie bolo preto zamerané na územie, za ktoré vedúci partner priamo zodpovedá a o ktoré má bezprostredný záujem. Zmapovanie slovenskej siete vychádzalo z analýzy dostupných materiálov, kartografických údajov a informácií poskytnutých slovenským partnerom počas konzultácií.

Závery terénnych obhliadok sa priamo vzťahujú na štyri preskúmané trasy. Ich využitie na úrovni celej siete sa týka identifikovaných typov problémov, potrieb a postupov; neznamená, že sa všetkým úsekom pripisuje rovnaký technický stav.

Syntéza výsledkov a vypracovanie odporúčaní

Výsledky analýzy zdrojov, priestorových prác, terénnych obhliadok a konzultácií boli porovnané s cieľom určiť najvýznamnejší potenciál a obmedzenia rozvoja cykloturistiky. Na tomto základe sa formulujú návrhy nových trás, cezhraničných prepojení a umiestnenia infraštruktúry, ako aj odporúčania týkajúce sa administratívnych, technických, organizačných a finančných opatrení.

1.4. Zdroje údajov a materiály použité pri spracovaní

Základom dokumentu sú podklady k zákazke, projektové materiály, verejne dostupné internetové a kartografické zdroje a informácie získané počas konzultácií a terénnych obhliadok. Výber zdrojov zodpovedá rozsahu OPZ a slúži na zmapovanie existujúcej infraštruktúry aj možností jej rozvoja.

Údaje o trasách, atrakciách a infraštruktúre pochádzajú z kariet trás a z webových stránok samospráv, organizácií cestovného ruchu a cyklistických združení uvedených v týchto kartách. Interaktívne mapy, GPX záznamy a materiály Komoot slúžia na porovnávanie priebehu trás a posudzovanie ich prepojení. Plánovacie a strategické dokumenty a materiály verejných inštitúcií určujú podmienky realizácie, rozdelenie kompetencií a možnosti financovania. Podrobné zoznamy týchto dokumentov sú uvedené pri kapitolách, v ktorých boli použité.

Informácie z jednotlivých zdrojov sa porovnávajú so zohľadnením ich aktuálnosti, podrobnosti a spôsobu získania. Pri hodnotení infraštruktúry sa rozlišujú údaje overené v teréne, informácie poskytnuté partnermi a zistenia založené na internetových a kartografických zdrojoch. To umožňuje zachovať transparentnosť podkladov analýzy a určiť otázky vyžadujúce ďalšie dohody alebo overenie vo fáze realizácie koncepcie.

[7] Výzva na predkladanie ponúk na analýzu potenciálu rozvoja cykloturistiky. Príloha č. 1 — opis predmetu zákazky (OPZ), rozsah inventarizácie, koncepcie, podmienok realizácie a financovania.

[PL] Karty opisu cyklistických trás na poľskej strane, čísla 1–27, vrátane variantov 3a–3g. Označenia PL v texte zodpovedajú číslam kariet. Karty obsahujú priebeh trás, parametre, hodnotenia, odporúčania a zoznamy primárnych zdrojov.

[SK] Karty slovenských trás („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx“), stav poznania k 12. 10. 2026. SK-01: s. 2–3; SK-02: s. 4–5; SK-03: s. 6–7; SK-04: s. 8–9; SK-05: s. 10–11; SK-07: s. 12–13; SK-06 a SK-08–SK-11: prehľad na s. 14; SK-12 Dukla–Svidník: s. 15–16. Identifikátory SK sú zachované v texte a tabuľkách.

[W1–W4] Správy zo štyroch terénnych obhliadok: Garncarski Szlak Rowerowy, Błękitna Pętla, Green Velo Łańcut–Dynów a Białobrzeska Trasa Rowerowa. Úplné opisy správ sú uvedené v zozname zdrojov kapitoly II.

[K] Materiály zo šiestich konzultačných stretnutí, dokument „UWARUNKOWANIA“ a štúdia „Dobre praktyki“. Projektové materiály týkajúce sa diagnostiky siete, koncepcie rozvoja, správy a realizácie.

[AGL] Združenie územných samospráv „Rzeszowská aglomerácia“. Mapa územia použitá v dokumente. Webová stránka Rzeszowskej aglomerácie

II. Inventarizácia existujúcej cyklistickej infraštruktúry

Kapitola predstavuje výsledky inventarizácie existujúcich cyklistických trás na území Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník na slovenskej strane. Cieľom tejto časti dokumentu je zmapovať zdroje, ktoré môžu tvoriť základ rozvoja cykloturistiky na analyzovanom území, a posúdiť ich pripravenosť na poskytovanie služieb používateľom. Zistenia slúžia na určenie silných stránok súčasnej ponuky a problémov, ktoré je potrebné riešiť pri ďalšom rozvoji siete.

Inventarizácia zahŕňa trasy nadregionálneho a regionálneho významu, miestne rekreačné trasy a tematické okruhy. Zohľadňuje trasy vedené po samostatnej cyklistickej infraštruktúre, verejných cestách a terénnych úsekoch. Analýza sa týka ich polohy, dĺžky a charakteru, ako aj technického stavu, dostupnosti, značenia, funkčnosti a turistickej atraktívnosti. Dôležitou súčasťou hodnotenia je možnosť prepojiť jednotlivé trasy do ucelenej ponuky a využiť prepojenia v blízkosti poľsko-slovenskej hranice.

Základom dokumentu sú karty opisu poľských a slovenských trás, inventarizačné prehľady a kartografické a zdrojové materiály uvedené v kartách. Karty štyroch poľských trás zohľadňujú výsledky terénnych obhliadok uskutočnených v septembri a októbri 2026. Týka sa to trás Garncarski Szlak Rowerowy, Błękitna Pętla, úseku Green Velo Łańcut–Dynów a trasy Białobrzeska Trasa Rowerowa. Terénne pozorovania sú zdokumentované v správach z týchto obhliadok.

Miera overenia údajov sa líši. V prípade štyroch trás, na ktorých sa uskutočnili terénne obhliadky, hodnotenie zohľadňuje priame pozorovanie priebehu trasy a stavu infraštruktúry. Zmapovanie ostatných trás vychádza zo zhromaždenej dokumentácie a dostupných zdrojov. Pre slovenskú stranu boli použité samosprávne dokumenty, informácie inštitúcií cestovného ruchu a mapové údaje; hodnotenia v kartách majú predbežný charakter. Toto rozlíšenie umožňuje správne interpretovať výsledky a určiť rozsah ďalšieho overovania.

Pri interpretácii prehľadov treba rozlišovať dĺžku jednotlivých trás a dĺžku samostatných úsekov infraštruktúry, pretože niektoré trasy využívajú tie isté cesty. Osobitne je potrebné uviesť aj trasy vyradené z používania a prepojenia vo výstavbe. Vysoká krajinárska alebo kultúrna atraktívnosť pritom sama osebe nevypovedá o kvalite značenia, bezpečnosti ani vhodnosti trasy pre všetky skupiny cyklistov.

Opisnú časť dopĺňa prehľad trás v aplikácii Komoot, ktorý zahŕňa poľské trasy a vybrané slovenské trasy s dostupnými GPS záznamami uvedenými v kartách. Nástroj usporadúva priebehy trás a uľahčuje ich využitie pri ďalšej práci na cyklistickej ponuke. Bude slúžiť na plánovanie overovacích jázd, analýzu možných prepojení a aktualizáciu prehľadu podľa získavaných údajov a rozvoja siete.

Nasledujúce podkapitoly uvádzajú identifikáciu a charakteristiku trás, hodnotenie ich stavu a turistických hodnôt a následne spôsob využívania prehľadu v aplikácii Komoot. Výsledky inventarizácie sú základom na vypracovanie koncepcie novej cyklistickej infraštruktúry a prepojení, určenie potrieb modernizácie a podmienok ďalšieho rozvoja cezhraničnej spolupráce.

2.1. Identifikácia a opis existujúcich cyklistických trás

Podkapitola predstavuje najdôležitejšie vlastnosti existujúcej ponuky cyklotrás na území Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník. Opisy sa sústreďujú na polohu, charakter a dĺžku trás a ich hlavné turistické osobitosti. Podrobný priebeh, informácie o povrchu, značení, infraštruktúre a dostupných GPS záznamoch

obsahujú zdrojové karty uvedené pri jednotlivých položkách. Podrobnejšie hodnotenie stavu trás prináša podkapitola 2.2.

Prehľad zahŕňa výlučne existujúce cyklotrasy: značené trasy, miestne rekreačné trasy a zverejnené výlety využívajúce existujúce cesty. Projektované a plánované trasy a trasy vo výstavbe sú opísané v kapitole III. Osobitne je uvedená existujúca trasa vyradená z používania. Uvedené dĺžky sa vzťahujú na rozsah výslovne opísaný v tabuľkách; nemajú sa sčítavať ako dĺžka samostatnej infraštruktúry, pretože niektoré trasy majú spoločné úseky.

2.1.1. Poľské trasy

Na poľskej strane ponuka zahŕňa hlavnú os Green Velo, tematické trasy a početné miestne trasy a okruhy. V južnej časti územia dominujú výlety po pahorkatinovom teréne Dynowského podhoria. V okolí Głogowa Małopolského a Zabajky majú väčší význam lesné a rekreačné trasy, zatiaľ čo okolie Łańcutu, Medyne, Husowa a Żołyne sa vyznačuje využívaním kultúrneho dedičstva ako témy výletov.

Poľská dokumentácia obsahuje 33 kariet označených číslami 1–27 vrátane siedmich variantov „Doliną Sanu“ s číslami 3a–3g. Prehľad zoskupuje súvisiace trasy a zachováva odkazy na jednotlivé karty. Trasa Leśny Szlak Eurogalicji opísaná v karte č. 4 je uvedená samostatne, pretože bola vyradená z používania. Označenia PL odkazujú na čísla poľských kariet a W1–W4 na správy z terénnych obhliadok. Zoznam materiálov sa nachádza v podkapitole 2.5.

Prehľad poľských trás a odkazov na zdrojovú dokumentáciu

Cyklotrasa	Dĺžka a rozsah	Najdôležitejšie vlastnosti	Zdroj
Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo	69,1 km úsek Łańcut–Dynów	Nadregionálna os spájajúca Łańcut, Rzeszów, Błażowu a Dynów. Prepája mestské a kultúrne atrakcie s krajinou Dynowského podhoria. Technický stav a značenie boli hodnotené ako veľmi dobré. Južná časť má náročnejší, pahorkatinový charakter.	PL 1 W3
Szlak Nadsańskich Umocnień „Linia Mołotowa“	približne 16 km na území projektu; celá trasa 140 km	Líniová historická trasa spojená s opevneniami z obdobia druhej svetovej vojny. Na analyzovanom území zahŕňa okolie Dynówa a údolie Sanu. Spája vojenskú tematiku s krajinárskymi hodnotami a poznávaním sídel pri rieke San.	PL 2
„Doliną Sanu“ — okruhy po obci Hyżne	Veľký okruh: 57,8 km Malý okruh: 20 km Pre „škriatkov“: 8,9 km	Tri varianty s rôznou dĺžkou a náročnosťou. Veľký okruh je určený na dlhší, náročný výlet po Dynowskom podhorí. Malý okruh a trasa pre „škriatkov“ rozširujú ponuku kratšej rekreácie. Spoločnou hodnotou je vidiecka krajina a výhľady na území obce Hyżne.	PL 3a, 3c, 3e
„Doliną Sanu“ — Dynów a okolie	Malebná: 33,1 km, na území približne 27,5 km Po obci Dynów: 22,4 km, na území približne 11,1 km	Dva okruhy spájajúce Dynów, údolie Sanu a dedičstvo okolitých sídel. Variant „po obci Dynów“ vedie aj cez Nozdrzec a využíva prievoz; možnosť prejazdu celej trasy závisí od jeho dostupnosti. Obe trasy čiastočne presahujú územie projektu.	PL 3b, 3f

Cyklotrasa	Dĺžka a rozsah	Najdôležitejšie vlastnosti	Zdroj
„Doliną Sanu“ — okruhy po obci Błażowa	Prírodný: 36,1 km Vyhliadkový: 46,3 km	Prírodná trasa vedie do okolia rezervácií Wilcze a Mójka a útvaru Błędny Kamień; zdroje ju klasifikujú ako náročnú. Vyhliadkový variant zdôrazňuje panorámy a krajinu Dynowského podhoria. Oba okruhy sú určené aktívnym cyklistom.	PL 3d, 3g
Błażowa — cestno-terénna, terénna a cestná trasa	Dĺžky nie sú v kartách potvrdené	Tri miestne varianty umožňujúce rôzne spôsoby spoznávania okolia Błażowej. Cestno-terénny a terénny variant využívajú okolie Błażowej Dolnej, Mokłuczky a Piątkowej. Cestný variant prepája Błażowu so smerom na Nozdrzec. Presné dĺžky a úplné priebehy trás je potrebné doplniť.	PL 16–18
Trasa Rowerowa Hyżne – Pętla	29,8 km	Okruh cez Hyżne, Dylągówku, Szklary, Grzegorzówku, Borówki a Brzezówku. Vyznačuje sa pahorkatinovou krajinou a možnosťou spoznať niekoľko sídel počas jedného výletu. V inventarizácii zostal samostatnou položkou; spoločné úseky s inými okruhmi v Hyżnom je potrebné zosúladiť.	PL 23
Błękitna Pętla	26,4 km	Miestna trasa z Kielanówki cez Nosówku, Zgłobień, Wolu Zgłobieńskú a Mogielnicu do Boguchwały. Spája výhľady, kultúrne dedičstvo a lesné úseky. Trasa je stredne náročná až náročná; vyžaduje doplnenie značenia a objasnenie prístupu pri areáli Leśny Tabor.	PL 7 W2
„W poszukiwaniu kurhanów“	14,4 km podľa karty	Červená miestna trasa obce Boguchwała spájajúca rekreáciu v krajine s archeologickou tematikou. Môže dopĺňať výlety po trase Błękitna Pętla. Podrobný opis priebehu v karte je potrebné zosúladiť, pretože opakuje priebeh pripísaný trase Błękitna Pętla.	PL 8
„Wielki Las“	5,8 km	Krátka trasa z Woly Zgłobieńskej smerom k rezervácii Wielki Las. Má rekreačnú funkciu a zabezpečuje prístup do prírodne hodnotného územia. Jej význam spočíva najmä v možnosti začleniť ju do dlhších výletov po okolí Boguchwały.	PL 9
Lubenia — štyri miestne cyklotrasy	Č. 1, žltá: 6,7 km Č. 2, zelená: 15,4 km Č. 3, modrá: 12 km Č. 4, hnedá: 35 km	Systém trás v okolí Lubenie, Siedlisk, Straszydla a Sołonky. Kratšie varianty slúžia na rekreáciu v údolí rieky a výlety k vyhliadkovým bodom. Dlhšia hnedá trasa spája okrem iného bývalé ťažobné priestory, sakrálne objekty a prameň slanej vody v Sołonke; je náročnejšia.	PL 19–22

Cyklotrasa	Dĺžka a rozsah	Najdôležitejšie vlastnosti	Zdroj
Głogów Małopolski — trasy do sídel Wysoka Głogowska, Budy Głogowskie, Pogwizdów Stary a Kamień	Wysoka Głogowska: 5,5 km Budy Głogowskie: 9 km Pogwizdów Stary: 15 km Kamień: približne 50 km	Prepojenia s miestnou a rekreačnou funkciou využívajúce severné zázemie aglomerácie. Východiskovým bodom je Głogów Małopolski s historickým centrom. Trasa do Kamienia má medziobecný rozsah; karta upozorňuje na potrebu aktualizovať jej podrobný priebeh a digitálne údaje.	PL 10–13
Zabajka I a Zabajka II	Zabajka I: 10 km Zabajka II: 23 km	Viacúčelové pešie, jazdecké a cyklistické okruhy. Prvý spája Zabajku a Lipie, druhý zahŕňa aj Budy Głogowskie. Vychádzajú z hodnôt lesnej a vidieckej krajiny a miestnej rekreácie. Pri plánovaní jazdy treba zohľadniť spoločné využívanie trás rôznymi skupinami.	PL 14–15
Południowa Trasa Rowerowa	približne 30 km	Okruh Handzlówka–Albigowa–Cierpisz–Kraczkowa vedený pahorkatinovým okolím Łańcutu. Vyznačuje sa rozsiahlymi výhľadmi a poľnohospodárskou krajinou. Početné stúpania a klesania mu dodávajú náročný charakter.	PL 5
Szlak Kraczkowskich Kapliczek i Krzyży	15,5 km	Kultúrno-krajinársky okruh v okolí Kraczkowej a Cierpisza. Spája prícestné kaplnky a kríže s kostolíkom sv. Márie Magdalény a vyhliadkovými bodmi. Krátka vzdialenosť sa spája s členitým terénom.	PL 6
Garncarski Szlak Rowerowy	približne 21,8 km	Okruh spojený s hrnčiarskym dedičstvom obce Czarna. Odporúčaným východiskovým bodom je Hrnčiarske centrum MEDYNIA. Dobrá zjazdnosť a vysoká kultúrna atraktívnosť sa spájajú s veľmi zlým značením, ktoré vyžaduje komplexnú obnovu.	PL 24 W1
„Szlakiem przydrożnych krzyży i kapliczek w Husowie“ — červený variant	Dĺžka červeného variantu nie je potvrdená	Existujúca miestna tematická trasa obce Markowa spájajúca kaplnky, kríže a dedičstvo Husowa s výhľadmi do krajiny. Červený variant zahŕňa lesné úseky a má náročnejší charakter.	PL 25
Białobrzeska Trasa Rowerowa	17,5 km	Okruh Białobrzegi–Zmysłówka–Opaleniska–Korniaktów–Białobrzegi prepojený s Green Velo. Jeho hodnotami sú lesy, rybníky Stawy Korniaktowskie a pokojné cesty. Vyžaduje doplnenie značenia a opravu GPX podľa priebehu overeného v teréne.	PL 26 W4

Cyklotrasa	Dĺžka a rozsah	Najdôležitejšie vlastnosti	Zdroj
„Szlak małej architektury – żołyńskie kapliczki“	približne 50 km	Zverejnená tematická pešo-cyklistická ponuka na území obce Żołynia zahŕňajúca okrem iného Brzózu Stadnickú, Kopanie Żołyńskie a Smolarzyny. Jej osou sú kaplnky a kríže v lesno-poľnohospodárskej krajine. Samostatný súvislý systém cyklistického značenia nebol potvrdený.	PL 27

Dĺžky sa vzťahujú na priebehy trás a územný rozsah uvedený v kartách. Pri Green Velo je uvedená dĺžka analyzovaného úseku Łańcut–Dynów.

Trasa vyradená z používania. Leśny Szlak Eurogalicji opísaný v karte PL 4 má medziobecný a lesno-rekreačný charakter a jeho dĺžka bola orientačne určená na približne 50 km. Karta uvádza oficiálne vyradenie trasy z používania. Je zaznamenaná ako existujúci zdroj, ale nebola zahrnutá do dostupnej ponuky trás.

2.1.2. Slovenské trasy

Na slovenskej strane analýza zahŕňa okres Svidník s mestom Svidník a okolitými sídlami vrátane oblasti Giraltoviec. Hlavnými hodnotami ponuky sú krajina Nízkych Beskýd, dedičstvo drevených chrámov a pamätné miesta duklianskych bojov. Svidník plní funkciu východiskového bodu výletov a zázemia služieb; regionálne trasy ho prepájajú so Stropkovom, Bardejovom a hranicou s Poľskom.

Opis slovenských trás vychádza z kariet označených identifikátormi SK. Značené regionálne trasy sú uvedené oddelene od okruhov zverejnených na mape mesta a krátkych MTB objektov. Zverejnenie okruhu potvrdzuje ponuku výletu, ale nedokazuje existenciu samostatnej, jednotne značenej trasy v teréne. [SK]

Prehľad cyklotrás a cyklistických objektov v okrese Svidník

Cyklotrasa	Dĺžka a rozsah	Najdôležitejšie vlastnosti	Zdroj
Šarišská cyklomagistrála / Karpatská cyklistická cesta Č. 015, červená	približne 40 km v okrese Svidník	Značená regionálna trasa vedúca cez Svidník a oblasť duklianskych bojov k Duklianskemu priesmyku. Spája krajinárske hodnoty s expozíciami a pamätnými miestami. Je jedným zo základných existujúcich prepojení s poľsko-slovenskou hranicou.	SK-01 s. 2–3
Jozefínka / Po stopách Rakúsko-Uhorska Č. 2861, modrá	približne 12,5 km v okrese Svidník	Značená trasa zo Stropkova cez Miroľu, Bodružal a Komárniky k hranici. Vyznačuje sa drevenými chrámami a historickým kontextom prepojení pohraničia. Dostupný záznam sa týka slovenskej časti, a preto nepotvrdzuje úplné súvislé predĺženie do Rzeszówa.	SK-02 s. 4–5
Karpatské výhľady Č. 5914, zelená	približne 23 km v okrese Svidník	Existujúca regionálna trasa Stropkov–Svidník cez vidiecke sídla a sedlo Grob. Má krajinársky charakter s lesnými úsekmi vyžadujúcimi zručnosti jazdy v teréne.	SK-03 s. 6–7

Cyklotrasa	Dĺžka a rozsah	Najdôležitejšie vlastnosti	Zdroj
Bajkom k lodi **Č. 5913, zelená**	približne 6,7 km v okrese Svidník; celá trasa približne 28,1 km	Značené prepojenie Giraltoviec a Mičakoviec s rekreačným strediskom Dobrá pri vodnej nádrži Domaša. Spája cyklovýlet s oddychom pri vode. Veľká časť trasy a jej hlavný rekreačný cieľ sa nachádzajú mimo okresu Svidník.	SK-04 s. 8–9
Vápenické sedlo–Údolie smrti **Modrý okruh na mape mesta**	27,9 km variant z mapy mesta	Výlet zo Svidníka cez Jedľovú, Belejovce a sedlo s návratom cez Svidničku, Kružlovú a Kapišovú. Spája panorámy s históriou duklianskych bojov. GPX RPB 14 uvedený v karte opisuje porovnávací variant, ktorého úplná zhoda s týmto okruhom nebola potvrdená.	SK-05 s. 10–11
Roztoky–Vápenické sedlo **Čierny okruh na mape mesta**	31,2 km variant z mapy mesta	Výlet zo Svidníka cez Orlík, Nižný Mirošov a Roztoky s návratom cez oblasť sedla. Jeho osobitosťou je astronomické observatórium v Roztokoch. GPX RPB 11 uvedený v karte má odlišný priebeh a nie je záznamom okruhu s dĺžkou 31,2 km.	SK-07 s. 12–13
Jurkova Voľa **Okruh zverejnený na mape**	11,1 km	Miestny výlet zo Svidníka spájajúci prístup po cestách s lesným a poľným úsekom. Dopĺňa ponuku krátkej rekreácie. V zdrojoch nie je uvedený verejný GPS záznam presne zodpovedajúci tomuto variantu.	SK-06 s. 14
Kapišová–Nižná Jedľová **Okruh zverejnený na mape**	12,7 km	Krátky historický výlet zo Svidníka cez oblasť pamätníka Taran a Kapišovú s lesným prepojením do Nižnej Jedľovej. Presný GPS záznam nebol potvrdený a lesná spojka vyžaduje overenie.	SK-08 s. 14
Murianka **Singletrail MTB**	približne 0,64 km	Krátky lesný zjazdový úsek južne od centra Svidníka v oblasti bývalej zjazdovky a vyhliadkového bodu. Plní miestnu športovú funkciu. Je zahrnutý v mapových údajoch, ale jeho aktuálny stav a pravidlá sprístupnenia je potrebné potvrdiť.	SK-09 s. 14
Murianka **Detský flowtrail**	približne 0,45 km	Rekreačno-výcvikový objekt v Lesoparku Dukla, ktorý sa nachádza na inom mieste ako singletrail. Dopĺňa ponuku výučby jazdy a miestnej rekreácie. Pred odporúčaním objektu používateľom treba preveriť podmienky jeho využívania a aktuálne vybavenie.	SK-10 s. 14

Čísla strán v tabuľke odkazujú na súbor slovenských kariet. Dĺžky štyroch regionálnych trás sa týkajú úsekov v okrese Svidník; nepredstavujú súčet samostatných ciest.

2.2. Prehľad technického stavu trás, ich dostupnosti, značenia, funkčnosti a turistickej atraktívnosti

Trasy opísané v podkapitole 2.1 majú rozmanité hodnoty a rozdielnu úroveň pripravenosti na samostatné využívanie. Zo štyroch trás zahrnutých do terénnych obhliadok bol najlepšie hodnotený úsek Green Velo Łańcut–Dynów. Na ostatných boli zistené nedostatky značenia, nezrovnalosti v informáciách o priebehu a miestne terénne prekážky. Slovenská dokumentácia potvrdzuje hodnoty a funkcie trás, ale neumožňuje rovnako podrobne posúdiť ich technický stav.

Prehľad zahŕňa päť súvisiacich oblastí: kvalitu povrchu a zjazdnosť, prístup k trasám a možnosti ich využívania rôznymi skupinami, zrozumiteľnosť značenia, funkčnosť priebehu a zázemia a turistickú atraktívnosť. Zahrnuté sú len existujúce trasy. Projektované a plánované trasy a trasy vo výstavbe zostávajú predmetom kapitoly III.

Základom hodnotenia sú karty trás a dokumentácia štyroch terénnych obhliadok. Pri trasách overených jazdou karty obsahujú hodnotenie podmienok potvrdených v teréne. Zmapovanie ostatných trás vrátane celej slovenskej časti vychádza z analýzy dokumentácie. Nepotvrdenie vybavenia alebo úplnosti značenia neznamená potvrdenie ich neexistencie. Označenia PL, SK a W odkazujú na spoločný zoznam zdrojov v podkapitole 2.5.

2.2.1. Poľské trasy

Technický stav a podmienky jazdy

Terénne obhliadky potvrdzujú, že dobrý stav cesty nemusí znamenať dobre pripravenú cyklotrasu. Na trase Garncarski Szlak Rowerowy je povrch prevažne dobrý, značenie však takmer úplne zaniklo; na trasách Błękitna Pętla a Białobrzeska Trasa Rowerowa sú podmienky jazdy rozdielne. V tabuľke sú oddelené hodnotenia technického stavu, značenia a bezpečnosti uvedené v kartách. [PL 1, 7, 24, 26; W1–W4]

Porovnanie trás zahrnutých do terénnych obhliadok

Trasa a dĺžka	Technický stav	Značenie a priebeh	Bezpečnosť
Green Velo Łańcut–Dynów 69,1 km [PL 1]	5/5 — veľmi dobrý. Rozmanitý povrch s miestnymi štrkovými a nespevnenými úsekmi.	5/5 — veľmi dobré. Značenie je zrozumiteľné, súvislé a dobre viditeľné.	4/5 — dobrá. Pozor na automobilovú dopravu a križovatky.
Garncarski Szlak Rowerowy 21,8 km [PL 24]	4/5 — dobrý. Zmiešaný povrch, prevažne zjazdný.	1/5 — veľmi zlé. Ojedinelé vyblednuté značky; potrebná komplexná obnova systému.	4/5 — dobrá. Chýbajúce zrozumiteľné vedenie sťažuje jazdu.
Błękitna Pętla 26,4 km [PL 7]	3/5 — priemerný až dobrý. Približne 22,5 km asfaltu, miestami náročnejšie terénne úseky.	2/5 — slabé. Nesúvislé značenie; nejednoznačný prejazd pri areáli Leśny Tabor.	3/5 — priemerná. Stúpania, zmeny povrchu a orientačné problémy.

Trasa a dĺžka	Technický stav	Značenie a priebeh	Bezpečnosť
Białobrzeska Trasa Rowerowa 17,5 km [PL 26]	3/5 — dobrý až priemerný. Asfalt a lesné či nespevnené úseky s premenlivým štandardom.	3/5 — neúplné značenie. Nesúlad GPX so značeným vjazdom do lesa.	4/5 — dobrá. Nízka premávka; ťažkosti súvisia najmä s orientáciou a povrchom.

Hodnotenia na stupnici 1–5 sa vzťahujú samostatne na uvedené vlastnosti trasy; nejde o celkové hodnotenie. Vyššia hodnota znamená lepšiu kvalitu danej vlastnosti. Zjazdnosť lesných a nespevnených úsekov sa môže po zrážkach zhoršiť, preto výsledky obhliadok nemožno považovať za potvrdenie rovnakých podmienok v každom ročnom období. [PL 1, 7, 24, 26]

V ostatnej poľskej časti dokumentácia uvádza prevahu asfaltu na mnohých okruhoch „Doliną Sanu“, miestnych prepojeniach Głogowa Małopolského a kratších trasách v Lubenii. Podobný charakter má analyzovaný úsek trasy Szlak Nadsańskich Umocnień. Hodnotenie „dobrý“ v kartách je však prevažne opisné, bez aktuálneho registra poškodení. Nie je podkladom na pripísanie rovnakého štandardu všetkým týmto trasám. [PL 2, 3a–3g, 10–13, 19–21, 23]

Vyššie nároky na vybavenie a techniku jazdy sa týkajú trasy Południowa Trasa Rowerowa, terénneho a cestno-terénneho variantu v Błażowej, hnedej trasy v Lubenii a červeného variantu v Husowe. Zdroje uvádzajú nespevnené, lesné alebo kamenisté cesty, stúpania a klesania. Aj na trasách Zabajka I a II a „Wielki Las“ prírodný povrch ovplyvňuje komfort. Samotná absencia asfaltu neznamená zlý stav: pri terénnom výlete môže byť žiaducou vlastnosťou, ale obmedzuje využiteľnosť pre bicykle s úzkymi plášťami a časť začínajúcich používateľov. [PL 5, 9, 14–17, 22, 25]

Pri trase „W poszukiwaniu kurhanów“ je najprv potrebné zosúladiť opis priebehu, ktorý v karte opakuje sídla pripísané trase Błękitna Pętla. Bez toho sa nedostatky nemajú priraďovať ku konkrétnym úsekom tejto trasy. Pri trase žołyńských kaplniek dokumentácia neposkytuje aktuálny obraz o celom okruhu ani úplnú skladbu povrchov. [PL 8, 27]

Dostupnosť trás

Najlepšie dopravné väzby majú trasy spojené s Rzeszówom, Łańcutom, Boguchwałou a Głogowom Małopolským. Jazdu po Green Velo možno začať na rôznych úsekoch a železničné spojenie do Łańcutu a Rzeszówa uľahčuje organizáciu výletu. V okolí Błażowej, Hyžného, Lubenie, Husowa a časti lesných trás zohráva väčšiu úlohu cestný prístup. Samotná existencia autobusového spojenia nepotvrdzuje možnosť prepravy bicykla; takúto službu nemožno predpokladať na základe všeobecného hodnotenia dostupnosti v karte. [W2, W3; PL 3a–3g, 5–6, 9–13, 16–23, 25]

Vhodnosť pre rodiny závisí od najťažšieho úseku, nielen od dĺžky. Karty uvádzajú rekreačné využitie napríklad pri krátkej trase pre „škriatkov“ v Hyžnom a žltej a modrej trase v Lubenii. Białobrzeska Trasa Rowerowa má ľahkú až strednú náročnosť, vyžaduje však vhodné plášte a základnú orientáciu v teréne. Błękitna Pętla je stredne náročná až náročná pre stúpania a terénne úseky. Aj celý úsek Green Velo Łańcut–Dynów s dĺžkou 69,1 km vyžaduje kondičnú prípravu. [PL 1, 3e, 7, 19, 21, 26]

Ďalšie obmedzenia majú miestny charakter. Prejazd trasy „Doliną Sanu“ po obci Dynów závisí od dostupnosti prievozu. Pri areáli Leśny Tabor na trase Błękitna Pętla správa zaznamenáva rozpor medzi vyznačeným smerom jazdy a značkou zákazu vjazdu; prístupnosť tohto úseku je potrebné objasniť. Leśny Szlak Eurogalicji

je podľa karty naďalej vyradený z používania a nie je súčasťou dostupnej ponuky. Zdroje neobsahujú ani dostatočné údaje na posúdenie celých trás z hľadiska upravených bicyklov a osôb so zníženou pohyblivosťou. [PL 3f, 4; W2]

Značenie a informácie o priebehu

Na úseku Green Velo Łańcut–Dynów je značenie zrozumiteľné, súvislé a dobre viditeľné. Môže slúžiť ako vzor pre ostatné trasy. Na trase Garncarski Szlak Rowerowy sa zachovali len ojedinelé staré a vyblednuté značky a pri Hrnčiarskom centre MEDYNIA chýbajú zrozumiteľné informácie o priebehu. Trasa vyžaduje komplexnú obnovu systému značenia a tabuľu s mapou v odporúčanom východiskovom bode. [PL 1, 24]

Na trase Błękitna Pętla sa slabé značenie v Boguchwałe a nedostatky na križovatkách striedajú s lepšie vyznačenými úsekmi v Mogielnici a v lese. Objasnenie vyžaduje aj priebeh pri areáli Leśny Tabor, kde značenie trasy smeruje na cestu so zákazom vjazdu. Na trase Białobrzeska Trasa Rowerowa neúplné značenie sprevádza nesúlad s GPX záznamom: ten uvádza odbočenie približne na 1,72 km, zatiaľ čo značený vjazd do lesa sa nachádza približne na 2,8 km. Digitálny priebeh treba zosúladiť s trasou overenou v teréne. [PL 7, 26]

V mnohých ďalších kartách sa formulácia „drobné nedostatky“ objavuje spolu s upozornením na chýbajúcu aktuálnu obhliadku. Znamená predbežné hodnotenie na základe dokumentácie, nie potvrdený rozsah chýbajúceho značenia. Týka sa to napríklad trás Głogowa, Zabajky, Lubenie a časti okruhov „Doliną Sanu“. V Husowe a Żołyni je stav značiek potrebné overiť. Zverejnená mapa a určená identifikačná farba nestačia na potvrdenie kontinuity značenia celej trasy. [PL 3a–3g, 10–15, 19–22, 25, 27]

Funkčnosť a zázemie

Green Velo umožňuje rozdeliť jazdu na etapy a využívať zázemie Łańcutu, Rzeszówa, Błażowej a Dynówa. Na mimomestských úsekoch sú služby a oddychová infraštruktúra rozptýlenejšie. Na miestnych trasách sa zázemie sústreďuje v sídlach a pri atrakciách. Karty Lubenie uvádzajú odpočívadlo „Pod grzybkiem“ a karty Błażowej opisujú požičovňu a informačné tabule; nepotvrdzujú však všetky aktuálne podmienky fungovania týchto služieb. [PL 1, 16–22]

Okruhy uľahčujú návrat na miesto štartu, ale funkčnosť treba hodnotiť podľa skutočného priebehu. Błękitna Pętla vedie z Kielanówki cez Nosówku, Zgłobień, Wolu Zgłobieńskú a Mogielnicu do Boguchwały, preto vyžaduje naplánovanie návratu. Trasy Zabajka I a II spoločne využívajú cyklisti, peší a jazdeckí turisti, čo vyžaduje prispôsobenie spôsobu jazdy. Na dlhších trasách rozptýlenie služieb zvyšuje význam včasného plánovania oddychu a zásobovania. [PL 3a, 3g, 7, 13–15]

Existujúce zázemie v dokumentácii netvorí jednotne potvrdenú sieť servisov, zdrojov vody, hygienických zariadení a nabíjania elektrobicyklov. Ide o nedostatok informácií o ponuke a miestami aj vybavenia uvedeného v kartách. Pri hodnotení pripravenosti trasy na obsluhu turistov preto treba odlišovať všeobecné služby v sídlach od zdokumentovaných obslužných miest priamo pri trase. [PL 3a–3g, 5–6, 9–15, 23, 27]

Turistická atraktívnosť

Green Velo sa vyznačuje rozmanitosťou atrakcií a spája mestské centrá a kultúrne dedičstvo s krajinou Dynowského podhoria. Okruhy „Doliną Sanu“, trasy Błażowej, Hyžného a Lubenie a Południowa Trasa Rowerowa vynikajú výhľadmi, lesmi a vidieckou krajinou. Pahorkatinový reliéf je zároveň hodnotou aj faktorom zvyšujúcim náročnosť. Osobitne náročné sú veľký okruh Hyžného a prírodný okruh Błażowej; ich atraktívnosť nemožno stotožňovať s vhodnosťou pre každého cyklistu. [W3; PL 3a–3g, 5, 16–23]

Výrazné témy výletov ponúkajú Garncarski Szlak Rowerowy, Szlak Nadsańskich Umocnień a trasy venované kaplnkám a krížom v Kraczkowej, Husowe a obci Żołynia. Białobrzeska Trasa Rowerowa sa vyznačuje lesnými komplexmi, rybníkmi Stawy Korniaktowskie a drobnou sakrálnou architektúrou. Błękitna Pętla spája panorámy, jazdu v teréne a kaštieľske a sakrálne dedičstvo obce Boguchwała. Potenciál hrnčiarskej trasy vyplýva z možnosti spojiť výlet s tvorivými dielňami, prehliadkami a nákupom remeselných výrobkov v Medyni; jeho využitie však vyžaduje obnovu značenia a informácií o priebehu. [PL 2, 6–7, 24–27]

2.2.2. Slovenské trasy

Technický stav a podmienky jazdy

Štyri regionálne trasy — Šarišská cyklomagistrála 015, Jozefínka 2861, Karpatské výhľady 5914 a Bajkom k lodi 5913 — využívajú verejné cesty a v rôznom rozsahu nespevnené úseky. Netvoria jednotný systém samostatných cyklistických komunikácií. Pre úseky v okrese Svidník nie je k dispozícii úplný overený prehľad povrchov. Podiely uvedené pre celé trasy nemožno prenášať na úseky zahrnuté do dokumentu. [SK-01–SK-04]

Pri magistrále 015 zdroje upozorňujú na miestami horší asfalt, neurčujú však aktuálny rozsah poškodení. Pri Jozefínke staršia pasportizácia uvádzala náročné terénne úseky; ide o historické informácie, nie o potvrdenie stavu v roku 2026. Trasa Karpatské výhľady zahŕňa lesné úseky vyžadujúce zručnosti jazdy v teréne vrátane oblasti sedla Grob. Pri trase Bajkom k lodi jej využitie počas podujatia potvrdzuje turistickú funkciu, nenahrádza však technickú prehliadku. [SK-01–SK-04]

Pri okruhoch Vápenické sedlo–Údolie smrti a Roztoky–Vápenické sedlo nebola zistená aktuálna kvalita povrchu, odvodnenia a zjazdov. Pri kratších okruhoch Jurkova Voľa a Kapišová–Nižná Jedľová treba preveriť najmä lesné prepojenia. Samostatnú kontrolu vyžadujú dva objekty Murianka: singletrail v oblasti bývalej zjazdovky a detský flowtrail v Lesoparku Dukla. Ide o odlišné lokality a funkcie; dostupnosť GPS záznamu nepotvrdzuje stav ich povrchu ani vybavenia. [SK-05–SK-10]

Dostupnosť trás

Svidník je hlavným východiskovým bodom výletov v severnej časti územia a Giraltovce sú nástupným bodom na trasu Bajkom k lodi. Okruhy zo Svidníka umožňujú návrat na miesto štartu. Líniové trasy vyžadujú zabezpečenie návratu alebo vhodné rozdelenie na etapy. Dokumentácia potvrdzuje možnosť cestného prístupu, zatiaľ čo prepravu bicyklov autobusmi je potrebné dohodnúť. Doprava zabezpečená počas jednorazového podujatia nie je stálou službou pre všetkých turistov. [SK-01–SK-08]

Dostupnosť pre menej skúsených používateľov obmedzujú automobilová doprava, sklony a terénne úseky. Karty upozorňujú na koridor I/21 pri Jozefínke a križovanie tejto cesty trasou Karpatské výhľady, ako aj na I/77 na okruhu cez Roztoky. Krátky okruh nie je automaticky ľahkou trasou, ak obsahuje náročnú lesnú spojku. Ani názov detského flowtrailu nenahrádza potvrdenie pravidiel sprístupnenia a podmienok využívania. Ide o obmedzenia identifikované v dokumentácii, bez aktuálneho merania premávky a obhliadok. [SK-02–SK-03, SK-06–SK-08, SK-10]

Značenie a informácie o priebehu

Pri štyroch regionálnych trasách boli potvrdené identifikačné čísla a farby, nie však úplnosť značenia v teréne. Karpatské výhľady treba identifikovať ako zelenú trasu 5914. Objednávka obnovy značenia zaznamenaná v karte sama osebe nedokazuje vykonanie všetkých prác a zachovanie kontinuity na celej trase. Pri Jozefínke je potrebné aktualizovať staršie poznámky o nedostatkoch značiek a piktogramov. [SK-01–SK-04]

Farby miestnych okruhov na mape Svidníka majú kartografickú funkciu; nepotvrdzujú samostatný systém značenia v teréne. Dôležité sú aj digitálne nezrovnalosti: GPX RPB 14 s dĺžkou približne 30,1 km nie je potvrdeným ekvivalentom okruhu Vápenické sedlo–Údolie smrti s dĺžkou 27,9 km a GPX RPB 11 s dĺžkou približne 23,1 km má iný priebeh ako okruh cez Roztoky s dĺžkou 31,2 km. Pri okruhoch Jurkova Voľa a Kapišová–Nižná Jedľová neboli potvrdené presné záznamy. Mapové exporty regionálnych trás si pred použitím na navigáciu vyžadujú kontrolu segmentov. [SK-01–SK-08]

Funkčnosť a zázemie

Regionálne trasy zabezpečujú prepojenia medzi centrami, atrakciami a smerom k hranici, kým miestne okruhy slúžia predovšetkým na jednodňové výlety zo Svidníka. Objekty Murianka dopĺňajú túto ponuku o športovú jazdu a výučbu techniky. Zázemie služieb sa sústreďuje v mestách a pri vybraných atrakciách. Na dlhších vidieckych a lesných úsekoch nebola potvrdená súvislá sieť fungujúcich servisov, zdrojov vody, hygienických zariadení a nabíjačiek. [SK-01–SK-10]

Návšteva múzeí, chrámov a observatória vyžaduje zohľadnenie pravidiel prehliadok; večerné aktivity v Roztokoch navyše menia podmienky organizácie návratu. Pri trase Bajkom k lodi sa hlavný cieľ výletu a časť zázemia pri Domaši nachádzajú mimo okresu Svidník a služby spojené s vodou sú sezónne. Funkčnosť týchto prepojení je pre turistu dôležitá, neznamená však, že všetko ich vybavenie leží na analyzovanom území. Tematický produkt „Beskidzkie Muzea“ nebol hodnotený ako samostatná, v plnom rozsahu zmapovaná slovenská trasa, pretože jeho aktuálny priebeh nebol určený. [SK-01–SK-04, SK-07; doplnkový prehľad, s. 14]

Turistická atraktívnosť

Najvýraznejším základom výletov je spojenie krajiny Nízkych Beskýd s dedičstvom pohraničia. Magistrála 015 a okruh cez Údolie smrti sprístupňujú pamätné miesta duklianskych bojov, Jozefínka prepája trasu s drevenými chrámami a Karpatské výhľady zdôrazňujú panorámy a vidiecku krajinu. Okruh cez Roztoky sa vyznačuje astronomickou tematikou. Bajkom k lodi rozširuje ponuku o spojenie jazdy s oddychom pri vode, pričom atraktívnosť sa týka celej trasy k Domaši, nielen jej krátkeho úseku v okrese Svidník. [SK-01–SK-05, SK-07]

Tieto hodnoty odôvodňujú vysoké hodnotenie turistického potenciálu, ale nepotvrdzujú pripravenosť všetkých trás na samostatné využívanie. Pri miestnych okruhoch zostáva kľúčový súlad mapy, GPS záznamu a informácií o náročnosti; pri regionálnych trasách aj zmapovanie úsekov so zmiešanou premávkou. Športové objekty Murianka sa nemajú porovnávať s poznávacími trasami len podľa dĺžky alebo počtu pamiatok — ich úžitok spočíva v možnostiach tréningu a rekreácie. [SK-01–SK-10]

2.2.3. Závery prehľadu

Hodnotenie potvrdzuje, že krajinárske a kultúrne hodnoty sú silnou stránkou analyzovanej ponuky, zatiaľ čo štandard využívania trás je nevyrovnaný. Spomedzi trás zahrnutých do obhliadok má najvyššie hodnotenie technického stavu a značenia úsek Green Velo Łańcut–Dynów. Garncarski Szlak Rowerowy vyžaduje komplexnú obnovu značenia, Błękitna Pętla doplnenie značiek a objasnenie prístupu pri areáli Leśny Tabor a

Białobrzeska Trasa Rowerowa zabezpečenie kontinuity vedenia a súladu GPX s priebehom v teréne. [PL 1, 7, 24, 26]

Pri technickom hodnotení treba rozlišovať poškodenia cesty, prirodzené vlastnosti terénneho povrchu a chýbajúce informácie. Piesočnatý úsek, náročné stúpanie a chýbajúca značka spôsobujú rôzne ťažkosti. Primerané určenie cieľového používateľa, vybavenia a priebehu je preto súčasťou funkčnosti trasy, nielen jej propagácie.

Rozsah dôkazov je nerovnomerný: štyri poľské obhliadky umožňujú určiť overené miesta a problémy, zatiaľ čo značná časť ostatných hodnotení vychádza z dokumentácie. Neexistuje podklad na zostavenie spoločného rebríčka kvality všetkých trás ani na porovnávanie oboch území pomocou jediného priemerného hodnotenia. Ďalšie práce by mali vychádzať z tohto rozlíšenia; investičné riešenia a koncepcia rozvoja sú uvedené v kapitole III.

2.3. Elektronická online mapa cyklotrás

Elektronická mapa cyklotrás rozdelených na existujúce, projektované a plánované bola vypracovaná ako prehľad priebehov trás v aplikácii Komoot. Je priestorovým doplnením inventarizácie a hodnotení uvedených v podkapitolách 2.1 a 2.2. Umožňuje prepojiť opisy trás s ich polohou, vzájomnými väzbami a reliéfom. Zároveň je spoločným podkladom pre ďalšie práce na rozvoji cyklistickej ponuky Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník.

Východiskom bol súbor 27 trás zhromaždených v aplikácii Komoot. Databáza existujúcich trás bola doplnená o vybrané slovenské trasy, pre ktoré zdrojové karty uvádzajú dostupné GPS záznamy. Číslo 27 sa vzťahuje na východiskovú databázu, nie na konečný počet všetkých trás a variantov prezentovaných v aplikácii.

2.3.1. Rozsah a spôsob prezentácie

Komoot umožňuje prehliadať priebeh trasy na mape, analyzovať výškový profil a zobraziť základné parametre vybraného variantu vrátane dĺžky a prevýšenia. Podpora GPS súborov umožňuje využívať priebehy trás uvedené v dokumentácii. V dokumente nástroj slúži predovšetkým na prezentáciu trás a prípravu ďalších priestorových analýz. Podrobné opisy, hodnotenia stavu a odkazy na zdroje zostávajú v kartách a v opisnej časti správy. [KOM]

V časti týkajúcej sa existujúcej slovenskej ponuky boli na prezentáciu vybrané výlučne trasy alebo varianty s GPS záznamami uvedenými v kartách. Záznamy porovnávacích variantov treba identifikovať ich vlastnými názvami a dĺžkou; automaticky nenahrádzajú okruhy opísané na mape mesta Svidník.

Rozvojová časť prehľadu zahŕňa tri plánované poľské trasy uložené v aplikácii Komoot. Plnia funkciu odbočiek Green Velo, ktoré prepájajú obce a ich miestnu ponuku s hlavnou trasou. Prehľad zahŕňa aj dva varianty prepojenia Rzeszowskej aglomerácie s okresom Svidník a projektovanú trasu Dukla–Svidník. Podrobné opisy týchto zámerov sú uvedené v kapitole III. [1–3, 8–9; SK-12]

Plánované poľské odbočky Green Velo

Názov v dokumente	Hlavné územie plánovania – obce	Dĺžka
Chmielnickie panoramy	Mesto Rzeszów a obce Chmielnik a Tyczyn	35,6 km
Leśnym traktem	Obce Rakszawa a Sokołów Małopolski	22,3 km

Názov v dokumente	Hlavné územie plánovania – obce	Dĺžka
Lubieńskie wzgórza	Mesto Rzeszów a obce Lubenia a Tyczyn	20,6 km

Dĺžky sa týkajú variantov zaznamenaných v kartách trás. Prehľad uvádza obce, cez ktoré vedú plánované odbočky. [1–3]

2.3.2. Rozdelenie trás podľa stavu

Rozdelenie trás podľa stavu umožňuje odlíšiť existujúcu ponuku od rozvojových zámerov opísaných v kapitole III. Základom rozlíšenia je informácia v názve alebo opise daného záznamu. Stav „projektovaná“ označuje fázu prípravy trasy, nie samotné uloženie výletu v plánovači Komoot.

Stav trasy	Význam v prehľade
Existujúce	Cyklotrasy, ktoré fungujú alebo sú zverejnené ako ponuka výletov po existujúcich cestách. Sú východiskom pre analýzu siete; obmedzenia ich využívania vyplývajú z kariet a hodnotení v podkapitole 2.2.
Projektované a plánované	Trasy v príprave alebo zahrnuté do realizačných plánov. Ak práce už prebiehajú, stav spresňuje informácia „v realizácii“. Zobrazenie na mape predstavuje zámer a nepotvrdzuje sprístupnenie dokončenej trasy.
Potenciálne na rozvoj	Uvažované prepojenia, odbočky a varianty koncepčného charakteru, ktoré vyžadujú ďalšie preskúmanie a dohodnutie priebehu. Slúžia na porovnávanie možných smerov rozšírenia ponuky.

Potenciál rozvoja sa môže týkať aj existujúcej trasy, napríklad zlepšenia značenia, vybavenia alebo prepojení s atrakciami. Vtedy si zachováva stav „existujúca“ a rozvojové potreby tvoria doplnkovú informáciu. Trasy dočasne alebo oficiálne vyradené z používania vyžadujú osobitnú poznámku o dostupnosti.

2.3.3. Využitie pri ďalšej práci

Pri ďalšej práci bude prehľad slúžiť na posudzovanie väzieb medzi trasami, identifikáciu spoločných úsekov a medzier v sieti a porovnávanie variantov prepojení. Uľahčí hodnotenie toho, ako tri plánované odbočky rozširujú dosah Green Velo a sprístupňujú ponuku obcí. Umožní tiež porovnať dva varianty prepojenia Rzeszowskej aglomerácie s okresom Svidník a posudzovať ich vo väzbe na projektovanú trasu Svidník–Dukla.

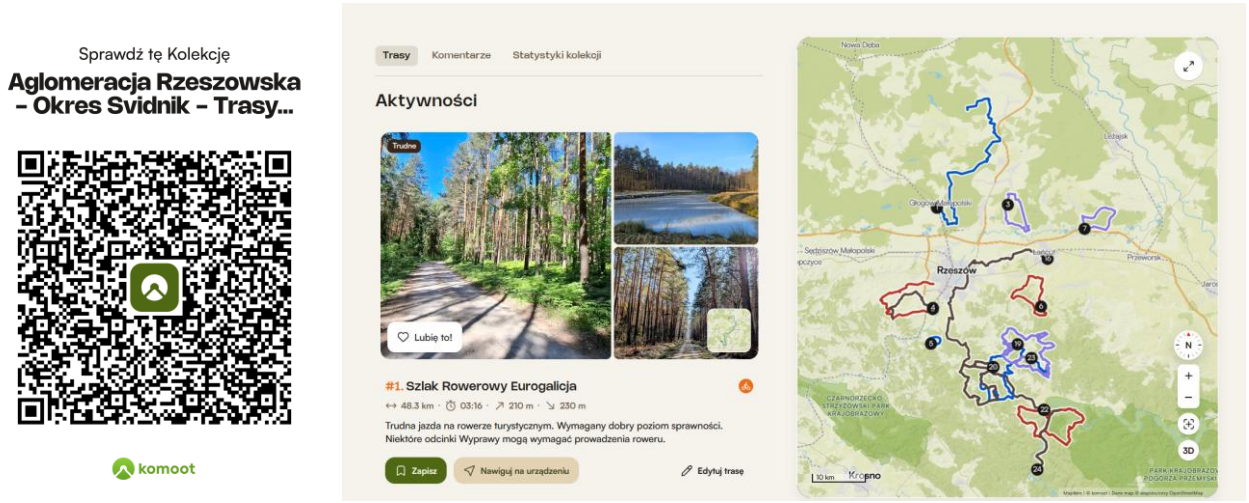
Mapa bude aj podkladom na konzultácie so samosprávami a správcami trás, plánovanie overovacích jázd a priraďovanie pripomienok ku konkrétnym úsekom. Informácie z kariet a správ z obhliadok umožnia určiť miesta vyžadujúce overenie, úpravu priebehu alebo zlepšenie infraštruktúry. Výškové profily a charakter trás pomôžu pri výbere variantov pre rôzne skupiny cyklistov.

Prehľad sa bude aktualizovať spolu so získavaním nových údajov a zmenami stavu trás. Pri aktualizácii treba zachovať súlad názvu, priebehu a zdrojových informácií. Údaje prezentované v aplikácii podporujú analýzu, ale samy nepotvrdzujú aktuálnu zjazdnosť ani oprávnenie využívať daný úsek. Osobitnú pozornosť vyžaduje zhoda importovaného záznamu s originálom, pretože prispôsobenie trasy cestám v plánovači môže zmeniť jej priebeh. [KOM]

2.3.4. Prístup k elektronickej mape trás

- **Existujúce trasy:**

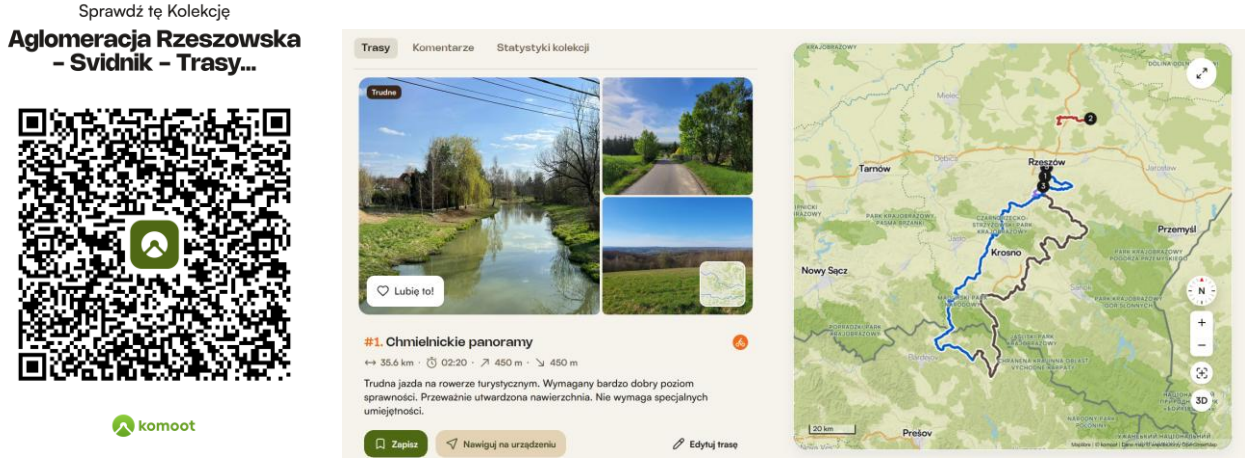
https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755697/-aglomeracja-rzeszowska-okres-svidnik-trasy-istniejace?share_token=a6Yp9PB67Q3X2H3jwnoFVdXhZeg2DxFlFTILcX95AQPWj6O2mL&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585



Komoot — kolekcia existujúcich trás Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník. Kód QR otvára príslušnú kolekciu. Zobrazenie aplikácie a názov kolekcie sú zachované v pôvodnom jazyku.

- **Plánované a projektované trasy**

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755708/-aglomeracja-rzeszowska-svidnik-trasy-planowane?share_token=aIGEIY2lfWllVFWpoypO71HrihHZSmeT0ZJUhi1nfeIMGWGUnP&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585



Komoot — kolekcia plánovaných a projektovaných trás Rzeszowskej aglomerácie a Svidníka. Kód QR otvára príslušnú kolekciu. Zobrazenie aplikácie a názov kolekcie sú zachované v pôvodnom jazyku.

2.4. Body prepojenia trás v blízkosti hranice a možnosti ich pokračovania na slovenskej strane

Najväčší význam pre prepojenie cyklistickej siete Rzeszowskej aglomerácie s okresom Svidník má oblasť Duklianskeho priesmyku, ku ktorej vedú dve existujúce slovenské trasy: Šarišská cyklomagistrála 015 a Jozefínka 2861. Druhým dôležitým smerom je koridor Olchowiec–Šarbov spojený s realizovaným projektom „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“. Oba smery umožňujú uvažovať o pokračovaní jazdy smerom do Svidníka, líšia sa však stupňom pripravenosti a spôsobom napojenia na existujúcu sieť. [SK-01, SK-02, SK-12]

Rzeszowská aglomerácia priamo nesusedí so štátnou hranicou, preto prepojenie jej trás so Slovenskom vyžaduje spojovacie úseky mimo územia aglomerácie. Nižšie sú uvedené miesta napojenia pri hranici a uzly umožňujúce pokračovanie cesty na slovenskej strane. Ide o podklad na posúdenie dvoch variantov prepojenia aglomerácie s okresom Svidník, ktorých podrobný priebeh je predmetom kapitoly III.

2.4.1. Dukliansky priesmyk a oblasť Barwinek–Vyšný Komárnik

Ide o základný referenčný bod pre využitie existujúcich trás v cezhraničnom prepojení. Zo slovenskej strany sem vedú magistrála 015 a modrá trasa Jozefínka 2861. Súbeh ich priebehov v oblasti Komárnikov umožňuje uvažovať o pokračovaní jazdy dvoma smermi: po magistrále cez Krajnú Bystrú, Medvedie a údolie Pisanej do Svidníka alebo po Jozefínke cez Krajnú Poľanu, Bodružal a Miroľu smerom na Stropkov. Ide o dva smery pokračovania na slovenskej strane využívajúce tú istú hraničnú oblasť. [SK-01–SK-02]

V prospech využitia tohto miesta hovorí aj vznik Jozefínky ako súčasti prepojenia Stropkova s Rzeszówom. To však nepotvrdzuje aktuálnu kontinuitu celej poľsko-slovenskej trasy: GPS záznam opísaný v karte zahŕňa slovenskú časť. Pri výbere prístupu z Poľska a úsekov v oblasti Komárnikov majú zásadný význam automobilová doprava, podmienky na križovatkách a súlad značenia s priebehom. Karty upozorňujú na obmedzenia spojené s využívaním ciest vyšších tried vrátane koridoru I/21. [SK-01–SK-02]

2.4.2. Koridor Olchowiec–Šarbov

Druhé miesto prepojenia vyplýva z projektu „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“. Zverejnený priebeh vedie z obce Dukla cez Olchowiec a následne cez Šarbov, Medvedie, Vyšnú Pisanú, Nižnú Pisanú a Kapišovú do Svidníka. V registri Interreg má projekt stav „v realizácii“ s obdobím realizácie od 1. marca 2026 do 30. novembra 2027. Koridor preto treba považovať za rozvíjané prepojenie, ktorého úplné sprístupnenie nebolo potvrdené. [SK-12; P1–P2]

Pre ďalšiu koncepciu je dôležitá možnosť napojenia tohto koridoru na existujúcu magistrálu 015 v oblasti Medvedieho a údolia Pisanej. Umožňuje to uvažovať o prepojení nového úseku s už opísanou ponukou výletov do Svidníka. Presný bod prekročenia hranice, spoločné úseky a miesta napojenia je potrebné dohodnúť na základe projektovej dokumentácie. Karta SK-12 neobsahuje potvrdený verejný GPS záznam výslednej trasy. Podrobný opis projektovaného prepojenia Dukla–Svidník zostáva predmetom kapitoly III. [SK-01, SK-12]

2.4.3. Uzly pokračovania na slovenskej strane

O využiteľnosti hraničných prepojení rozhoduje možnosť pokračovať v jazde do ďalších sídel a k atrakciám. Na základe priebehov uvedených v kartách bolo určených päť uzlov alebo zón napojenia. Niektoré sa nachádzajú ďalej od hranice a slúžia na rozvedenie pohybu v rámci slovenskej siete.

Uzol alebo zóna	Prepojenie so sieťou	Možnosť pokračovania a podmienky
Vyšný Komárnik a Nižný Komárnik	Trasy 015 a 2861; prístup k Duklianskemu priesmyku.	Výber smeru do Svidníka alebo cez Krajnú Poľanu a Bodružal k Stropkovu. Prístupové úseky a úseky pri I/21 je potrebné overiť. [SK-01–SK-02]
Medvedie	Magistrála 015 a zverejnený koridor od Šarbova.	Potenciálne napojenie projektovaného prepojenia na existujúcu os cez Vyšnú a Nižnú Pisanú do Kapišovej. Presné prepojenie závisí od projektovej dokumentácie. [SK-01, SK-12]
Kapišová	Magistrála 015 a miestne okruhy opísané na mape Svidníka.	Pokračovanie do Svidníka a možnosť prepojenia s výletmi cez Kružlovú, Vápeník alebo Nižnú Jedľovú. [SK-01, SK-05, SK-08]
Svidník	Trasy 015 a 5914 a miestne turistické okruhy.	Hlavný etapový bod: mestské služby, múzejná ponuka a výber ďalšej jazdy smerom na Bardejov alebo Stropkov. [SK-01, SK-03, SK-05, SK-07]
Nižný Orlík, Vyšný Orlík a Nižný Mirošov	Západný úsek magistrály 015 a okruh cez Roztoky.	Rozšírenie výletu smerom na Dubovú a Bardejov alebo cez Roztoky a oblasť Vápenického sedla. [SK-01, SK-07]

Funkcie uzlov boli určené na základe opisov priebehu trás; nepotvrdzujú vybavenie každého miesta infraštruktúrou cyklistického uzla. [SK-01–SK-03, SK-05, SK-07–SK-08, SK-12]

Najzrozumiteľnejšie pokračovanie smerom do Svidníka vytvára magistrála 015, ktorá spája pohraničie s údolím Pisanej, Kapišovou a mestom. Umožňuje prepojiť jazdu s pamätnými miestami duklianskych bojov a múzejnou ponukou Svidníka. Ďalej vedie cez Nižný a Vyšný Orlík a Nižný Mirošov smerom na Dubovú a Bardejov. Ide o existujúcu turistickú os, avšak s nejednotným štandardom povrchu a nepotvrdenou úplnou kontinuitou značenia. [SK-01]

Dopĺňajú ju Jozefínka 2861 sprístupňujúca oblasť drevených chrámov a Karpatské výhľady 5914 spájajúce Svidník so Stropkovom cez Hrabovčík, oblasť sedla Grob a Šarišský Štiavnik. Stropkov leží mimo okresu Svidník, obe trasy však poskytujú základ na úvahy o dlhšom regionálnom okruhu. Miestne okruhy zo Svidníka umožňujú rozvíjať pobytovú ponuku a výlety s návratom do mesta. Pri ich prezentácii treba zachovať rozlíšenie medzi okruhmi z mapy mesta a odlišnými GPS variantmi uvedenými v kartách. [SK-02–SK-03, SK-05, SK-07]

2.4.4. Význam pre prepojenie Rzeszowskej aglomerácie s okresom Svidník

V koncepcii prepojenia s Rzeszowskou aglomeráciou by Green Velo malo tvoriť hlavnú os, na ktorú sa napoja úseky vedúce k pohraničiu. Existujúci priebeh na území aglomerácie spája okrem iného Rzeszów, Błażowu a Dynów, sám však neurčuje výber ďalšieho prístupu k hranici. Oba varianty analyzované v kapitole III treba porovnať z hľadiska kontinuity prístupu, prevýšenia, povrchu, automobilovej dopravy a dostupnosti služieb. Dva hraničné koridory určené v tejto časti nemožno automaticky stotožňovať s týmito dvoma variantmi. [PL 1; K]

V súčasnej fáze treba oblasť Duklianskeho priesmyku považovať za hlavný referenčný bod pre napojenie na existujúcu slovenskú sieť a Olchowiec–Šarbov za rozvojový smer spojený s projektom Dukla–Svidník. Spoločným funkčným cieľom je zabezpečiť zrozumiteľný prístup do Svidníka a možnosť ďalšej jazdy. Uzly Medvedie a Kapišová môžu slúžiť na prepojenie oboch systémov podľa konečnej geometrie novej trasy.

Pred označením prepojenia za pripravené na používanie treba potvrdiť kontinuitu GPS záznamov na oboch stranách hranice, podmienky jazdy a prístupnosť terénnych úsekov a dohodnúť priebeh s príslušnými správcami. Informácie v uzloch by mali uvádzať smer, vzdialenosť, náročnosť a dostupné služby pri zachovaní jednotných názvov v poľských a slovenských materiáloch. Výsledky tohto overenia by sa mali premietnuť do prehľadu v aplikácii Komoot opísaného v podkapitole 2.3. [SK-01–SK-03, SK-12; K]

2.5. Zdroje a materiály použité v kapitole

[PL] Karty opisu cyklistických trás na poľskej strane, čísla 1–27, vrátane variantov 3a–3g. Označenia PL v texte zodpovedajú číslam kariet. Karty obsahujú priebeh trás, parametre, hodnotenia, odporúčania a zoznamy primárnych zdrojov.

[SK] Karty slovenských trás („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx“), stav poznania k 12. 10. 2026. SK-01: s. 2–3; SK-02: s. 4–5; SK-03: s. 6–7; SK-04: s. 8–9; SK-05: s. 10–11; SK-07: s. 12–13; SK-06 a SK-08–SK-11: prehľad na s. 14; SK-12 Dukla–Svidník: s. 15–16. Identifikátory SK sú zachované v texte a tabuľkách.

[W1] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky trasy Garncarski Szlak Rowerowy, 4. 9. 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[W2] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky trasy „Błękitna Pętla“, 26. 9. 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[W3] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky Green Velo, úsek Łańcut–Dynów, september 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[W4] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky trasy Białobrzeska Trasa Rowerowa, 8. 10. 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[1] Karta plánovanej trasy „Chmielnickie panoramy“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[2] Karta plánovanej trasy „Leśnym traktem“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[3] Karta plánovanej trasy „Lubieńskie wzgórza“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[8] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant I. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[9] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant II. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[K] Materiály z konzultačných stretnutí II, III, IV a VI a dokument „UWARUNKOWANIA“. Cezhraničné prepojenia, dohody o priebehu trás, značenie, digitálne informácie a správa trás.

[KOM] Komoot — dokumentácia plánovania trás, výškového profilu a importu a exportu GPX. Dátum prístupu: 15. 10. 2026.
Plánovanie trás | Import a export GPX

[P1] Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“ — oficiálny opis projektu, partneri, rozsah, obdobie realizácie 1. 3. 2026 – 30. 11. 2027 a hodnota 1 313 836,50 EUR. Dátum prístupu: 14.–15. 10. 2026.
Opis projektu

[P2] Obec Dukla. „Dukla–Svidnik na dwóch kółkach“, oznámenie z 10. 4. 2026; dátum prístupu: 14. 10. 2026.
Oznámenie partnera projektu

III. Koncepcia novej cyklistickej infraštruktúry

Koncepcia rozvoja cyklistickej siete Rzeszowskej aglomerácie a okresu Svidník vychádza z inventarizácie uvedenej v kapitole II. Jej cieľom je doplniť prepojenia medzi existujúcimi trasami a sprístupniť ďalšie atrakcie. Na poľskej strane majú miestne odbočky a okruhy rozširovať ponuku Green Velo a prepojenia so Slovenskom umožňovať viacdňové cesty.

Kapitola zahŕňa tri plánované miestne trasy na poľskej strane, dva plánované varianty spojenia Rzeszów–Svidník opísané v samostatných kartách na základe GPX a projektovanú trasu Dukla–Svidník. Predstavuje ich funkcie, prepojenosť, cezhraničné väzby a infraštruktúrne potreby. Rozlišuje koncepcie vyžadujúce prípravu od projektu, ktorý je v realizácii. [1–9]

3.1. Identifikácia potenciálnych nových cyklotrás na oboch stranách hranice

Nová trasa tu znamená ucelene vymedzený a pripravený turistický priebeh, ktorý môže využívať existujúce cesty a chodníky. Rozsah výstavby alebo modernizácie treba určiť pre jednotlivé úseky. Prehľad zahŕňa šesť návrhov; dva varianty spojenia z hlavného mesta regiónu do Svidníka sú uvedené samostatne, pretože sa líšia priebehom, dĺžkou a miestom prekročenia hranice.

Prehľad navrhovaných trás a prepojení

Trasa alebo prepojenie	Územie a funkcia	Dĺžka a stav
Chmielnickie panoramy	Rzeszów a obce Chmielnik a Tyczyn. Krajinársky okruh rozširujúci ponuku Green Velo o výlet po Dynowskom podhorí.	35,6 km Plánovaná
Leśnym traktem	Obce Rakszawa a Sokołów Małopolski. Líniová odbočka z oblasti Julina cez Sokołów Małopolski do Trzebusky.	22,3 km Plánovaná
Lubieńskie wzgórza	Rzeszów a obce Lubenia a Tyczyn. Okruh cez Budziwój, Siedliska, Lubeniu a oblasť Hermanowej.	20,6 km Plánovaná
Rzeszów–Svidník Variant I cez Ożennu	Cez Strzyżów, Jedlicze, Nowy Żmigród a Ożennu; na slovenskej strane okresy Bardejov a Svidník. Západný variant prepojenia.	151,7 km Plánovaná
Rzeszów–Svidník Variant II cez Barwinek	Cez Dynów, Brzozów, Rymanów, oblasť Dukly a Barwinek; na slovenskej strane okresy Svidník a Stropkov. Rozsiahlejší poznávací variant.	208,5 km Plánovaná
Dukla–Svidník	Obec Dukla a okres Svidník. Samostatný cezhraničný projekt zahŕňajúci koridor cez Olchowiec, Šarbov a údolie Pisanej.	35,16 km PL 25,28 km SK Projekt v realizácii

Dĺžky variantov I a II boli vypočítané z GPX. Pri bilancovaní siete treba odstrániť dvojité započítanie spoločných úsekov. [1–4, 6, 8–9]

3.1.1. Plánované trasy na poľskej strane

Tri poľské návrhy rozvíjajú systém odbočiek Green Velo prerokovaný počas konzultačných stretnutí. Dva majú okružný a jeden líniový charakter. Líšia sa povrchom, profilom a spôsobom organizácie jazdy, vďaka čomu môžu dopĺňať ponuku výletov z Rzeszówa a severnej časti aglomerácie. [1, 2, 3, 5]

Chmielnickie panoramy

Plánovaný okruh s dĺžkou 35,6 km vedie z rzeszowskej štvrte Drabinianka cez Zalesie a Matysówku, oblasť Kielnarowej, Chmielnik, Borówki a Borek Stary a následne sa cez Tyczyn a Budziwój vracia do Rzeszówa. Jeho hlavnou funkciou je začleniť atrakcie obcí Chmielnik a Tyczyn do ponuky výletov prepojených s Green Velo. Napojenie na hlavnú trasu sa nachádza v rzeszowskom koridore ulíc Kwiatkowskiego a Jana Pawła II.

Osobitosťami sú panorámy podhoria, pútnické miesto v Chmielniku a možnosť prístupu k pútnickému miestu v Borku Starom a ku kaštieľu s parkom v Tyczyne. Približne 98 % priebehu tvorí asfalt, stúpania a jazda po vozovkách však znamenajú, že ide o ponuku pre ľudí s dobrou kondíciou. Pred realizáciou treba overiť krátky úsek so schodmi signalizovaný v aplikácii Komoot a uzavrieť okruh v jednom bode. Podrobnosti obsahuje karta „Chmielnickie panoramy“, položky 2–5, 8, 12–13 a 19. [1]

Leśnym traktem

Trasa s dĺžkou 22,3 km sa začína v oblasti Julina vo Wydrzi pri Green Velo. Ďalej vedie cez okolie Trzebośe a Kątov Trzebuských, Sokołów Małopolski a lesné územia do oblasti Majdanu v Trzebuske. Má sprístupniť cyklistom severnú časť skúmaného územia a spojiť dedičstvo poľovníckeho areálu v Juline s lesnou krajinou a zázemím Sokołowa Małopolského.

Ide o líniový priebeh, preto ponuka vyžaduje určenie spôsobu návratu alebo pokračovania jazdy. Približne 23 % dĺžky pripadá na nespevnené povrchy; overiť treba aj chodníky, na ktorých aplikácia predpokladá možnosť vedenia bicykla pešo. Podmienkou sprístupnenia je preverenie zjazdnosti a dohodnutie využívania terénnych úsekov. Podrobnosti obsahuje karta „Leśnym traktem“, položky 2–5, 8, 12–13 a 19. [2]

Lubieńskie wzgórza

Okruh s dĺžkou 20,6 km zahŕňa Budziwój, Siedliska, Lubeniu a oblasť Hermanowej. Jeho úlohou je rozšíriť ponuku Green Velo o výlet po kopcoch a sídlach obce Lubenia s prístupom z južných štvrtí Rzeszówa. Hlavnými hodnotami sú pahorkatinová krajina, údolie Łubenky a dedičstvo Lubenie vrátane kostola sv. Uršuly.

Takmer celý priebeh je asfaltový a náročnosť bola určená ako stredná. Krátka vzdialenosť však nevylučuje nároky vyplývajúce zo stúpaní a jazdy po cestách s automobilovou dopravou. Pripraviť treba značenie, presné napojenie na Green Velo v oblasti Hermanowej a uzavretie GPS záznamu. Podrobnosti obsahuje karta „Lubieńskie wzgórza“, položky 2–5, 7–8, 12–13 a 19. [3]

3.1.2. Plánované prepojenia Rzeszowskej aglomerácie s okresom Svidník

Dva varianty majú prepojiť cyklistickú sieť Rzeszowskej aglomerácie s ponukou slovenského pohraničia. Oba sa začínajú v Rzeszówe a končia v Svidníku, vedú však cez iné sídla a odlišné miesta prekročenia hranice. Ich dĺžky zahŕňajú celé spojenia vrátane medziľahlých území mimo aglomerácie a okresu Svidník. Ide o plánované trasy zaznamenané v GPX a Komoot, ktoré vyžadujú prípravu a vyznačenie. [8–9]

Variant I cez Ożennu

Trasa s dĺžkou 151,7 km vedie z Rzeszówa cez oblasť Połomie, Strzyżów, Jedlicze, Nowy Żmigród, Świątkowú Wielkú, Grab a Ożennu. Hranicu prekračuje v koridore Ożenna–Nižná Polianka a následne vedie cez oblasť Jedlinky, Smilno, Šarišské Čierne a Dubovú do Svidníka. Na slovenskej strane zahŕňa okresy Bardejov a Svidník. Jej funkciou je zabezpečiť západné prepojenie aglomerácie s pohraničím a rozvíjať etapové výlety spájajúce krajinu Nízkych Beskýd s dedičstvom sídel na trase.

Približne 94 % priebehu tvorí asfalt, ale vzdialenosť a približne 1 930 m stúpania podľa Komoot dodávajú trase náročný charakter. Pred realizáciou treba objasniť obmedzenia jazdy uvedené v aplikácii v oblasti Połomie, Glinika Charzewského a Jedlicza a schody v okolí Glinika Charzewského. Podrobný priebeh, parametre, atrakcie a prípravné opatrenia obsahuje karta variantu I, položky 2–5, 8, 12–13 a 19. [8]

Variant II cez Barwinek

Trasa s dĺžkou 208,5 km vedie cez Hermanowu, Błażowu, Dynów, Nozdrzec, Brzozów, Haczów, Rymanów, Iwonicz-Zdrój a oblasť Dukly do Barwinka. Hranicu prekračuje cez Dukliansky priesmyk a pokračuje cez Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Bodružal, Gribov, Bukovce, Vyškovce, Vislavu a Ladomirovú do Svidníka. Zahŕňa okresy Svidník a Stropkov. Rozsiahlejší priebeh slúži na spoznávanie podhorí, kúpeľných sídel, drevenej sakrálnej architektúry a histórie pohraničia.

Približne 89 % trasy tvorí asfalt a 14,5 km pripadá na nespevnený povrch. S približne 2 660 m stúpania podľa Komoot ide o náročnú ponuku vhodnú na rozdelenie do etáp. Overenie vyžaduje úsek so signalizovaným zákazom jazdy v Iwoniczi-Zdroji, terénne úseky a dopravné podmienky v hraničnom koridore. Podrobnosti obsahuje karta variantu II, položky 2–5, 8, 12–13 a 19. [9]

Oba varianty vyžadujú dohody so samosprávami a správcami ciest po celej dĺžke vrátane partnerov z okresov Bardejov alebo Stropkov. Podrobné porovnanie prepojenosti, bodov napojenia na existujúce trasy a vzťahu k projektu Dukla–Svidník je uvedené v podkapitolách 3.2 a 3.3. Samotné vytvorenie GPS záznamu nepotvrdzuje pripravenosť trasy na sprístupnenie.

3.1.3. Projektované prepojenie Dukla–Svidník

Projekt „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“ je konkrétnou aktivitou rozvíjajúcou cezhraničné prepojenie. Partnermi sú obec Dukla a mesto Svidník. Register Interreg uvádza obdobie realizácie od 1. marca 2026 do 30. novembra 2027 a stav „v realizácii“. Plánovaný rozsah trasy zahŕňa približne 35,16 km na poľskej a 25,28 km na slovenskej strane. Projekt predpokladá aj 4,36 km singletracku vo Wietrzne a 2,08 km cyklistickej komunikácie pri Ondave; tieto hodnoty sa nemajú automaticky pripočítavať k dĺžke prepojenia. [6]

Karta SK-12 uvádza koridor Olchowiec–Šarbov–Medvedie–Vyšná Pisaná–Nižná Pisaná–Kapišová–Svidník. Prepojenie má sprístupniť krajinu pohraničia, pamätné miesta duklianskych bojov a turistickú ponuku Svidníka. Pre túto koncepciu je dôležité ako možné pokračovanie prístupu z Rzeszowskej aglomerácie. Jeho vzťah k dvom variantom treba určiť na základe výslednej geometrie so zmapovaním spoločných úsekov. Podrobnosti priebehu, infraštruktúry a zdrojov uvádza karta SK-12; úplné sprístupnenie trasy vyžaduje dokončenie prác a potvrdenie podmienok využívania. [4]

3.2. Prepojenosť, logika vedenia a turistická atraktívnosť navrhovaných trás

Navrhované trasy vytvárajú dve vzájomne sa dopĺňajúce úrovne ponuky: miestne výlety prepojené s Green Velo a dlhšie cesty spájajúce Rzeszowskú aglomeráciu so slovenským pohraničím. Ich prepojenosť bola hodnotená z hľadiska väzieb na existujúcu sieť, organizácie jazdy a výberu atrakcií. Základom sú karty troch plánovaných poľských trás, dvoch variantov Rzeszów–Svidník a projektovaného prepojenia Dukla–Svidník. Hodnotenie sa týka potenciálu koncepcie; stupeň pripravenosti jednotlivých úsekov vyžaduje samostatné potvrdenie. [1–5, 8–9]

3.2.1. Prepojenosť miestnych odbočiek Green Velo

Chmielnickie panoramy. Okružná trasa s dĺžkou 35,6 km umožňuje spojiť výjazd z južného Rzeszówa s návštevou obcí Chmielnik a Tyczyn a návratom do oblasti štartu. Priebeh má jasný krajinársky motív: panorámy v okolí Matysówki, Kielnarowej a Borówek dopĺňa dedičstvo Chmielnika, Borku Starého a Tyczyna. Prepojenie s koridorom Green Velo v Rzeszówe podporuje začlenenie okruhu do širšej ponuky. Na zachovanie kontinuity treba zjednotiť začiatok a koniec GPX a preveriť úsek so schodmi uvedený v karte. Prístupy k atrakciám mimo záznamu by mali tvoriť samostatné opísané odbočky. [1]

Leśnym traktem. Líniový priebeh z Julina do Trzebusky je opodstatnený ako odbočka Green Velo smerom k obci Sokołów Małopolski. Les, dedičstvo Julina a sídla sokołowského regiónu vytvárajú ucelenú tému výletu. Najdôležitejšou funkčnou otázkou je ukončenie trasy: 22,3 km znamená jazdu jedným smerom a návrat tou istou trasou zvyšuje vzdialenosť na približne 44,7 km. Je preto potrebné určiť spôsob návratu, nadväzujúce prepojenie alebo osobitne vytýčený okruh. Približne 23 % nespevneného povrchu a signalizovaná možnosť vedenia bicykla pešo obmedzujú univerzálnosť ponuky napriek malému prevýšeniu. [2]

Lubieńskie wzgórza. Okruh s dĺžkou 20,6 km spája Budziwój so Siedliskami, Lubeniou a oblasťou Hermanowej. Jeho prednosťou je možnosť kratšieho krajinárskeho výletu z Rzeszówa zameraného na kopce, údolie Łubenky a miestne dedičstvo. Približne 320 m stúpania podľa Komoot však znamená, že krátka vzdialenosť sama osebe nezaručuje ľahkú jazdu. Podmienkou prepojenosti je uzavretie GPX a jednoznačné vytýčenie napojenia na Green Velo v oblasti Hermanowej. Funkciu odbočky treba potvrdiť konkrétnym, v teréne zrozumiteľným bodom napojenia. [3]

Tri návrhy rozširujú dosah výletov začínajúcich na Green Velo a obohacujú ponuku: od lesného priebehu na severe po pahorkatinové okruhy južne od Rzeszówa. Dva okruhy uľahčujú organizáciu návratu, zatiaľ čo líniová trasa vyžaduje doplnkové dopravné alebo cyklistické riešenie. Spoločná propagácia by mala zachovať tieto rozdiely a uvádzať skutočnú náročnosť bez stotožňovania krátkej vzdialenosti alebo asfaltu s ľahkou rodinnou trasou. [1–3, 5]

3.2.2. Logika variantov prepojenia Rzeszów–Svidník

Funkčné porovnanie plánovaných variantov

Kritérium	Variant I cez Ożennu	Variant II cez Barwinek
Dĺžka celého spojenia	151,7 km	208,5 km
Celkové stúpanie	Približne 1 930 m	Približne 2 660 m
Podiel asfaltu	Približne 94 %	Približne 89 %
Hraničný koridor	Ożenna–Nižná Polianka	Barwinek–Vyšný Komárnik Dukliansky priesmyk
Územie na slovenskej strane	Okresy Bardejov a Svidník	Okresy Svidník a Stropkov

Kritérium	Variant I cez Ożennu	Variant II cez Barwinek
Hlavná funkcia	Kratší z dvoch analyzovaných variantov; krajina Nízkych Beskýd a dedičstvo pohraničia.	Rozsiahlejší poznávací variant; kúpele, drevená architektúra a pamätné miesta.

Dĺžky pochádzajú z GPX, celkové stúpania a podiely povrchov z údajov Komoot použitých v kartách. Oba varianty boli klasifikované ako náročné. [8–9, položky 2–5, 12–13]

Variant I cez Ożennu je kratší než variant II o 56,8 km. Pri porovnaní oboch návrhov lepšie zodpovedá funkcii prepojenia Rzeszówa so Svidníkom s menšou celkovou vzdialenosťou a celkovým stúpaním. Jeho poznávaciu logiku určuje prejazd cez Strzyżów a oblasť Jedlicza, následne okolie Nowého Żmigródu, krajina Nízkych Beskýd a sídla slovenského pohraničia. Doplnkové prístupy k atrakciám by mali toto spojenie dopĺňať s uvedením ich vzdialenosti a vplyvu na dĺžku etapy. [8]

Variant II cez Barwinek odôvodňuje väčšiu dĺžku širším programom návštev. Spája oblasť Dynówa a Brzozówa s Haczówom, Rymanówom, Iwoniczom-Zdrójom a dedičstvom okolia Dukly. Na slovenskej strane vedie cez Bodružal a Ladomirovú a umožňuje rozvinúť tému drevenej architektúry. Je ponukou na dlhší pobyt s etapami zohľadňujúcimi čas na prehliadky a oddych. Nemal by sa prezentovať ako priame spojenie z Duklianskeho priesmyku do Svidníka: jeho priebeh zahŕňa aj sídla okresu Stropkov. [9]

Spoločný smer cesty umožňuje prezentovať varianty ako alternatívy, nedokazuje však kontinuitu značenia ani rovnaké podmienky jazdy. V oboch kartách sú uvedené miesta vyžadujúce preverenie vrátane upozornení na obmedzenia jazdy; vo variante I aj schody. Vysoký podiel asfaltu neznamená oddelenie od automobilovej dopravy. Pred sprístupnením treba vyriešiť priebeh týchto úsekov a až na tomto základe naplánovať etapy. [8–9, položky 5–8, 17–19]

3.2.3. Prepojenie s trasou Dukla–Svidník

Projektovaná trasa Dukla–Svidník dopĺňa systém o samostatný koridor cez Olchowiec, Šarbov a údolie Pisanej. Jej väzba na krajinu Nízkych Beskýd, pamätné miesta v okolí Kapišovej a ponuku Svidníka dáva priebehu ucelenú prírodno-historickú tému. Nie je totožná s variantom cez Barwinek. V budúcnosti môže spoluvytvárať výlety s návratom inou cestou, určenie takýchto okruhov však vyžaduje konečnú geometriu projektu a preverenie spojok. V súčasnej fáze sa nemajú predpokladať spoločné úseky ani sčítavať dĺžky trás ako dĺžka novej siete. [4, karta SK-12]

3.2.4. Atraktívnosť a podmienky vytvárania spoločnej ponuky

Atraktívnosť celého systému vyplýva z rozmanitosti cieľov ciest. Miestne trasy ponúkajú kopcovitú krajinu, lesy a dedičstvo obcí v okolí Rzeszówa. Cezhraničné varianty rozširujú tieto motívy o kúpele, drevenú sakrálnu architektúru, históriu pohraničia a múzejnú ponuku Svidníka. Vytvára to základ na prípravu jednodňových výletov aj etapových ciest. Tento potenciál treba predstavovať prostredníctvom niekoľkých rozpoznateľných motívov každej trasy s odkazom na zdrojové karty obsahujúce úplný zoznam atrakcií. [1–4, 8–9]

O hodnote ponuky rozhoduje skutočný prístup k atrakciám. Objekt v blízkosti trasy by mal mať opísaný prístup, možnosť odstavenia bicykla a podmienky návštevy; nemá sa automaticky zahŕňať do hlavného priebehu. V informáciách pre turistov treba rozlišovať dĺžku samotného záznamu, doplnkové odbočky a prípadný návrat. Pri viacdňových cestách by výber koncových bodov etáp mal zohľadňovať potvrdené možnosti ubytovania, doplnenia vody a zásob, ako aj výškový profil a čas na prehliadky.

Návrhy možno hodnotiť ako funkčne sa dopĺňajúce za predpokladu dopracovania miest napojenia na existujúcu sieť a organizácie jazdy. Prioritou je uzavretie dvoch miestnych okruhov, vyriešenie návratu na trase „Leśnym traktem“, odstránenie prerušení v cezhraničných variantoch a ich prepojenie s konečným priebehom projektu Dukla–Svidník. Jednotné názvoslovie, značenie a súlad opisov s GPX by mali umožňovať informovaný výber trasy. Podrobné návrhy cezhraničných prepojení a sprievodnej infraštruktúry sú predmetom nasledujúcich podkapitol.

3.3. Návrhy nových cezhraničných prepojení

Rozvoj prepojení Rzeszowskej aglomerácie s okresom Svidník sa navrhuje založiť na troch koridoroch: Ożenna–Nižná Polianka, Barwinek–Vyšný Komárnik a Olchowiec–Šarbov. Prvé dva slúžia plánovaným variantom spojenia Rzeszów–Svidník, tretí vyplýva z projektu Dukla–Svidník. Nové prepojenia tu znamenajú prípravu súvislých turistických trás s využitím ciest, značených trás a plánovanej infraštruktúry. Koncepcia nepredpokladá zriaďovanie nových administratívnych hraničných priechodov. [4, 6, 8–9]

Keďže aglomerácia nesusedí so štátnou hranicou, každé prepojenie vyžaduje spoluprácu aj so samosprávami medziľahlých území. Pre používateľa je dôležitý celý súvislý priebeh: prístup zo siete Green Velo, prekročenie hranice a ďalšia jazda do Svidníka alebo na iné slovenské trasy. Samotné určenie miesta na hranici takúto kontinuitu nezabezpečuje.

Navrhované koridory cezhraničných prepojení

Hraničný koridor	Súvisiaca trasa a stav	Funkcia v slovenskej sieti
Ożenna–Nižná Polianka	Variant I Rzeszów–Svidník 151,7 km Plánovaný	Západný prístup do Svidníka; prepojenie s magistrálou 015 v oblasti Dubovej a Nižného a Vyšného Orlíka.
Barwinek–Vyšný Komárnik	Variant II Rzeszów–Svidník 208,5 km Plánovaný	Prepojenie s trasami 015 a 2861 v oblasti Komárnikov; pokračovanie cez Bodružal a okres Stropkov.
Olchowiec–Šarbov	Trasa Dukla–Svidník Projekt v realizácii	Prepojenie s magistrálou 015 v oblasti Medvedieho a údolia Pisanej a prístup do Svidníka.

Dĺžky sa vzťahujú na celé varianty Rzeszów–Svidník, nielen na prihraničné úseky. Zóny napojenia je potrebné spresniť v dokumentácii priebehu trás. [4, 6, 8–9]

3.3.1. Prepojenie cez Ożennu a Nižnú Polianku

Navrhuje sa rozvíjať západné prepojenie z Rzeszówa cez Strzyżów, Jedlicze, Nowy Żmigród, Grab a Ożennu do Nižnej Polianky a následne cez oblasť Jedlinky, Smilno, Šarišské Čierne a Dubovú do Svidníka. Tento priebeh privádza turistov na slovenskú stranu cez okres Bardejov, preto by dohody mali zahŕňať aj sídla mimo okresu Svidník. [8]

Hlavnou úlohou je pripraviť zrozumiteľný prejazd cez hranicu a napojenie na existujúcu sieť v zóne Dubová–Nižný a Vyšný Orlík–Svidník. Magistrála 015 tu môže zabezpečiť pokračovanie cesty, presné spoločné úseky však treba určiť porovnaním záznamov. V Ożenne a Nižnej Polianke treba zabezpečiť jednotné informácie o ďalšom smere, vzdialenosti a podmienkach jazdy. Variant vyžaduje aj vyriešenie prekážok na poľskom

prístupe uvedených v karte; ich ponechanie by narušilo funkčnú kontinuitu celého prepojenia. [4, SK-01; 8, položky 8–10, 17–19]

3.3.2. Prepojenie cez Barwinek a Dukliansky priesmyk

Druhé prepojenie treba viesť v súlade s variantom II: z Rzeszówa cez oblasť Dynówa, Brzozówa, Rymanówa a Dukly do Barwinka, ďalej cez Dukliansky priesmyk a Komárniky, Bodružal, sídla okresu Stropkov a Ladomirovú do Svidníka. Oblasť Vyšného a Nižného Komárnika sa navrhuje využiť ako zónu výberu ďalšieho smeru. Vedú sem existujúce trasy Šarišská cyklomagistrála 015 a Jozefínka 2861. [4, SK-01–SK-02; 9]

Informácie v tomto uzle by mali rozlišovať plánovaný poznávací variant cez Bodružal a pokračovanie po magistrále 015 cez Krajnú Bystrú, Medvedie a údolie Pisanej do Svidníka. Jozefínka umožňuje rozšíriť cestu smerom na Stropkov, nie je však totožná s celým variantom II. Pre každú možnosť treba uviesť samostatný priebeh a náročnosť. Prioritou prípravy tohto prepojenia je preverenie prístupov k priesmyku, križovatiek a úsekov využívajúcich koridor cesty I/21. Prípadné obchádzky by mali vychádzať z hodnotenia konkrétnych úsekov. [4, SK-01–SK-02; 9, položky 7–10, 19]

3.3.3. Prepojenie cez Olchowiec a Šarbov

Tretí smer vytvára projekt „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“, ktorý realizujú obec Dukla a mesto Svidník s plánovaným ukončením 30. novembra 2027. Koridor opísaný v karte SK-12 vedie cez Olchowiec, Šarbov, Medvedie, Vyšnú Pisanú, Nižnú Pisanú a Kapišovú do Svidníka. Je samostatným regionálnym prepojením, ktoré možno napojiť na trasy vedúce z aglomerácie. [4, 6]

Navrhuje sa spresniť dve prepojenia: s variantom II v oblasti Dukly a s magistrálou 015 v oblasti Medvedieho a údolia Pisanej. Ich príprava by umožnila vyberať medzi prístupom cez Barwinek a koridorom cez Šarbov a v budúcnosti organizovať výlety s návratom inou cestou. Umiestnenie spojok, ich dĺžka a štandard by mali vychádzať z konečnej projektovej dokumentácie. Dostupná karta neobsahuje potvrdený výsledný GPX, preto sa tu neurčuje hotový doplnkový okruh. [4, SK-01, SK-12; 9, položka 18]

3.3.4. Spoločné uzly začiatku a pokračovania cesty

Pre oba varianty Rzeszów–Svidník treba dohodnúť spoločný východiskový bod v okolí železničnej stanice v Rzeszówe a spoločný koncový uzol v Svidníku. Súčasné záznamy sa začínajú v oblasti ulice Grottgera, nemajú však totožné počiatočné a koncové body. Zjednotenie týchto miest uľahčí porovnávanie variantov a organizáciu cesty. [8–9, položky 2, 15]

Svidník by mal plniť funkciu etapového bodu a miesta výberu ďalších výletov. Okrem magistrály 015 možno ponuku prepojiť s trasou Karpatské výhľady 5914 smerom na Stropkov. Jej terénne úseky vyžadujú samostatný opis náročnosti, aby pokračovanie cesty neznamenalo neočakávanú zmenu podmienok jazdy. [4, SK-01, SK-03]

3.3.5. Príprava a etapizácia prepojení

Príprava prepojení vyžaduje spoločný program prác na oboch stranách hranice. Navrhuje sa nasledujúca postupnosť:

1. Dohodnutie priebehov a zón napojenia. Porovnať záznamy oboch variantov s geometriou trás 015, 2861 a 5914 a dokumentáciou projektu Dukla–Svidník. Pri každom napojení určiť konkrétny úsek, smer pokračovania a prípadnú chýbajúcu spojku.

2. Overenie kontinuity jazdy. Skontrolovať hraničné a prístupové úseky, povrchy, prekážky a aktuálne pravidlá prístupu. Vyriešiť problémové miesta uvedené v kartách a podľa potreby upraviť záznamy pred vyznačením.
3. Rozdelenie zodpovednosti. Určiť koordináciu celého spojenia a zodpovednosť za jednotlivé úseky, značenie a údržbu. Popri partneroch z aglomerácie a okresu Svidník zahrnúť obec Dukla, samosprávy medziľahlých území a partnerov z okresov Bardejov a Stropkov.
4. Spoločné informácie a sprístupnenie. Pripraviť zhodné opisy v poľštine a slovenčine, smerové značenie, etapy a aktuálne GPX. Na mape v aplikácii Komoot zachovať rozlíšenie plánovaných, projektovaných a sprístupnených trás; stav meniť po potvrdení pripravenosti priebehu.

Podrobné umiestnenie drobnej infraštruktúry a súlad s plánovacími dokumentmi sú uvedené v podkapitolách 3.4 a 3.5. [4–5, 8–10]

Odporúčaný systém zahŕňa dve alternatívne prepojenia Rzeszowskej aglomerácie so Svidníkom doplnené regionálnym prepojením cez Olchowiec–Šarbov. Umožňuje to rozlišovať prístupové možnosti na Slovensko a rozvíjať výlety na oboch stranách hranice. Podmienkou fungovania systému ako jednej ponuky je príprava prejazdov medzi trasami, spoločných informácií a pravidiel údržby celých spojení.

3.4. Návrhy umiestnenia drobnej cyklistickej infraštruktúry

Drobnú infraštruktúru sa navrhuje sústreďovať pri začiatkoch trás, napojeniach na Green Velo, atrakciách a v sídlach zabezpečujúcich služby pre dlhšie etapy. Prednostne treba využiť a doplniť existujúce vybavenie. Nové objekty by mali vypĺňať medzery v prístupe k oddychu, vode, hygienickým zariadeniam, parkovaniu a základným opravám. Prehľad zahŕňa tri plánované miestne trasy, oba varianty Rzeszów–Svidník a projekt Dukla–Svidník. [1–4, 8–9]

Určené sú lokalizačné zóny, nie schválené pozemky. Výber miesta vyžaduje preverenie prístupu, vlastníctva, dostupnosti služieb a možností údržby. Referenčným rámcom sú WR-D-42-1, WR-D-42-2 a WR-D-42-3. Ide o odporúčané štandardy, nie o technicko-stavebné predpisy. Na slovenskej strane sa navrhuje využiť ich funkčné princípy pri zosúladení riešení s partnermi a príslušnými národnými požiadavkami. [11–13]

3.4.1. Zásady umiestnenia vyplývajúce z WR-D

Rozmiestnenie. Podľa WR-D-42-2, bodu 16.2(5), sa na dlhých trasách odporúča umiestňovať obslužné miesta pre cyklistov (MORR) najmenej každých 15 km alebo každé 2 hodiny jazdy. V pahorkatinovom teréne treba rozostupy posudzovať aj podľa času jazdy. [11–12]

Parkovanie. WR-D-42-2 odporúča stojany typu obrátené „U“ umožňujúce uzamknutie rámu. Štandardné minimálne rozmery miesta pre jeden bicykel sú 0,60 × 2,00 m; potrebný je aj prístup a manipulačný priestor. Odporúčaná vzdialenosť od cieľa je menej ako 25 m pri službách a oddychu a menej ako 50 m pri kultúrnych objektoch a prestupných uzloch. [12, bod 16.1]

Prístup a rozhľad. Vybavenie a zaparkované bicykle musia zostať mimo jazdného priestoru a požadovaného voľného priestoru komunikácie. Prístup k odpočívadlu by nemal vytvárať kolízie s chodcami; pri križovatkách treba zachovať rozhľadové polia. Pre vjazdy a priechody pre cyklistov sa uplatňujú zásady WR-D-42-2 a WR-D-42-3. [12, kap. 9, 16; 13, kap. 4–5]

Veľkosť obslužných miest pre cyklistov

Druh zastávky	Plocha	Funkčný rozsah
Krátka zastávka do 5 min	15–25 m²	Ochrana pred počasím, sedenie a nádoba na odpad.
Stredne dlhá zastávka 5–15 min	25–40 m²	Navyše parkovanie bicyklov, informácie a osvetlenie.
Dlhá zastávka nad 15 min	Viac ako 40 m²	Doplnenie o stoly, vodu, toalety a miesto na opravy.

Rozsahy plôch a funkcie podľa WR-D-42-2, tab. 16.2.1. Úplné zásady vybavenia, odvodnenia a prístupu určujú body 16.2(4)–(8). V tabuľkách lokalít je uvedený navrhovaný typ zastávky, ktorý treba prispôsobiť miestu a počtu používateľov.

3.4.2. Navrhované lokality pri miestnych trasách

Pre miestne odbočky Green Velo sa navrhujú nasledujúce zóny. Každý riadok označuje miesto na posúdenie; rozhodnutie o výstavbe alebo doplnení vybavenia by malo vychádzať z inventarizácie existujúcich zariadení.

Trasa	Lokalizačná zóna	Navrhované vybavenie a funkcia
Chmielnickie panoramy	Rzeszów–Drabinianka, okolie ulice Kwiatkowskiego a začiatku okruhu	Parkovisko pre bicykle, informácie o okruhu a samoobslužné opravy. Miesto prípravy na výjazd pri napojení na Green Velo.
Chmielnickie panoramy	Chmielnik, centrum pri trase	MORR pre stredne dlhú zastávku; prepojenie s vodou a hygienickými zariadeniami u dohodnutého prevádzkovateľa. Stojany pri cieli návštevy.
Chmielnickie panoramy	Vyhliadkový úsek Borówki–Kielnarowa	MORR pre krátku zastávku na mieste viditeľnom z trasy, mimo vozovky. Výber jednej lokality po preverení sklonu a prístupu.
Leśnym traktem	Wydrze–Julin, odbočenie z Green Velo	Preverenie a prípadné doplnenie miesta MOR uvedeného v karte: informácie o odbočke, parkovanie a základné opravy.
Leśnym traktem	Sokołów Małopolski, pri prejazde mestom	MORR pre stredne dlhú zastávku pri zázemí služieb; parkovanie a servis. Výber miesta blízko GPX so zrozumiteľným prístupom do centra.
Leśnym traktem	Trzebuska, oblasť Majdanu a konca záznamu	MORR pre stredne dlhú zastávku, stojany a informácie o návrate. Bezpečný priestor na čakanie na odvoz cyklistov.
Lubieńskie wzgórza	Rzeszów–Budziwój, okolie ulíc Podleśna a Budziwojska	Parkovanie, informácie a opravárenské miesto pri zjednotenom začiatku okruhu; posúdenie možnosti spoločnej obsluhy ďalších trás.
Lubieńskie wzgórza	Lubenia, centrum a prepojenie s údolím Łubenky	MORR pre stredne dlhú zastávku; využitie zázemia existujúcich trás a rekreácie po preverení prístupu, vody a toaliet.
Lubieńskie wzgórza	Hermanowa, oblasť Gradkowca	MORR pre krátku zastávku na pahorkatinovom úseku; informácie o ďalšom priebehu a dohodnutom napojení na Green Velo.

Lokality a funkcie sú autorským návrhom. Doplnkové stojany je vhodné zvážiť pri cieľoch návštev v Tyczyne, Borku Starom a Lubenii. Prístupy mimo hlavného GPX treba vyznačiť samostatne. [1–3, položky 2, 13, 15–19]

Uvedené zóny nepotvrdzujú, že rozostupy medzi obslužnými miestami sú už primerané. Po výbere bodov treba vypočítať vzdialenosti pozdĺž dohodnutého GPX a preveriť čas jazdy. Ak zostanú príliš dlhé úseky bez obsluhy, budú potrebné doplnkové lokality. Týka sa to aj okruhov, pri ktorých treba zohľadniť úsek medzi poslednou zastávkou a východiskovým bodom.

3.4.3. Navrhované lokality na cezhraničných prepojeniach

Na cezhraničných prepojeniach je prioritou obsluha etapových ciest. Nasledujúce sídla predstavujú hlavné zóny výberu bodov; zázemie medzi nimi treba dopĺňať podľa vzdialenosti a času jazdy. Riadok zahŕňajúci viacero sídel neznamená jeden spoločný objekt.

Trasa	Lokalizačná zóna	Navrhované vybavenie a funkcia
Oba varianty	Rzeszów, okolie stanice a ulice Grottgera	Východiskový bod: parkovanie, informácie a opravy. Dlhodobé parkovanie prepojiť s existujúcou obsluhou železničného uzla.
Variant I	Strzyżów, Jedlicze a Nowy Żmigród	Výber miest dlhých zastávok pri službách: oddych, voda, WC, parkovanie a opravy; obsluha koncových bodov etáp.
Variant I	Świątkowa Wielka a oblasť Grab–Ożenna	MORR pre stredne dlhú alebo dlhú zastávku pred hraničným úsekom. Uprednostniť upravené miesta so správcom.
Variant I	Nižná Polianka a oblasť Smilno–Dubová	Oddych a doplnenie vody na slovenskom prístupovom úseku; informácie PL/SK. Rozmiestnenie dohodnúť aj s partnermi z okresu Bardejov.
Variant II	Błażowa, Dynów a Brzozów	Obslužné body etáp pri centrách sídel alebo verejných objektoch: parkovanie, oddych, voda, WC a servis.
Variant II; projekt Dukla–Svidník	Rymanów, Iwonicz-Zdrój a oblasť Dukly	Dlhé zastávky pri službách a ubytovaní. V oblasti Dukly koordinovať vybavenie s projektom; zvážiť nabíjanie elektrobicyklov.
Variant II	Barwinek–Vyšný Komárnik	Oddychové a informačné miesto o výbere trás s parkoviskom pre bicykle. Umiestnenie mimo zóny tranzitnej dopravy s bezpečným prístupom.
Variant II	Bodružal a Ladomirová	Parkoviská pri prístupoch k chrámom a oddych v blízkosti. Usporiadanie dohodnúť so správcami objektov a prispôsobiť charakteru prostredia.
Projekt Dukla–Svidník	Olchowiec–Šarbov, Medvedie a Kapišová	Zosúladenie odpočívadiel s projektovou dokumentáciou a existujúcou sieťou. V Kapišovej prepojenie s ponukou pamätných miest.
Oba varianty; projekt	Svidník, spoločný koncový bod a oblasť Ondavy	Uzol obsluhy pobytu: parkovanie, informácie, oddych a opravy. Prepojenie s projektovaným vybavením pri Ondave.

Prehľad je lokalizačným návrhom, nie zoznamom existujúceho vybavenia ani investičných záväzkov samospráv. [4, 8–9]

Projekt Dukla–Svidník už zahŕňa informačnú a opravárenskú infraštruktúru a nabíjanie bicyklov; karta SK-12 uvádza na slovenskej strane po dve opravárenské a nabíjacie miesta. Nové návrhy treba porovnať s projektovou dokumentáciou, aby dopĺňali jej rozsah. Do potvrdenia realizácie zostávajú tieto prvky plánovaným vybavením. [4, SK-12, položka 16]

3.4.4. Vybavenie a poradie realizácie

Servis a nabíjanie. Pumpy a základné náradie sa navrhuje umiestňovať pri východiskových bodoch, mestských obslužných miestach a u prevádzkovateľov miest dlhých zastávok. Uprednostňujú sa lokality umožňujúce pravidelnú kontrolu vybavenia. Nabíjanie elektrobicyklov treba prepojiť s dlhším pobytom, napájaním a zodpovedným prevádzkovateľom; nemá nahrádzať prístup k vode a základnej obsluhe.

Prístupnosť vybavenia. Projekt musí počítať s priestorom pre bicykle s batožinovými taškami, prívesmi a neštandardné bicykle. Pri staniciach treba zvážiť zastrešené dlhodobé parkovanie a zrozumiteľný prístup podľa WR-D-42-1, kap. 13. Voda a toalety môžu byť zabezpečené v existujúcich objektoch, ak sú dohodnuté pravidlá používania a uvedené hodiny dostupnosti. [11]

Údržba. Každý bod by mal mať určeného správcu, harmonogram čistenia a prehliadok a spôsob nahlasovania porúch. Plán zahŕňa opravy náradia a stojanov, prevádzku hygienických zariadení, odvoz odpadu, údržbu povrchu a aktualizáciu informácií. Tabule by mali uvádzať ďalšie obslužné miesta a ich dostupnosť vrátane sezónnosti. [10]

Prvá etapa by mala zahŕňať preverenie a doplnenie vybavenia začiatkov trás, existujúceho miesta MOR v Juline a bodov pri službách. Následne treba doplniť chýbajúce vybavenie na lesných, pahorkatinových a prihraničných úsekoch. Vyhliadkové miesta a doplnkové nabíjačky treba rozvíjať po zabezpečení základnej obsluhy. Pred výberom každého pozemku treba porovnať kilometráž, rozsah vybavenia, správcu, náklady na údržbu a požadované dohody. [1–5, 8–12]

3.5. Súlad s existujúcimi plánovacími dokumentmi a územnými plánmi (PL a SK)

Navrhované trasy a sprievodná drobná infraštruktúra sú v súlade so smermi rozvoja cykloturistiky, cezhraničnej spolupráce a prepojení medzi sídlami uvedenými v dokumentoch oboch regiónov. Hodnotenie zahŕňa tri poľské odbočky Green Velo, dva varianty Rzeszów–Svidník a projekt Dukla–Svidník. Základom sú oficiálne zverejnené stratégie, rozvojové programy a regionálne územné plány.

V súčasnej fáze možno potvrdiť súlad koncepcie so strategickým smerovaním. Súlad umiestnenia jednotlivých úsekov, odpočívadiel a parkovísk s obecnou dokumentáciou vyžaduje samostatnú analýzu po určení presného rozsahu investície. GPX záznam a všeobecná podpora cykloturistiky v stratégii nerozhodujú o možnosti využitia konkrétneho pozemku.

3.5.1. Podkarpatské vojvodstvo

„Stratégia rozvoja vojvodstva – Podkarpackie 2030“ prijatá 28. septembra 2020 predpokladá rozvoj integrovaných ponúk a cezhraničného partnerstva v cestovnom ruchu (bod 1.3.6), infraštruktúry aktívneho cestovného ruchu a siete cyklotrás (bod 3.5.2). Vo vzťahu k Rzeszówu a jeho funkčnému územiu zdôrazňuje prepojenosť a bezpečnosť trás a ich väzbu na verejnú dopravu (bod 7.2.4). Odbočky Green Velo a prepojenia so Svidníkom zodpovedajú týmto smerom, pretože rozširujú dosah existujúcej siete a prepájajú ju s miestnymi atrakciami. [14]

„Územný plán Podkarpatského vojvodstva – Perspektíva 2030“ schválený 27. augusta 2018 uvádza údržbu a rozvoj trás vrátane cyklistických trás regionálneho, nadregionálneho a medzinárodného významu (časť IV, bod 3.2.3). Pre Rzeszowské funkčné územie predpokladá prepojenie obecných trás s infraštruktúrou Rzeszówa (časť VI, bod 3.4). To odôvodňuje rozvoj siete presahujúcej hranice jednotlivých obcí. Regionálny plán však podrobne nevymedzuje všetkých šesť analyzovaných priebehov. [15]

3.5.2. Rzeszowský okres

Referenčným dokumentom zostáva „Stratégia rozvoja Rzeszowského okresu na roky 2016–2023“, ktorej platnosť bola predĺžená do konca roka 2026. Strategický cieľ II spája ochranu životného prostredia a kultúrneho dedičstva s ich racionálnym využívaním; zahŕňa aj rozvoj rekreačno-turistickej infraštruktúry a spoločnej ponuky okresu. Diagnóza poukazuje na nedostatok vytýčených a vyznačených peších a cyklistických trás. Plánované odbočky, informácie o atrakciách a obslužné miesta zodpovedajú týmto potrebám. [16–17]

Uznesením z 18. júna 2026 sa začala príprava stratégie na roky 2027–2035; harmonogram predpokladá jej prijatie v druhom štvrťroku 2027. Tento dokument sa zatiaľ nepovažuje za prijatý podklad hodnotenia. Koncepciu siete je vhodné využiť ako vstup do jeho spracovania. Okresná stratégia sa vzťahuje na územie Rzeszowského okresu; pre Rzeszów a obce mimo okresu sú potrebné príslušné dokumenty týchto samospráv. [18]

3.5.3. Prešovský kraj

„Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021–2030“, schválený po environmentálnom posudzovaní uznesením č. 285/2023 z 11. decembra 2023, tvorí regionálny strategický základ. Opatrenie 1.2.1.1 zahŕňa rozvoj cykloturistiky a pešej turistiky v prepojení s inými regiónmi a cezhraničnými územiami, ako aj trás, značenia a doplnkovej infraštruktúry. Opatrenie 3.1.1.7 sa týka siete nemotorovej dopravy a jej vybavenia. Koncepcia prepojení s Poľskom a spoločnej obsluhy turistov napĺňa tieto smery. [19]

Územným základom je „Územný plán Prešovského samosprávneho kraja“ z roku 2019 so záväznou časťou vyhlásenou vo VZN č. 77/2019. Body 9.7.1–9.7.8 predpokladajú prepojenú a bezpečnú cyklistickú sieť, prístupy k hranici a odpočívadlá. Plán uvádza prepojenia Nižná Polianka–Ożenna a Vyšný Komárnik–Barwinek (bod 9.9.1.1 písm. l a 9.9.1.2 písm. a). Ide o priamu územnú oporu pre oba varianty, nepotvrdzuje však bezpečnosť ani prípustnosť všetkých prístupových úsekov. [20]

Zmeny a doplnky č. 1 územného plánu PSK boli zverejnené ako návrh na prerokovanie. Pri hodnotení bol použitý schválený plán z roku 2019; pred prípravou investície treba preveriť, či už boli zmeny prijaté. Pre prepojenie Olchowiec–Šarbov zostávajú referenčným rámcom všeobecné ustanovenia o cezhraničnej sieti a dokumentácia projektu Dukla–Svidník. V citovanom zozname hraničných prepojení plánu z roku 2019 nie je výslovne pomenované. [20–21]

3.5.4. Okres Svidník a mesto Svidník

Aktuálnym referenčným dokumentom pre okres je „Plán rozvoja prioritného okresu Svidník“ na roky 2026–2028 schválený MIRRI SR 8. septembra 2026. Rozvoj cestovného ruchu a aktívnej rekreácie patrí medzi jeho hlavné priority. Opatrenie 2.1 zahŕňa tematické produkty vrátane cyklotrás; opatrenia 2.2 a 2.3 sa týkajú spoločného riadenia ponuky a služieb pre návštevníkov. Prepojenia s Poľskom, prepájanie atrakcií a servisné

a pobytové zázemie zodpovedajú týmto zámerom. Ide o plán sociálno-ekonomického rozvoja, nie o plán funkčného využitia pozemkov. [22]

Dopĺňa ho mestský „Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Svidník na roky 2023–2030“ prijatý 13. decembra 2023. Opatrenie 2.1.5 predpokladá rozvoj nemotorovej dopravy, prepojení s okolím, stojanov, prístreškov a nabíjania elektrobicyklov; opatrenie 4.1.1 zahŕňa drobnú infraštruktúru a turistické značenie. To odôvodňuje úlohu Svidníka ako spoločného obslužného bodu trás. Program mesta nenahrádza dokumenty ostatných obcí okresu. [23]

3.5.5. Hodnotenie navrhovaných trás

Nasledujúci prehľad predstavuje autorské hodnotenie založené na uvedených dokumentoch a kartách trás. Odkazy sa týkajú funkcie a smeru rozvoja, nie formálneho schválenia GPX záznamov.

Trasa	Referenčný rámec a hodnotenie	Rozsah ďalšieho overenia
Chmielnickie panoramy	Súlad so smerovaním rozvoja siete a sprístupňovania dedičstva. [14–16]	Prepojenia Rzeszów–Chmielnik–Tyczyn; prístupy k atrakciám a umiestnenie zastávok.
Leśnym traktem	Súlad so smerovaním rozvoja aktívneho cestovného ruchu a rekreačnej ponuky. [14–16]	Lesné úseky a obslužné body; samostatné posúdenie obce Rakszawa mimo Rzeszowského okresu.
Lubieńskie wzgórza	Súlad so smerovaním rozvoja medziobecnej siete a miestnej rekreácie. [14–16]	Prepojenia Rzeszów–Lubenia–Tyczyn, údolie Łubenky a odpočívadlá.
Rzeszów–Svidník variant I	Súlad so strategickým smerovaním; Ożenna–Nižná Polianka je uvedené v územnom pláne PSK. [14–15, 19–20, 22]	Dokumenty obcí pozdĺž celého priebehu, aj v okrese Bardejov; úseky s obmedzeniami uvedenými v karte.
Rzeszów–Svidník variant II	Súlad so strategickým smerovaním; Barwinek–Vyšný Komárnik je uvedené v územnom pláne PSK. [14–15, 19–20, 22]	Bezpečný prejazd hraničnou oblasťou a prístupové úseky; zahrnutie obcí okresu Stropkov.
Projekt Dukla–Svidník	Súlad so smerovaním rozvoja cezhraničných väzieb a obsluhy cestovného ruchu. [14–15, 19–20, 22–23]	Overenie podľa investičnej dokumentácie vrátane Olchowiec–Šarbov a úprav územia pri Ondave.

3.5.6. Potvrdenie súladu na miestnej úrovni

Potvrdenie súladu umiestnenia by malo zahŕňať prekrytie výsledného priebehu a bodov infraštruktúry s parcelami a platnými dokumentmi obcí. Na poľskej strane treba preveriť miestne územné plány a aktuálny stav všeobecného plánovania; na slovenskej strane príslušné územné plány obcí a ich záväzné ustanovenia vrátane zmien. Pre územia bez príslušného plánu treba s kompetentným orgánom určiť postup prípravy daného zámeru.

Analýzu treba viesť samostatne pre značenie existujúcich ciest a pre nové práce a objekty. Pri každom úseku alebo bode je vhodné zaznamenať číslo parcely, dokument a označenie plochy, prípustný rozsah prác, vlastníka alebo správcu a požadované dohody. Samostatne sa preverujú prírodné, lesné, pamiatkové a vodohospodárske obmedzenia a terénne riziká. Týka sa to aj návrhov z podkapitoly 3.4. Usmernenia WR-D pomáhajú pri výbere technických riešení, nenahrádzajú však posúdenie funkčného využitia územia. [10–13]

Regionálne a rozvojové dokumenty odôvodňujú ďalšiu prípravu celej koncepcie. Podmienkou prechodu k realizácii je potvrdenie súladu konkrétnych lokalít, dostupnosti pozemkov a rozsahu prác príslušnými samosprávami a správcami.

3.6. Zdroje a materiály použité v kapitole

Označenia zdrojov sú spoločné pre celý dokument. Každá položka citovaná v danej kapitole je v jej zozname uvedená len raz. Stav poznania: október 2026.

[1] Karta plánovanej trasy „Chmielnickie panoramy“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[2] Karta plánovanej trasy „Leśnym traktem“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[3] Karta plánovanej trasy „Lubieńskie wzgórza“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[4] Karty slovenských trás („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx“). Stav poznania: 12. 10. 2026. Regionálne a miestne trasy a karta SK-12 prepojenia Dukla–Svidník. Podrobný priebeh, parametre a primárne zdroje sú uvedené v kartách.

[5] Konzultačné stretnutie III. Projektový materiál o odbočkách Green Velo, obslužnej infraštruktúre a cezhraničných prepojeniach; najmä snímky 5–6, 10 a 12–15.

[6] Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“ — oficiálny opis projektu, partneri, rozsah, obdobie realizácie 1. 3. 2026 – 30. 11. 2027 a hodnota 1 313 836,50 EUR. Dátum prístupu: 14.–15. 10. 2026.
Opis projektu

[7] Výzva na predkladanie ponúk na analýzu potenciálu rozvoja cykloturistiky. Príloha č. 1 — opis predmetu zákazky (OPZ), rozsah inventarizácie, koncepcie, podmienok realizácie a financovania.

[8] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant I. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[9] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant II. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[10] UWARUNKOWANIA. Konzultačný materiál projektu, časti 1–6: vlastníctvo a dostupnosť pozemkov, správcovia, súhlasy, lesy a chránené územia, značenie a údržba infraštruktúry.

[11] WR-D-42-1, „Plánovanie cyklotrás“, verzia 01 z 19. 9. 2022; kap. 7 a 13 — potreby používateľov, obsluha trás a prestupné uzly.
WR-D-42-1

[12] WR-D-42-2, „Navrhovanie cyklistických komunikácií, spoločných komunikácií pre chodcov a cyklistov a cyklistických a protismerných cyklistických pruhov“, verzia 01 z 19. 9. 2022; kap. 9 a 16 vrátane tab. 16.1.1 a 16.2.1.
WR-D-42-2

[13] WR-D-42-3, „Navrhovanie priechodov pre cyklistov a cyklistickej infraštruktúry na úrovňových a mimoúrovňových križovatkách“, verzia 01.1, oprava z 24. 4. 2025; kap. 4–5.
WR-D-42-3

[14] Stratégia rozvoja vojvodstva – Podkarpackie 2030. Uznesenie č. XXVII/458/20 z 28. 9. 2020; body 1.3.6, 3.5.2 a 7.2.4, s. 74–75, 102, 126–127.
Dokument stratégie

[15] Územný plán Podkarpatského vojvodstva – Perspektíva 2030. Uznesenie č. LIX/930/18 z 27. 8. 2018; časť IV, bod 3.2.3, s. 114–116; časť VI, bod 3.4, s. 215–216. Plán platí od 3. 10. 2018.
Územný plán vojvodstva | Zverejnenie v BIP

[16] Stratégia rozvoja Rzeszowského okresu na roky 2016–2023. Prijatá uznesením č. XXVIII/279/17 zo 17. 3. 2017; diagnóza, s. 17–18; strategický cieľ II, s. 24–25. Posudzovať spolu s uznesením o predĺžení platnosti [17].
Text stratégie

[17] Uznesenie č. LVIII/476/23 Rady Rzeszowského okresu zo 14. 12. 2023; predĺženie platnosti stratégie 2016–2023 do konca roka 2026.
Uznesenie

[18] Uznesenie č. XXVI/247/26 Rady Rzeszowského okresu z 18. 6. 2026; začatie vypracovania stratégie 2027–2035 a harmonogram prác. Potvrdzuje začatie postupu, nie prijatie novej stratégie.
Uznesenie a harmonogram

[19] Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021–2030. Verzia po zapracovaní pripomienok z procesu SEA; uznesenie č. 285/2023 z 11. 12. 2023. Strategicko-programová časť C–D, opatrenia 1.2.1.1 a 3.1.1.7, s. 46–47 a 104–105.
Program a uznesenie

[20] Územný plán Prešovského samosprávneho kraja. Uznesenie č. 268/2019 z 26. 8. 2019; záväzná časť: VZN č. 77/2019, účinné od 6. 10. 2019; body 9.7–9.9, s. 21–22.
Plán a prílohy | Záväzná časť územného plánu PSK

[21] Územný plán PSK Zmeny a doplnky č. 1 – Návrh na prerokovanie. Zverejnenie návrhu zmien na prerokovanie z 24. 11. 2025; materiál na sledovanie aktuálnosti plánu.
Návrh zmien

[22] Plán rozvoja prioritného okresu Svidník na roky 2026–2028. Schválený 8. 9. 2026; kap. 3.3, s. 20–21 a príloha č. 1, opatrenie 2, s. 2 prílohy. Aktuálny okresný referenčný dokument namiesto skoršieho plánu NRO 2022–2026.
Plán rozvoja okresu

[23] Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Svidník na roky 2023–2030. Uznesenie č. 128/2023 z 13. 12. 2023; opatrenia 2.1.5 a 4.1.1. V súbore PDF: s. 78, 87, 91 a 94 (číslovanie súboru, nie päty strán).
Program mesta | Informácia o prijatí

IV. Analýza podmienok realizácie

Realizácia koncepcie cyklistickej siete spájajúcej Rzeszowskú aglomeráciu s oblasťou Svidníka vyžaduje potvrdenie dostupnosti pozemkov, dohodnutie rozsahu prác a zohľadnenie prírodných a územných obmedzení. Kapitola IV určuje podmienky prechodu od navrhovaných priebehov k trasám, ktoré možno vyznačiť, vybaviť a udržiavať. Analýza zahŕňa tri plánované poľské odbočky Green Velo, dva varianty prepojenia Rzeszów–Svidník a projektovanú trasu Dukla–Svidník.

Východiskom je využitie existujúcich ciest a infraštruktúry a obmedzenie nových zásahov na úseky nevyhnutné pre kontinuitu a bezpečnosť siete. Rozsah prípravy závisí od umiestnenia a druhu aktivity: vyznačenia trasy, zlepšenia zjazdnosti, výstavby nového úseku alebo zriadenia odpočívadla. Súlad koncepcie so smermi rozvoja regiónov opísaný v podkapitole 3.5 treba doplniť o zistenia týkajúce sa konkrétnych nehnuteľností a prác.

4.1. Identifikácia administratívno-právnych a environmentálnych prekážok

Najvýznamnejšie prekážky sa týkajú rozdrobenosti vlastníctva a kompetencií správcov, prípustnosti prác v chránených územiach a zosúladenia bezpečnosti cyklistov s obmedzením zásahov do životného prostredia. Nasledujúca analýza uvádza podmienky realizácie a miesta vyžadujúce ďalšie zistenia. Podrobnú klasifikáciu jednotlivých úsekov treba vykonať na základe aktuálneho záznamu, evidenčných údajov, rozsahu prác a terénnej obhliadky. [1–4, 8–10]

4.1.1. Ministerský rámec a rozsah požiadaviek

Technickým základom na poľskej strane sú usmernenia odporúčané ministrom infraštruktúry: WR-D-42-1 o plánovaní trás, WR-D-42-2 o navrhovaní cyklistických komunikácií a WR-D-42-3 o priechodoch pre cyklistov a infraštruktúre na križovatkách. Uplatňujú požiadavky bezpečnosti, prepojenosti, priamosti, pohodlia a atraktívnosti. V analyzovanom zámere to znamená potrebu vyriešiť prerušenia priebehu, kolízie s automobilovou dopravou a terénne prekážky pred sprístupnením úplnej ponuky. Samotné osadenie smerovníkov tieto problémy neodstraňuje. [11–13]

WR-D predstavujú súbor pravidiel technického poznania určený na dobrovoľné používanie. Záväzné požiadavky na cestné investície vyplývajú okrem iného z nariadenia ministra infraštruktúry z 24. júna 2022 o technicko-stavebných predpisoch pre verejné cesty v znení neskorších zmien. Výber riešenia závisí od druhu cesty, rozsahu zámeru a miestnych podmienok. Turistickú trasu vedenú po existujúcich cestách nemožno stotožňovať s novovybudovanou cyklistickou komunikáciou. [24]

Na slovenskej strane sú referenčným rámcom rezortné technické podmienky TP 085 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“, doplnené v oblasti značenia o TP 117. Niektoré ustanovenia TP 085 boli nahradené novšími pravidlami uvedenými v oficiálnom zozname Slovenskej správy ciest. Spoločná koncepcia by mala zabezpečiť kontinuitu informácií a porovnateľný používateľský štandard pri zachovaní predpisov a postupov platných v každom štáte. [25]

4.1.2. Dostupnosť pozemkov a zodpovednosť správcov

Priebehy zahŕňajú cesty rôznych kategórií, vnútorné a lesné úseky a pozemky predpokladané pre drobnú infraštruktúru. Pre každý úsek treba určiť vlastníka, správcu, podmienky prístupu a právny titul potrebný na

plánované práce. Všeobecná možnosť prejazdu po verejnej ceste neoprávňuje na samostatnú montáž značiek, prístreškov alebo opravárenských staníc. Na súkromných pozemkoch a vnútorných cestách je nevyhnutné potvrdiť pravidlá využívania; chýbajúca dlhodobá dohoda môže vynútiť zmenu priebehu. [10, 26–27]

Koordinátor siete by mal viesť spoločný register dohôd a povinnosti údržby jednotlivých úsekov a zariadení priradiť príslušným partnerom. Týka sa to aj odstraňovania poškodení, aktualizácie značenia a informovania o uzáverách. Dohody musia zahŕňať samosprávy mimo Rzeszowského okresu a slovenské okresy Bardejov a Stropkov. [8–10]

4.1.3. Značenie a príprava stavebných prác

Na poľských verejných cestách značenie, ktoré je súčasťou organizácie premávky, vyžaduje prípravu a schválenie príslušného projektu. Treba rozlišovať správcu cesty a orgán riadenia premávky a určiť pravidlá vykonávania prác v cestnom pozemku. Osobitné prerokovanie vyžadujú križovatky, napojenia na Green Velo a prejazdy v koridore Barwinek–Vyšný Komárnik. Možnosť prekročenia hranice nerozhoduje o bezpečnosti prístupu na bicykli. [11–13, 26]

Pre výstavbu alebo prestavbu úsekov, odvodnenie, lávky, prístrešky a ďalšie zariadenia treba určiť príslušný stavebný postup. V Poľsku závisí od klasifikácie prác podľa stavebného zákona; na Slovensku je základom zákon č. 25/2025 Z. z. so zohľadnením prechodných ustanovení. Nemožno predpokladať jeden postup pre celú trasu ani to, že každý prvok vybavenia vyžaduje povolenie alebo je oslobodený od administratívnych povinností. Samostatne sa preveruje súlad umiestnenia s územnoplánovacou dokumentáciou a požiadavky na záber poľnohospodárskych a lesných pozemkov. [27–28; pozri 3.5]

4.1.4. Kultúrne dedičstvo a cezhraničná koordinácia

Pri plánovaní tabúľ, parkovísk a odpočívadiel v blízkosti pamiatok treba preveriť hranice ochrany a požadované povolenia alebo stanoviská pamiatkových orgánov. Týka sa to napríklad okolia areálu v Juline, kostola v Haczówe, chrámov v Bodružali a Ladomirovej a pamätných miest pohraničia. Rozsah požiadaviek vyplýva z formy ochrany a plánovaného zásahu, nie zo samotnej blízkosti atrakcie. [1–4, 9, 38]

Cezhraničné prepojenia vyžadujú dohodnuté styčné body, rozsah prác partnerov a pravidlá údržby na oboch stranách hranice. V koridore Olchowiec–Šarbov treba ďalšie aktivity založiť na dokumentácii projektu Dukla–Svidník a preveriť získané súhlasy. Zahrnutie trasy do projektu alebo aplikácie nepotvrdzuje ukončenie postupov pre všetky jej prvky. [4, 6, 10]

4.1.5. Ochrana prírody a prístup do lesov

V Poľsku existencia územia Natura 2000 neznamená automatický zákaz vedenia trasy. Obmedzením je možnosť významného negatívneho vplyvu na ciele ochrany, biotopy a druhy, a to aj v kombinácii s inými zámermi. Potreba rozhodnutia o environmentálnych podmienkach sa posudzuje podľa skutočného rozsahu investície a predpisov klasifikujúcich zámery. Nezávisle od tejto klasifikácie môže byť potrebné posúdenie vplyvu na územia Natura 2000 podľa článkov 96–103 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Treba preveriť aj druhovú ochranu, podmienky odstraňovania vegetácie a prípadné povinnosti pri prácach vo vodných tokoch. [29]

Pre variant I a koridor Dukla–Svidník má osobitný význam overenie vzťahu k Magurskému národnému parku a územiam Natura 2000 Beskid Niski a Ostoja Magurska. Návštevný poriadok MPN zavedený príkazom č. 12/2026 povoľuje cykloturistiku po verejných cestách, vyznačených cyklotrasách a účelových cestách

určených riaditeľom od východu do západu slnka. Priebeh treba porovnať s aktuálnym zoznamom sprístupnených ciest; peší turistický chodník nie je automaticky cyklotrasou. [29, 32]

Na poľských lesných úsekoch treba zohľadniť pravidlá sprístupnenia, hospodárske práce a dočasné zákazy vstupu. Značenie, zmena povrchu a vybavenie vyžadujú dohody so správcom pozemku. Na slovenskej strane zákon o lesoch č. 326/2005 Z. z. obmedzuje jazdu na bicykli mimo lesných ciest a vyznačených trás. Ďalšie obmedzenia vyplývajú zo stupňa ochrany prírody; už pri druhom stupni § 13 ods. 2 písm. i zákona č. 543/2002 Z. z. vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na budovanie a vyznačenie cyklotrasy. Tento stupeň ochrany nemožno stotožňovať so samotným statusom Natura 2000. [30–31]

V oblasti slovenského pohraničia je dôležitým referenčným územím Chránené vtáčie územie Laborecká vrchovina. Oficiálny zoznam zahŕňa okrem iného katastrálne územia Šarbov, Vyšná a Nižná Pisaná, Vyšný a Nižný Komárnik, Bodružal a Ladomirová. Vyžaduje to preverenie presných prienikov s variantom II a trasou Dukla–Svidník, ako aj rozsahu prác a vplyvu využívania. Postup posudzovania vplyvu na Natura 2000 upravuje okrem iného § 28 slovenského zákona o ochrane prírody a krajiny. [31, 33–34]

4.1.6. Vody, reliéf a krajina

Úseky v údoliach Wisłoka, Wisłoky a Sanu a v okolí Ondavy a Ladomírky vyžadujú kontrolu na aktuálnych mapách povodňového ohrozenia. Lokality odpočívadiel, napájania a servisných zariadení treba vyberať so zohľadnením zaplavenia a možnosti evakuácie. Práce pri vodách, priepustoch a hrádzach môžu vyžadovať samostatné súhlasy. V Poľsku povolenie jazdy na bicykli pozdĺž hrádze neznamená súhlas so zásahom do jej konštrukcie, osádzaním stĺpikov alebo výstavbou zariadení. [35–36]

Územný plán Podkarpatského vojvodstva uvádza zosuvy ako obmedzenie investovania v podhoriach, najmä v Strzyżowskom a Dynowskom podhorí. Pri úsekoch na svahoch sú potrebné údaje systému SOPO a posúdenie miestnych geotechnických a vodných pomerov. Územný plán Prešovského kraja odporúča viesť trasy po existujúcich komunikáciách, chrániť mokrade a ekologické koridory a pri vybraných prihraničných úsekoch v chránených územiach používať prírodné materiály a protierózne opatrenia. To podporuje obmedzenie rozširovania komunikácií, výrubu a rozptyľovania infraštruktúry v otvorenej krajine. [15, 20, 37]

4.1.7. Najvýznamnejšie prekážky pre navrhované trasy

Nasledujúci prehľad určuje priority ďalšieho preskúmania. Uvedené územia sú zónami overenia, nie zoznamom potvrdených právnych alebo environmentálnych konfliktov. Podrobný priebeh a parametre zostávajú v kartách trás.

Trasa	Územie a potenciálna prekážka	Opatrenie pred realizáciou
Chmielnickie panoramy	Rzeszów–Chmielnik–Tyczyn: kontinuita priebehu a napojení, prístupnosť úseku so schodmi; svahové podmienky.	Dohodnúť priebeh a značenie so správcami; preveriť riešenie bariéry schodov a miesta prác v údajoch SOPO.
Leśnym traktem	Wydrze–Julin–Trzeboś–Sokołów Małopolski–Trzebuska: prístup k lesným cestám, zásahy do povrchu a okolia Julina.	Určiť správcov a pravidlá značenia; posúdiť odvodnenie a rozsah spevnenia; využiť existujúce miesto MOR v okolí Julina.

Trasa	Územie a potenciálna prekážka	Opatrenie pred realizáciou
Lubieńskie wzgórza	Budziwój–Siedliska–Lubenia–Hermanowa: potvrdenie prepojenia s Green Velo, svahové úseky a údolie Łubenky.	Potvrdiť kontinuitu prepojenia; preveriť geotechnické a vodné riziká a pozemky pre odpočívadlá.
Rzeszów–Svidník variant I	Upozornenia na obmedzenia prístupu v Połomii, Gliniku Charzewskom a Jedliczi; oblasť Świątkowa–Grab–Ożenna a MPN.	Overiť upozornenia z karty a cesty sprístupnené bicyklom; dohodnúť prípadné obchádzky a pokračovanie cez Nižnú Polianku.
Rzeszów–Svidník variant II	Okolie ulice Piwarskiego v Iwoniczi-Zdroji; koridor Barwinek–Komárnik; chránené územia smerom na Bodružal a Ladomirovú.	Potvrdiť prístupnosť uvedeného úseku a bezpečnosť prístupu k hranici; preveriť ochranu prírody a umiestnenie zariadení pri pamiatkach.
Dukla–Svidník	Koridor Olchowiec–Šarbov–Vyšná a Nižná Pisaná–Svidník: lesné cesty, vzťah k chráneným územiam a rozsah plánovaných prác.	Overiť dokumentáciu a súhlasy projektu; koordinovať povrchy, protieróznu ochranu a obsluhu turistov so slovenským partnerom.

Upozornenia zaznamenané v kartách na základe aplikácie vyžadujú potvrdenie u správcov a v teréne. [1–4, 8–13, 15, 20, 24–38]

4.1.8. Poradie riešenia prekážok

Pred schválením priebehov treba zostaviť register úsekov a lokalít infraštruktúry spájajúci údaje o parcele a správcovi, druhu aktivity, obmedzeniach vyplývajúcich z ochrany, potrebných dohodách a zodpovednom subjekte. Prednostne treba vyriešiť otázky, ktoré môžu prerušiť kontinuitu trasy: chýbajúci prístup, nepovolenú cyklistickú premávku alebo nemožnosť bezpečného prepojenia.

Na ďalšiu prípravu možno postúpiť úseky s potvrdenou dostupnosťou a určeným postupom získavania súhlasov. Tam, kde podmienky ochrany alebo právny stav znemožnia realizáciu prijatého riešenia, treba upraviť priebeh alebo umiestnenie infraštruktúry pri zachovaní funkcie prepojenia medzi obcami a oboma stranami hranice.

4.2. Určenie inštitúcií zodpovedných za správu infraštruktúry

Údržba existujúcich a plánovaných trás Rzeszowskej aglomerácie a oblasti Svidníka vyžaduje pridelenie povinností podľa kategórie cesty, vlastníctva objektu a uzatvorených dohôd. Pre celú sieť sa navrhuje spoločná koordinácia informácií, štandardov a rozvoja. Správca cesty, subjekt zodpovedný za značenie a administrátor online mapy môžu byť odlišné subjekty; ich úlohy treba určiť pre každý úsek a objekt. [10, 26, 39, 41]

4.2.1. Inštitúcie na poľskej strane

Rozdelenie zodpovednosti určujú články 19–20 zákona o verejných cestách. Prehľad uvádza zákonných správcov a organizácie vykonávajúce ich úlohy. [26, 40]

Inštitúcia	Rozsah zodpovednosti
Starostovia príslušných obcí a primátori miest (wójt, burmistrz)	Obecné cesty a ich cyklistická infraštruktúra. Obce môžu udržiavať aj vlastné odpočívadlá, parkoviská a servisné zariadenia alebo tieto úlohy zveriť svojim organizáciám.
Primátor mesta Rzeszów **Mestská správa ciest v Rzeszówe (MZD)**	Verejné cesty na území Rzeszówa s výnimkou diaľnic a rýchlostných ciest. Dôležité pre mestské úseky siete a vyvedenie trás smerom k susedným obciam.
Výkonný orgán Rzeszowského okresu (Zarząd Powiatu Rzeszowskiego) **Správa okresných ciest v Rzeszówe**	Okresné cesty patriace Rzeszowskému okresu vrátane údržby povrchov a cestných zariadení. Mimo jeho hraníc sú príslušné výkonné orgány iných okresov a ich cestné organizácie.
Výkonný orgán Podkarpatského vojvodstva (Zarząd Województwa Podkarpackiego) **Podkarpatská správa vojvodských ciest v Rzeszówe**	Vojvodské cesty mimo miest s právami okresu. Spolupráca pri úsekoch vedených v ich cestných pozemkoch, križovatkách a prepojeniach s cyklistickou infraštruktúrou.
Generálny riaditeľ štátnych ciest a diaľnic GDDKiA, pobočka v Rzeszówe	Štátne cesty v jeho správe. Dohody sa týkajú najmä križovania týchto ciest, prístupov a prepojení v oblasti hranice. V Rzeszówe platí vyššie uvedená kompetenčná výnimka.

Na lesných územiach sú partnermi príslušné lesné správy organizácie Lasy Państwowe a ďalší správcovia lesov; na regionálnej úrovni je významné Regionálne riaditeľstvo štátnych lesov (RDLP) v Krosne. V Magurskom národnom parku treba zohľadniť kompetencie riaditeľa parku. Využívanie vodných pozemkov a zariadení sa prerokúva s PGW Wody Polskie vrátane príslušných útvarov Regionálneho riaditeľstva vodného hospodárstva (RZGW) v Rzeszówe alebo s iným skutočným správcom. Príslušnosť a vlastníctvo treba potvrdiť pre konkrétnu nehnuteľnosť. [10, 30, 32, 45]

Dopravné značenie vyžaduje účasť orgánu riadenia premávky: okresného starostu (starosta) na okresných a obecných cestách, maršalka vojvodstva na vojvodských cestách a generálneho riaditeľa štátnych ciest a diaľnic na štátnych cestách. V Rzeszówe túto úlohu plní primátor mesta s výnimkou diaľnic a rýchlostných ciest. Orgán schvaľujúci organizáciu premávky nemusí byť subjektom zabezpečujúcim údržbu cesty. [26]

4.2.2. Inštitúcie na slovenskej strane

Na Slovensku vlastníctvo a správu ciest upravuje zákon č. 135/1961 Zb. Kľúčové sú Prešovský kraj, štátni správcovia ciest a mestá a obce. Pri samostatnej cyklistickej infraštruktúre treba navyše preveriť vlastníka: miestne komunikácie pre nemotorovú dopravu môžu patriť aj iným subjektom než obci. [41]

Inštitúcia	Rozsah zodpovednosti
Prešovský samosprávny kraj Správa a údržba ciest PSK	Prešovský kraj je spravidla vlastníkom ciest II. a III. triedy a SÚC PSK zodpovedá za sieť, ktorú spravuje. V oblasti Svidníka pôsobí organizačná jednotka Oblasť Svidník. Úrad PSK vykonáva aj činnosti súvisiace s rozvojom regionálnej cyklistickej infraštruktúry. [41–42]
Slovenská správa ciest SSC	Hlavný správca štátnych ciest I. triedy. Príslušný partner pri využívaní ich úsekov a prerokúvaní križovatiek; pri konkrétnej ceste treba správcu potvrdiť v evidencii. Diaľnice a rýchlostné cesty patria do samostatného systému správy. [41]
Mesto Svidník a ostatné mestá a obce	Vlastné miestne komunikácie, komunálna cyklistická infraštruktúra a vybavenie. Každá obec zodpovedá v rozsahu svojich kompetencií a zvereného majetku; mesto Svidník nie je správcom celej siete v okrese Svidník. [41]
Technické služby mesta Svidník	Organizácia zabezpečujúca okrem iného čistenie a opravy zverených miestnych komunikácií, údržbu odvodnenia a montáž značenia. Obsluha nových cyklistických objektov vyžaduje určenie rozsahu ich zverenia. [43]
Správcovia lesov, vôd a ostatných nehnuteľností	Pri pozemkoch v ich správe môžu byť partnermi LESY Slovenskej republiky, š. p., ďalší obhospodarovatelia lesov a Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. Prístup, práce a údržba vybavenia sa dohodnú so skutočným vlastníkom alebo správcom. [31, 36, 45]

Okresný úrad Svidník plní úlohy štátnej správy, nie samosprávneho správcu všetkých ciest v okrese. V cestných veciach okresné úrady vykonávajú úlohy týkajúce sa ciest II. a III. triedy vrátane určovania značenia; pre cesty I. triedy je príslušný okresný úrad v sídle kraja a pre miestne a účelové komunikácie obec. Dva varianty prepojenia vyžadujú aj spoluprácu so subjektmi príslušnými pre územia Bardejova a Stropkova. [8–9, 41, 44]

Inštitúcie vydávajúce environmentálne, stavebné alebo pamiatkové rozhodnutia a stanoviská sa zúčastňujú na príprave zámerov podľa podkapitoly 4.1. Samotné vydanie súhlasu Regionálnym riaditeľstvom ochrany životného prostredia (RDOŚ) v Rzeszówe, príslušným slovenským okresným úradom alebo pamiatkovým orgánom neznamená prevzatie údržby trasy. Aj odborná úloha Štátnej ochrany prírody SR je odlišná od správy infraštruktúry. [29, 34, 38]

4.2.3. Navrhovaný model spolupráce a údržby

Odporúča sa zveriť Rzeszowskému okresu koordináciu siete na poľskej strane s mestom Svidník ako partnerom koordinujúcim spoluprácu na slovenskej strane. Ide o organizačný návrh vyžadujúci dohodu medzi partnermi. Neznamená prevzatie povinností všetkých správcov ani záväzkov iných obcí týmito samosprávami. Model nadväzuje na konzultačné materiály, ktoré navrhujú jedného koordinátora siete a úlohy priradené partnerom. [10, 39]

Dohoda by mala určiť územný rozsah spolupráce, kontaktné osoby, rozsah úloh, financovanie údržby a spôsob reakcie na podnety. Spoločná pracovná skupina môže dohodnúť štandard informácií a prehliadok pri zachovaní predpisov každého štátu. Organizácie cestovného ruchu, cyklistické združenia a podnikatelia môžu podporovať propagáciu, zber pripomienok a služby; konkrétne povinnosti údržby vyžadujú samostatné poverenie.

Úloha	Zodpovedný subjekt	Rozsah na dohodnutie
Povrch a cestné objekty	Príslušný správca cesty alebo objektu	Kontrola stavu, opravy, zjazdnosť a informovanie o obmedzeniach.
Značenie trasy a tabule	Subjekt určený pre daný prvok	Montáž v súlade s dohodami, prehliadky, výmena a aktualizácia obsahu; spolupráca so správcom cesty.
Odpočívadlá a zariadenia	Vlastník alebo určený prevádzkovateľ	Čistenie, opravy, prehliadky; pri nabíjačkách aj technická obsluha a náklady na energiu.
Mapa Komoot a informácie PL/SK	Administrátor určený partnermi	Aktualizácia priebehov, stavu trás a oznamov na základe údajov od správcov.
Rozvoj a spoločná propagácia	Koordinátor spolu s partnermi	Harmonogram aktivít, spoločné materiály, monitoring a príprava ďalších projektov.

Prehľad predstavuje navrhované rozdelenie úloh so zohľadnením kompetencií správcov. [10, 26, 39, 41]

Pre tri poľské odbočky Green Velo by prvými miestnymi partnermi mali byť: Rzeszów, Chmielnik a Tyczyn pri „Chmielnickich panoramach“; Rakszawa a Sokołów Małopolski pri trase „Leśnym traktem“; Rzeszów, Lubenia a Tyczyn pri „Lubieńskich wzgórzach“. Rakszawa leží v Łańcutskom okrese, preto spolupráca musí presahovať Rzeszowský okres. Uvedenie obcí neurčuje správcu všetkých úsekov na ich území. [1–3, 10]

Dva varianty Rzeszów–Svidník vyžadujú dohody s príslušnými samosprávami a správcami pozdĺž celého priebehu. Pri projekte Dukla–Svidník sú východiskom povinnosti obce Dukla ako vedúceho partnera a mesta Svidník ako partnera projektu a dokumenty týkajúce sa udržateľnosti jeho výsledkov. Začlenenie tejto trasy do širšej siete by malo zachovať existujúce rozdelenie úloh. [6, 8–9]

Pred sprístupnením nových úsekov treba zostaviť register zodpovednosti zahŕňajúci cestu alebo parcelu, vlastníka, správcu, subjekt zodpovedný za značenie, prevádzkovateľa vybavenia a zdroj financovania. Pri existujúcich trasách treba potvrdiť doterajšie dohody. Odporúča sa spoločná prehliadka pred sezónou a kontroly po závažných poveternostných udalostiach. Podnety používateľov by mali smerovať k príslušnému správcovi a informácie o obmedzeniach k administrátorovi mapy. [10, 39]

4.3. Možnosti získania povolení a uskutočnenia verejných konzultácií

Možnosť realizácie navrhovaných trás závisí od dostupnosti pozemkov a rozsahu plánovaných prác. Najjednoduchšie postupy možno očakávať pri využívaní existujúcich, legálne prístupných ciest bez stavebných zásahov. Nové povrchy, objekty a vybavenie vyžadujú samostatnú klasifikáciu. Pre celú sieť treba koordinovať

dohody s vlastníkmi, správne konania a konzultácie s používateľmi pri dodržaní poľských a slovenských predpisov. [10, 26–29, 41]

Nasledujúce hodnotenie určuje spôsob prípravy zámerov bez toho, aby predurčovalo vydanie rozhodnutí pre konkrétne úseky. Priebeh v aplikácii Komoot a opis v karte trasy sú koncepčným podkladom; stav získaných súhlasov treba potvrdiť v dokumentácii každej úlohy.

4.3.1. Príprava dohôd a posúdenie rozsahu postupov

Pred oslovením inštitúcií uvedených v podkapitole 4.2 treba určiť investora alebo žiadateľa a rozdeliť trasu na úseky s rovnakou právnou situáciou. Pre každý sú potrebné: mapa s parcelami, určenie vlastníka a správcu, opis prác alebo značenia, umiestnenie vybavenia a informácie o plánovanej údržbe. GPX záznam pomáha určiť priebeh, nenahrádza však mapy a podklady požadované v danom konaní. [10, 26–28]

Aktivita alebo umiestnenie	Rozsah prípravy
Priebeh po existujúcej ceste bez stavebných prác	Potvrdenie povolenia cyklistickej premávky a pravidiel prístupu. Dohodnutie formálneho vyznačenia trasy na územiach, kde sa to vyžaduje. Samotná jazda po verejne prístupnej ceste nie je stavebnou investíciou.
Značenie a drobná infraštruktúra	Dohodnutie umiestnenia s vlastníkom alebo správcom; pri dopravných značkách príslušný postup organizácie premávky. Určenie, či montáž konkrétneho objektu podlieha ohláseniu, povoleniu alebo výnimke.
Výstavba alebo prestavba úseku	Zabezpečenie práva k pozemku, preverenie územnoplánovacích ustanovení, vypracovanie projektu a určenie stavebného postupu. Podľa rozsahu aj environmentálne konania a odborné stanoviská.
Umiestnenie v lese, pri vodách alebo v chránenom území	Doplňujúce overenie obmedzení a súhlasov príslušných pre dané územie. Môže sa týkať aj samotného vyznačenia trasy. Pri konflikte treba zvážiť zmenu priebehu alebo umiestnenia vybavenia.

Požiadavky vyplývajúce z ochrany územia sa môžu týkať každého druhu aktivity. [10, 26–29, 31, 34, 41, 46–47]

Pri troch poľských odbočkách Green Velo je účelné začať potvrdením kontinuity prístupných ciest a dohodnutím bodov napojenia. Pri dvoch variantoch Rzeszów–Svidník by mali mať prednosť úseky uvedené v kartách ako vyžadujúce overenie prístupu a prihraničné prepojenia. Pri Dukla–Svidník treba využiť dokumentáciu prebiehajúceho projektu a preveriť, ktoré dohody zahŕňajú plánované aktivity. [1–3, 6, 8–10]

Etapizácia môže obmedziť rozsah súbežne vedených konaní, ak jednotlivé etapy vytvárajú funkčné a bezpečné prepojenia. Nemala by ponechávať nevyriešenú medzeru v trase ani slúžiť na obchádzanie posúdenia celkového vplyvu investície.

4.3.2. Získavanie súhlasov na poľskej strane

Najprv treba dohodnúť možnosť vedenia a údržby trasy s vlastníkmi pozemkov a správcami ciest. Na neverejných pozemkoch je vhodné upraviť podmienky používania zmluvou určujúcou priebeh, dostupnosť, rozsah prác, zodpovednosť a pravidlá ukončenia spolupráce. Ak sa plánujú stavebné práce, investor musí mať príslušné právo k nehnuteľnosti. [10, 27]

Pre značenie, ktoré je súčasťou organizácie premávky, sa pripravuje projekt a získava schválenie príslušného orgánu. Umiestnenie zariadení v cestnom pozemku a vykonávanie prác sa dohodne so správcom cesty; osobitné povolenia sa týkajú situácií stanovených v článkoch 39–40 zákona o verejných cestách. Rozsah

administratívnych povinností závisí okrem iného od charakteru zariadenia a súvislosti prác so správou cesty. [26]

Výstavba a prestavba sa klasifikujú podľa stavebného zákona s určením, či je potrebné povolenie, ohlásenie alebo uplatnenie výnimky. Súbežne treba preveriť územnoplánovací súlad a potrebu predchádzajúceho environmentálneho rozhodnutia. Nie každá trasa vyžaduje rozhodnutie o environmentálnych podmienkach a posúdenie Natura 2000 môže byť potrebné aj mimo konania o takomto rozhodnutí. Podmienky ochrany prírody a pamiatok sú opísané v podkapitole 4.1. [27, 29, 38]

Na protipovodňových hrádzach článok 179 vodného zákona vyžaduje súhlas vlastníka na vybudovanie cyklistickej komunikácie alebo vyznačenie trasy. K žiadosti sú potrebné informácie o plánovaných činnostiach a mapa a pri značení aj spôsob montáže. Samostatne sa posudzujú požiadavky vyplývajúce zo zásahu do hrádze, vodného toku alebo vodných zariadení. [46]

4.3.3. Získavanie súhlasov na slovenskej strane

Na slovenskej strane treba dohodnúť prístup k pozemkom a rozsah zásahov s ich vlastníkmi alebo správcami. Pri dopravnom značení príslušný postup vyplýva zo zákona č. 135/1961 Zb.; kompetencie sú podľa kategórie cesty rozdelené medzi okresné úrady, okresný úrad v sídle kraja a obce. Stanovisko správcu cesty a rozhodnutie správneho orgánu plnia odlišné funkcie. [41]

Pri stavebných zámeroch podliehajúcich novému postupu zákon č. 25/2025 Z. z. predpokladá prerokovanie stavebného zámeru, rozhodnutie o stavebnom zámere a overenie projektu stavby. V zákonom určených prípadoch sa uplatňuje ohlásenie alebo výnimka. Investor spolu s projektantom by mal určiť príslušný postup, zhromaždiť požadované stanoviská a zohľadniť prechodné ustanovenia. Pri cestných stavbách sú dôležité aj kompetencie špeciálnych stavebných úradov. [28, 41]

Rozsah environmentálneho posudzovania sa určuje na základe zákona č. 24/2006 Z. z. a požiadavky ochrany prírody a lesov podľa osobitných predpisov. Pre oblasť Svidníka je dôležité preveriť vplyvy na chránené územia a pravidlá vyznačovania trás v lesoch. Predbežné stretnutie s orgánom môže objasniť potrebnú dokumentáciu, nepredstavuje však súhlas s realizáciou. [31, 34, 47]

4.3.4. Účasť verejnosti a miestne konzultácie

Konzultácie treba viesť na dvoch úrovniach: ako účasť verejnosti vyžadovanú v určených konaniach a ako pracovný dialóg slúžiaci na výber priebehu a vybavenia. Projektové stretnutia môžu podporovať prípravu investície, nenahrádzajú však formálny postup ani súhlas vlastníka pozemku.

V Poľsku pri vydávaní rozhodnutí vyžadujúcich účasť verejnosti zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie stanovuje sprístupnenie dokumentácie a 30 dní na pripomienky a návrhy. Orgán podnety posúdi a v odôvodnení rozhodnutia uvedie spôsob ich zohľadnenia. Neznamená to povinnosť uskutočniť takýto postup pri každej značenej trase. [29]

Na Slovensku účasť verejnosti na environmentálnom posudzovaní upravuje zákon č. 24/2006 Z. z. Vo fáze správy o hodnotení činnosti stanovuje 30 dní na písomné stanoviská; obec môže v spolupráci s investorom zorganizovať verejné prerokovanie. V oboch štátoch zmeny plánovacích dokumentov podliehajú osobitným pravidlám účasti obyvateľov. Lehoty a formy treba určiť pre konkrétne konanie. [47–48]

Nezávisle od týchto povinností sa odporúča konzultovať koncepciu pred definitívnym prijatím projektových riešení. WR-D-42-1 poukazujú na využitie poznatkov obyvateľov a občianskych organizácií a na analýzu ich návrhov. Pre analyzovanú sieť sa navrhuje nasledujúci postup. [11]

Etapa konzultácií	Navrhované aktivity
Sprístupnenie materiálov	Zverejniť mapy a stručné opisy zmien v poľštine a slovenčine so zrozumiteľným rozlíšením existujúcich a plánovaných trás. Zabezpečiť prístup k materiálom aj na úradoch.
Zber miestnych pripomienok	Prizvať obyvateľov, vlastníkov pozemkov, poľnohospodárov, cyklistické organizácie, správcov lesov a atrakcií a odvetvie cestovného ruchu. Spojiť formulár pripomienok s rozhovormi a terénnou obhliadkou na sporných miestach.
Dohodnutie styčných bodov	Zorganizovať spoločné stretnutie partnerov PL/SK o prístupoch k hranici, kontinuite značenia, sezónnej dostupnosti a zodpovednosti za údržbu.
Posúdenie a zverejnenie výsledkov	Pripraviť register pripomienok s odpoveďami a odôvodnením zmien alebo odmietnutia ich zapracovania. Zverejniť upravené mapy a určiť otázky vyžadujúce ďalšie dohody.

V aglomerácii by sa konzultácie mali týkať najmä bezpečnosti križovatiek, prístupu k nehnuteľnostiam a poliam a umiestnenia odpočívadiel. V pohraničí treba navyše prerokovať turistický pohyb v lesoch, ochranné obmedzenia a údržbu úsekov vzdialených od zástavby. Komoot môže podporovať prezentáciu priebehu; formálne pripomienky treba zasielať spôsobom určeným organizátorom alebo príslušným orgánom.

Poľsko-slovenská spolupráca by mala zabezpečiť súlad riešení na oboch stranách hranice. Samostatné konanie o cezhraničných vplyvoch na životné prostredie závisí od zákonných predpokladov vrátane možnosti významného vplyvu, nie od samotného názvu prepojenia. [29, 47]

4.4. Určenie nevyhnutných technických a organizačných opatrení

Realizácia koncepcie vyžaduje spojenie terénnych prác s prípravou trvalého systému správy. Prednostne treba zabezpečiť legálny prístup, kontinuitu a bezpečnosť jazdy a následne dopĺňať značenie a zázemie. Opatrenia zahŕňajú existujúcu sieť, tri plánované poľské odbočky Green Velo, dva varianty Rzeszów–Svidník a projektovanú trasu Dukla–Svidník.

Rozsah prác by mal vychádzať z terénnej obhliadky a projektu pre príslušný úsek. Karty trás uvádzajú priebeh a miesta vyžadujúce preverenie, nenahrádzajú však technickú inventarizáciu. Nasledujúce opatrenia sú realizačnými odporúčaniami; zistenia potvrdené počas skorších obhliadok sú odlíšené od potrieb ďalšieho preskúmania.

4.4.1. Technická príprava a zlepšenie existujúcich trás

Investičná inventarizácia a určenie štandardu. Trasy treba podrobne prejsť, porovnať GPX záznamy so skutočným priebehom a označiť prekážky, chýbajúce prepojenia a konfliktné miesta. Register by mal obsahovať polohu, fotografiu, opis problému, dátum kontroly a návrh riešenia. Pre každý úsek treba určiť funkciu, cieľových používateľov a výsledné podmienky jazdy so zohľadnením bicyklov s batožinou a potrieb používateľov s rôznymi schopnosťami. [11]

Povrchy a odvodnenie. Po zmapovaní poškodení treba zvoliť opravy povrchu, zlepšenie odtoku vody a protierózne opatrenia. Na svahoch a v údoliach je nevyhnutné zohľadniť geotechnické a vodné pomery opísané v podkapitole 4.1. Prírodný povrch terénnej trasy sám osebe neznamená potrebu asfaltovania; riešenie musí zodpovedať funkcii trasy, podmienkam ochrany a možnostiam údržby. [11–12; pozri 2.2 a 4.1]

Križovatky a kontinuita jazdy. Preveriť treba rozhľad, rýchlosť a intenzitu premávky, križovanie ciest a napojenia na existujúcu infraštruktúru. Podľa výsledkov treba navrhnúť upokojenie dopravy, bezpečný priechod pre cyklistov, oddelený úsek alebo úpravu priebehu. Schody, bariéry a zúženia treba posúdiť aj z hľadiska bicyklov s prívesmi. Výber parametrov a riešení treba založiť na WR-D-42 a slovenských TP 085 a TP 117 so zohľadnením národných predpisov. [11–13, 25]

Značenie a vybavenie. Potrebný je dohodnutý plán vedenia používateľa po celej trase zahŕňajúci uzly, zmeny smeru a potvrdenia priebehu. Jednotné názvy a turistické informácie PL/SK by mali sprevádzať značenie príslušné pre daný štát. WR-D sú odporúčaným súborom pravidiel technického poznania; rozsah ich využitia treba prispôsobiť druhu infraštruktúry. [24–25]

V existujúcej sieti by mala mať prednosť komplexná obnova značenia trasy Garncarski Szlak Rowerowy a informácií pri Hrnčiarskom centre MEDYNIA, objasnenie prístupu pri areáli Leśny Tabor a doplnenie značiek trasy Błękitna Pętla, ako aj oprava GPX a zabezpečenie kontinuity značenia trasy Białobrzeska Trasa Rowerowa. Pri overenom úseku Green Velo Łańcut–Dynów je prioritou zachovanie veľmi dobrého technického stavu a značenia. [PL 1, 7, 24, 26; W1–W4]

Na slovenskej strane treba najprv aktualizovať inventarizáciu trás a zosúladiť identitu záznamov miestnych okruhov. Historické poznámky o povrchoch ani nepotvrdenie značiek nestačia na určenie aktuálneho rozsahu opráv. [4]

4.4.2. Priority pre nové prepojenia

Pre plánované trasy sa navrhujú nasledujúce prípravné úlohy. Uvedené miesta vyžadujú preverenie a upozornenia zaznamenané v kartách nepotvrdzujú existenciu zákazu ani potrebu prestavby. Podrobný priebeh a parametre zostávajú v zdrojových kartách. [1–3, 8–9]

Trasa	Najdôležitejšia prípravná úloha
Chmielnickie panoramy	Potvrdiť napojenia na Green Velo a kontinuitu medzi Rzeszówom, Chmielnikom a Tyczynom. Preveriť úsek so schodmi; zvoliť zjazdné riešenie alebo úpravu záznamu.
Leśnym traktem	Preveriť lesné cesty Wydrze–Julin–Trzeboś a ďalší priebeh cez Sokołów Małopolski do Trzebusky. Posúdiť podložie a odvodnenie, využiť existujúce miesto MOR pri Juline a opísať možnosť návratu z líniovej trasy.
Lubieńskie wzgórza	Overiť prepojenia s Green Velo v okolí Budziwója a Hermanowej, bezpečnosť zjazdov a podmienky v údolí Łubenky. Dohodnúť umiestnenie zázemia v Lubenii.

Trasa	Najdôležitejšia prípravná úloha
Rzeszów–Svidník variant I	Objasniť upozornenia na obmedzenia v Połomii, Gliniku Charzewskom a Jedliczi. Preveriť kontinuitu cez Świątkowú, Grab a Ożennu do Nižnej Polianky a povolenie bicyklov na chránených úsekoch.
Rzeszów–Svidník variant II	Overiť úsek pri ulici Piwarskiego v Iwoniczi-Zdroji. Dohodnúť bezpečný prístup a pokračovanie v koridore Barwinek–Vyšný Komárnik a vedenie smerom na Bodružal a Ladomirovú.
Dukla–Svidník	Prepojiť aktivity s projektovou dokumentáciou v koridore Olchowiec–Šarbov–Svidník. Dohodnúť styky úsekov, protierózne riešenia, vybavenie a spoločnú kontrolu pripravenosti na oboch stranách hranice.

Spracované na základe [1–3, 6, 8–10] a podmienok uvedených v podkapitole 4.1.

4.4.3. Zázemie a informácie pre používateľov

Odpočívadlá, stojany a servisné body treba pripraviť v lokalitách uvedených v podkapitole 3.4 po potvrdení pozemku a subjektu zabezpečujúceho údržbu. Prednosť má využitie existujúcich objektov. Vybavenie by nemalo obmedzovať rozhľad ani jazdný priestor; potrebné sú aj podmienky na manipuláciu a bezpečné odstavenie bicykla s batožinou. [12]

Pri dlhých prepojeniach treba preveriť vzdialenosti a čas jazdy medzi odpočívadlami. WR-D-42-2 odporúčajú umiestňovať obslužné miesta pre cyklistov najmenej každých 15 km alebo každé 2 hodiny jazdy. Dostupnosť vody, hygienických zariadení a servisu treba dohodnúť s prevádzkovateľmi a uviesť hodiny a sezónnosť služieb. [12, kap. 16.2]

Treba udržiavať spoločný register trás a aktuálne GPX súbory s identifikátorom, dátumom overenia a históriou zmien. Komoot by mal zobrazovať rovnaký priebeh ako značenie spolu s informáciami o povrchu, náročnosti a obmedzeniach. Plánované trasy zostávajú jednoznačne označené ako plánované až do potvrdenia pripravenosti. Mapa, karty a oznamy by sa mali aktualizovať po každej zmene priebehu alebo dostupnosti. [39]

4.4.4. Organizácia realizácie a údržby

Treba uzatvoriť dohodu partnerov určujúcu koordinátora, investorov jednotlivých úloh a subjekty zodpovedné za následnú údržbu. Úlohy Rzeszowského okresu a mesta Svidník navrhnuté v podkapitole 4.2 vyžadujú dohodu. Spolupráca musí zahŕňať aj ostatné samosprávy a správcov pozdĺž trás vrátane území okresov Bardejov a Stropkov na slovenskej strane. [8–10, 39]

Spoločný register úloh by mal určovať rozsah, umiestnenie, vedúci subjekt, požadované súhlasy, väzby medzi prácami, odhadované náklady realizácie a náklady údržby. Rozpočty treba vypracovať po určení rozsahu. Financovanie treba zabezpečiť na práce a vybavenie, ako aj na prehliadky, opravy a aktualizáciu informácií po ukončení projektu. [39]

Navrhované poradie aktivít

Etapa	Očakávaný rozsah
1. Príprava	Inventarizácia, potvrdenie dostupnosti, výber priebehov a spoločné určenie styčných bodov PL/SK.

Etapa	Očakávaný rozsah
2. Dokumentácia a dohody	Projekty, konzultácie, súhlasy podľa podkapitoly 4.3, rozpočty a financovanie; určenie pravidiel údržby.
3. Realizácia	Odstránenie prekážok kontinuity a bezpečnosti, následne značenie a vybavenie; zabezpečenie informácií o obmedzeniach počas prác.
4. Prevzatie a sprístupnenie	Kontrola vykonania, kontrolná jazda, odovzdanie dokumentácie a povinností údržby, zverejnenie overenej ponuky.

Odporúčaný priebeh realizácie; podrobný harmonogram závisí od dohôd a rozsahu prác.

Odporúča sa sprístupňovať dokončené funkčné etapy. Podmienkami pripravenosti by mali byť: potvrdený prístup po celom priebehu, odstránenie nevyriešených rizík, vykonanie požadovaných preberacích konaní, zrozumiteľné vedenie v teréne zhodné s GPX a určený subjekt údržby. Pri cezhraničných úsekoch je potrebná spoločná kontrola styčného bodu a prístupov. Samotné dokončenie prác na jednej strane nepotvrdzuje pripravenosť celého prepojenia.

Po sprístupnení sa odporúča prehliadka pred sezónou, kontrola počas sezóny a dodatočné obhliadky po udalostiach, ktoré môžu zhoršiť zjazdnosť. Rozsah by mal zahŕňať povrchy, odvodnenie, rozhľad, značky a vybavenie. Ide o navrhovaný režim obsluhy siete nezávislý od prehliadok požadovaných pre jednotlivé objekty. [12, 39]

Partneri by mali dohodnúť spôsob nahlasovania podnetov, pravidlá bezodkladného zabezpečovania rizikových miest a zverejňovania uzáver alebo legálnych obchádzok. Každý podnet treba priradiť správcovi a uzavrieť po overení výsledku. Každoročná analýza porúch, reakčného času a názorov používateľov by mala určovať poradie opráv a ďalších investícií. [39]

4.5. Zdroje a materiály použité v kapitole

Označenia zdrojov sú spoločné pre celý dokument. Každá položka citovaná v danej kapitole je v jej zozname uvedená len raz. Stav poznania: október 2026.

[1] Karta plánovanej trasy „Chmielnickie panoramy“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[2] Karta plánovanej trasy „Leśnym traktem“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[3] Karta plánovanej trasy „Lubieńskie wzgórza“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[4] Karty slovenských trás („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx“). Stav poznania: 12. 10. 2026. Regionálne a miestne trasy a karta SK-12 prepojenia Dukla–Svidník. Podrobný priebeh, parametre a primárne zdroje sú uvedené v kartách.

[6] Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“ — oficiálny opis projektu, partneri, rozsah, obdobie realizácie 1. 3. 2026 – 30. 11. 2027 a hodnota 1 313 836,50 EUR. Dátum prístupu: 14.–15. 10. 2026.
Opis projektu

[8] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant I. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[9] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant II. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[10] UWARUNKOWANIA. Konzultačný materiál projektu, časti 1–6: vlastníctvo a dostupnosť pozemkov, správcovia, súhlasy, lesy a chránené územia, značenie a údržba infraštruktúry.

[11] WR-D-42-1, „Plánovanie cyklotrás“, verzia 01 z 19. 9. 2022; kap. 7 a 13 — potreby používateľov, obsluha trás a prestupné uzly.
WR-D-42-1

[12] WR-D-42-2, „Navrhovanie cyklistických komunikácií, spoločných komunikácií pre chodcov a cyklistov a cyklistických a protismerných cyklistických pruhov“, verzia 01 z 19. 9. 2022; kap. 9 a 16 vrátane tab. 16.1.1 a 16.2.1.
WR-D-42-2

[13] WR-D-42-3, „Navrhovanie priechodov pre cyklistov a cyklistickej infraštruktúry na úrovňových a mimoúrovňových križovatkách“, verzia 01.1, oprava z 24. 4. 2025; kap. 4–5.
WR-D-42-3

[15] Územný plán Podkarpatského vojvodstva – Perspektíva 2030. Uznesenie č. LIX/930/18 z 27. 8. 2018; časť IV, bod 3.2.3, s. 114–116; časť VI, bod 3.4, s. 215–216. Plán platí od 3. 10. 2018.
Územný plán vojvodstva | Zverejnenie v BIP

[20] Územný plán Prešovského samosprávneho kraja. Uznesenie č. 268/2019 z 26. 8. 2019; záväzná časť: VZN č. 77/2019, účinné od 6. 10. 2019; body 9.7–9.9, s. 21–22.
Plán a prílohy | Záväzná časť územného plánu PSK

[24] Technické požiadavky na verejné cesty v Poľsku. Ministerstvo infraštruktúry, informácia o uplatňovaní vzorov a štandardov (WiS); nariadenie z 24.06.2022 (Dz.U., položka 1518, v znení neskorších predpisov).
Pravidlá uplatňovania | Nariadenie a zmeny

[25] Slovenská správa ciest — zoznam technických predpisov rezortu. TP 085 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“ (10.06.2019) a TP 117 „Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení“ (20.01.2023), so zohľadnením nahradených ustanovení.
Oficiálny zoznam TP

[26] Poľský zákon z 21.03.1985 o verejných cestách v znení neskorších predpisov, najmä čl. 8, 19–21, 39–40; GDDKiA, „Kto zarządza ruchem drogowym w Polsce“ (Kto riadi cestnú premávku v Poľsku), 5.03.2025. Rozdelenie kompetencií správcov ciest a orgánov riadenia premávky.
Zákon – ELI | Riadenie premávky – GDDKiA

[27] Poľský stavebný zákon (Prawo budowlane). Zákon zo 7.07.1994 v znení neskorších predpisov; najmä čl. 28–30 a 32 týkajúce sa postupu realizácie prác a práva nakladať s nehnuteľnosťou.
Právny predpis a konsolidované znenie

[28] Stavebný zákon — slovenský zákon č. 25/2025 Z. z. Znenie účinné od 01.11.2025 do 31.12.2026; § 18, § 63 a prechodné ustanovenia.
Znenie účinné ku dňu analýzy

[29] Ochrana prírody a posudzovanie vplyvov na životné prostredie v Poľsku. Zákon zo 16.04.2004 o ochrane prírody (okrem iného čl. 15, 33, 56, 83 a 118); zákon z 3.10.2008 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (čl. 71 a 96–103); nariadenie Rady ministrov z 10.09.2019 (Dz.U., položka 1839). Všetky v znení neskorších predpisov. Hranice chránených území: Geoserwis GDOŚ.
Ochrana prírody | Posudzovanie vplyvov | Klasifikácia zámerov | Geoserwis GDOŚ | Zákon a aktuálne znenia

[30] Lasy Państwowe — Rowerem przez las (Na bicykli cez les). Informácia z 30.04.2025; pravidlá využívania lesov, dočasné obmedzenia a prerokovanie zásahov do územia.
Informácia podniku Lasy Państwowe

[31] Slovenské predpisy na ochranu prírody a lesov. Zákon č. 543/2002 Z. z., najmä § 13–16 a § 28; zákon č. 326/2005 Z. z., § 31. Znenia účinné k 15.10.2026.
Ochrana prírody a krajiny | Lesy

[32] Magurský národný park — pravidlá sprístupňovania. Nariadenie riaditeľa MPN č. 12/2026 z 26.03.2026, účinné od 01.04.2026; príloha č. 1, bod 2a a zoznam sprístupnených miest v prílohe č. 6.
Nariadenie s prílohami | Aktuálne pravidlá MPN

[33] Štátna ochrana prírody SR — Laborecká vrchovina. Karta chráneného vtáčieho územia: poloha, katastrálne územia a predmety ochrany; mapa chránených území.
Karta územia | Mapa ŠOP SR

[34] Štátna ochrana prírody SR — Hodnotenie vplyvov. Pravidlá hodnotenia vplyvov plánov a projektov na územia Natura 2000 a kompetencie orgánov.
Postup hodnotenia vplyvov

[35] Wody Polskie — hrádze a povodňové ohrozenie. Výklad čl. 176 poľského vodného zákona: jazda na bicykli a práce v priestore hrádzí; mapy povodňového ohrozenia a povodňového rizika.
Obmedzenia v okolí hrádzí | Aktuálne povodňové mapy

[36] Ministerstvo životného prostredia SR — Povodňové mapy. Oficiálne vysvetlenia a odkaz na aktualizované mapy povodňového ohrozenia a povodňového rizika Slovenského vodohospodárskeho podniku.
Povodňové mapy Slovenska

[37] Państwowy Instytut Geologiczny — Państwowy Instytut Badawczy. Systém ochrany pred zosuvmi SOPO; údaje o zosuvoch a územiach ohrozených svahovými pohybmi.
Aplikácia a pravidlá používania

[38] Postupy pamiatkovej ochrany v PL a SK. Poľský zákon z 23.07.2003 o ochrane pamiatok a starostlivosti o pamiatky, čl. 36; Pamiatkový úrad SR: povinnosti vyplývajúce okrem iného z § 30 a § 32 slovenského zákona o ochrane pamiatkového fondu.
Poľský zákon | Slovenské postupy

[39] Konzultačné stretnutie VI, 12.10.2026. Projektový materiál o riadení a údržbe siete, monitorovaní, financovaní a rozdelení úloh partnerov; najmä snímky 5–9 a 11–16.

[40] Poľské cestné organizácie. Oficiálne informácie o organizáciách príslušných pre analyzované územie.
ZDP v Rzeszówe – BIP | MZD v Rzeszówe | PZDW v Rzeszówe | GDDKiA Rzeszów

[41] Slovenský zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách a evidencia SSC. § 3 a § 3d; znenie zákona účinné od 1.09. do 31.12.2026. Oficiálny opis vlastníctva a správy ciest.
Cestný zákon – Slov-Lex | Vlastník a správca – SSC

[42] Prešovský samosprávny kraj a SÚC PSK. Informácie o správe ciest II. a III. triedy, organizačnej jednotke vo Svidníku a regionálnych cyklistických projektoch.
SÚC PSK | Oblasť Svidník | Cyklotrasy – PSK

[43] Technické služby mesta Svidník. „Údržba miestnych komunikácií“ – rozsah prác na miestnych komunikáciách.
Údržba miestnych komunikácií

[44] Ministerstvo vnútra SR. Okresný úrad Svidník – odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; oficiálny zoznam organizačných útvarov.
Okresný úrad Svidník

[45] Lesnícke a vodohospodárske inštitúcie. Oficiálne informácie o lesných správach RDLP v Krosne, hospodárení s majetkom LESOV SR a organizačných jednotkách Wody Polskie. Úloha SVP – aj zdroj [36].
RDLP v Krosne | LESY SR – majetok | Wody Polskie – Rzeszów

[46] Poľský vodný zákon (Prawo wodne). Zákon z 20.07.2017 v znení neskorších predpisov; najmä čl. 176 a 179 týkajúce sa protipovodňových hrádzí a cyklistických trás.
Vodný zákon – ELI

[47] Slovenský zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Zákon č. 24/2006 Z. z., znenie účinné od 19.12.2025 do 31.12.2026; najmä § 34–35. Oficiálny informačný systém dokumentácie EIA/SEA – Enviroportál.
Zákon – Slov-Lex | Dokumentácia EIA/SEA

[48] Predpisy územného plánovania v Poľsku a na Slovensku. Poľský zákon z 27.03.2003, kapitola Ia; slovenský zákon č. 200/2022 Z. z. V konkrétnom konaní sa zohľadnia prechodné ustanovenia.
Poľský zákon | Slovenský zákon

[PL] Karty opisu cyklistických trás na poľskej strane, čísla 1–27, vrátane variantov 3a–3g. Označenia PL v texte zodpovedajú číslam kariet. Karty obsahujú priebeh trás, parametre, hodnotenia, odporúčania a zoznamy primárnych zdrojov.

[W1] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky trasy Garncarski Szlak Rowerowy, 4. 9. 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[W2] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky trasy „Błękitna Pętla“, 26. 9. 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[W3] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky Green Velo, úsek Łańcut–Dynów, september 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

[W4] Łukasz Mróz. Správa z terénnej obhliadky trasy Białobrzeska Trasa Rowerowa, 8. 10. 2026. Dokumentácia jazdy a terénnych pozorovaní.

V. Návrh možných zdrojov financovania

Realizácia koncepcie cyklistickej siete Rzeszowská aglomerácia–Svidník si vyžaduje kombináciu viacerých zdrojov financovania. Iný druh podpory potrebujú práce zlepšujúce kontinuitu a bezpečnosť trás a iný značenie, odpočívadlá, digitálne informácie a spoločná turistická ponuka. Samostatne treba zabezpečiť prostriedky na následnú údržbu infraštruktúry a aktualizáciu údajov. Tento prístup zodpovedá záverom konzultačného stretnutia VI. [39]

Kapitola uvádza programy, ktoré môžu podporiť jednotlivé prvky koncepcie, a podmienky ich využitia. Východiskom sú tri poľské odbočky z Green Velo, dva varianty prepojenia Rzeszów–Svidník, projekt Dukla–Svidník a skvalitnenie existujúcej siete. Analýzu zdrojov financovania dopĺňajú modely partnerstva a odhad nákladov a etáp realizácie.

5.1. Analýza možností financovania z programov EÚ, národných a regionálnych programov

Charakteru koncepcie najlepšie zodpovedajú Interreg Poľsko – Slovensko, Európske fondy pre Podkarpatsko a Program Slovensko. Ide o posúdenie zamerania podpory, nie o potvrdenie otvorenej výzvy alebo pridelenia prostriedkov. Výzvy označené ako ukončené slúžia ako referencia pre pravidlá a možné smery ďalšej prípravy. Nové žiadosti si vyžadujú aktuálnu výzvu a disponibilnú alokáciu.

Kohézny fond a Európsky fond regionálneho rozvoja sú fondmi financujúcimi programy, nie samostatnými výzvami pre túto koncepciu. Interreg a regionálne opatrenia v cestovnom ruchu využívajú EFRR; FEnIKS využíva EFRR aj Kohézny fond. Tieto názvy nemožno sčítať ako nezávislé zdroje úhrady toho istého výdavku. [49, 51, 53]

5.1.1. Program Interreg Poľsko – Slovensko

Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027 je prvou voľbou pre spoločné cyklistické produkty, značenie, informácie a doplnkovú infraštruktúru na oboch stranách hranice. Priorita 3 „Tvorivé a turisticky atraktívne pohraničie“ podporuje integrovanú turistickú ponuku a sprístupňovanie dedičstva. Pre analyzovanú koncepciu to znamená prípravu spoločnej ponuky za účasti partnerov z PL/SK, nie iba súboru nezávislých opráv. [49]

Vo výzve v oblasti cestovného ruchu ukončenej 10.01.2025 predstavoval maximálny príspevok z EFRR 80 % oprávnených nákladov. Pre zostávajúcu časť a neoprávnené výdavky treba určiť zdroje úhrady; pravidlá národného spolufinancovania sa líšia podľa partnerov a druhov pomoci. Parametre tejto výzvy neurčujú podmienky nasledujúcej výzvy. [49]

Možnosť financovania cyklistickej infraštruktúry v tomto programe potvrdzuje projekt Dukla–Svidník. Nové úlohy treba koordinovať s jeho rozsahom tak, aby dopĺňali realizované aktivity a opätovne nezahŕňali tie isté náklady. [6]

Územný rozsah a Fond malých projektov

Programové územie zahŕňa Rzeszów, Rzeszowský okres a okres Svidník, v oficiálnom zozname však nie sú okresy Łańcut a Strzyżów. Pre úsek trasy „Leśnym traktem“ v obci Rakszawa a variant cez Strzyżów treba potvrdiť prípustnosť aktivít mimo programového územia alebo určiť iné financovanie. Kontinuita trasy nepotvrdzuje oprávnenosť celého jej priebehu. [1–3, 8–9, 49]

Spoluprácu, obsah v poľštine a slovenčine, prezentáciu trás a rozvoj kompetencií možno zvažovať v rámci Fondu malých projektov. V III. výzve Karpatského euroregiónu z roku 2026 predstavovala podpora z EFRR 10–80 tis. eur, najviac 80 % oprávnených nákladov, pri rozpočte do 100 tis. eur. Výzva sa skončila 16.04.2026. FMP nenahradí financovanie rozsiahlejších cestných prác. [50]

Územie správcu FMP sa líši od územia celého programu Interreg. Výzva Karpatského euroregiónu zahŕňala Svidník a Stropkov, ale nie Bardejov; účasť tohto okresu si vyžaduje prerokovanie so správcom fondu. [50]

5.1.2. Regionálne financovanie na poľskej strane

Program Európske fondy pre Podkarpatsko 2021 – 2027 môže podporiť miestnu turistickú infraštruktúru vrátane odbočiek z Green Velo a vybavenia z podkapitoly 3.4. Opatrenia v cestovnom ruchu treba oddeliť od mestskej mobility: samotná cyklistická funkcia ešte neurčuje dopravný charakter projektu.

Opatrenie 6.1 „Udržateľný rozvoj mestských funkčných oblastí“ je previazané s územne dohodnutými projektmi. Výzva FEPK.06.01-IZ.00-029/26 sa týkala projektu „Aktívny cestovný ruch – po stopách prírody a kultúry v ROF“ v nesúťažnom režime; skončila sa 30.06.2026. Odporúča sa prerokovať s ROF komplementaritu koncepcie a možnosť jej zohľadnenia v ďalších investíciách. [51]

Opatrenie 6.2 „Udržateľný rozvoj vidieckych oblastí a malých miest“ zahŕňalo okrem iného cyklotrasy. Vo výzve FEPK.06.02-IZ.00-002/25 mohol podiel prostriedkov EÚ dosiahnuť 85 % oprávnených výdavkov; výzva sa skončila 30.09.2025. Pri ďalších možnostiach treba overiť územie, prijímateľa a typ projektu. Členstvo obce v aglomerácii neurčuje, z ktorého opatrenia môže čerpať podporu. [51]

5.1.3. Program Slovensko a Prešovský kraj

Program Slovensko 2021 – 2027 podporuje cykloturistiku prostredníctvom integrovaných územných investícií. Dokumentácia PSK k opatreniu 5.2.4, výzva PSK-MIRRI-015-2024-ITI-EFRR, zahŕňa rekreačné cyklotrasy, odpočívadlá, stojany, značenie a prepojenia s atraktivitami. Opatrenie 5.2.5 ich môže doplniť v oblasti dedičstva a služieb cestovného ruchu. [52]

Projekt si vyžaduje prerokovanie s Radou partnerstva PSK, súlad s územnou stratégiou a požadovanými dokumentmi mobility a potvrdenie dostupných prostriedkov. Pre okolie Svidníka sa odporúča balík chýbajúcich prepojení, značenia a zázemia, oddelený od nákladov už financovaných v projekte Dukla–Svidník. [6, 52]

5.1.4. FEnIKS a Kohézny fond

Program Európske fondy pre infraštruktúru, klímu a životné prostredie 2021 – 2027 je pre koncepciu využiteľný podmienečne. V opatrení 3.1 „Mestská doprava“ môže cyklistická infraštruktúra dopĺňať obsluhu a integráciu verejnej dopravy, napríklad pri prestupnom uzle. Vysvetlenia CUPT odlišujú prvky uzla od sprievodnej infraštruktúry mimo neho. [53]

Potenciálne sa to týka prístupových trás a parkovísk pre bicykle pri prestupných miestach, ak sú súčasťou oprávneného dopravného projektu. FEnIKS a Kohézny fond nie sú základným zdrojom financovania samostatných rekreačných okruhov, turistických tabúľ alebo celého prepojenia Rzeszów–Svidník. Zdôvodnenie musí vychádzať z cieľa príslušného opatrenia, nie iba z ekologického charakteru jazdy na bicykli.

5.1.5. Európske fondy pre východné Poľsko

Opatrenie 5.1 „Udržateľný cestovný ruch“ podporuje nadregionálne produkty cestovného ruchu. V analyzovanej výzve boli žiadateľmi vojvodstvá východného Poľska a partnerstvo muselo zahŕňať najmenej

dve vojvodstvá. Výzva sa skončila 17.12.2024. Pre koncepciu ide o možnosť zvažovanú výlučne v rámci širšieho produktu koordinovaného samosprávami vojvodstiev. Prepojenie s Green Velo samo osebe neoprávňuje jednotlivú obec na podanie žiadosti. [54]

5.1.6. LEADER a miestne stratégie rozvoja

Intervencia I.13.1 LEADER v Strategickom pláne SPP 2023 – 2027 umožňuje podporiť drobnú verejnú infraštruktúru slúžiacu miestnej komunite, verejne prístupnú a nekomerčnú. To naznačuje možnosť prípravy vybraných odpočívadiel, stojanov a miestneho zázemia, ak zodpovedajú miestnej stratégii rozvoja a podmienkam výzvy príslušnej miestnej akčnej skupiny (LGD). O pomoc v tejto oblasti sa môžu uchádzať subjekty sektora verejných financií a mimovládne organizácie. Usmernenia z 5.08.2026 stanovujú pre subjekty sektora verejných financií podporu do 75 % oprávnených nákladov. Túto mieru nemožno prenášať na všetky typy prijímateľov. [55]

5.1.7. Národné programy a regionálne dotácie

Program poľského Ministerstva športu a cestovného ruchu (MSiT) „Poľské turistické trasy“, financovaný z Fondu rozvoja telesnej kultúry, zahŕňal v roku 2026 obnovu, vyznačovanie nových trás a tematické trasy. Je vhodným smerom pre značenie a zázemie existujúcich trás. Žiadateľmi boli mimovládne organizácie a ďalšie subjekty uvedené v programe, ktoré vykonávajú činnosť v oblasti cestovného ruchu alebo vlastivedy najmenej dva roky. Minimálna dotácia predstavovala 200 tis. PLN na obnovu a nové trasy a 80 tis. PLN na tematické trasy, čo podporuje spájanie prác do väčších celkov. Výzva sa skončila 20.05.2026; podmienky prípadných ďalších ročníkov si vyžadujú nové posúdenie. [56]

„Program podpory cestovného ruchu“ MSiT zahŕňal v roku 2026 rozvoj produktov, udržateľný cestovný ruch, digitalizáciu a kompetencie. Môže slúžiť ako referencia pre aktivity organizácií cestovného ruchu a mimovládnych organizácií súvisiace s ponukou siete, po splnení podmienok oprávnenosti žiadateľa; nejde o dotáciu automaticky dostupnú každej jednotke územnej samosprávy. Výzva sa skončila 19.02.2026. [57]

Na Slovensku môžu doplnkovú úlohu plniť dotácie z rozpočtu PSK a národné mechanizmy podpory cykloturistiky. Treba posúdiť konkrétnu vyhlásenú výzvu, jej prijímateľov a rozsah. Zoznam dotácií Ministerstva dopravy obsahuje aj archívne výzvy; tie nepotvrdzujú aktuálnu dostupnosť prostriedkov. [58]

5.1.8. Priradenie zdrojov k prvkom koncepcie

Nasledujúce priradenie určuje poradie vyhľadávania financovania. Nejde o zoznam pridelených dotácií ani o potvrdenie oprávnenosti všetkých úsekov.

Prvok koncepcie	Smer financovania	Podmienka prípravy
Tri poľské odbočky z Green Velo	FEP 6.1 alebo 6.2 podľa územia a režimu; LEADER pre vybrané objekty; rozpočty samospráv.	Overiť stratégiu ROF/miestnu stratégiu rozvoja, územie a rozsah prác. Pri trase „Leśnym traktem“ samostatne posúdiť úsek v okrese Łańcut.

Prvok koncepcie	Smer financovania	Podmienka prípravy
Dva varianty Rzeszów–Svidník	Interreg pre spoločnú ponuku a oprávnené úseky; regionálne programy na doplnenie.	Rozdeliť priebeh podľa územia a rozsahu prác. Pri variante cez Strzyżów objasniť financovanie úsekov mimo základného územia programu Interreg.
Dukla–Svidník a slovenské prepojenia	Realizovaný projekt Interreg a samostatné doplnenia z Programu Slovensko.	Porovnať rozsah a náklady s existujúcim projektom; prerokovať prípravu so slovenským partnerom a PSK.
Značenie a drobná infraštruktúra	MSiT, FEP, LEADER, Program Slovensko; miestne prostriedky.	Zabezpečiť právny vzťah k pozemku, oprávneného žiadateľa a údržbu. Rozsiahlejšie práce oddeliť od jednoduchej obnovy trasy.
Mapa, obsah v PL/SK a spoločná ponuka	FMP, opatrenia Interreg v cestovnom ruchu, príslušné výzvy MSiT; prostriedky partnerov.	Preukázať spoločný výsledok a rozsah rozvoja informácií; zabezpečiť aktualizáciu aj po skončení podpory.
Kontroly, opravy a bežná prevádzka	Rozpočty správcov a partnerov a doplnkové miestne prostriedky.	Zabezpečiť pravidelné výdavky nezávisle od termínov investičných výziev.

Priradenie má charakter odporúčania; ukončené výzvy nie sú ponukou aktuálne dostupnej podpory. [6, 39, 49–58]

5.1.9. Podmienky prípravy financovania

Pred výberom zdroja treba určiť prijímateľa a vlastníka infraštruktúry, rozsah a funkciu úlohy, dostupnosť pozemkov, pripravenosť dokumentácie a súlad so stratégiou požadovanou v danom programe. Žiadosť má preukazovať skutočný výsledok: bezpečné a súvislé prepojenie, lepšiu dostupnosť atraktivít alebo fungujúcu spoločnú ponuku. Samotné zverejnenie záznamu v Komoot nepotvrdzuje pripravenosť investície.

Vo finančnom pláne treba oddeliť oprávnené výdavky, vlastné spolufinancovanie a neoprávnené náklady, overiť pravidlá DPH, štátnej pomoci a obdobie oprávnenosti výdavkov. Treba tiež zabezpečiť likviditu do refundácie a prostriedky na udržateľnosť výsledkov. Kombinácia programov sa má týkať oddelených úloh alebo nákladov; ten istý výdavok nemožno vykázať dvakrát. [49–57]

Odporúča sa pripraviť zoznam samostatných úloh s priradeným hlavným zdrojom a záložným variantom. Prednostne treba prerokovať možnosti so Spoločným sekretariátom Interreg a správcom FMP, riadiacim orgánom FEP a ROF, príslušnými miestnymi akčnými skupinami a PSK. To umožní rozvíjať dokumentáciu úloh s reálnou cestou k financovaniu a súbežne zabezpečovať údržbu siete v rozpočtoch partnerov. [39]

5.2. Určenie modelov partnerstva

Pre sieť trás Rzeszowskej aglomerácie a oblasti Svidníka sa odporúča partnerstvo samospráv na oboch stranách hranice doplnené spoluprácou s mimovládnymi organizáciami a podnikateľmi. Samosprávy a správcovia by zodpovedali za prípravu investícií a údržbu zverenej infraštruktúry, kým organizácie a firmy by rozvíjali ponuku, informácie a služby pre cyklistov. Model zodpovedá smerovaniu uvedenému v materiáloch stretnutia VI: spoločnej koordinácii siete a úlohám prideleným jednotlivým partnerom. [39]

Výber formy spolupráce má vychádzať z druhu úlohy, kompetencií partnerov a možností pravidelného financovania. Navrhované úlohy si vyžadujú dohodu; táto analýza nenahrádza dohody ani nepotvrdzuje

prijatie záväzkov uvedenými inštitúciami. Verejno-súkromné partnerstvo treba zvažovať pre samostatné projekty po overení ich ekonomickej výhodnosti.

5.2.1. Samosprávne a cezhraničné partnerstvo

Organizačným základom môže byť dohoda o spolupráci Rzeszowského okresu, zainteresovaných obcí, mesta Svidník a slovenských partnerov. Podľa návrhu v podkapitole 4.2 by Rzeszowský okres mohol koordinovať poľskú stranu a mesto Svidník spoluprácu na slovenskej strane. Účasť Prešovského kraja a príslušných správcov treba previazať s rozsahom plánovaných prác. Koordinačná dohoda má stanoviť spoločné štandardy, informačné úlohy a pravidlá financovania; sama osebe neprenáša kompetencie správcov ciest.

Poľské právo umožňuje spoluprácu jednotiek územnej samosprávy a medziobecné dohody o zverení určitých úloh. Slovenský zákon o obecnom zriadení umožňuje spoluprácu obcí na základe zmlúv a medzinárodnú spoluprácu v rozsahu ich kompetencií. Právnu formu preto treba prispôsobiť účastníkom a rozsahu zverených činností. V tejto fáze sa odporúča využiť existujúce štruktúry a určiť osoby zodpovedné za spoluprácu bez potreby vytvorenia novej inštitúcie. [59–60]

Pre projekty financované z programu Interreg je potrebné samostatné projektové partnerstvo. Vedúci partner uzatvára s ostatnými partnermi dohodu upravujúcu realizáciu a finančné vysporiadanie vrátane vymáhania neoprávnene vyplatených prostriedkov. Treba určiť rozpočty partnerov, vlastníctvo výsledkov a ich údržbu po skončení projektu. Koordinátor celej siete nemusí byť vedúcim partnerom každej ďalšej žiadosti. [61]

5.2.2. Spolupráca samospráv s mimovládnymi organizáciami

Spolupráca s mimovládnymi organizáciami je obzvlášť prínosná pri aktualizácii opisov trás, zhromažďovaní podnetov, organizovaní cyklistických podujatí, cyklistickom vzdelávaní a propagácii dedičstva. Potenciálnymi partnermi sú cyklistické združenia, príslušné pobočky PTTK, miestne organizácie cestovného ruchu a ďalšie organizácie pôsobiace v danom území. Pri ich výbere treba zohľadniť skúsenosti z terénu, personálne zázemie a schopnosť pravidelnej činnosti.

Na poľskej strane možno úlohy v oblasti cestovného ruchu a vlastivedy zveriť alebo podporiť dotáciou podľa zákona o verejnoprospešnej činnosti a dobrovoľníctve, spravidla na základe otvorenej súťaže ponúk. Nákup konkrétnej služby si vyžaduje samostatné určenie príslušného postupu. Zmluva s mimovládnou organizáciou má stanoviť výsledky, termíny, odmenu alebo dotáciu a spôsob kontroly. Dobrovoľníctvo môže podporovať monitorovanie, nemá však byť jediným základom údržby infraštruktúry. [62]

5.2.3. Spolupráca so súkromnými subjektmi

Podnikateľov je vhodné zapojiť prostredníctvom siete služieb prepojených s trasami: ubytovania s bezpečným uskladnením bicyklov, stravovania, požičovní, servisov, sprievodcovských služieb a prepravy batožiny. Samosprávy by zabezpečovali jednotné informácie o trasách a dohodnuté propagačné aktivity, kým firmy by zodpovedali za vlastnú ponuku, obsluhu zákazníkov a podnikateľské riziko. Takéto riešenie rozvíja produkt cestovného ruchu bez toho, aby samosprávy preberali prevádzku všetkých služieb. [39]

Odporúčajú sa transparentné kritériá účasti v sieti, napríklad aktuálne otváracie hodiny, bezpečné miesto pre bicykle a spoľahlivé informácie o dostupných službách. Účasť na propagácii nemá automaticky znamenať výhradné právo poskytovať služby na trase. Sponzor môže spolufinancovať vybavenie alebo podujatie za podmienok stanovených zmluvou, pri dodržaní pravidiel označovania a povinností vyplývajúcich z dotácie.

Pri prevádzkovaní miesta služieb na verejnom majetku treba zvoliť vhodnú formu, napríklad nájom, prenájom s právom užívania výnosov, zákazku na prevádzku alebo koncesiu, podľa skutočných plnení a rozdelenia rizika. Treba overiť pravidlá nakladania s majetkom, výberu prevádzkovateľa a prípadnej štátnej pomoci. Zapojenie firmy do propagačnej spolupráce samo osebe nie je základom na priame zverenie odplatnej prevádzky objektu.

5.2.4. Verejno-súkromné partnerstvo

PPP v zmysle poľského zákona spočíva v spoločnej realizácii projektu s rozdelením úloh a rizík, ktorá zahŕňa aj údržbu alebo správu majetku. Pre analyzovanú koncepciu ho možno zvažovať napríklad pri väčšom centre služieb pre cyklistov alebo súbore rekreačných objektov s dlhodobou prevádzkou. Ide o príklady na prípadné preskúmanie, nie o už určené investície. [63]

Predbežné posúdenie naznačuje obmedzené využitie PPP pre rozptýlenú sieť trás. Jednotlivé tabule, stojany, obnova značenia alebo online mapa spravidla neodôvodňujú prípravu samostatného projektu v tejto forme. Väčší rozsah, merateľný štandard služieb a možnosť dlhodobého financovania môžu toto posúdenie zmeniť. Samotná absencia poplatkov od cyklistov nevylučuje PPP: odmena prevádzkovateľa môže pochádzať z verejných platieb za dostupnosť, čo si vyžaduje zabezpečenie prostriedkov na ďalšie roky.

Pred začatím výberu súkromného partnera poľský verejný subjekt vypracúva posúdenie efektívnosti PPP v porovnaní s iným spôsobom realizácie. Pri prípadnom objekte treba preskúmať dopyt, investičné a prevádzkové náklady, záujem trhu, rozdelenie rizík a zaťaženie rozpočtu samosprávy. Zmluva má viazať platby na kvalitu služieb a stanoviť stav objektu pri ukončení spolupráce. Referenciou sú zákon a usmernenia MFiPR k príprave a realizácii PPP. [63]

Na slovenskej strane treba formu projektu posúdiť podľa miestnych predpisov a metodiky Ministerstva financií SR, ktorá zahŕňa štúdiu uskutočniteľnosti a porovnanie s verejnou realizáciou. Spoločná značka trás si nevyžaduje uzavretie jednej cezhraničnej zmluvy PPP. [64]

5.2.5. Priradenie modelov k prvkom koncepcie

Prehľad uvádza odporúčané organizačné modely. Účasť konkrétnych subjektov a rozsah ich záväzkov si vyžadujú potvrdenie v dokumentoch o spolupráci.

Prvok koncepcie	Model spolupráce	Hlavné úlohy
Tri poľské odbočky z Green Velo	Spolupráca príslušných obcí a správcov s koordináciou na úrovni okresu.	Príprava úsekov a údržba; mimovládne organizácie a firmy podporujú informovanosť a miestnu ponuku.
Dva varianty Rzeszów–Svidník	Partnerstvo samospráv PL/SK a projektové partnerstvá pre vybrané úlohy.	Koordinácia priebehu, značenia a informácií; účasť subjektov po celej dĺžke oboch variantov.
Projekt Dukla–Svidník	Existujúce projektové partnerstvo a dohodnuté prepojenie so širšou sieťou.	Zachovanie povinností prijímateľov a udržateľnosti výsledkov; samostatná dohoda o nových úlohách.
Existujúce trasy a online mapa	Spolupráca správcov, koordinátora a organizácií cestovného ruchu.	Kontroly, vybavovanie podnetov, aktualizácia Komoot a údajov GPX, informácie v poľštine a slovenčine.

Prvok koncepcie	Model spolupráce	Hlavné úlohy
Služby a väčšie objekty zázemia	Spolupráca s firmami; pri väčších projektoch podmienečne PPP.	Trhové služby a prevádzka objektov; PPP až po porovnaní variantov a potvrdení financovania.

Prehľad predstavuje organizačné odporúčania pre jednotlivé prvky koncepcie. [1–3, 6, 8–9, 39, 59–64]

5.2.6. Odporúčaný spôsob organizácie partnerstva

Pre celú koncepciu sa odporúča trvalá koordinačná dohoda a samostatné zmluvy týkajúce sa investícií, údržby a služieb. Tri poľské odbočky si vyžadujú účasť obcí uvedených v kartách trás, aj mimo Rzeszowského okresu vrátane Rakszawy. Dve prepojenia so Svidníkom si vyžadujú širšie zapojenie samospráv a správcov pozdĺž ich priebehu. Začlenenie Dukla–Svidník má zohľadňovať existujúce záväzky partnerov tohto projektu. [1–3, 6, 8–9]

Dohoda o sieti má určiť koordinátora, kontaktné osoby v PL/SK, pravidlá rozhodovania, rozdelenie spoločných nákladov a povinnosti pre jednotlivé úseky. Treba tiež stanoviť postup pristupovania a vystupovania partnerov a zabezpečiť kontinuitu činnosti pri personálnych zmenách. Náklady na koordináciu, aktualizáciu informácií a kontroly majú mať stabilný zdroj úhrady nezávislý od budúcich investičných výziev.

Správca mapy má od správcov trás dostávať informácie o prejazdnosti a zmenách priebehu. Partneri majú dohodnúť prístup k účtu, práva na využívanie opisov a fotografií a spôsob uchovávania zdrojových GPX záznamov. Občianske organizácie a firmy môžu posielať podnety, zverejnenie stavu trasy však treba zakladať na overených údajoch. [39]

Účinnosť spolupráce treba hodnotiť najmenej raz ročne na základe vykonaných kontrol, odstránených nedostatkov, aktuálnosti mapy a realizácie spoločných aktivít. Po prvej úplnej sezóne je vhodné posúdiť, či doterajšie rozdelenie práce postačuje, alebo je potrebné odplatne zveriť vybrané funkcie prevádzkovateľovi. V súčasnej fáze má prednosť dohoda o zodpovednosti a financovaní v existujúcich štruktúrach. [39]

5.3. Určenie potenciálnych nákladov a etáp realizácie jednotlivých prvkov koncepcie

Najväčší vplyv na náklady bude mať rozsah prác potrebných na zabezpečenie legálneho, bezpečného a súvislého prejazdu. Dĺžka GPX záznamu nie je dĺžkou novej komunikácie, ktorú treba vybudovať. Preto sa príprava priebehov, značenie a vybavenie oddelili od opráv, výstavby chýbajúcich prepojení a následnej prevádzky. Rozdelenie zodpovedá úlohám uvedeným v podkapitolách 3.4 a 4.4 a modelu spolupráce z podkapitoly 5.2.

Uvedené sumy sú autorskými plánovacími rozpätiami v orientačnej cenovej úrovni roku 2026, s odkazom na dostupné informácie o investíciách a ponukách vybavenia. Sumy v poľských zlotých sú vrátane DPH, pred odpočítaním finančnej podpory. Nejde o investorské rozpočty ani o dodávateľské ponuky. Ceny, počty objektov a dĺžky prác treba overiť po inventarizácii. Pre slovenskú časť slúžia rozpätia v zlotých výlučne na porovnanie variantov; rozpočet treba zostaviť podľa miestnych cien v eurách, príslušnej DPH a kurzu prijatého pre žiadosť. [65–69]

5.3.1. Náklady na prípravu a základné vybavenie

Prvok	Rozpätie vrátane DPH	Rozsah kalkulácie
Príprava jednej poľskej odbočky	15–35 tis. PLN / trasa	Kontrolná jazda, úprava GPX, register bariér, plán značenia a základné prerokovania. Bez stavebných projektov.
Vyznačenie priebehu	2–5 tis. PLN / km	Značenie v oboch smeroch, upevnenia, potrebné stĺpiky a montáž. Bez prestavby križovatiek.
Doplnenie vybavenia existujúceho miesta	8–20 tis. PLN / miesto	Vybrané stojany, tabuľa alebo sedenie, drobné montážne práce. Rozsah podľa chýbajúceho vybavenia.
Nové základné odpočívadlo	40–100 tis. PLN / miesto	Malý prístrešok, sedenie, stojany, informácie a jednoduchá príprava podkladu. Bez WC a nových prípojok.
Servisný stojan na opravu bicyklov	5–10 tis. PLN / ks	Zariadenie, doprava, základ alebo kotvenie a montáž. Samostatná položka, ak nie je zahrnutá vo vybavení miesta.
Usporiadanie digitálnych informácií	20–50 tis. PLN / sieť	Overenie a zjednotenie údajov, obsah v PL/SK a aktualizácia Komoot a úložiska GPX. Bez vývoja novej aplikácie.

Sadzby boli prijaté na porovnanie rozsahov, nie ako hodnoty z jedného cenníka. V cene vybavenia treba zohľadniť dodávku a montáž. Dostupné ceny samotných servisných stojanov predstavujú približne 2,2–5,9 tis. PLN vrátane DPH a vybraných tabuľových značiek trás približne 110–250 PLN vrátane DPH; nejde o ceny hotových obslužných miest ani vyznačenia kilometra trasy. [65]

Nové základné odpočívadlo je zjednodušeným nákladovým variantom. Cieľový štandard obslužného miesta treba zvoliť podľa funkcie a podmienok z podkapitoly 3.4. Voda, toalety a osvetlenie môžu vyžadovať ďalšie náklady alebo dohodu s prevádzkovateľom blízkeho objektu. Vybavenie zahrnuté v cene miesta sa opätovne nepripočítava ako samostatné zariadenia. [11–13]

5.3.2. Náklady na práce a plánovacia rezerva

V existujúcej sieti PL/SK treba oceňovať skutočné potreby. Na trase Garncarski Szlak Rowerowy si značenie vyžaduje komplexnú obnovu. Na trasách Błękitna Pętla a Białobrzeska Trasa Rowerowa treba rozsah doplnení určiť po doriešení priebehu a inventarizácii značiek. Na úseku Green Velo Łańcut–Dynów treba plánovať predovšetkým bežnú údržbu. Sadzba úplného vyznačenia sa použije tam, kde sa predpokladá realizácia celého navádzacieho systému. [PL 1, 7, 24, 26]

Prvok	Rozpätie vrátane DPH	Predpoklady a obmedzenia
Zlepšenie povrchu terénneho úseku	0,20–0,60 mil. PLN / km	Pás približne 2,5 m: profilovanie, doplnenie kameniva, zhutnenie a jednoduché odvodnenie. Bez rekonštrukcie celej cesty.

Prvok	Rozpätie vrátane DPH	Predpoklady a obmedzenia
Nová samostatná cyklistická komunikácia	1,5–4,0 mil. PLN / km	Typický asfaltový úsek šírky približne 2,5–3 m, podkladové vrstvy, základné odvodnenie. Bez mostov, výkupu a rozsiahlych kolízií s inžinierskymi sieťami.
Lokálne zlepšenie bezpečnosti	30–150 tis. PLN / miesto	Jednoduché riešenie pri križovatke alebo napojení. Svetelná signalizácia a rozsiahlejšia prestavba si vyžadujú samostatné ocenenie.
Dokumentácia a stavebný dozor	8–15 % hodnoty prác	Predpoklad nákladov na projekty, potrebné podklady a dozor; pri malých alebo náročných objektoch individuálne ocenenie.

Rozpätia sa vzťahujú na bežné podmienky realizácie. Málo únosné podložie, zosuvy, mostné objekty, oporné múry, odvodnenie vyžadujúce rozsiahlejšie zariadenia a preložky podzemnej infraštruktúry môžu náklady zásadne zvýšiť. Takéto úlohy si vyžadujú samostatné projekty a automaticky sa nezmestia do uvedených rozpätí. Nepredpokladá sa asfaltovanie všetkých terénnych úsekov.

Rozsah rozdielov ilustrujú informácie mesta Katovice z roku 2026: na približne 320 m infraštruktúry spolu s úpravou vozovky a bezpečnostnými prvkami boli predložené ponuky v hodnote 1,2–2,0 mil. PLN; pri takmer kilometrovom úseku na ulici Francuska, zahŕňajúcom aj chodníky, osvetlenie a odstránenie kolízií, hodnota úlohy presahuje 7,8 mil. PLN. Ide o náklady celých úloh s rôznym rozsahom, nie o porovnateľné ceny samotného povrchu. [66]

Podobne treba posudzovať zázemie: projekt obce Siemiatycze v hodnote približne 803,5 tis. PLN zahŕňa dve obslužné miesta pre cyklistov, ďalší altánok a veľké parkovisko s osvetlením. Túto sumu nemožno deliť iba počtom odpočívadiel. Projekt digitalizácie a modernizácie desiatich trás v obci Chorzele má hodnotu približne 356,2 tis. PLN a iný vecný rozsah. [67–68]

Príklad vplyvu prác na rozpočet: 1 km zlepšenia povrchu terénneho úseku a 0,5 km novej komunikácie predstavuje 0,95–2,60 mil. PLN. Po pripočítaní dokumentácie a dozoru vo výške 8–15 % a rezervy 20 % to predstavuje približne 1,23–3,59 mil. PLN. Ide výlučne o výpočtový príklad, bez určenia týchto množstiev ako potrieb konkrétnej trasy.

Pre nasledujúce balíky bola prijatá plánovacia rezerva 20 % základných nákladov. Nezahŕňa nezapočítané práce, výkup pozemkov ani budúci rast cien. Rezerva nie je automaticky oprávneným výdavkom; v žiadosti treba uplatniť pravidlá daného programu. Pred obstaraním treba aktualizovať ocenenie a pre neskoršie roky zohľadniť zmenu cien.

5.3.3. Príklady balíkov pre plánované trasy

Pre každú z troch poľských odbočiek bol prijatý rovnaký porovnávací scenár: príprava za 15–35 tis. PLN, úplné vyznačenie za 2–5 tis. PLN/km, doplnenie vybavenia dvoch existujúcich miest po 8–20 tis. PLN a jedno nové miesto za 40–100 tis. PLN. Počty miest sú predpokladom kalkulácie, nie rozhodnutím o umiestnení. Treba ich upraviť podľa inventarizácie a zón z podkapitoly 3.4.

Trasa alebo úloha	Dĺžka alebo rozsah	Základné náklady v tis. PLN
Chmielnickie panoramy	35,6 km	142,2–353,0

Trasa alebo úloha	Dĺžka alebo rozsah	Základné náklady v tis. PLN
Leśnym traktem	22,3 km	115,6–286,5
Lubieńskie wzgórza	20,6 km	112,2–278,0
Spoločné údaje a digitálne informácie	Jednorazovo pre sieť	20,0–50,0

Celkový balík troch odbočiek a spoločných informácií predstavuje 390,0–967,5 tis. PLN; s rezervou 20 % približne 0,47–1,16 mil. PLN. Nezahŕňa cestné práce a odstránenie bariér, napríklad potvrdených schodov alebo nebezpečného napojenia. Ich zistenie môže zmeniť rozsah projektu a podmieňuje sprístupnenie trás. [1–3]

Pre cezhraničné prepojenia bolo prijaté úplné vyznačenie za 2–5 tis. PLN/km a nasledujúce príklady rozsahu zázemia. Sumy zahŕňajú rezervu 20 %, ale nezahŕňajú cestné práce ani opätovne spoločné digitálne informácie.

Prepojenie	Predpoklady prípravy a obslužných miest	Náklady s rezervou
Variant I 151,7 km	Príprava 40–90 tis. PLN; 6 dovybavených miest a 2 nové.	0,57–1,40 mil. PLN
Variant II 208,5 km	Príprava 50–110 tis. PLN; 8 dovybavených miest a 3 nové.	0,78–1,94 mil. PLN

Počty miest nepotvrdzujú úplnosť obsluhy po celej trase. Treba overiť existujúce služby a vzdialenosti medzi miestami zastavenia. Varianty si vyžadujú samostatné posúdenie bariér uvedených v kartách a nákladov na ich odstránenie vrátane oblasti hranice. [8–9]

Rozpočty trás nemožno priamo sčítať ako náklady celej siete: spoločné úseky, značky a objekty treba započítať iba raz. Pri projekte Dukla–Svidník je referenciou zverejnená hodnota 1 313 836,50 EUR a obdobie realizácie 1.03.2026–30.11.2027. Zahŕňa okrem iného singletrack, trasu popri Ondave, značenie a zázemie. Ide o hodnotu celého samostatného projektu, ktorá sa opätovne nepripočítava k nákladom tých istých prvkov koncepcie. [6]

5.3.4. Etapy a poradie realizácie

Etapa	Časový horizont	Rozsah a zodpovednosť
1. Prieskum a dohoda o rozsahu	0–3 mesiace	Koordinátor a správcovia: kontrola trás, výber legálnych priebehov, zoznam bariér, register existujúceho vybavenia a zodpovedností.
2. Dokumentácia a financovanie	3–12 mesiacov	Investori: projekty, súhlasy, prerokovania v PL/SK, rozpočty, výber zdrojov financovania a rozpočet údržby.
3. Jednoduché doplnenia	6–18 mesiacov	Správcovia a dodávatelia: oprava značenia, vybavenie existujúcich miest a aktualizácia údajov na úsekoch s potvrdenou prístupnosťou.
4. Práce a chýbajúce prepojenia	12–36 mesiacov alebo dlhšie	Príslušní investori: práce podľa dokumentácie, výstavba zázemia, dozor a preberanie; prednosť má kontinuita a bezpečnosť.

Etapa	Časový horizont	Rozsah a zodpovednosť
5. Sprístupnenie a prevádzka	Po prevzatí daného úseku	Spoločná kontrolná jazda, súlad značiek a GPX, informácia o prístupnosti, odovzdanie do údržby; následne každoročná prevádzka.

Časový horizont sa počíta od rozhodnutia partnerov začať realizáciu, nie od dátumu vypracovania dokumentu. Etapy sa môžu čiastočne prekrývať. Environmentálne postupy, majetkové otázky, práce v horskom teréne a čakanie na financovanie môžu realizáciu predĺžiť. Harmonogram projektu Dukla–Svidník zostáva samostatný.

Prednostne treba odstrániť potvrdené problémy existujúcej siete a pripraviť tri poľské odbočky na realizáciu. Pri dvoch cezhraničných prepojeniach je najprv potrebné úplné posúdenie prístupnosti a bezpečnosti a až potom výber úsekov na stavebné práce. Trasa sa má zverejniť ako pripravená na používanie až po splnení podmienok z podkapitoly 4.4, a to na oboch stranách hranice.

5.3.5. Náklady na údržbu a prevádzku

Ročné rozpätia nákladov sú autorskými plánovacími predpokladmi, ktoré si vyžadujú overenie so správcami a prevádzkovateľmi objektov.

Úloha	Orientačné náklady vrátane DPH
Kontroly trasy a drobné opravy značiek	0,2–0,6 tis. PLN / km / rok
Čistenie a drobné opravy odpočívadla	2–6 tis. PLN / miesto / rok
Aktualizácia údajov a informácií v PL/SK	12–30 tis. PLN / sieť / rok
Koordinácia a monitorovanie práce partnerov	40–80 tis. PLN / sieť / rok

Pre 78,5 km troch poľských odbočiek, 9 miest a spoločnú digitálnu a koordinačnú prevádzku to predstavuje približne 86–211 tis. PLN ročne. Ide o organizačný scenár bez opráv povrchov, prevádzky WC, energie pre nabíjačky, zimnej údržby a propagačných kampaní. Treba zohľadniť náklady, ktoré už znášajú prevádzkovatelia, aby sa nevytváral dvojitý rozpočet. Rozšírenie siete si vyžaduje aktualizáciu nákladov podľa jedinečných úsekov a objektov. [39]

5.4. Zdroje a materiály použité v kapitole

Označenia zdrojov sú spoločné pre celý dokument. Každá položka citovaná v danej kapitole je v jej zozname uvedená len raz. Stav poznania: október 2026.

[1] Karta plánovanej trasy „Chmielnickie panoramy“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[2] Karta plánovanej trasy „Leśnym traktem“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[3] Karta plánovanej trasy „Lubieńskie wzgórza“. Priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy trasy; spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte.

[6] Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách“ — oficiálny opis projektu, partneri, rozsah, obdobie realizácie 1. 3. 2026 – 30. 11. 2027 a hodnota 1 313 836,50 EUR. Dátum prístupu: 14.–15. 10. 2026.
Opis projektu

[8] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant I. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[9] Karta plánovanej trasy Rzeszów–Svidník — variant II. Spracované 14. 10. 2026 na základe GPX, údajov Komoot a zdrojov uvedených v karte; priebeh, parametre, atrakcie a podmienky prípravy.

[11] WR-D-42-1, „Plánovanie cyklotrás“, verzia 01 z 19. 9. 2022; kap. 7 a 13 — potreby používateľov, obsluha trás a prestupné uzly.
WR-D-42-1

[12] WR-D-42-2, „Navrhovanie cyklistických komunikácií, spoločných komunikácií pre chodcov a cyklistov a cyklistických a protismerných cyklistických pruhov“, verzia 01 z 19. 9. 2022; kap. 9 a 16 vrátane tab. 16.1.1 a 16.2.1.
WR-D-42-2

[13] WR-D-42-3, „Navrhovanie priechodov pre cyklistov a cyklistickej infraštruktúry na úrovňových a mimoúrovňových križovatkách“, verzia 01.1, oprava z 24. 4. 2025; kap. 4–5.
WR-D-42-3

[39] Konzultačné stretnutie VI, 12.10.2026. Projektový materiál o riadení a údržbe siete, monitorovaní, financovaní a rozdelení úloh partnerov; najmä snímky 5–9 a 11–16.

[49] Interreg Poľsko – Slovensko 2021 – 2027. Územie podpory, priority a výzva „Cestovný ruch“ ukončená 10.01.2025; miera podpory a pravidlá výzvy. Dostupnosť ďalších výziev treba overovať v ich zozname.
Východiská a územie | Výzva v cestovnom ruchu | Zoznam výziev

[50] Karpatský euroregión — Fond malých projektov. III. výzva v priorite 3, 16.02.–16.04.2026: územie správcu, prijímatelia, rozsah, limity a stav ukončenia.
Vyhlásenie a podmienky

[51] Európske fondy pre Podkarpatsko 2021 – 2027. Výzva FEPK.06.01-IZ.00-029/26 týkajúca sa aktívneho cestovného ruchu v ROF a FEPK.06.02-IZ.00-002/25, typ I. Referencia k rozsahu, režimu a ukončeným termínom výziev.
Opatrenie 6.1 | Opatrenie 6.2

[52] Program Slovensko a dokumenty PSK. Opatrenia 5.2.4 a 5.2.5: rekreačná a turistická infraštruktúra; príprava projektov v systéme integrovaných územných investícií.
Program Slovensko | Opatrenie 5.2.4 v PSK | Rada partnerstva — opatrenia 5.2.4 a 5.2.5

[53] FEnIKS a vysvetlenia CUPT. Rozsah programu, jeho financovanie z EFRR a Kohézneho fondu a cyklistická infraštruktúra v opatrení FENX.03.01 „Mestská doprava“.
O programe | Fondy a inštitúcie | Vysvetlenia CUPT

[54] PARP — FEPW 5.1 Udržateľný cestovný ruch. Ukončená výzva: nadregionálny charakter produktu, žiadatelia a partnerstvá minimálne dvoch vojvodstiev východného Poľska.
Opatrenie a podmienky

[55] MRiRW — LEADER, zložka Realizácia miestnej stratégie rozvoja. Podrobné usmernenia podpísané 5.08.2026; drobná verejná infraštruktúra, podmienky oprávnenosti žiadateľov a miera podpory.
Usmernenia

[56] Ministerstvo športu a cestovného ruchu — „Poľské turistické trasy“, ročník 2026. Rozsah aktivít, prijímatelia, pravidlá poskytovania podpory a termíny ukončených výziev.
Poľské turistické trasy

[57] Ministerstvo športu a cestovného ruchu — „Program podpory cestovného ruchu“, ročník 2026. Rozsah aktivít, prijímatelia, pravidlá poskytovania podpory a termíny ukončených výziev.
Program podpory cestovného ruchu

[58] Slovenské dotácie. Zoznam dotácií PSK z regionálneho rozpočtu a mechanizmy podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Ministerstva dopravy SR.
Dotácie PSK | Ministerstvo dopravy SR

[59] Poľský zákon z 8. marca 1990 o obecnej samospráve. Najmä čl. 10 a 74: spolupráca jednotiek územnej samosprávy a medziobecné dohody. Forma spolupráce okresu, obcí a zahraničných partnerov si vyžaduje výber príslušných kompetenčných základov.
Konsolidované znenie

[60] Zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení. § 20–20a a § 21: spolupráca slovenských obcí a medzinárodná spolupráca; znenie účinné od 15.07.2026.
Slov-Lex

[61] Interreg Poľsko – Slovensko a nariadenie EÚ 2021/1059. Dokumenty pre štandardné projekty, vzor partnerskej zmluvy a čl. 26 nariadenia týkajúci sa vedúceho partnera a dohody medzi partnermi.
Dokumenty programu | Nariadenie EÚ

[62] Poľský zákon z 24. apríla 2003 o verejnoprospešnej činnosti a dobrovoľníctve. Najmä čl. 4, 5, 11, 13 a 16: úlohy v cestovnom ruchu, spolupráca, súťaže a zmluvy na realizáciu verejných úloh.
Konsolidované znenie

[63] Poľský zákon o PPP a usmernenia MFiPR. Zákon z 19.12.2008, najmä čl. 1–4 a 7; usmernenia k príprave projektov, postupu, zmluve a riadeniu. Posúdenie vhodnosti PPP pre sieť je odporúčaním tejto analýzy.
Zákon o PPP | Usmernenia PPP

[64] Ministerstvo financií Slovenskej republiky. Metodika PPP: štúdia uskutočniteľnosti a porovnanie s realizáciou vo verejnom sektore; rozsah uplatnenia dokumentov treba vzťahovať na druh slovenského subjektu.
Metodické dokumenty

[65] Ponukové ceny vybavenia. Eko-Asklepios: servisné stojany na opravu bicyklov; Widrog: tabuľové značky trás. Ceny zariadení zistené 15.10.2026; nepotvrdzujú náklady na dodávku, montáž ani sprievodné práce.
Servisné stojany | Značenie

[66] Mesto Katovice — Katowice na rowery. Oznámenia z 15.05. a 7.07.2026: rozsahy, hodnoty úloh a ponukové ceny. Príklady slúžia na posúdenie rozsahu a rozdielov v nákladoch, nie na ocenenie konkrétneho úseku pohraničia.
Informácie investora

[67] Obec Siemiatycze — rozšírenie trasy vo Wólke Nadbużnej a Anusine. Projekt 2025–2026 v hodnote 803 497,50 PLN: dve obslužné miesta, altánok a parkovisko s vybavením. Rozsah je širší než samotné odpočívadlá.
Rozsah a rozpočet

[68] Európske fondy pre Mazovsko — projekt obce Chorzele. Informácia regionálnej inštitúcie o digitalizácii a modernizácii troch peších a siedmich cyklistických trás; hodnota projektu 356 208,96 PLN.
Informácia o projekte

[69] Participatívny rozpočet Mazovska — VeloMazovia Południe. Projekt z ročníka 2023, plánovaných 199 500 PLN na približne 166 km: tabuľové značky, stĺpiky, montáž, organizácia premávky a obsluha. Historická referencia k štruktúre nákladov; nejde o aktuálnu ponuku ani o sadzbu prevzatú do kalkulácie.
Štruktúra rozpočtu

[PL] Karty opisu cyklistických trás na poľskej strane, čísla 1–27, vrátane variantov 3a–3g. Označenia PL v texte zodpovedajú číslam kariet. Karty obsahujú priebeh trás, parametre, hodnotenia, odporúčania a zoznamy primárnych zdrojov.

Zoznam príloh

1. **Karty opisu cyklistických trás na poľskej strane**
   33 kariet označených číslami 1–27 vrátane siedmich variantov trás „Doliną Sanu“ (3a–3g).

2. **Karty a prehľad cyklotrás na slovenskej strane**
   Súbor „Cyklotrasy v okrese Svidník. Súbor kariet a doplňujúcich informácií“, zahŕňajúci položky SK-01–SK-12 vrátane karty projektovaného prepojenia Dukla–Svidník (SK-12).

3. **Karty troch plánovaných poľských odbočiek z Green Velo**
   „Chmielnickie panoramy“, „Leśnym traktem“ a „Lubieńskie wzgórza“.

4. **Karty plánovaných prepojení Rzeszów–Svidník**
   Variant I cez Ożennu a variant II cez Barwinek.

5. **Správy z terénnych obhliadok štyroch cyklotrás**
   Garncarski Szlak Rowerowy; Błękitna Pętla; Green Velo na úseku Łańcut–Dynów; Białobrzeska Trasa Rowerowa.

6. **Súhrnná tabuľka cyklistických trás na poľskej strane**
   Prehľad názvov, polohy, dĺžky, značenia, charakteru a hodnotení trás.

7. **Elektronická mapa trás a GPX záznamy**
   Prehľad trás v aplikácii Komoot a súbory GPX troch plánovaných odbočiek z Green Velo a dvoch variantov prepojenia Rzeszów–Svidník.
   Odkaz na mapu:

   - **Existujúce trasy:**

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755697/-aglomeracja-rzeszowska-okres-svidnik-trasy-istniejace?share_token=a6Yp9PB67Q3X2H3jwnoFVdXhZeg2DxFlFTILcX95AQPWj6O2mL&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585

   - **Plánované trasy**

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755708/-aglomeracja-rzeszowska-svidnik-trasy-planowane?share_token=aIGEIY2lfWllVFWpoypO71HrihHZSmeT0ZJUhi1nfeIMGWGUnP&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585

8. **Materiály zo šiestich konzultačných stretnutí**
   Prezentácie zo stretnutí I–VI týkajúce sa prieskumu siete, koncepcie rozvoja, podmienok realizácie a organizácie a financovania aktivít.

9. **Podmienky realizácie cyklotrás**
   Materiál „UWARUNKOWANIA“: vlastníctvo a prístupnosť pozemkov, správcovia, súhlasy, ochrana prírody, značenie a údržba.

10. **Príklady dobrej praxe pri rozvoji produktov cykloturistiky**
    Materiál zahŕňajúci Bike Republic Sölden, Finale Outdoor Region a Singletrack Glacensis.