

**Koncepcia územného rozvoja cyklotrás
Bratislavského samosprávneho kraja
vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému
a významným bodom cestovného ruchu
– Aktualizácia 2017**



Bratislavský samosprávny kraj

**Koncepcia územného rozvoja cyklotrás
Bratislavského samosprávneho kraja
vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému
a významným bodom cestovného ruchu
– Aktualizácia 2017**

Bratislava
február 2017



obstarávateľ:



Bratislavský samosprávny kraj

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja
Odbor územného plánu, GIS a životného prostredia

spracovateľ:



Pozemné stavby TTK s.r.o.

Miloslavov 472, Miloslavov 900 42

Ing. **Otto Tokár**

Ing. arch. **Martin Hépal**

Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu bola vypracovaná v roku 2015 spoločnosťou Pozemné stavby TTK s.r.o., Trieda Hradce Králové 18/1285, Banská Bystrica, PSČ: 974 04. Na základe objednávky Bratislavského samosprávneho kraja bola táto Koncepcia rozvoja cyklotrás pôvodnými riešiteľmi v roku 2017 aktualizovaná.

Zodpovední riešitelia:

Ing. Otto Tokár – tel.: 0903 919 543; email: tokar.otto@centrum.sk,

Ing. arch. Martin Hépal – tel.: 0949 529 789; email: martin.hepal@gmail.com.

Obstarávateľom je Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava.



Obsah

Textová časť

1 Úvod

1.1	Predmet koncepcie	8
1.2	Cieľ koncepcie	8
1.3	Účel koncepcie	9
1.4	Vymedzenie riešeného územia	9

2 Analytická časť

2.1	Východiskové podklady	11
2.	Väzby vyplývajúce z riešenia a zo záväzných častí Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – ZaD č.1 KURS 2001	12
2.3	Väzby vyplývajúce z riešenia a zo záväzných častí Územného plánu regiónu Bratislavský samosprávny kraj	16
2.4	Širšie vzťahy	18
2.4.1	Východiska z urbanistickej štúdie BAUM	18
2.5	Analýzy územia Bratislavského samosprávneho kraja	20
2.5.1	Dochádzka a odchádzka do zamestnania, škôl a učenia	21
2.5.2	Analýza školstva	22
2.5.3	Analýza priemyselných podnikov v Bratislavskom kraji	23
2.5.3.1	Lokalizácia významných priemyselných parkov a území priemyselnej výroby v Bratislavskom kraji	23
2.5.3.2	Významné plochy výroby na území kraja	24
2.5.4	Vinohradníctvo a vinárstvo	27
2.5.5	Prírodné podmienky pre rozvoj cyklodopravy	28
2.5.5.1	Klimatické pomery	28
2.5.5.2	Sklonitosť a expozícia reliéfu	28
2.6	Analýza cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji	31
2.6.1	Sieť navrhovaných cyklotrás v zmysle ÚPN R BSK	33
2.6.2	Sieť navrhovaných cyklotrás v zmysle ÚGD BSK	35
2.6.3	Značenie cyklotrás	36
2.7	Analýzy terminálov integrovanej osobnej prepravy	36
2.7.1	Železničná osobná doprava na území BSK	37
2.7.1.1	Existujúci stav železničnej dopravy	37
2.7.1.2	Navrhovaná železničná doprava v zmysle ÚPN R BSK	38
2.7.2	Prestupné miesta	38
2.7.3	Vybavenie prestupných miest a terminálov integrovanej osobnej prepravy	41

2.7.4	Analýzy súčasnej dostupnosti prestupných miest a terminálov integrovanej osobnej prepravy cyklistickou dopravou	43
2.7.5	Analýzy súčasnej dostupnosti vybraných cieľov cestovného ruchu	43

3 Návrhová časť

3.1	Návrh na zrušenie značenia cyklotrás	46
3.2	Návrh trasovania cyklistickej dopravy	48
3.3	Návrh značenia trás cyklistickej dopravy	55
3.4	Terminály integrovanej osobnej prepravy	55
3.5	Návrh vybavenosti terminálov integrovanej osobnej prepravy	56
3.6	Návrh cyklomostov cez rieku Morava	57

4 Zásobník projektov

4.1	Možnosti čerpania externých finančných prostriedkov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2014 – 2020	59
4.2.	Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2014 – 2020	63

Grafická časť

A-1	Analýzy cyklistickej infraštruktúry	M 1: 50 000
B-1	Základná sieť rozvoja cyklistickej dopravy	M 1: 50 000
C-1	Komplexný výkres trasovania cyklistickej dopravy	M 1: 50 000
D-1	Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2014-2020	M 1: 50 000

Zoznam príloh

Geografická databáza koncepcie územného rozvoja cyklotrás

Zoznam skratiek

BMX	Cyklistika využívajúca špeciálne upravené bicykle (Bicycle Motorcros)
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
Centrope	Región strednej Európy (Central Europe)
CR	Cestovný ruch
CYK	Cyklistická komunikácia
DÚR	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
EÚ	Európska únia
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
GIS	Geografický informačný systém
CHKO	Chránená krajinná oblasť
CHKP	Chránený krajinný prvok
CHÚ	Chránené územie
CHVÚ	Chránené vtáčie územie
KÚRS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska - 2001, 2011
MČ	Mestská časť
MDVaRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MHD	Mestská hromadná doprava
MK	Miestna komunikácia
MTB	Horský bicykel (Mountain Bike)
NDS	Národná diaľničná spoločnosť a.s.
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
NP	Národný park
OP	Ochranné pásmo
PD	Projektová dokumentácia
SCK	Slovenský Cykloklub - občianske združenie
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie (Strategic Environmental Assessment)
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
STN	Slovenská technická norma
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť (Trans-European Transport Network)
TIOP	Terminál integrovanej osobnej prepravy
ÚEV	Územie európskeho významu
ÚPN O	Územný plán obce
ÚPN R BSK	Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj
VOD	Verejná osobná doprava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

1 Úvod

Záujmom Bratislavského samosprávneho kraja je cielené usmerňovanie rozvoja cyklistickej infraštruktúry tak, aby na území kraja vznikol vyvážený systém bezpečných cyklistických komunikácií a samostatných cyklistických cestičiek, ako silný motivačný prvok pre jazdu na bicykli.

1.1 Predmet koncepcie

Predmetom Koncepcie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu a jej aktualizácie (ďalej len „konceptia rozvoja cyklotrás“) je analýza jestvujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry, dostupnosti prestupových uzlov Integrovaného dopravného systému (ďalej len IDS) a významných bodov cestovného ruchu (ďalej len CR). Hlavnou časťou konceptie rozvoja cyklotrás so zameraním na cyklistickú dopravu je návrh vedenia cyklistov na samostatných cyklistických komunikáciách a cyklistických cestičkách k prestupovým uzlom IDS a cieľom CR.

Cyklistická doprava je pojem, ktorý v sebe zahŕňa hmotné a prevádzkové aspekty viažuce sa na aktívne využívanie bicykla. Pre cyklistu je prioritný bezpečný a rýchly presun do cieľa – do zamestnania, do školy, za občianskou vybavenosťou, aj s možnosťou prestupu na mestskú alebo medzimestskú hromadnú dopravu. Samozrejmosťou je využitie infraštruktúrnych doplnkov – odstavné plochy, požičovne, servis a iné.

1.2 Cieľ koncepcie

Hlavným cieľom konceptie rozvoja cyklotrás je odľahčenie preťaženej dopravnej infraštruktúry v regióne a to najmä znížením podielu využívania individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklistickej dopravy. Cyklistická doprava má menšie nároky na parkovanie a nemá negatívny vplyv na životné prostredie a zároveň podporuje zdravší životný štýl.

Konceptia rozvoja cyklotrás chce prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy zo súčasných 1,5 % na 10 % do roku 2020 v súlade so základnou víziou Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR.

Cieľom je integrácia cyklistickej dopravy s ostatnou dopravou (železničnou dopravou, cestnou dopravou, vodnou dopravou, atď.), pričom by mala byť zabezpečená maximálna bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky, najmä cyklistov, v miestach kde sa cyklistická dopravná sieť prekrýva s cestnou sieťou.

Ďalším cieľom konceptie rozvoja cyklotrás je napojenie cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové uzly – terminály integrovanej osobnej prepravy (ďalej len TIOP) a zastávky mestskej a medzimestskej hromadnej dopravy. Ide najmä o napojenie na stanice a zastávky železničnej osobnej prepravy, ktoré sú nosnou časťou systému Bratislavskej integrovanej dopravy. Súčasne je cieľom, aby sa na strategických prestupových uzloch

medzimestskej a mestskej hromadnej dopravy budovali záchytné parkoviská typu „Park and Ride“ a „Bike and Ride“.

Súčasťou koncepcie je aj zabezpečenie dostupnosti významných turistických a rekreačných cieľov v Bratislavskom samosprávnom kraji cyklistickou dopravou na krátke i dlhé vzdialenosti.

1.3 Účel koncepcie

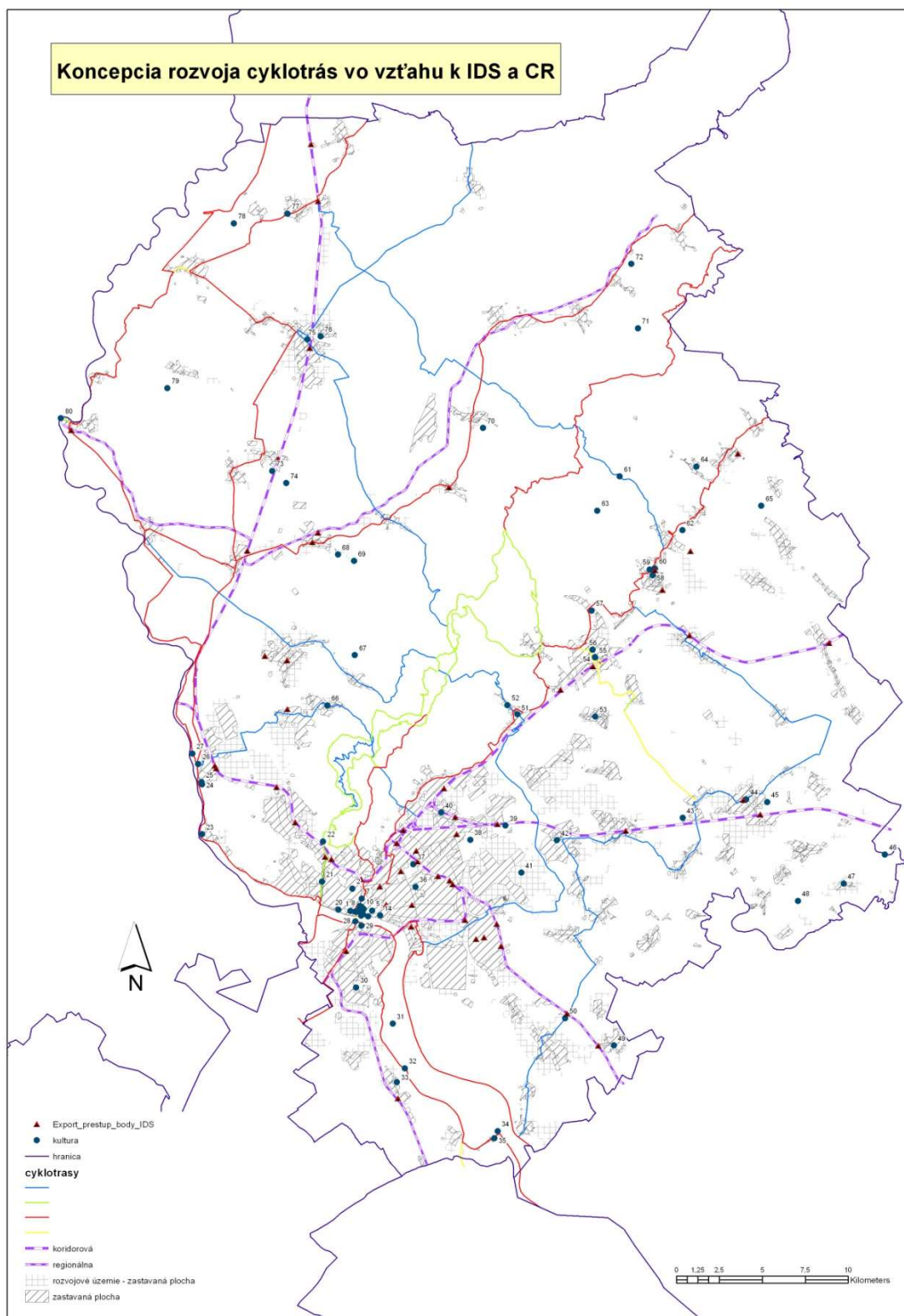
Konceptia rozvoja cyklotrás vychádza najmä z potreby rozvíjať udržateľnú dopravu a turizmus, z tradície a obľuby cyklistiky v regióne a z potreby riešenia špecifických dopravných problémov v území. Konceptia rozvoja cyklotrás sa použije ako podklad pre plánovaný rozvoj cyklistických trás a terminálov integrovanej osobnej prepravy v procese aktualizácie územnoplánovacej dokumentácie regiónu a dotknutých miest a obcí. Zároveň bude slúžiť ako zásobník projektov pre napĺňanie cieľa integrovanej mobility pri rozvoji cyklistickej dopravy a turizmu.

1.4 Vymedzenie riešeného územia

Riešené územie je vymedzené hranicami Bratislavského kraja. Plocha riešeného územia je 2 052,6 km².

Bratislavský samosprávny kraj sa z územno-štatistického hľadiska člení na osem okresov. Päť okresov BSK je situovaných v rámci územia mesta Bratislava (Bratislava I až Bratislava V), ďalšie okresy sú Malacky, Senec a Pezinok. Súčasťou územia BSK je aj osobitne určený vojenský obvod Záhorie.

Osídlenie Bratislavského kraja pozostáva z hlavného mesta SR – Bratislavy tvoreného 17 mestskými časťami a zo 72 obcí. Bratislava má špecifický štatút hlavného mesta SR, ďalších šesť obcí v kraji má štatút mesta (Malacky, Stupava, Modra, Pezinok, Svätý Jur, Senec) a zvyšných 66 obcí štatút vidieckej obce.



Obr. 1.1 Vymedzenie riešeného územia

2 Analytická časť

Analytická časť Konceptie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu a jej aktualizácia (ďalej len „Konceptia rozvoja cyklotrás“) hodnotí súčasný rozvojový potenciál Bratislavského samosprávneho kraja v oblasti cyklistickej dopravy. Nosnou zložkou analytickej časti boli výjazdové rokovania a stretnutia s predstaviteľmi miest, obcí a dotknutých organizácií, vykonané prieskumy priamo v teréne a štúdium východiskových podkladov.

2.1 Východiskové podklady

- Konceptia územného rozvoja Slovenska (MDVaRR SR)
- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (BSK)
- Územný generel dopravy – Bratislavský samosprávny kraj (BSK)
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja (BSK)
- Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského samosprávneho kraja (BSK)
- Regionálna integrovaná územná stratégia bratislavského kraja (BSK)
- Konceptia rozvoja cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji - Cyklotrasy bez hraníc (2006)
- Súčasný stav udržateľnej mobility a turizmu v Podunajskom regióne (BSK)
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (MDVaRR SR)
- Technické podmienky navrhovania cyklistickej infraštruktúry (MDVaRR SR)
- Technicko-ekonomická štúdia „Implementácia integrovaného dopravného systému na území Bratislavy s dosahom na príľahlé regióny“ (MDVaRR SR)
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 (MDVaRR SR)
- Projekt BAUM - urbanistická štúdia rozvoja prihraničného územia Bratislavy a susedných rakúskych obcí (Magistrát hl.m. SR Bratislavy)
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (MŽP SR)

Zákony:

- zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov
- zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon)
- zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny
- zákon č. 539/2008 Z.z. o podpore regionálneho rozvoja
- zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach o zmene a doplnení niektorých zákonov
- zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach
- zákon č. 91/2010 Z.z. o podpore cestovného ruchu
- zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave

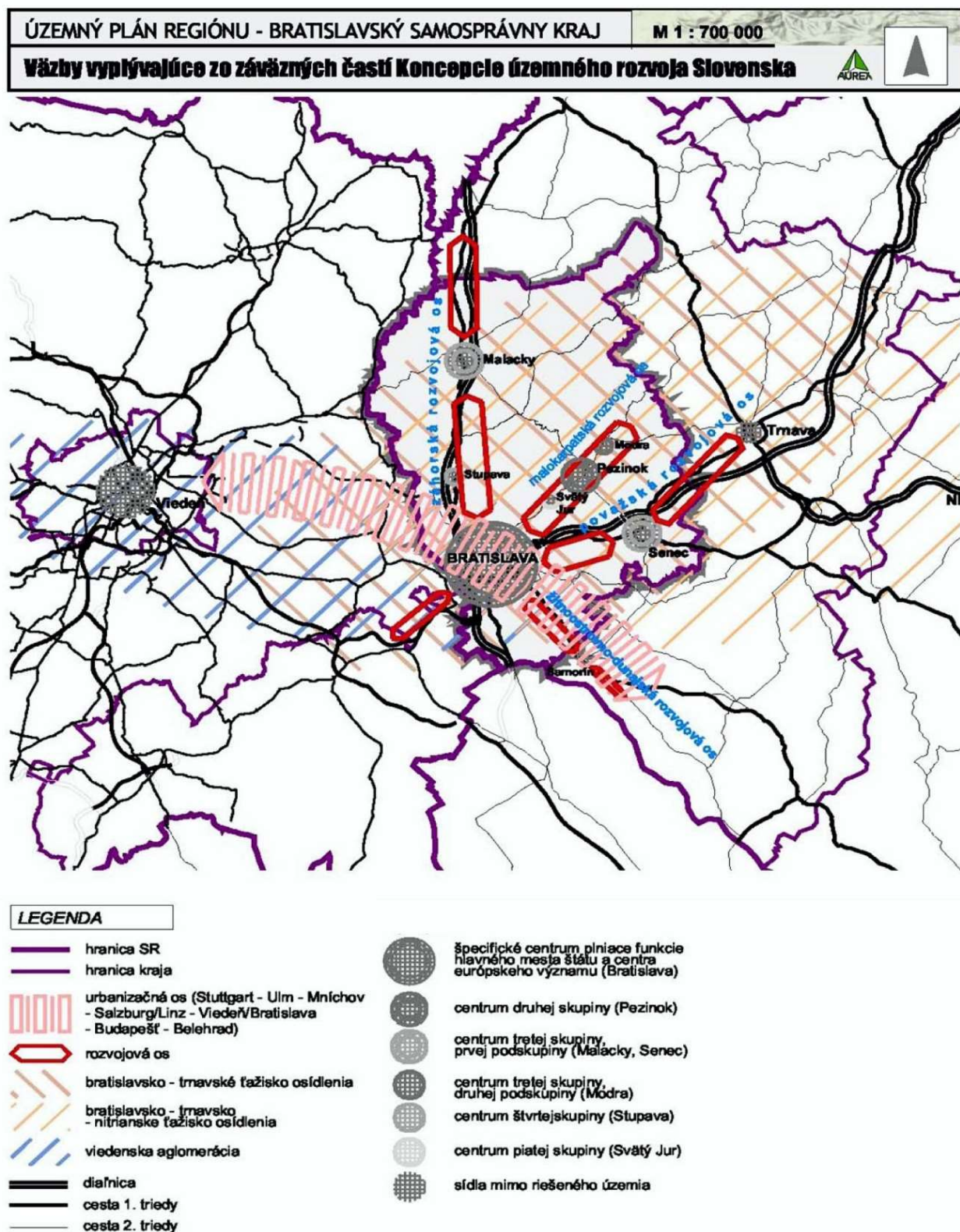
2.2 Väzby vyplývajúce z riešenia a zo záväzných častí Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001

Záväzná časť KURS 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (ďalej ako KURS 2001) vo vzťahu k územiu Bratislavského kraja vyjadruje v regulatívoch tieto koncepčné princípy a rozvojové zámery:

- 1. V oblasti medzinárodných súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:**
 - 1.1. Upevňovať priame väzby na jednu z hlavných európskych urbanizačných osí v smere Stuttgart – Ulm – Mníchov – Salzburg/Linz – Viedeň/Bratislava – Budapešť – Belehrad, a to najmä prepojeniami v oblasti Bratislavy a pozdĺž toku Dunaja.
 - 1.2. Rozvíjať ťažiská osídlenia a sídla pozdĺž spojnic:
 - 1.2.1. katowickej a viedenskej aglomerácie.
 - 1.4. Rozvíjať bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia ako súčasť vyššej celoeurópskej aglomerácie Viedeň – Bratislava – Győr s dominantným centrom tvoreným hl. mestom Bratislava ako jedným z jadier tejto európskej rozvojovej aglomerácie,
 - 1.6. Vytvárať nadnárodnú sieť spolupráce medzi jednotlivými mestami, regiónmi a ostatnými aktérmi územného rozvoja v Slovenskej republike a okolitých štátoch s využitím väzieb jednotlivých sídiel a sídelných systémov v euroregiónoch a ďalších oblastiach cezhraničnej spolupráce,
 - 1.7. Rozvíjať dotknuté sídla na trasách multimodálnych koridorov, predovšetkým v uzloch križovania týchto koridorov v smere sever – juh a západ – východ.
- 2. V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:**
 - 2.1. Formovať základnú makrokonceptiu sídelných štruktúr Slovenskej republiky v smere vytvárania polycentrickej siete ťažísk osídlenia a miest, ktorých prepojenia budú podporované rozvojovými osami. Rozvojom polycentrickej sídelnej štruktúry sledovať naviazanie sa na celoeurópsku polycentrickú sídelnú sústavu a komunikačnú kostru prostredníctvom medzinárodne odsúhlasených dopravných koridorov,
 - 2.4. Podporovať predpoklady vytvorenia homogénneho bratislavsko-trnavsko-nitrianskeho ťažiska osídlenia medzinárodného významu s prepojením na najvyššiu európsku polycentrickú sústavu aglomerácií a miest,
 - 2.5. Zabezpečovať rozvojovými osami pozdĺž komunikačných prepojení medzinárodného a celoštátneho významu sídelné prepojenia na medzinárodnú sídelnú sieť, ako aj konzistenciu a rovnocennosť rozvojových podmienok ostatného územia Slovenskej republiky,
 - 2.6. Formovať sídelnú štruktúru na celoštátnej a nadregionálnej úrovni prostredníctvom regulácie priestorového usporiadania a funkčného využívania územia jednotlivých

- hierarchických úrovní ťažísk osídlenia, centier osídlenia, rozvojových osí a vidieckych priestorov,
- 2.7. Podporovať rozvoj sídelných centier, ktoré tvoria základné terciárne centrá osídlenia, rozvojové centrá hospodárskych, obšlužných a sociálnych aktivít ako pre priliehajúce zázemie, tak pre príslušný regionálny celok, a to hierarchickým systémom pozostávajúcim z týchto skupín centier,
- 2.8. Podporovať rozvoj špecifických centier:
- 2.8.1. mesto Bratislava ako špecifické centrum plniace funkcie hlavného mesta štátu a centra európskeho významu.
- 2.12. Podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: ... , Pezinok, ,
- 2.13. Podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu: ... , Malacky, ... , Senec,
- 2.14. Podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: ... , Modra, ... ,
- 2.15. Podporovať rozvoj centier štvrtej skupiny: ... , Stupava, ... ,
- 2.16. Podporovať rozvoj centier piatej skupiny: ... , Svätý Jur, ... ,
- 2.17. Podporovať rozvoj kvartérnych centier, predovšetkým v aglomeráciách s najväčším predpokladom zabezpečenia rozvoja kvartérnych aktivít, akými sú:
- 2.17.1. bratislavsko-trnavsko-nitrianska aglomerácia.
- 2.18. Podporovať ako ťažiská osídlenia najvyššej úrovne:
- 2.18.1. bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia ako najvýznamnejšiu aglomeráciu európskeho medzinárodného významu.
- 2.22. Podporovať ťažiská osídlenia ako rozvojové sídelné priestory vytváraním ich funkčnej komplexnosti so zohľadnením ich regionálnych súvislostí,
- 2.23. Podporovať nástrojmi územného rozvoja diverzifikáciu ekonomickej základne ťažísk osídlenia pri využívaní špecifických daností a podmienok konkrét. území,
- 2.24. Sledovať pri decentralizácii riadenia rozvoja územia vytváranie polycentrických systémov – sietí miest a aglomerácií, ktoré efektívne podporujú vytváranie vyššej funkčnej komplexnosti regionálnych celkov,
- 2.25. Formovať ťažiská osídlenia uplatňovaním princípov dekoncentrovanej koncentrácie,
- 2.27. Podporovať budovanie rozvojových osí v záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa:
- 2.27.1. považskú rozvojovú os: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina,
- 2.27.9. záhorskú rozvojovú os: Bratislava – Malacky – Kúty – hranica s Českou republikou.
- 2.28. Podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa:
- 2.28.1. žitnoostrovno-dunajskú rozvojovú os: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo.
- 2.29. Podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa:
- 2.29.3. malokarpatskú rozvojovú os: Modra – Smolenice – Chtelnica – Vrbové,
- 2.29.6. podunajskú rozvojovú os: Senec – Galanta – Nové Zámky.

- 3. V oblasti rozvoja vidieckeho priestoru a vzťahu medzi mestom a vidiekom:**
- 3.4. Vytvárať podmienky dobrej dostupnosti vidieckych priestorov k sídelným centráram, podporovať výstavbu verejného dopravného a technického vybavenia obcí, moderných informačných technológií tak, aby vidiecke priestory vytvárali kultúrne a pracoviskovo rovnocenné prostredie voči urbánnym priestorom a dosiahnuť tak skĺbenie tradičného vidieckeho prostredia s požiadavkami na moderný spôsob života.
- 4. V oblasti zachovania, zhodnotenia a využívania kultúrneho dedičstva:**
- 4.1. Posudzovať pri rozvoji územia význam a hodnoty jeho kultúrno-historických daností v nadväznosti na všetky zámery v sociálno-ekonomickom rozvoji.
- 9. V oblasti rozvoja rekreácie a turizmu:**
- 9.9. Na podporu rozvojových smerov turizmu využívať železničnú a cestnú dopravu, rozvoj a prepájanie cyklotrás, ako aj budovanie príslušnej technickej infraštruktúry.



Obr. 2.1 Väzby vyplývajúce zo záväzných častí Koncepcie územného rozvoja Slovenska

2.3 Väzby vyplývajúce z riešenia a zo záväzných častí Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj

V zmysle platného Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, ktorý bol schválený uznesením Z BSK č.60/2013 zo dňa 20.09.2013 pre riešené územie platia Záväzné regulatívy územného rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením Bratislavského samosprávneho kraja č.1/2013 zo dňa 20.09.2013 a to najmä regulatívy:

Infraštruktúra cyklistickej dopravy:

- 8.31. Rešpektovať existujúce a rezervovať priestory pre vytvorenie nových samostatných cyklotrás v sieti medzinárodných, národných a regionálnych cyklotrás.

Železničná infraštruktúra:

- 8.26. Rezervovať priestor pre lokalizáciu a ďalší rozvoj terminálov integrovanej osobnej prepravy pri železničných staniciach a zastávkach v súlade s regulatívom 8.35.

Infraštruktúra vodnej dopravy :

- 8.27. Rezervovať a rešpektovať priestor verejného prístavu v lokalite Bratislava-Pálenisko, vrátane rozvoja jeho dopravných napojení,
- 8.28. Rezervovať a rešpektovať priestor pre lokalizáciu nového prístavu v lokalite Bratislava-Vlčie hrdlo, vrátane rozvoja jeho dopravných napojení,
- 8.30. Vytvárať podmienky pre športovú rekreačnú plavbu na vyššie uvedených vodných tokoch s odstraňovaním prekážok rekreačnej plavby, prípadne s vytváraním podmienok pre plavbu.

Infraštruktúra kombinovanej dopravy:

- 8.34. Rezervovať a rešpektovať priestor pre lokalizáciu trimodálneho verejného terminálu intermodálnej prepravy v lokalite Bratislava – Pálenisko, vrátane rozvoja dopravných napojení.

Terminály integrovanej osobnej prepravy:

- 8.35. Rezervovať priestor pre terminály integrovanej osobnej prepravy v nasledovných lokalitách, ktoré sa spresnia v podrobnejších územnoplánovacích dokumentáciách: Pezinok, Grinava, Šenkvice, Báhoň, Záhorská Ves, Stupava, Plavecký Štvrtok, Malacky, Veľké Leváre, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Senec, Miloslavov, Dunajská Lužná (Nové Košariska) a v MČ Bratislava - Vajnory a v lokalitách Devínska Nová Ves - zastávka, Lamačská brána, Patrónka, Mladá Garda, Trnávka, Ružinov, Vrakuňa vrátane záchytných parkovísk typu „Park and Ride“ a „Bike and Ride“.

Zásady funkčného využívania územia z hľadiska rozvoja rekreácie, cestovného ruchu a kúpeľníctva:

- 4.12. vytvárať územné a priestorové podmienky pre rozvoj nosných foriem cestovného ruchu, a to pre:
 - 4.12.1. pobyty pri vode – prírodné vodné plochy, vodné toky, vodné športy, vodná turistika:
 - 4.12.1.4. vytvárať podmienky pre rozvoj vodnej (nemotorovej) turistiky na tokoch Morava, Dunaj, Malý Dunaj, Mošonský Dunaj a vytvárať podmienky na prekonanie prekážok súvislej plavby na všetkých tokoch.
 - 4.12.5. cykloturistiku:
 - 4.12.5.1. podporovať realizáciu spojitého, hierarchicky usporiadaného a bezpečného systému medzinárodných, národných, regionálnych a miestnych cyklotrás,
 - 4.12.5.2. podporovať vedenie cyklotrás mimo frekventovaných ciest s bezpečnými križovaniami s dopravnými koridormi, s vodnými tokmi, s územiami v súkromnom vlastníctve, s územiami ochrany prírody a krajiny, k čomu využívať predovšetkým existujúce lesné a poľné cesty – cieľom je bezpečný systém trás,
 - 4.12.5.3. podporovať budovanie sprievodnej zelene okolo cyklotrás – cieľom je zdravý systém trás,
 - 4.12.5.4. podporovať budovanie zariadení rekreačnej vybavenosti pri cyklotrasách a budovanie rekreačného mobiliáru – cieľom je komplexný systém,
 - 4.12.5.5. nadväzovať cyklotrasy na línie a zariadenia cestnej a železničnej dopravy.

Územie Bratislavského samosprávneho kraja leží na juhozápade Slovenskej republiky v priamom dotyku s Rakúskou a Maďarskou republikou.

Nové prúdy denne dochádzajúcich osôb:
 Grafika zobrazuje prírastok a nové smerovanie prúdov denne dochádzajúcich osôb*.
 Zdroj: IPE

Obr. 2.2 Presuny obyvateľ'ov za deň – súčasný stav a výhľadový odhad (TWIN CITY)

2.4.1 Východiska z urbanistickej štúdie BAUM

Územie riešené urbanistickou štúdiou BAUM pozostáva z 8 mestských častí Bratislavy, 10 rakúskych obcí spolkovej krajiny Dolné Rakúsko a 4 rakúskych obcí spolkovej krajiny Burgenland. Celé územie regiónu BAUM potenciálne spáduje k mestu Bratislava, avšak južná časť regiónu má už dnes vytvorené dopravné prepojenia, ktoré umožňujú každodennú dochádzku za prácou do Bratislavy. Z uvedeného dôvodu sa stále viac mladých ľudí sťahuje z Bratislavy do rakúskych obcí na juhu regiónu – Kittsee, Wolfsthal, Edelstal, Hainburg, Berg. Dnes už býva v týchto obciach cca 15 - 31 % slovenského obyvateľstva. Z južnej časti územia spádujú k mestu Bratislava obce Kittsee, Pama, Deutsch Jahrndorf, Edelstal, Berg, Prellenkirchen, Hainburg. S optimálnou dochádzkovou vzdialenosťou k centru mesta Bratislava.

Severná rakúska časť regiónu BAUM má v súčasnosti nevhodné podmienky na každodennú dochádzku za prácou do Bratislavy. Absentuje tu cestné dopravné prepojenie a jediným spojením je železničná doprava a cyklomost Devínska Nová Ves – Schlosshof.



Obr. 2.3 Vymedzenie regiónu BAUM

Po Vybudovaní plánovaného dopravného prepojenia diaľnicou D4 s rýchlostnou cestou S8 (2020-2024) vzniknú aj v severnej časti podmienky pre spádovanie obcí k Bratislave. Dnes spádujú obce severnej rakúskej časti regiónu BAUM hlavne ku Viedni.

V rámci implementácie urbanistickej štúdie BAUM boli definované najaktuálnejšie zámery, ktoré je potrebné postupne overovať v podrobnejšej územno-technickej dokumentácii. V oblasti rozvoja cyklotrás ide o:

- Predprojektovú a projektovú prípravu pre vytvorenie a doplnenie lokálnych cyklotrás a ich prepojenie na existujúce lokálne a regionálne cyklotrasy, vytvorenie nových prepojení cyklotrás v lokalitách: Berg – Petržalka, Kittsee – Petržalka Juh, Deutsch, Jahndorf – Rusovce, Centrum regiónu BAUM (zelená os) - Rajka, Hundsheim – Edelstal, Pama – Deutsch Haslau, Lassee – Marchegg, Marchegg – Devínske jazero. Termín: 2016 – 2020,
- Predprojektovú prípravu pre vytvorenie lokálnych peších prepojení blízkych pohraničných obcí v kombinácii s cyklotrasami: Marchegg – Vysoká pri Morave a Devínska Nová Ves a revitalizáciu existujúcich lokálnych prepojení (Kittsee – Petržalka a Kittsee – Bažantnica). Termín: 2016 – 2020.

2.5 Analýzy územia Bratislavského samosprávneho kraja

Dominantným a určujúcim prvkom celej sídelnej štruktúry na území BSK je mesto Bratislava. Popri ňom kostru sídelného systému kraja dotvárajú okresné mestá Malacky, Pezinok a Senec ako regionálne rozvojové centrá, ku ktorým sa radí aj mesto Modra.

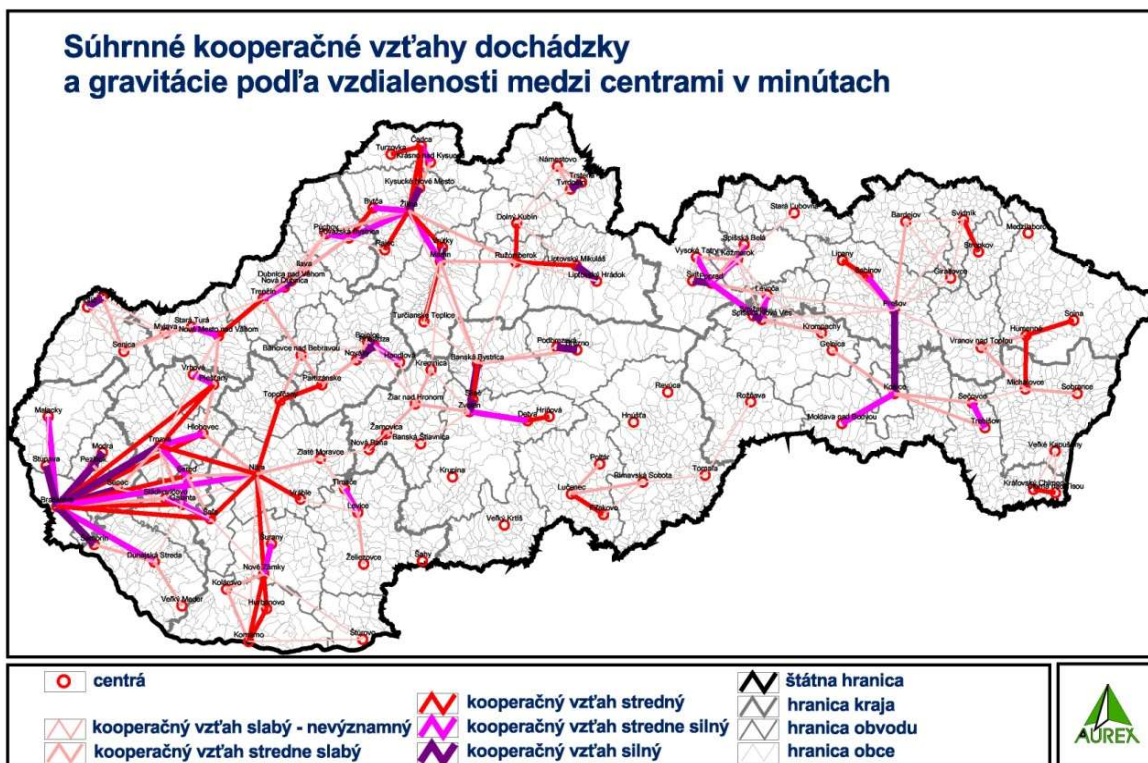
Popri regionálnych rozvojových centrách sa postupne formujú rozvojové priestory v smere radiál vychádzajúcich z mesta Bratislava. Ide o hlavné smery v súlade s rozvojovými osami záhorskou (Bratislava – Stupava – Malacky), považskou (Bratislava – Senec – Trnava) žitnoostrovno-dunajskou (Bratislava – Dunajská Lužná – Šamorín), malokarpatskou (Bratislava – Pezinok – Modra – Smolenice).

Popri hlavných radiálnych smeroch sú na území BSK regionálne významné sídelné pásy, ktoré sú vytvorené historicky (podhorské pásy, pásy pozdĺž historických ciest) ako aj novými pásmi, ktoré sa vytvárajú viac-menej spontánne v dôsledku suburbanizačných a dekoncentračných tendencií okolo mesta Bratislavy. Na uvedených rozvojových smeroch sa vytvára určitý uzlovo-pásový systém sídelnej štruktúry, ktorý je tvorený, popri regionálnych rozvojových centrách, regionálnymi subcentrami – regionálnymi rozvojovými pólmi mesta Bratislavy, ktoré by mali s mestom Bratislava vytvárať jeden kompaktný funkčný celok. Ide o priestory:

1. Lamač/Záhorská Bystrica – Stupava (s väzbami na Devínsku Novú Ves),
2. Rača – Svätý Jur,
3. mestská časť Nové Mesto – Ivanka pri Bratislave – Bernolákovo – Vajnory – Chorvátsky Grob,
4. Podunajské Biskupice – Rovinka – Dunajská Lužná,
5. Južný regionálny rozvojový pól mesta Bratislavy je územie južne od Petržalky vo väzbe na Jarovce a Rusovce.

Uvedené centrá oboch hierarchických úrovní tvoria základnú kostru sídelného rozvoja ÚPN-R BSK. Cieľom koncepcie rozvoja cyklotrás je predovšetkým prepojiť tieto priestory, ktoré majú rozvojový potenciál a mali by plniť funkciu saturácie potrebných pracovných a obslužných aktivít pre celé priľahlé územia regiónu BSK, v záujme znižovania dostredivých tokov do mesta Bratislavy a do okresných miest.

V projekte spracovanom pre MVRR SR, Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni, (AUREX, spol. s r.o., 2006), sa vyhodnocovali vzťahy medzi jednotlivými sídlami, na základe čoho sa vyjadrovali súčasné i potenciálne kooperačné vzťahy. Sila a význam týchto vzťahov sídiel smerom na mesto Bratislava na území BSK, ako aj na sídla v susediacich krajoch je zrejmy z priloženého obrázku 2.4.



Obr. 2.4 Kooperačné vzťahy dochádzky

Silný kooperačný vzťah je:

Bratislava – Stupava,
 Bratislava – Pezinok – Modra,
 Bratislava – Senec,
 Bratislava – Trnava,
 Bratislava – Šamorín.

Stredne silný kooperačný vzťah je:

Bratislava – Malacký.

Uvedené kooperačné vzťahy sú zohľadnené pri návrhu cyklodopravných koridorov.

2.5.1 Dochádzka a odchádzka do zamestnania, škôl a učenia

Podľa podkladov zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov za dochádzku a odchádzku do zamestnania, škôl a učenia v roku 2001 odchádzalo z Bratislavy, hl. m. SR do zamestnania celkovo 7 528 ekonomicky aktívnych osôb (ďalej len EAO) (čo je 3,2 % z celkového počtu ekonomicky aktívnych osôb v Bratislave), z toho 5 346 ekonomicky aktívnych obyvateľov (71,0 %) bolo odchádzajúcich do iných okresov SR ako do okresov Bratislava I-V a 2 182 ekonomicky aktívnych odchádzalo do zahraničia (29,0 %). Z odchádzajúcich do iných okresov SR najviac EAO odchádzalo do obcí okresu Senec (22,3 %), Malacký (16,0 %) a Pezinok (13,1 %). Čo sa týka úrovne obcí, najviac z EAO

v Bratislave odchádzajúcich do obcí iných okresov odchádzalo za prácou do mesta Pezinok (7,8 %), Trnava (7,3 %) a do obce Ivanka pri Dunaji (6,7 %).

Okrem ekonomicky aktívnych osôb odchádzalo v roku 2001 z Bratislavy aj 3 438 žiakov a študentov, z toho bolo 560 žiakov odchádzajúcich do ZŠ, 101 do SOU, 615 do SŠ a 2 162 do VŠ. Z celkového počtu odchádzajúcich žiakov a študentov z mesta Bratislava bolo 1 973 odchádzajúcich do obcí iných okresov (57,4 %) a 1 465 (42,6 %) bolo odchádzajúcich do zahraničia. Z celkového počtu odchádzajúcich žiakov a študentov do iných okresov SR najviac ich odchádzalo do okresu Trnava (24,3 %), Senec (17,5 %) a Nitra (14,0 %). Na úrovni obcí, najviac žiakov a študentov odchádzalo do mesta Trnava (23,0 %) a Nitra (13,4 %).

Denná odchádzka z mesta Bratislava predstavovala v roku 2001 celkovo 4 920 osôb, z toho 3 826 tzn. 77,8 % bolo odchádzajúcich do obcí iných okresov SR a 1 094 (22,2 %) do zahraničia.

Do mesta Bratislava dochádzalo v roku 2001 za prácou 89 424 ekonomicky aktívnych osôb z obcí iných okresov než z okresov Bratislava I-V. Najviac ich dochádzalo z okresu Senec (11,7 %), Malacky (10,3 %) a Pezinok (9,7 %). Na úrovni obcí, najviac ekonomicky aktívnych osôb dochádzajúcich do zamestnania do Bratislavy bolo z mesta Pezinok (3,5 %), z Trnavy (3,1 %), Senca (2,6 %) a zo Šamorína (2,3 %).

Okrem ekonomicky aktívnych osôb dochádzalo v roku 2001 do Bratislavy aj 30 524 žiakov a študentov z obcí iných okresov, z toho 2 102 žiakov dochádzalo do ZŠ, 1 372 do SOU, 4 410 do SŠ a 22 640 do VŠ. Najviac dochádzajúcich žiakov a študentov bolo z okresu Malacky (8,2 %) a Senec (7,2 %).

Denná dochádzka do mesta Bratislava, pod ktorou sa rozumie každodenné pravidelné dochádzanie do zamestnania alebo do školy, predstavovala v roku 2001 celkovo 67 863 osôb, z toho všetci dochádzajúci boli z obcí iných okresov SR.

(Údaje sú prebraté z ÚPN R BSK)

2.5.2 Analýza školstva

Oblasť školstva sa skladá z rozsiahlej siete škôl a školských zariadení. Základné školy na území BSK sú pomerne rovnomerne rozmiestnené. Na území Bratislavského kraja sa v školskom roku 2012/2013 nachádzalo celkovo 154 základných škôl, 33 špeciálnych škôl pre mimoriadne nadané deti, 40 základných umeleckých škôl, 44 gymnázií, 63 stredných odborných škôl, 4 konzervatóriá, 16 špeciálnych stredných škôl, 5 jazykových škôl, 12 vysokých škôl. Vysoké školy a univerzity majú svoje pracoviská lokalizované iba v bratislavských okresoch. Celkový počet fakúlt na území BSK je 44 (z toho 2 rektoráty), na ktorých v šk .r. 2012/2013 študovalo 47 336 študentov denného štúdia.

(Údaje sú prebraté z ÚPN R BSK)

2.5.3 Analýza priemyselných podnikov v Bratislavskom kraji

V rámci územia Bratislavského kraja sú najväčšie podniky koncentrované rovnomerne na celom území kraja. Najväčším podnikom, čo sa týka počtu zamestnancov, bola ku koncu roku 2010 spoločnosť Volkswagen Slovakia, a.s. so sídlom v Bratislave podnikajúca v oblasti výroby motorových vozidiel. Podrobnejšia analýza lokalizácie priemyselných podnikov na území BSK je uvedená v ÚPN R-BSK časť prieskumy a rozboru.

2.5.3.1 Lokalizácia významných priemyselných parkov a území priemyselnej výroby v Bratislavskom kraji

Priemyselné parky patria k významným prvkom v rozvoji priemyselnej výroby v Bratislavskom kraji, pričom za ich hlavnú úlohu je možné považovať prispievanie k ekonomickému rozvoju, zvyšovaniu zamestnanosti a k zlepšeniu celkových podmienok pre priemyselnú výrobu na lokálnej aj regionálnej úrovni.

ÚPN R-BSK uvažuje s nasledovnými významnými, resp. regionálne významnými územiami definovanými ako plochy výroby, ktoré zahŕňujú územia výrobného ako aj skladového hospodárstva.

Tab.1 Prehľad významnejších priemyselných parkov (zóny a areály) na území Bratislavského kraja

P.č.	Názov územia	Lokalizácia	Rozloha (v ha)	Disponib. plocha (v ha)	Dominantné odvetvie/spoločnosti
1.	CEPIT – Central european park for innovative Technologies Bratislava	Bratislava - Vajnory	63	63	Technologický park - greenfield
2.	Industrial park Devínska Nová Ves (DNV Park)	Bratislava – Devínska Nová Ves	58,3	-	Hella, Seven SK, MC Syncro, Garay, HTS (CWS), Schnellecke, Magna
3.	Eurovalley	Malacky	160 (exist. + návrh)	-	BASF, Swedwood, VGP, Basso
4.	Logistic park Lozorno (Point park)	Lozorno	85	-	Brightpoint, Timbeum, Whirlpool, HBPO

Zdroj: SARIO, vlastné prieskumy AUREX spol. s r.o. (prebraté z ÚPN R – BSK.)

2.5.3.2 Významné plochy výroby na území kraja

Významné plochy výroby pre potreby ÚPN R-BSK boli definované ako: plochy, ktoré sú regionálneho významu (sústreďujú sa v nich jednotky priemyslu, stavebníctva alebo skladového hospodárstva nadregionálneho významu) a zaberajú významnú plochu (súvislá plocha územia spravidla väčšia ako 40 ha) územia príslušnej municipality (obce alebo mesta). Nasledujúce územia definované ako významné plochy výroby (územia priemyselnej, stavebnej výroby, podnikateľských aktivít a skladov ako aj priemyselné parky a zóny) boli identifikované z územnoplánovacích dokumentácií a územnoplánovacích podkladov obcí a miest lokalizovaných na území Bratislavského kraja, alebo iných relevantných strategických dokumentov venujúcich sa problematike vymedzenia priemyselných území ako významných plôch priemyselnej výroby.

Významné plochy výroby sú na území kraja lokalizované v nasledujúcich územiach:

P.č.	Lokalita	Popis
1.	Bratislava	Rozloha plôch výroby na území mesta je cca 1 300 ha. Najrozsiahlejšiu plochu výroby v južnej časti zastavaného územia tvorí areál spoločnosti Slovnaft, a.s. (rafinérsko-petrochemická spoločnosť) s výmerou cca 530 ha, v severozápadnej časti je lokalizovaný areál spoločnosti Volkswagen Slovakia, a.s. (výroba osobných automobilov a prevodoviek) s výmerou cca 154 ha. Rozsiahle plochy výroby sú ešte lokalizované v severovýchodnej časti územia mesta (MČ Nové Mesto a MČ Rača). Ostatné plochy výroby zaberajú územia s podstatne menšou výmerou pričom sa v nich sústreďujú aj obslužné funkcie.
2.	Lozorno	Rozloha plôch výroby na území obce je cca 63 ha, pričom najväčšie súvislé plochy výroby sú lokalizované jednak v južnej časti územia obce západne od diaľnice D2 (cca 23 ha) a v severnej časti územia obce východne od diaľnice D2 (cca 26 ha). Ostatné plochy výroby tvoria samostatné územia podstatne menšieho rozsahu.
3.	Malacky	Rozloha plôch výroby na území mesta je približne 132 ha. Plochy priemyselnej výroby sú koncentrované prevažne v južnej časti územia mesta (súčasť priemyselného a technologického parku Eurovalley). Ostatné plochy výroby tvoria samostatné územia menšieho rozsahu.
4.	Modra	Na území mesta sa nachádzajú plochy výroby o rozlohe cca 37 ha. Najväčšia koncentrácia území s výrobnými funkciami je lokalizovaná južne od zastavaného územia mesta pozdĺž južného obchvatu mesta (Šúrska ulica).
5.	Ivanka pri Dunaji	Rozloha plôch výroby na území obce je cca 41 ha. Najväčšie plochy výroby sú koncentrované v severnej časti obce v blízkosti cesty I/61.
6.	Gajary	Rozloha územia s výrobnými funkciami na území obce je cca 36 ha. Najrozsiahlejšie súvislé plochy výroby sú lokalizované južne od zastavaného územia obce (Továrenská ulica) a v severnej časti zastavaného územia obce.

7.	Pezinok	Rozloha územia s výrobnými funkciami na území mesta je cca 162 ha. Jednotky priemyselnej výroby sú na území mesta lokalizované najmä v južnej, resp. juhovýchodnej časti územia mesta a to najmä juhovýchodne od cesty II/502 a pozdĺž železničnej trate.
8.	Rohožník	Rozloha existujúceho územia s výrobnými funkciami na území obce je cca 75 ha. Jednotky priemyselnej výroby (výroba stavebných materiálov) sú na území obce lokalizované v priestore východne od zastavaného územia a zo severnej strany ohraničené cestou II/501.
9.	Senec	Rozloha existujúceho územia s výrobnými funkciami na území mesta je cca 98 ha. Najrozsiahlejšie plochy výroby sú lokalizované v južnej časti územia mesta. Významnú plochu územia mesta, približne 119 ha, zaberajú aj logistické areály (logistické centrá), ktoré sa koncentrujú v severnej, resp. severozápadnej časti územia mesta v blízkosti diaľničného spojenia D1. Na predmetnom území sa koncentrujú najmä jednotky skladového hospodárstva a logistiky.
10.	Veľké Leváre	Rozloha územia s výrobnými funkciami na území obce je cca 38 ha. Jednotky priemyselnej výroby sú na území obce lokalizované najmä vo východnej časti zastavaného územia obce v blízkosti diaľnice D2.

Ďalšie územia priemyselnej výroby (plochy výroby) lokalizované na území Bratislavského kraja predstavujú menšie alebo samostatné jednotky priemyselnej a stavebnej výroby, podnikateľských aktivít a skladov prevažne lokálneho charakteru.

Významné potenciálne (navrhované) plochy výroby sú na území kraja v zmysle ÚPN R BSK sú lokalizované v nasledujúcich územiach:

P.č.	Lokalita	Popis
1.	Bernolákovo	Rozloha potenciálnych plôch výroby je o výmere cca 83 ha. Potenciálne plochy výroby sú lokalizované v severovýchodnej časti územia obce priľahlé k ceste I/61.
2.	Bratislava	Rozloha potenciálneho územia výroby, s ktorým uvažuje ÚPN R-BSK je cca 417 ha. Rozvojové plochy predstavujú väčšinou rozšírenia už existujúcich, resp. sú priľahlé k už existujúcim výrobným územiám. Rozsiahle potenciálne plochy výroby (cca 70 ha) sú lokalizované aj v juhozápadnej časti územia mesta priľahlé (severne) k diaľničnému spojeniu D4 smer Viedeň.
3.	Dunajská Lužná	ÚPN R-BSK uvažuje na území obce s rozlohou potenciálneho územia výroby (plochy výroby) vo výmere cca 193 ha. Územia priemyselnej výroby sú lokalizované v okrajových častiach zastavaného územia obce prevažne v južnej (v časti Tehelňa – južne od poľnohospodárskeho družstva, zo západnej strany ohraničené Jánošíkovskou ulicou a priľahlé k plánovanej trase rýchlostnej cesty R7), resp. juhovýchodnej časti územia (priľahlé k ceste na Miloslavov v lokalite Pri kopcoch a Za Svoradovskou cestou).

4.	Lozorno	Rozloha potenciálneho územia (výroba + logistika) je cca 74 ha (20 ha + 54 ha). Potenciálne územia priemyselnej výroby a logistiky sú lokalizované v blízkosti diaľničného spojenia D2.
5.	Malacky	ÚPN R-BSK uvažuje s plochami výroby o rozlohe cca 192 ha, ktoré sú lokalizované najmä v okrajových častiach územia mesta (južnej aj severnej). V južnej časti sa jedná o územia priľahlé k existujúcim plochám výroby západne od diaľnice D2 a v severnej časti o plochy v území medzi diaľnicou D2 a cestou I/2.
6.	Pezinok	Potenciálne rozvojové plochy majú výmeru cca 67 ha. Plochy sú lokalizované v južnej, resp. juhovýchodnej časti územia mesta a predstavujú rozšírenie existujúcich výrobných území.
7.	Senec	ÚPN R-BSK uvažuje s potenciálnymi plochami výroby na území mesta o výmere cca 35 ha. Predmetné plochy sú lokalizované v severovýchodnej časti územia mesta, severne od diaľničného spojenia D1. Rozsiahle navrhované plochy zaberajú územia so skladovými a logistickými funkciami (cca 438 ha), ktoré sa koncentrujú v severnej časti územia mesta.
8.	Sološnica	Potenciálne priemyselné plochy sú koncentrované západne od zastavaného územia obce. Výmera územia je cca 55 ha. Najväčšia súvislá plocha je lokalizovaná severne od cesty II/502 v lokalite Na vršku.
9.	Stupava	ÚPN R-BSK uvažuje s potenciálnymi rozvojovými plochami výroby o výmere cca 36 ha lokalizovanými prevažne v západnej časti územia mesta, najrozsiahlejšie plochy sú lokalizované pozdĺž (východne od) diaľnice D2, resp. západného obchvatu mesta.
10.	Veľké Leváre	Potenciálne rozvojové územia priemyselnej výroby (súčasť priemyselného a technologického parku Eurovalley) sú lokalizované v juhovýchodnej časti územia s výmerou cca 113 ha. Rozvojové územia predstavujú plochy priľahlé k diaľničnému spojeniu D2.
11.	Zohor	ÚPN R BSK uvažuje s potenciálnymi rozvojovými územiami priemyselnej výroby lokalizovanými vo východnej časti územia s výmerou cca 64 ha. Najrozsiahlejšie súvislé plochy sú lokalizované východne od zastavaného územia mesta (smerom na Lozorno) z južnej strany sú ohraničené Lozorniarskou ulicou. Ďalšie, rozlohou menšie, plochy predstavujú územia priľahlé k areálu poľnohospodárskeho družstva.

Ďalšie potenciálne (navrhované) územia priemyselnej výroby (plochy výroby) v Bratislavskom kraji predstavujú menšie alebo samostatné jednotky priemyselnej a stavebnej výroby, podnikateľských aktivít a skladov prevažne lokálneho charakteru.

2.5.4 Vinohradníctvo a vinárstvo

Blízkosť svahov pohoria Malých Karpát a vhodné klimatické podnebie vytvárajú ideálne podmienky na pestovanie viniča a vinohradnícku činnosť. Niektoré z podnikov poľnohospodárskej prvovýroby sa špecializujú len na túto činnosť (PD Vinohrady, PD Svätý Jur, PD Limbach, Vinohradnícka spoločnosť Modra, Hacaj s.r.o., In Vino a.s., Karpatská perla s.r.o. a pod.). V ostatných podnikoch poľnohospodárskej prvovýroby v Malokarpatskej oblasti tvorí vinohradníctvo prevažujúcu časť výroby.

Malokarpatská vínná cesta je jedinečná sieť sídiel, komunikácií, výrobcov vína, podnikateľov v cestovnom ruchu, kultúrnych pracovníkov a ďalších nadšencov medzi Bratislavou a Trnavou, ktorá prispieva k rozvoju cestovného ruchu zameraného na zážitky z vína a vínnych produktov. Nositeľom týchto aktivít je Združenie Malokarpatská vínná cesta s viac ako 260 individuálnymi a kolektívnymi členmi. Mnohé obce, mestské časti a mestá v Bratislavskom kraji sú výraznou mierou zapojené do týchto aktivít, či už prostredníctvom producentov vína, pestovateľov viniča, miestnymi vinotékami, vinárskymi spolkami, ale aj kultúrnymi inštitúciami (Malokarpatské múzeum v Pezinku). Medzi najznámejšie sa radia Limbach, Budmerice, Šenkvice, Bratislava – Devín, Bratislava – Rača, Modra, Pezinok, Svätý Jur a mnoho ďalších.

Slovenský dom Centrope – zastrešuje prípravu projektu cyklotrasy, ktorá bude prepájať tradičné vinohradnícke, krajinné a historicky zaujímavé územia pod pohorím Malé Karpaty so začiatkom v Bratislave a koncom v meste Trnava. Vo februári 2015 bola ukončená Štúdia uskutočniteľnosti vinohradníckej cyklocesty z Bratislavy do Trnavy (spracovateľ Ing. Peter Rakšányi - PRI.DOS), ktorej výsledky sú zapracované do koncepcie rozvoja cyklotrás.

Vinohradnícka cyklocesta je určená pre cyklistiku rodinného typu, ale má spĺňať aj požiadavky integrovaných dopravných systémov v oboch krajoch, ako alternatívny dopravný systém k cestnej doprave za cieľmi pravidelných ciest za prácou, do školy, za službami, a to využitím udržiavaných cyklistických cestičiek s väzbami na železničnú sieť staníc a zastávok, kde budú pre účely IDS vybudované parkoviská typu „Park and Ride“ (zaparkuj auto a pokračuj alternatívnou cestou do cieľa). V územiach, ktoré sú vzdialené od tratí železníc môže službu IDS suplovať aj autobusová verejná regionálna doprava, v našom prípade vybavená možnosťou prepravy bicyklov.

Zásadnou podmienkou bezpečnosti všetkých účastníkov dopravného procesu na vinohradníckej cykloceste bolo hlavné kritérium jej vedenia mimo koridoru cesty II/502 pod Malými Karpatmi a mimo koridoru cestného ťahu I/51 Trnava – Trstín – Senica, ktoré sú zvlášť zaťažené cestnou dopravou.

V roku 2014 bol do užívania uvedený prvý úsek cyklotrasy medzi obcami Vajnory, Rača a Svätý Jur s názvom Malokarpatsko-šúrska cyklomagistrála JuRaVa. Cyklomagistrála JuRaVa prepája katastre obcí Vajnory, Rača a Svätý Jur.

2.5.5 Prírodné podmienky pre rozvoj cyklodopravy

Základné prvky primárnej krajinnej štruktúry (geomorfologické, ovzdušie, voda – vodné toky) determinujú formovanie urbanizovanej krajiny a tým aj rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky.

V riečnej a nížinnej krajine – okolo vodného toku Dunaj, Morava, Malý Dunaj, vznikli malebné cykloturistické trasy. Dunajská a Moravská cyklotrasa bola začlenená do medzinárodnej siete EuroVelo.

V nížinnej krajine - senecká, dunajskolužná, jarovsko-rusovsko-čunovská, vištucko-budmerická, lábsko-plaveckoštvrtková, malacko-jakubovská, malolevárska okolo vodných plôch (vzniknutých najmä po ťažbe štrkopieskov) vznikla sieť rekreačných cyklotrás.

2.5.5.1 Klimatické pomery

Riešené územie je zaradené do teplej a mierne teplej klimatickej oblasti. Podunajská nížina, Záhorská nížina a okrajové časti Malých Karpát sú v teplej klimatickej oblasti s priemerne 50 a viac letnými dňami za rok a s denným maximom teploty vzduchu 25 °C a viac. Priemerná teplota v januári je - 3 až - 4 °C, priemerná teplota v júli je 17 až 19 °C. Priemerný počet dní so zrážkami 1 mm a viac je 90 až 100, zrážkový úhrn vo vegetačnom období sa pohybuje od 350 do 400 mm, v zimnom období 200 – 400 mm. 40 až 80 dní je so snehovou pokrývkou, 110 až 140 dní je zamračených a 40 až 60 dní je jasných.

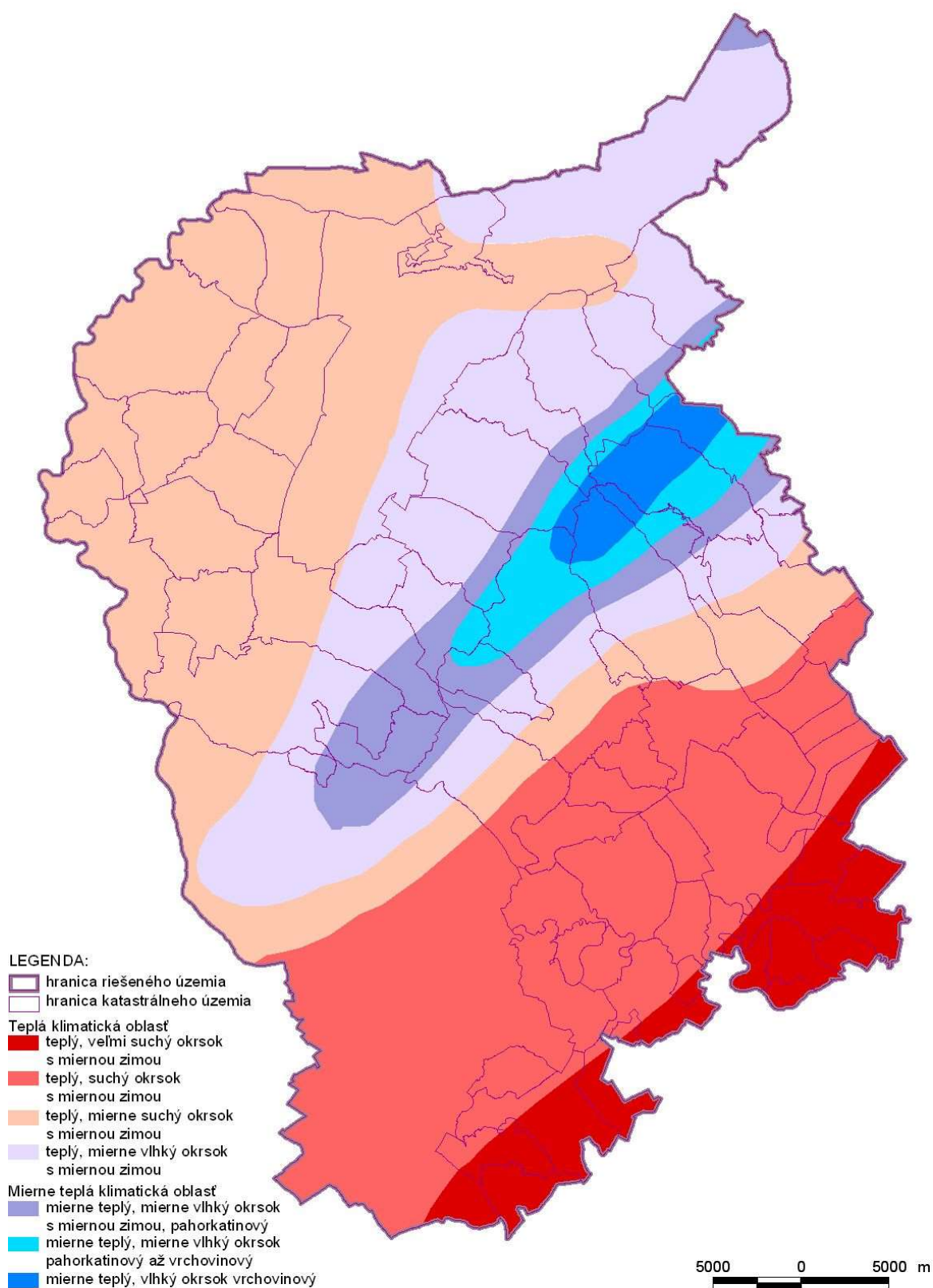
Masív Malých Karpát patrí do mierne teplej klimatickej oblasti v priemere s menej ako 50 letnými dňami za rok, s denným maximom teploty vzduchu 25 °C a viac a júlovým priemerom teploty vzduchu 16 °C a viac. Priemerná teplota v januári je - 2 až - 3 °C, priemerná teplota v júli je 17 až 18 °C. Priemerný počet dní so zrážkami 1 mm a viac je 90 až 120, zrážkový úhrn vo vegetačnom období sa pohybuje od 350 do 450 mm, v zimnom období 200 - 300 mm, 50 až 70 dní je so snehovou pokrývkou, 120 až 150 dní je zamračených a 40 až 50 dní je jasných (pozri obr. 2.5 na str. 29).

Uvedené klimatické pomery sú predpokladom rozvoja a využívania cyklodopravy vo veľkej miere.

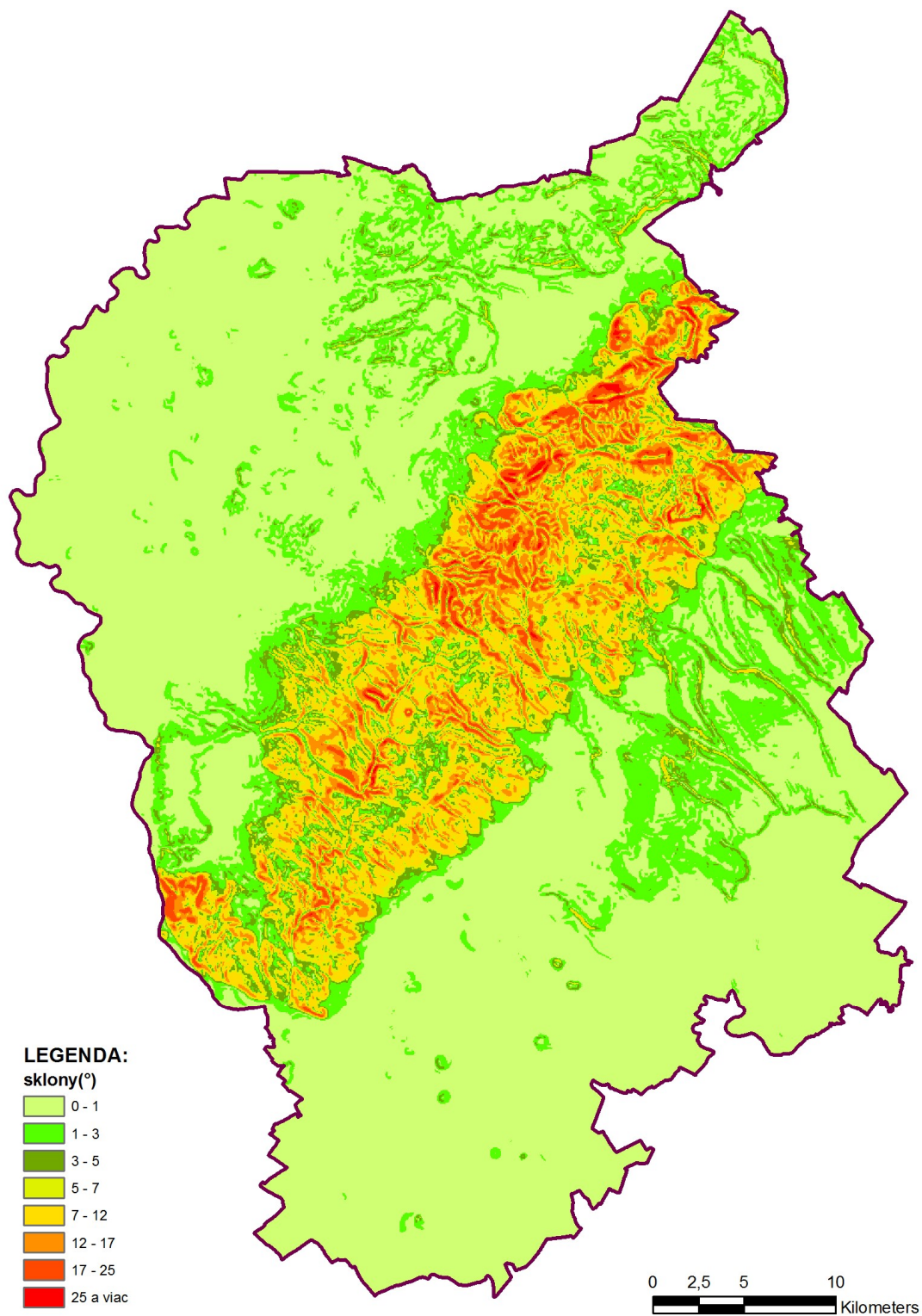
2.5.5.2 Sklonitosť a expozícia reliéfu

Sklon svahov je rozdielny, od veľmi miernych svahov v oblastiach nížin až po veľmi strmé svahy v oblastiach pohoria Malé Karpaty. Cyklodopravné koridory majú ideálne podmienky pre rozvoj v Podunajskej nížine, Záhorskej nížine a okrajových častiach Malých Karpát.

Orografiou riešeného územia názorne dokumentuje obr. 2.6 na str. 30. Riešené územie je zo severovýchodu na juhozápad rozdelené masívom Malých Karpát.



Obr. 2.5 Klimatické oblasti BSK (KEP ÚPN R BSK - AUREX, spol. s r.o.)



Obr. 2.6 Kategórie sklonov BSK (KEP ÚPN R BSK - AUREX, spol. s r.o.)

2.6 Analýza cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji

Bratislavský samosprávny kraj má v súčasnosti okolo 880 km vyznačených cykloturistických trás, prevažne v lesnom prostredí. Cyklotrasy v zastavanom území sú vo veľkej miere vedené po existujúcich frekventovaných komunikáciách cyklopruhmi alebo cyklokoridormi.

Obrovským potenciálom BSK je trasovanie medzinárodných trás EuroVelo 6 a EuroVelo 13 týmto územím.

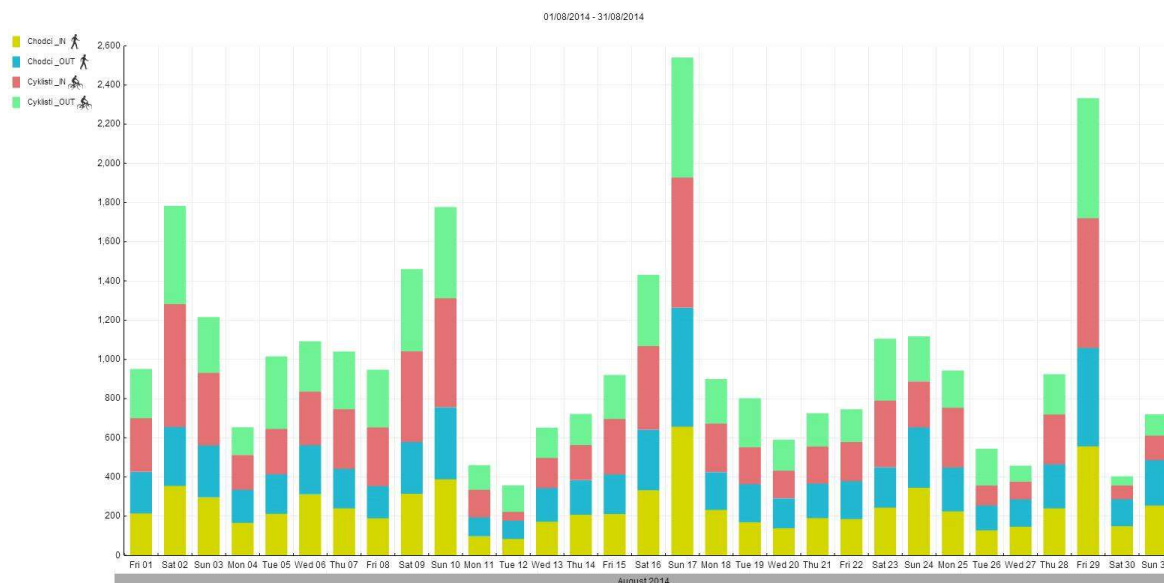
EUROVELO 6

Trasa spája Atlantik s čiernym morom pričom prechádza podunajským regiónom. Táto Dunajská cyklotrasa vstupuje na Slovensko v obci Berg a má dve varianty: pôvodná, ktorá vedie kratšou časťou (cca 23km) cez slovenské územie do Rajky v Maďarsku, a neskôr schválený druhý variant, ktorý prechádza ľavým brehom Dunaja cez Prístavný most v Bratislave do Gabčíkova. K prepojeniu slovenských a maďarských cyklotrás v rámci projektu EuroVelo 6 pomohlo dobudovanie a upravenie trasy v MČ Rusovce a MČ Čunovo a na maďarskej strane v obci Rajka a Bezenye v rámci projektu Servus Pontis.

EUROVELO 13

Trasa je tiež označovaná ako Cesta železnej opony (Iron Curtain Trail) prechádza naším územím v dĺžke 96 km. Táto cyklotrasa vstupuje na slovenské územie smerom od rakúskych hraníc v prechode Hohenau - Moravský Svätý Ján a vedie cez Devín do Bratislavy, potom cez most Lafranconi k Mostu SNP a Petržalku do Kittsee v Rakúsku. Trasa je vedená zväčša po hrádzach a účelových komunikáciách riek Morava a Dunaj. Nevyhovujúci je úsek vedený po frekventovanej Devínskej ceste a za lodenicou. Alternatívne trasovanie Eurovalu 13 je výhľadovo uvažované cez ostrov Sihot'. Významnou aktivitou bolo vybudovanie Cyklomostu Slobody Devínska Nová Ves – Schlosshof. Most je pre verejnosť otvorený od 11. augusta 2012. Oficiálne otvorenie mosta sa uskutočnilo 22. septembra 2012 na slovenskej i rakúskej strane. Cyklomost je dôležitým spojovacím článkom regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás, ktorý je využívaný vo veľkej miere (obr.2.7 na str. 32).

BSK využíva na medzinárodnú cykloturistiku 5 oficiálnych hraničných priechodov do Rakúska a Maďarska.



Obr. 2.7 Výsledok cyklosčítača Cyklomostu Slobody Devínska Nová Ves – Schlosshof, august 2014

Ako vyplýva z Regionálnej integrovanej územnej stratégie Bratislavského kraja (BSK, 2015) budovanie cyklotrás na území Bratislavského regiónu investične podporovali počas minulého programového obdobia najmä Operačný program Bratislavský kraj opatrením 1.1: Regenerácia sídel ako aj programy cezhraničnej spolupráce Slovenská republika - Rakúsko a Slovensko - Maďarsko. V navrhovaní a realizácii sa nezohľadňovala a nepodmieňovala dostatočná prepojenosť iných dopravných projektov s budovaním cyklistickej infraštruktúry, následkom čoho dochádza k novým projektom a realizáciám, ktoré na cyklodopravu nemyslia.

Zrealizované merania a prieskumy preukazujú, že bicykel je ideálny dopravný prostriedok v meste na krátke vzdialenosti tj. 2 až 5 km a na tejto vzdialenosti je v porovnaní s inými druhmi dopravy (individuálna automobilová doprava, mestská a medzimestská hromadná doprava) najrýchlejší (uvažovaný čas prepravy v zmysle „door to door“). Bicykel je konkurencieschopný aj z dôvodu, že cyklisti nemajú problém so statickou dopravou (s parkovaním). Väčšie vzdialenosti medzi obcami nie sú vhodné na dennú dochádzku do práce pre širšiu vrstvu spoločnosti (maximálne ako cykloturistika počas víkendov). Taktiež je preukázané, že dopravné kolóny vznikajú najmä v intravilánoch.

V rámci rozvoja cyklodopravy by mali byť preferované také sídelné jednotky, v ktorých je značná koncentrácia obyvateľov (tj. s vysokým počtom obyvateľov na 1 ha), čo zvyšuje pravdepodobnosť nutnosti ich mobility.

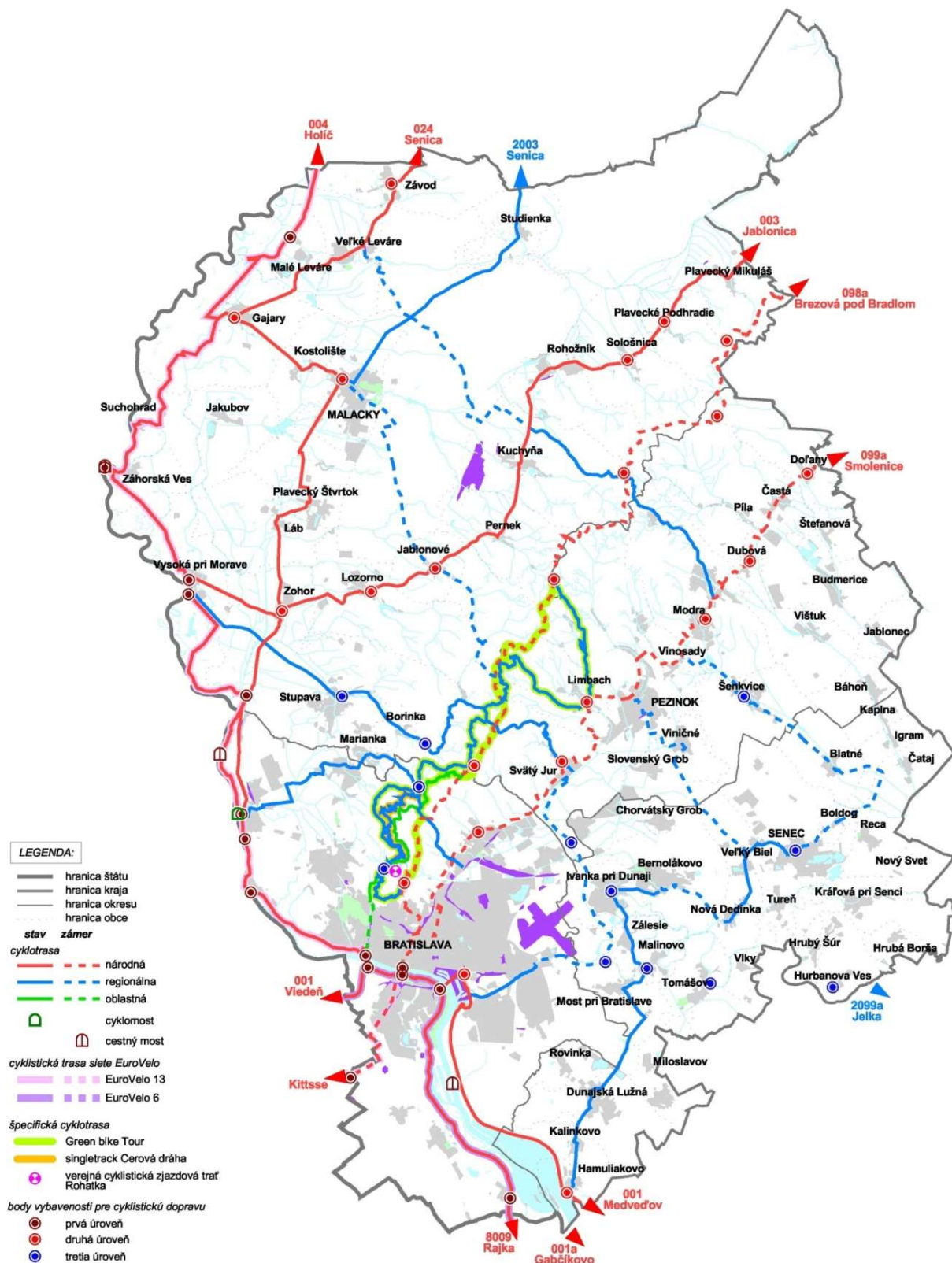
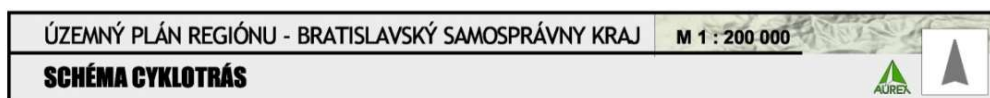
Počet ľudí zamestnaných v danej lokalite vytvára dopyt po mobilite ľudí z domu do miesta výkonu práce; vyšší počet zamestnaných ľudí znamená väčšiu nutnosť vytvoriť dopravné koridory na presun ľudí do práce a vyšší počet žiakov a študentov znamená väčšiu nutnosť vytvoriť dopravné koridory na presun žiakov a študentov do/zo školy.

S návrhom potrebnej cyklistickej infraštruktúry zväčša neuvažujú ani územné plány miest a obcí, čo znemožňuje plánovaný rozvoj cyklodopravy.

V súčasnosti má negatívny dopad na cykloturistiku a cyklistickú dopravu hipoturistika. Z prevádzkového a bezpečnostného hľadiska je nutná segregácia jazdeckých a cyklistických trás.

2.6.1 Sieť navrhovaných cyklotrás v zmysle ÚPN R BSK

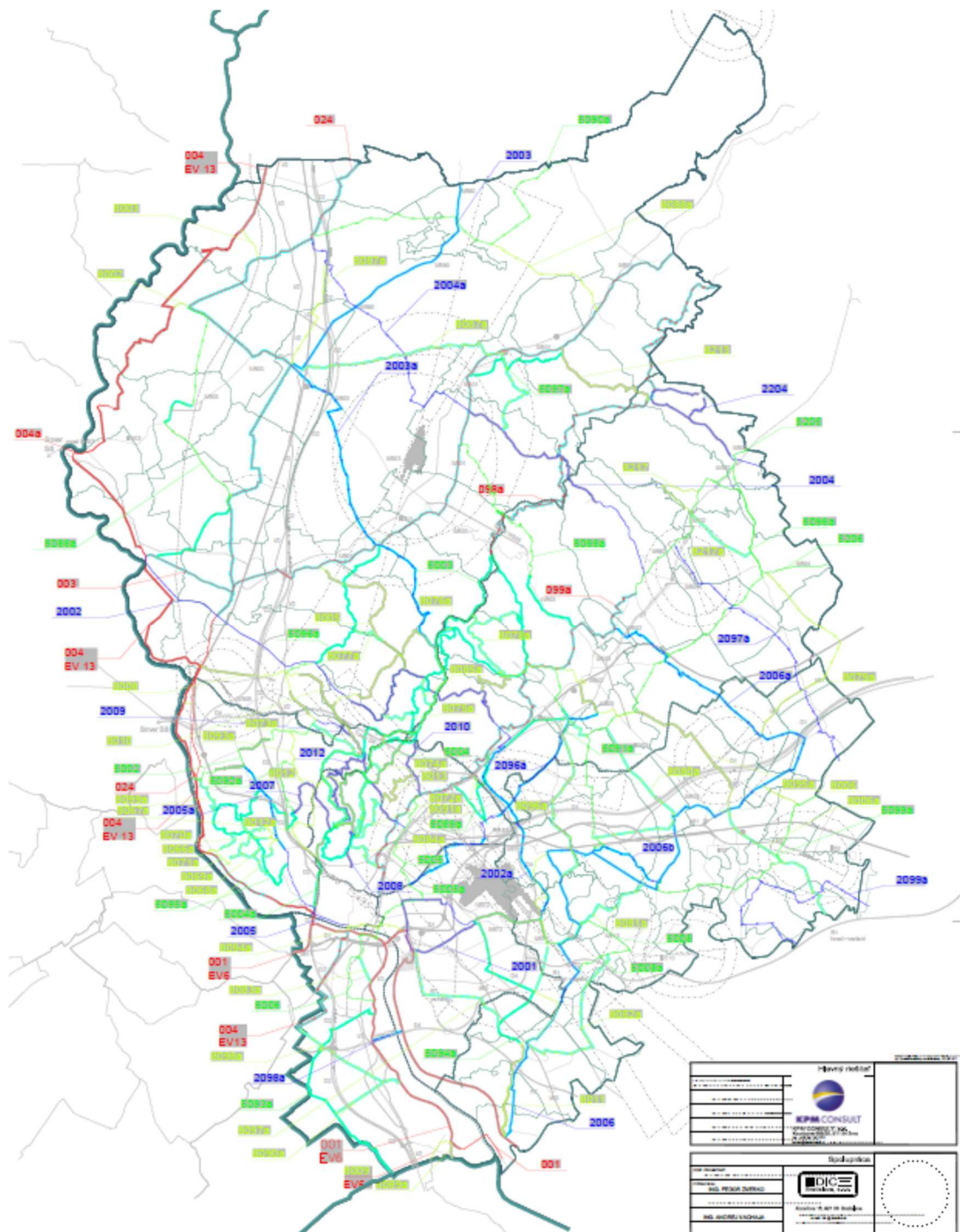
- Prístavný most – Zimný prístav – Hamuliakovo (národná, CZT 001a)
- Berg – Petržalka – Prístavný most – Čunovo – Rajka/vodné dielo Gabčíkovo/ TTSK (medzinárodná EuroVelo EV 6, CZT 001)
- Vysoká pri Morave – Zohor – Lozorno – Jablonové – Pernek – Kuchyňa – Rohožník – Sološnica – Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš, hranica BSK (národná, CZT 003)
- Most Lafranconi – Devín – Devínska Nová Ves – Vysoká pri Morave – Záhorská Ves/Angern (/A) – Suchohrad – Gajary – Malé Leváre – Závod, hranica BSK (medzinárodná EuroVelo 13, CZT 004)
- Bratislava – Svätý Jur – Pezinok – Modra – Doľany – TTSK (národná , CZT 048)
- Devín – Zohor – Láb – Malacky – Gajary – Malé Leváre, Veľké Leváre – Závod, hranica BSK (národná, CZT 024)
- Nový most – Kamzík – Biely kríž – 5003 Hrebeňovka - Pezinská Baba – Čermák – sedlo Hubalová – 2204 Sklená huta – 2201 (s výhľadom na prepojenie s TTSK) – Štefániková magistrála (regionálna, CZT 047)
- Malý Dunaj – Ivanka pri Dunaji – Svätý Jur – Košarisko – Borinka – Stupava – Vysoká pri Morave (regionálna, CZT 2002)
- Malacky – Studienka (regionálna, CZT 2003)
- Modra – Kráľová – Zochova chata – Hubalová – Kuchyňa – Veľké Leváre (regionálna, CZT 2004)
- Hamuliakovo – Kalinkovo – Dunajská Lužná – Most pri Bratislave – Malinovo – Ivanka pri Dunaji – Bernolákovo – Veľký Biel, Malý Biel – Senec – Blatné – Šenkvice – Vinosady – CZT 044 (regionálna, CZ 2006)
- Devínska Nová Ves – Marianka – Pekná cesta (regionálna, CZT 2009)
- Cerová dráha (regionálna, CZT 2012)
- Pezinok – Viničné – Veľký Biel – CZT 2006 (regionálna, CZT 2013)
- Železná studienka, bufet Rotunda – Malý Slavín – Biely kríž – Pezinská Baba – Limbach – Biely kríž – U Slivu – Kamzík – Železná studienka, bufet Rotunda (regionálna, Green bike Tour)
- U Slivu – Spariská – Biely kríž (regionálna, CZT 5004)



Obr. 2.8 Schéma cyklotrás z ÚPN R BSK

2.6.2. Sieť navrhovaných cyklotrás v zmysle ÚGD BSK

Územný generel dopravy Bratislavského samosprávneho kraja, ktorý sa spracovával v etape konceptu riešenia ÚPN R BSK sa svojho času podrobne venoval cyklotrasám. Existujúce cyklotrasy doplnil a vytvoril ucelenú sieť cykloturistických trás v Bratislavskom samosprávnom kraji. Celkovo bolo navrhnutých 66 cyklotrás v dĺžke 621,5 km. Konceptia rozvoja cyklotrás vychádza z ÚGD BSK pričom reflektuje stav a vývoj cyklistickej infraštruktúry ku dňu spracovania tejto aktualizácie.



Obr. 2.9 Schéma cyklotrás z ÚGD BSK

2.6.3 Značenie cyklotrás

Systém značenia cyklotrás je definovaný v STN 01 8028. Dnes ho tvorí súbor prvkov orientačných a informačných cyklotabuliek a maľovaná značka "C" v teréne.

Cyklotrasy sa značia podľa farieb a klesá prioritá dôležitosti trás v smere červená – modrá – zelená – žltá:

- Červenou farbou – medzinárodné cyklotrasy EuroVelo a národné cyklomagistrály, ktoré vedú viacerými okresmi a krajinami. Najčastejšie vedú údoliami riek, horskými priechodmi s aspektom prevedenia cyklistu najzaujímavejšími miestami krajiny. Dĺžka trasy je 100 km a viac s príslušnou vybavenosťou každých 30 – 50 km by sa mala nachádzať príslušná vybavenosť. Číslo trasy sú trojciferné. Na Slovensku sú červenou farbou značené medzinárodné cyklotrasy EuroVelo a národné cyklomagistrály.
- Modrá farba – označované paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam, dlhšie trasy mimo magistrály a náročnejšie trasy mimo magistrál. Číslo trasy sú štvorciferné a začínajú číslom na území BSK 200X,
- Zelená farba – označená trasa nižšieho významu a nenáročná trasa, okruhy, trasy pre rodiny s deťmi a okruhy zdravia. Trasy sú menej významné napr. Green Bike Tour. V zhustenej sieti cyklotrás občas nahrádzajú i trasy, ktoré by mali byť označené modrou farbou. Green bike Tour ktorá je umiestnená východných svahoch Malých Karpát a tvorí ucelený okruh v priestore od Bratislavy po Pezinok. Táto trasa je pripojená na modrú a červenú cyklotrasu.
- Žltá farba – označené ľahké trasy a spojky medzi cyklotrasami, alebo krátke odbočky k rôznym prírodným, historickým či technickým zaujímavostiam.

2.7 Analýzy terminálov integrovanej osobnej prepravy

Prestupné miesta – uzly a zastávky, tvoria strategické body dopravnej siete. Uzly a zastávky sú miesta, kde cestujúci môže vstúpiť, resp. vystúpiť zo systému hromadnej dopravy. Uzly tvoria prestupové miesta, kde môže cestujúci zmeniť trasu, použiť nadväzné spojenie, poprípade prestúpiť na inú formu hromadnej dopravy.

Ďalším cieľom koncepcie rozvoja cyklotrás je napojenie cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové uzly – terminály integrovanej osobnej prepravy (ďalej len TIOP) a zastávky mestskej a medzimestskej hromadnej dopravy. Ide najmä o napojenie na stanice a zastávky železničnej osobnej prepravy, ktorá je nosným systémom Bratislavskej integrovanej dopravy. Súčasne je cieľom, aby sa na strategických prestupových uzloch medzimestskej a mestskej hromadnej dopravy budovali záchytné parkoviská typu „Park and Ride“ a „Bike and Ride“.

Budovaný systém Bratislavskej integrovanej dopravy ráta so železničnou osobnou dopravou na celom území Bratislavského samosprávneho kraja, preto analýza koncepcie rozvoja cyklotrás sa zaoberala najmä železničnými stanicami a zastávkami a navrhovanými terminálmi integrovanej osobnej prepravy.

2.7.1 Železničná osobná doprava na území BSK

Železničná infraštruktúra zabezpečuje dopravné spojenie miest a obcí, pričom význam železničných staníc a zastávok závisí od druhov vlakov, ktoré v nich zastavujú a počtu odbavených cestujúcich. V železničnej osobnej doprave je realizovaná medzištátna a vnútroštátna diaľková doprava, vnútroštátna medziregionálna a regionálna doprava.

Územie BSK je vzhľadom na rozlohu a väzby s bezprostredným okolím obsluhované najmä medziregionálnou – prímestskou, železničnou dopravou.

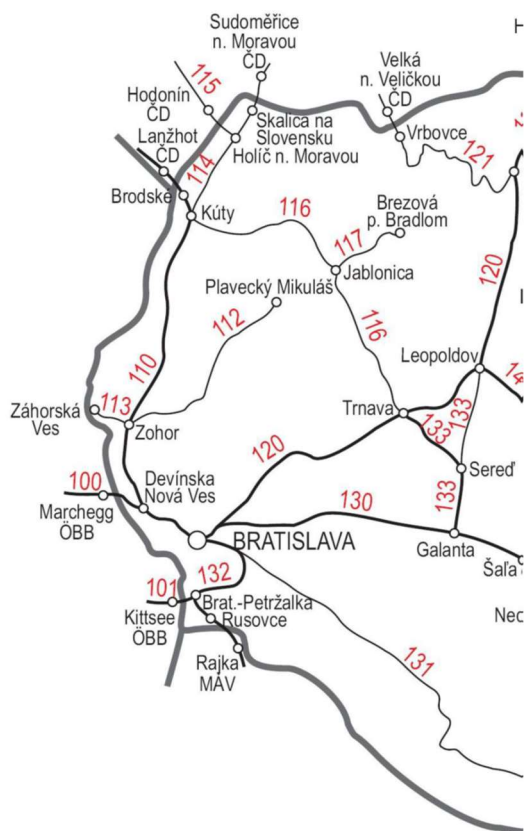
2.7.1.1 Existujúci stav železničnej dopravy

Územím Bratislavského samosprávneho kraja prechádzajú nadregionálne magistральne železničné trate:

- M110: Bratislava – Brno – Praha – Drážďany – Berlín – Hannover,
- M120: Bratislava – Žilina – Čadca – Zwardoň – Varšava – Gdaňsk,
- M130: Bratislava – Štúrovo – Budapešť – Belehrad – Istanbul – (Thessaloniky),

Nadregionálnu magistральnu železničnú kostru dopĺňajú základné a doplnkové trate ŽSR aj vo väzbe na Rakúsko (ÖBB) a Maďarsko (MÁV):

- Z-100: Bratislava – Marchegg – Viedeň, príprava na zdvojkolaženie a elektrifikáciu,
- Z-131: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno,
- Z-132: Bratislava – Petržalka – Rajka – Győr,
- Z-121: Petržalka – Kittsee – Parndorf – Viedeň,
- O-122: Petržalka – Kittsee – Viedeň,
- O-112: Zohor – Plavecký Mikuláš, trať je jednokolažná, neelektrifikovaná, využívaná nákladnou dopravou po Rohožník, v úseku Rohožník – Plavecký Mikuláš nevyužívaná, v zmysle Ú PNR BSK je trať navrhnutá na prevádzku v rámci IDS s dobudovaním nového úseku železničnej trate do Jablonice,
- O-113: Zohor – Záhorská Ves, osobná doprava je obnovená.



Obr. 2.10 Schéma železničných tratí

2.7.1.2. Navrhovaná železničná doprava v zmysle UPN R BSK

- nová železničná trať je navrhnutá zo železničnej stanice Pezinok, okolo Modry po stanicu Smolenice na železničnej trati Senica – Jablonica – Smolenice – Trnava
- obnovenie železničnej trate z Rohožníka do Plaveckého Mikuláša a nové predĺženie do Jablonice,
- obnovenie železničnej trate do Stupavy s novým prepojením zo Stupavy pozdĺž diaľnice D2 na trať 112,
- nová regionálna trať z MČ Bratislava -Vajnory, cez Chorvátsky Grob, Slovenský Grob po Pezinok.

2.7.2. Prestupné miesta

Na území Bratislavského samosprávneho kraja sa na železničných tratiach nachádzajú nasledovné stanice a zastávky (údaje sú prevzaté z ÚGD BSK):

Trat' 100 Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg

Dvojkoľajná elektrifikovaná trať je v úseku Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves, ďalej pokračuje trať neelektrifikovaná jednokkoľajná s dovolenou rýchlosťou 80 km/h. časť trate od Devínskej Novej Vsi slúži na osobnú a prevažne nákladnú dopravu.

Využitie trate v úseku Devínska Nová Ves – Marchegg ÖBB je cca 33 nákladných vlakov za 24 hodín a 32 osobných vlakov za 24 hodín.

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica
- Bratislava – Lamač
- Devínska Nová Ves

Zastávky:

- Bratislava – Železná studienka

Trat' 110 Bratislava – Kúty

Dvojkoľajná koridorová trat', elektrifikovaná trat' s maximálnou dovolenou rýchlosťou 140 km/h na širšej trati. Koridor IV prechádza cez trat' 110 v celej dĺžke od hraníc s Českou republikou a nadväzuje na trat' 130 do Štúrova.

Využitie trate v úseku Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves je 59 osobných vlakov a 41 nákladných vlakov za 24 hodín.

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica
- Bratislava – Lamač
- Devínska Nová Ves
- Zohor
- Malacky
- Veľké Leváre

Zastávky:

- Bratislava – Železná studienka
- Devínske Jazero
- Plavecký Štvrtok
- Závod

Trat' 120 Bratislava – Žilina

Trat' patrí koridoru Žilina – Košice, je dvojkoľajná elektrifikovaná koridorová a modernizovaná na maximálnu dovolenú rýchlosť 160 km/h na celom úseku. Trat' 120 je súčasťou multimodálneho koridoru V., vetva Va.

V úseku Trnava – Bratislava – Rača premáva denne (24 hodín) 100 osobných vlakov a 52 nákladných vlakov.

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica,
- Bratislava – Rača,
- Pezinok,
- Šenkvice.

Zastávky:

- Bratislava – Vinohrady,
- Svätý Jur,
- Pezinok zastávka,

- Báhoň,
- Svätý Jur.

Trat' 130 Bratislava – Štúrovo

Trat' je súčasťou multimodálneho koridoru IV, je dvojkoľajná koridorová elektrifikovaná s maximálnou dovolenou rýchlosťou 140 km/h.

V úseku Galanta – Vajnory premáva denne (24 hodín) 66 osobných a 38 nákladných vlakov.

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica,
- Bratislava predmestie,
- Bratislava – Vajnory,
- Bernolákovo,
- Senec.

Zastávky:

- Ivanka pri Dunaji,
- Veľký Biel,
- Reca.

Trat' 131 Bratislava – Komárno

Trat' je jednokľajná neelektrifikovaná s najväčšou traťovou rýchlosťou 80 km/h.

V úseku Dunajská Streda – Bratislava – Nové Mesto premáva denne (24 hodín) 26 osobných vlakov spoločnosti ZSSK, 57 osobných vlakov súkromného prepravcu Regio-Jet a 25 nákladných vlakov.

Stanice:

- Bratislava - Nové Mesto,
- Podunajské Biskupice,
- Nové Košariská.

Zastávky:

- Miloslavov.

Trat' 132 Bratislava - Rusovce – Rajka

Trat' je jednokľajná elektrifikovaná s priamym prepojením na Maďarsko a Rakúsko.

V úseku Bratislava – Nové Mesto – Bratislava – Petržalka je trat' dvojkoľajná. Trat' slúži výhradne na prepojenie nákladnej dopravy, osobná doprava je pozastavená.

Stanice:

- Bratislava – Nové Mesto,
- Bratislava – Petržalka,
- Rusovce.

Trat' 113 Zohor – Záhorská Ves

Trat' Zohor – Záhorská Ves je železničná trat' tretej kategórie, jednokľajná neelektrifikovaná s najväčšou traťovou rýchlosťou 60 km/h.

Trat' slúži na obsluhu príslušných obcí s 19 osobnými vlakmi za deň (24 hodín). Vlaková doprava na tejto trati je v prestupovej stanici Zohor viazaná na trat' 110, s možnými prestupmi v dopravných vzťahoch v smere do a z Bratislavy.

Stanice:

- Zohor,
- Záhorská Ves.

Zastávky:

- Lábske Jazero
- Vysoká pri Morave,
- Vysoká pri Morave zastávka.

Trat' 112 Zohor – Plavecký Mikuláš

Jednokolačná neelektrifikovaná trať slúži na obsluhu priemyselnej výroby (4 páry nákladných vlakov denne) s najvyššou traťovou rýchlosťou 60 km/hod. Prevádzka je určená výhradne pre nákladnú dopravu, osobná prevádzka je zastavená.

Na trase Zohor – Plavecké podhradie tj na trati 112 s výnimkou posledného nezjazdneho úseku, sa uvažuje s prevádzkou cyklo-vlaku. Pôjde o jeden s turistických cieľov v BSK s napojením na cyklistickú infraštruktúru.

Trat' Devínske Jazero – Stupava

Trať je zrušená a v júni 2012 bola trať demontovaná. Vyskytli sa však snahy na znovuoobnovenie osobnej prevádzky pre turistické a rekreačné účely. Jej využitie by bolo vhodné aj v rámci regionálnej integrovanej dopravy osôb vo vzťahu k Bratislave.

Nové terminály integrovanej osobnej prepravy

Nové TIOP-y by mali vzniknúť v rámci územia mesta Bratislava na železničných tratiach v nasledovných lokalitách:

- TIOP č.1: Zastávka_ Bratislava – Devínska Nová Ves,
- TIOP č.2: Zastávka_ Bratislava – Lamačská brána,
- TIOP č.3: Zastávka_ Bratislava – Patrónka,
- TIOP č.4: Zastávka_ Bratislava – Mladá garda,
- TIOP č.5: Zastávka_ Bratislava – Trnávka,
- TIOP č.6: Zastávka_ Bratislava – Ružinov,
- TIOP č.7: Zastávka_ Bratislava – Vrakuňa.

2.7.3 Vybavenie prestupných miest a terminálov integrovanej osobnej prepravy

K bezproblémovej integrácii jednotlivých druhov dopravy sú potrebné záchytné parkoviská typu „Park and Ride“, kedy cestujúci prestupuje s formy individuálnej automobilovej dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu a záchytné parkoviská typu „Bike and Ride“, kedy cestujúci prestupuje z cyklistickej dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu. Tieto parkoviská slúžia na krátkodobé i dlhodobé odstavenie dopravného prostriedku.

Odstavné zariadenia pre bicykle musí spĺňať nasledujúce kritériá:

- bezpečné zaistenie bicykla,
- možnosť uzamknutia bicykla,
- ľahkú identifikovateľnosť,
- bezbariérovosť.

Najbežnejšou formou sú stojany pre bicykle, pričom štandardom by malo byť ich zastrešenie. Zahraničí sú bežné uzamykateľné boxy pre jednotlivé bicykle, uzamykateľné prístrešky či automatické parkovacie systémy.

Súčasný stav železničných staníc a zastávok je v tomto ohľade značne nevyhovujúci. Kapacitne sú podhodnotené oba typy záchytných parkovísk – „Park and Ride“ i „Bike and Ride“. Vo väčšine prestupových miest absentujú úplne.

Štandardy železničných staníc a tratí vychádzajúce zo záverov materiálu: Jednotná vízia železničného sektora v SR, schváleného na porade vedenia Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (ďalej len MDVRR SR) dňa 19.11.2012 a súčasných finančných možností objednávateľa služieb, plánujú do roku 2020 s nasledovnými opatreniami – pozri tab. 2.1.

Tab. 2.1 stojiská pre bicykle výhľad

Zoznam ŽST	súčasný počet stojísk na bicykle (počet stojanov na bicykle)	počet stojísk, ktoré je treba zriadiť (počet stojanov na bicykle)	vymeniť za nové	(predpokladaný) termín zavedenia novozriadených stojísk
Bratislava hl. st.	15	50	-	2018 - 2020
Bratislava - Petržalka	6	30	-	2018 - 2020
Devínska Nová Ves	0	50	-	2018 - 2020
ŽST - Vinohrady	2	20	-	2018 - 2020
AS Mlynské Nivy	20	20	-	2018 - 2020

Pričom cieľom implementácie štandardov železničných staníc je zvýšenie kvality infraštruktúry pre cestujúcu verejnosť, ako aj správy a údržby železničnej infraštruktúry.

Udržateľná doprava na území BSK je podporovaná zavádzaním integrovaného dopravného systému. V štandardoch prestupných miest IDS požiadavky na parkovacie a odstavné plochy pre bicykle nie sú konkrétne definované (pozri tab. 2.2.). Vybavenosť cyklistickou infraštruktúrou (stojany pre bicykle, uzamykateľné boxy pre jednotlivé bicykle, uzamykateľné prístrešky a pod.) nie je riešená.

Tab. 2.2 Výstupné a nástupné hrany, parkovacie a odstavné plochy

	Prestupný uzol	Prestupná zastávka
Parkovisko B+R	Požadované s ohľadom na predpokladaný dopyt	Voliteľné s ohľadom na predpokladaný dopyt

Vybavením prestupných uzlov a zastávok súvisiacim s integráciou cyklistickej dopravy sú aj schodiskové žliabky pre bicykle. Tieto sa musia prioritne zriaďovať na schodištiach v podchodoch a nadchodoch, pričom je odporúčané budovať tieto žliabky osobitne pre smer zhora i zdola.

Integrácia cyklistickej a hromadnej dopravy môže prebiehať aj formou, kedy cyklista neodstaví svoj dopravný prostriedok na prestupnom uzle či zastávke, ale nastúpi s ním do dopravného prostriedku hromadnej dopravy. Následne po vystúpení zo systému hromadnej dopravy opäť pokračuje na bicykli. Tento spôsob je v súčasnosti možný s využitím železničnej dopravy, pričom kapacity v súčasnosti postačujú a vo vybraných prostriedkoch Mestskej hromadnej prepravy mesta Bratislava. Výhľadovo by sa však mali kapacity prepravovaných bicyklov pružne prispôbovať nárastu využívania cyklistickej dopravy.

2.7.4 Analýzy súčasnej dostupnosti terminálov integrovanej osobnej prepravy cyklistickou dopravou

Prestupové terminály integrovanej osobnej prepravy v prevažnej miere nie sú dostupné bezpečnými cyklistickými komunikáciami. V rámci analýz bola skúmaná dostupnosť všetkých železničných staníc a zastávok na železničných tratiach nachádzajúcich sa na území Bratislavského samosprávneho kraja. Zároveň boli preverované možnosti optimálneho vedenia prístupovej cyklo dopravnej trasy.

2.7.5 Analýzy súčasnej dostupnosti vybraných cieľov cestovného ruchu

Cykloturistika je podmnožinou cyklistickej dopravy a výrazne koreluje s cestovným ruchom. Cieľom koncepcie rozvoja cyklotrás je zabezpečenie dostupnosti turistických a rekreačných cieľov v Bratislavskom samosprávnom kraji cyklistickou dopravou na krátke i dlhé vzdialenosti.

Dobudovaním cyklistických cestičiek k terminálom integrovanej osobnej prepravy a ich vzájomným prepojením sa posilní dôležitý segment cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj.

V rámci analýz bola preverená možná dostupnosť vybraných cieľov cestovného ruchu cyklotrasami.

V rámci koncepcie rozvoja cyklotrás sú definované ciele cestovného ruchu, ktoré spĺňajú kritéria produktu cestovného ruchu a vytvárajú pracovné príležitosti. Veľká časť týchto cieľov sa nachádza v zastavanom území mesta Bratislavy.

Ciele cestovného ruchu v Bratislavskom samosprávnom kraji, ktoré je potrebné zapojiť do koncepcie cyklotrás:

- 1) Bratislava - Bratislavský hrad,
- 2) Bratislava - Slavín,
- 3) Bratislava - Dóm sv. Martina,
- 4) Bratislava - Primaciálny Palác,
- 5) Bratislava - Kostol sv. Alžbety (ľudovo – Modrý kostolík),
- 6) Bratislava - Kostol Zvestovania Pána (Františkánsky kostol),
- 7) Bratislava - Grassalkovichov palác (prezidentský palác),
- 8) Bratislava - Universitas Istropolitana (Academia Istropolitana),
- 9) Bratislava - Stará radnica,
- 10) Bratislava - Apponyiho palác,
- 11) Bratislava - Michalská veža,
- 12) Bratislava - Dom u dobrého pastiera,
- 13) Bratislava - Slovenské národné divadlo – historická budova,
- 14) Bratislava - Slovenské národné divadlo – nová budova,
- 15) Bratislava - Reduta,
- 16) Bratislava - Mirbachov palác,
- 17) Bratislava - Pálffyho palác,
- 18) Bratislava - Slovenská národná galéria,
- 19) Bratislava - Slovenské národné múzeum,
- 20) Bratislava - Pamätník Chatama Sofera,
- 21) Bratislava - ZOO,
- 22) Bratislavský lesopark - športovo-oddychový areál,
- 23) Hrad Devín,
- 24) Devínska Kobyla – Sandberg (národná prírodná rezervácia),
- 25) Sandbergsko – Pajštúnsky Geopark,
- 26) DNV – Schlosshof - Cyklomost
- 27) Náučný chodník Nivou rieky Moravy,
- 28) Bratislava, Most SNP - Vyhlíadka Ufo,
- 29) Bratislava - Sad Janka Kráľa ,
- 30) Bratislava -Draždiaky (Veľký a Malý),
- 31) Bratislava, Jarovecké rameno - zemník,
- 32) Bratislava, Rusovce - Rusovské jazero,
- 33) Bratislava, Rusovce - Antická Gerulata,
- 34) Bratislava, Čunovo - Danubiana Meulenstein Art Museum,
- 35) Bratislava, Čunovo - Areál vodných športov,
- 36) Bratislava - Štrkovec,
- 37) Bratislava - Kuchajda,
- 38) Bratislava - Zlaté piesky,
- 39) Bratislava - Vajnorské jazera,
- 40) Bratislava -Areál rušňového depa Bratislava-Východ (pamiatková zóna),
- 41) Most pri Bratislave - Mohyla Gen. M.R.Štefánika (pamätné miesto),

- 42) Ivanka pri Dunaji - pamätná izba Gen. M.R.Štefánika,
- 43) Veľký Biel - Bielske jazero,
- 44) Senec - Turecký dom (múzeum v budove renesančnej kúrie),
- 45) Senec - areál Slniečnych jazier s aquaparkom,
- 46) Kráľová pri Senci - Múzeum včelárstva,
- 47) Hrubá Borša - Farma Corporex – jazdecký areál,
- 48) Kostolná pri Dunaji - Oáza sibírskeho tigra,
- 49) Miloslavov - Podunajský remeselný dvor,
- 50) Dunajská Lužná - Košariská,
- 51) Svätý Jur - Mestská pamiatková rezervácia,
- 52) Svätý Jur - Kostol Sv. Juraja,
- 53) Slovenský Grob - reštaurácia (pre gurmánov),
- 54) Pezinok - Mestské múzeum,
- 55) Pezinok - Malokarpatské múzeum,
- 56) Pezinok - Národný salón vín (MVC),
- 57) Pezinok - Galéria insitného umenia – Schaubmarov mlyn,
- 58) Modra - Múzeum keramiky (Hotel Majolika),
- 59) Modra - Galéria I. Bizmayera a Múzeum slovenskej keramickej plastiky,
- 60) Modra - Múzeum L. Štúra,
- 61) Modra - Piesok
- 62) Modra - ELESKO wine park + ZOYA múzeum (MVC),
- 63) Modra, Veľká homoľa - Turistická rozhľadňa,
- 64) Častá - Hrad Červený Kameň,
- 65) Budmerice - vodná nádrž,
- 66) Marianka - Pamiatková zóna,
- 67) Zrúcanina hradu Pajštún,
- 68) Lozorno - vodná nádrž,
- 69) Lozorno - Dedinka remesiel a umenia – Abeland,
- 70) Kuchyňa - Autocamping + Adventure park,
- 71) Sološnica - Turistická rozhľadňa Roštún,
- 72) Plavecký hrad (zrúcanina),
- 73) Plavecký Štvrtok - jazero,
- 74) Plavecký Štvrtok - Bio bazén Borovica, Kamenný mlyn,
- 75) Malacky - synagóga, múzeum M. Tillnera, kostol – sv. schody, krypty,
- 76) Malacky - Pálffyovský kaštieľ s parkom,
- 77) Veľké Leváre - Habánske múzeum (pamiatková rezervácia ľudovej architektúry),
- 78) Malé Leváre - stredisko Rudava (rybolov),
- 79) Jakubov - vodná plocha,
- 80) Zahorská Ves – Angern - kompa,
- 81) Existujúce a potenciálne body pre vodácku turistiku,
- 82) Letisko Dubová,
- 83) Bikepark Zochova chata - pumptracková dráha,
- 84) Zohor – Plavecké podhradie - Cyklovlak,
- 85) Bratislava, Petržalka - Múzeum Petržalského opevnenia.

3 Návrhová časť

Na základe stanovených cieľov a výstupov analytickej časti Konceptie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu a jej aktualizácie (ďalej len „konceptia rozvoja cyklotrás“) boli navrhnuté cyklotrasy tak, aby bola dosiahnutá maximálna integrácia cyklistickej dopravy s ostatnou dopravou a to najmä napojením cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové miesta – uzly a zastávky mestskej a medzimestskej hromadnej dopravy a vedením cyklotrás k oblastiam s vysokou mierou pracovných príležitostí – priemyselné parky, nadnárodné spoločnosti a intenzívne urbanizované mestské prostredie.

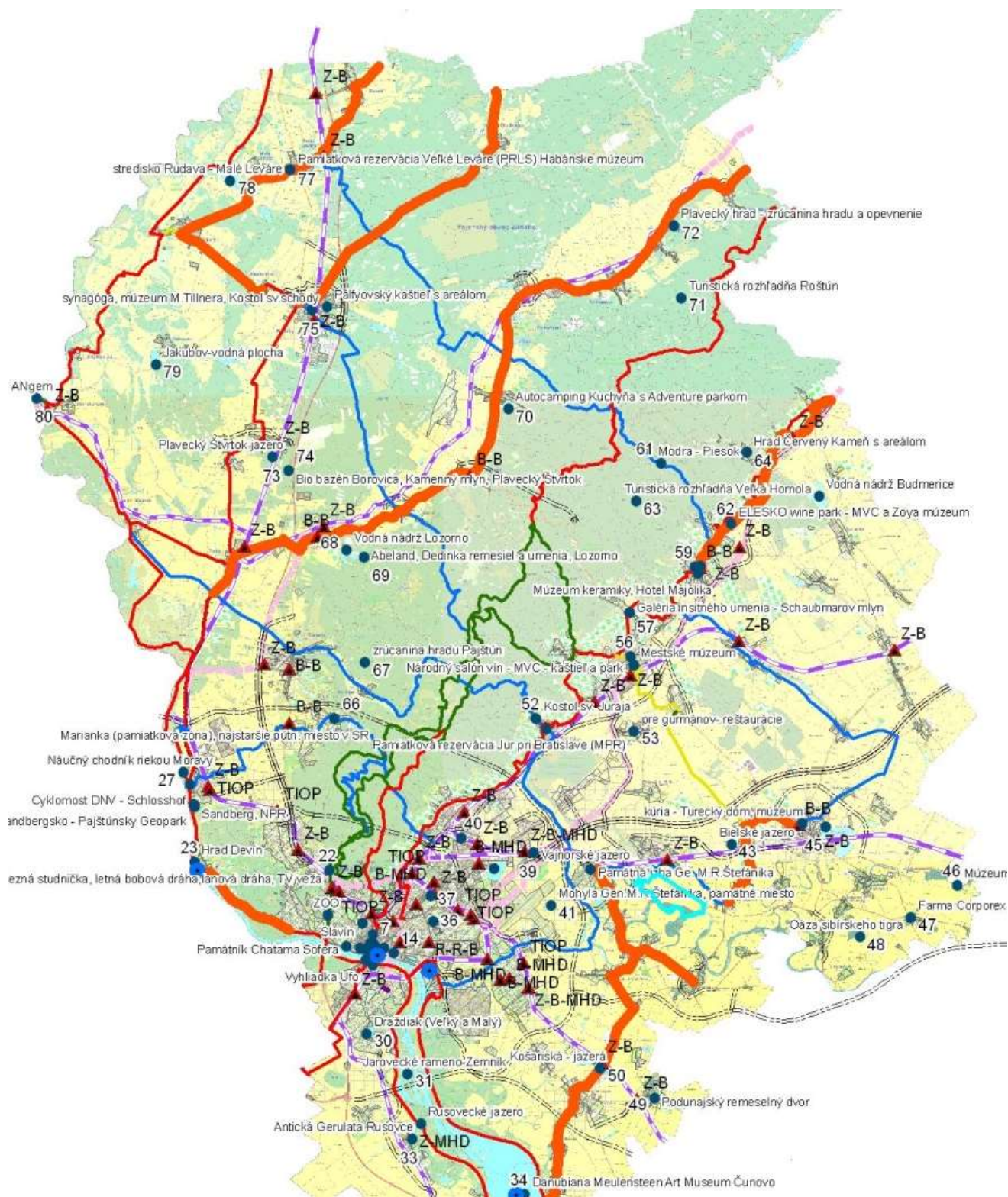
Vytvára sa tým predpoklad pre výrazne väčšie využívanie cyklistickej dopravy spojenej s hromadnou mestskou i medzimestskou dopravou, či osobnou dopravou pri dochádzaní za prácou, vzdelaním i občianskou vybavenosťou a zároveň sa zabezpečí dostupnosť turistických a rekreačných cieľov v Bratislavskom samosprávnom kraji na krátke i dlhé vzdialenosti. Konceptia rozvoja cyklotrás rieši segregáciu cyklodopravy od cestnej dopravy.

3.1 Návrh na zrušenie značenia cyklotrás

Jedným z východiskových podkladov analytickej časti Konceptie rozvoja cyklotrás bol Územný generel dopravy Bratislavského samosprávneho kraja. Konceptia rozvoja cyklotrás vychádza z tohto podkladu, pričom aktualizuje a reflektuje stav a vývoj cyklistickej infraštruktúry ku dňu spracovania tejto koncepcie.

Niektoré cyklotrasy vedené po pozemných komunikáciách v intraviláne i extraviláne sa vplyvom výrazného nárastu využívania IAD v posledných desaťročiach stali nebezpečnými (pozri obr. 3.1).

Konceptia rozvoja cyklotrás preto navrhuje alternatívne cyklotrasy v týchto lokalitách, pri dodržaní stanovených cieľov a zabezpečenia bezpečnosti cyklistov. Nedostatočné riešenie kritických úsekov ciest odrádza obyvateľov od využívania bicykla.



Obr. 3.1 Nebezpečné cyklotrasy – návrh na zrušenie

3.2 Návrh trasovania cyklistickej dopravy

Najdôležitejšou časťou koncepcie rozvoja cyklotrás bolo vymedzenie bezpečných cyklistických dopravných trás v území, vychádzajúc z existujúcej sídelnej štruktúry, rozvojových centier a hlavných rozvojových smerov v území ako aj navrhovanej koncepcie rozvoja sídelnej štruktúry BSK ukotvenej v Územnom pláne regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, ktorá je založená na týchto princípoch:

- zachovanie historicky vyvinutej osnove krajiny,
- rozvoj nadregionálnych väzieb vo vzťahu k susedným štátom (Rakúsko, Maďarsko) a krajom na národnej úrovni (Trnavský kraj),
- rozvoj a podpora existujúcich regionálnych rozvojových centier osídlenia (Malacky, Pezinok, Modra, Senec) a rovnomerných podmienok rozvoja ostatných obcí,
- rozvoj a podpora regionálnych rozvojových pólov mesta Bratislavy v záujme zníženia dostredivých tokov do mesta Bratislavy za prácou a službami.

Cyklistické dopravné trasy boli navrhované z dôrazom na napojenia miest a obcí BSK na:

- terminály integrovanej hromadnej prepravy, stanice a zastávky na železničných tratiach,
- významné plochy výroby existujúce i navrhované,
- významné ciele cestovného ruchu.

V návrhu boli zohľadnené i nové úseky železničných tratí v zmysle ÚPN R BSK:

- obnovenie železničnej trate z Rohožníka do Plaveckého Mikuláša a nové predĺženie do Jablonice,
- nová regionálna trať zo železničnej stanice Pezinok, okolo Modry po stanicu Smolenice na železničnej trati Senica – Jablonica – Smolenice – Trnava,
- obnovenie železničnej trate do Stupavy s novým prepojením zo Stupavy pozdĺž diaľnice D2 na trať 112,
- nová regionálna trať z MČ Bratislava -Vajnory, cez Chorvátsky Grob, Slovenský Grob po Pezinok.

Vychádzajúc z uvedených princípov bola navrhnutá základná sieť rozvoja cyklistickej dopravy pozostávajúca z hlavných (kmeňových) a pridružených (vetvových, podvetvových) cyklistických trás.

Hlavné (*kmeňové*) cyklistické trasy navrhovanej siete cyklistickej dopravy:

1. Bratislavská,
2. Vinohradnícka,
3. Senecká,
4. Podunajská,
5. Slnečná,

6. Gidransko-Višťucká,
7. Žitnoostrovná,
8. Dunajská,
9. Záhorská,
10. Malokarpatská.

Hlavné (kmeňové) trasy cyklistickej dopravy prepájajú strategické prestupové uzly, oblasti s vysokou mierou pracovných príležitostí a významné body cestovného ruchu. (tabuľka 3.1)

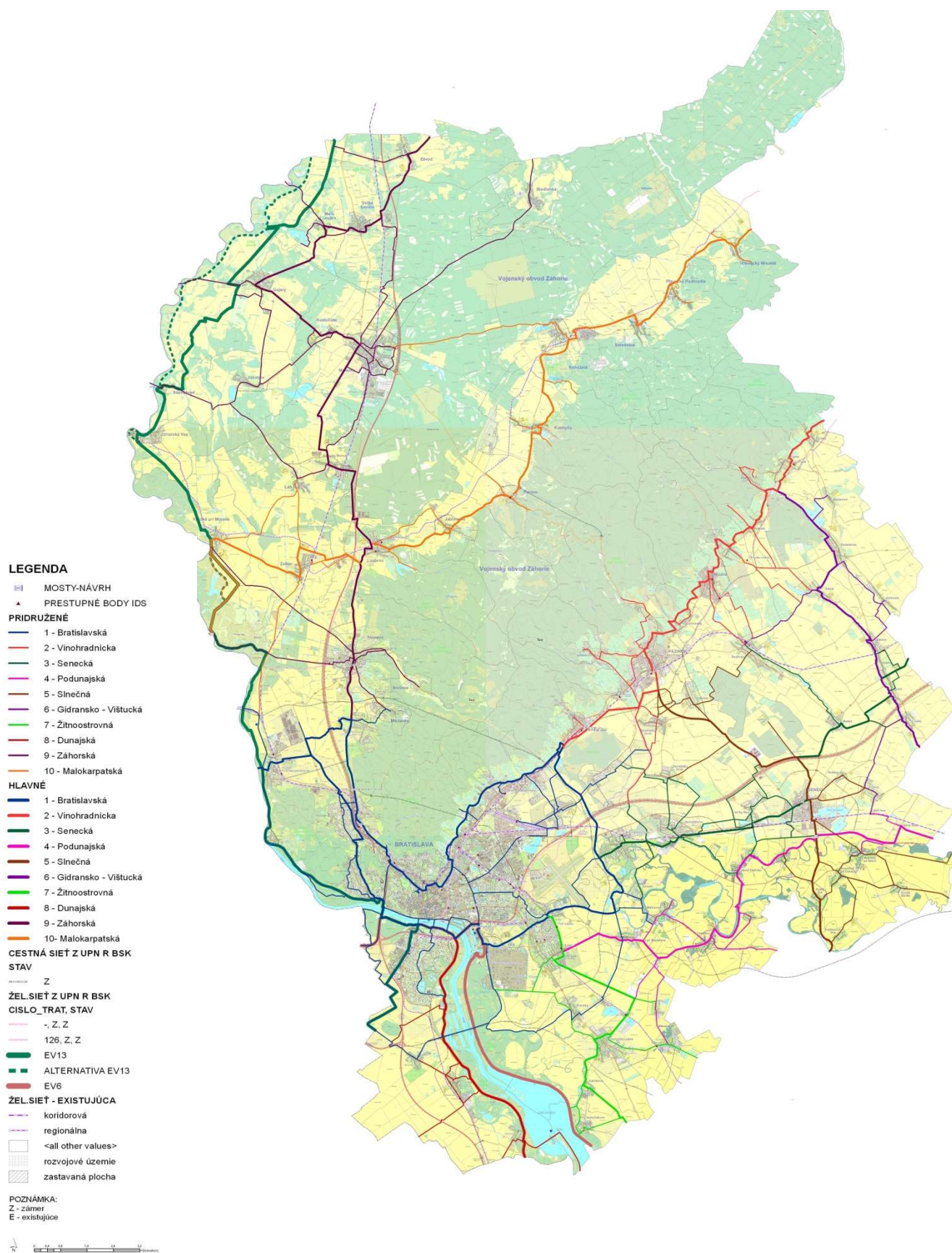
Pridružené (vetvové, podvetvové) trasy cyklistickej dopravy dopĺňajú hlavnú sieť a prepájajú obce Bratislavského samosprávneho kraja a mestské časti Bratislavy (tabuľka 3.2 na str.53).

Celkový prehľad všetkých dopravných cyklistických trás sumarizuje tabuľka 3.3 na str. 54.

Tab. 3.1 Hlavné dopravné cyklistické trasy /kmeňové/

Číslo	Názov	Počet trás	Existujúce		Navrhované		Spolu	
			počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	1	24	30 810	21	45 892	45	76 702
2.	Vinohradnícka	1	1	1 182	14	32 048	15	33 230
3.	Senecká	1	3	5 425	16	22 495	19	27 920
4.	Podunajská	1	0	0	15	30 485	15	30 485
5.	Slnečná	1	0	0	16	23 039	16	23 039
6.	Gidransko-Višťucká	1	0	0	10	20 716	10	20 716
7.	Žitnoostrovná	1	1	3 298	11	15 837	12	19 135
8.	Dunajská	1	9	15 739	0	0	9	15 739
9.	Záhorská	1	4	9 447	17	41 271	21	50 718
10.	Malokarpatská	1	6	12 612	19	45 462	25	58 074
Spolu		10	48	78 513	139	277 245	187	355 758

Navrhované cyklotrasy podporujú budovanie rozvojových osí v záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry a sídelné prepojenia na regionálnu, národnú a medzinárodnú dopravnú sieť.



Obr. 3.2 Návrh trasovania cyklistickej dopravy

1. Bratislavská cyklodopravná trasa

Trasa je vedená regionálnymi rozvojovými pólmi mesta Bratislavy v záujme zníženia dostredivých tokov do mesta Bratislavy za prácou a službami s prihliadnutím nadregionálnych väzieb vo vzťahu k susedným štátom Rakúsko a Maďarsko. Bratislavská cyklistická dopravná trasa začína na cyklomoste Devínska Nová Ves – Schlosshof križuje medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 13, prepája Volkswagen Slovakia, a.s., severozápadný rozvojový pól Bratislavy (Bory), TIOP Lamačská brána, MČ Dúbravku, MČ Lamač, MČ Karlovu Ves - Líščím údolím pokračuje k mostu Lafranconi, po medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 6 v MČ Petržalka pokračuje k Prístavnému mostu, Slovnaftu a.s., TIOP Vrakuňa, Železničnej zastávke Podunajské Biskupice, prechádza obcami Malinovo, Zálesie, Ivanka pri Dunaji, MČ Vajnory, kde pokračuje po cyklotrase JuRaVa, do Svätého Jura, tu sa napája na Vinohradnícku cyklotrasu a pokračuje úpäťm Malých Karpát – Vinohradmi na Hlavnú stanicu Bratislava – TIOP Patrónka – MČ Lamač – MČ Záhorská Ves až k Volkswagenu Slovakia, a.s..

2. Vinohradnícka cyklodopravná trasa

Trasa podporuje rozvoj špecifických centier osídlenia, prepája tradičné vinohradnícke, krajinné a historicky zaujímavé územia v podhorí Malých Karpát s rozvojovým pólom mesta Bratislava (MČ Rača – Svätý Jur). Začína vo Svätom Jure (na Bratislavskej cyklodopravnej trase) prechádza mestom Pezinok, obcou Vinosady, mestom Modra, obcou Dubová, katastrálnym územím Píla a obcami Častá a Doľany.

3. Senecká cyklodopravná trasa

Trasa prepája regionálny rozvojový pól mesta Bratislavy (Nové Mesto, Ivanka pri Dunaji, MČ Vajnory, Bernolákovo a Chorvátsky Grob), s okresným mestom Senec. Začína v Ivanke pri Dunaji na Bratislavskej cyklodopravnej trase, pokračuje cez Bernolákovo, Veľký Biel, mesto Senec, obce Blatné, Igram, Kaplna smerom do Trnavského samosprávneho kraja.

4. Podunajská cyklodopravná trasa

Trasa prepája regionálny rozvojový pól mesta Bratislavy (MČ Podunajské Biskupice, Dunajská Lužná, Rovinka) s okresným mestom Senec. Začína v MČ Podunajské Biskupice na železničnej stanici a zároveň žitnoostrovnej dopravnej cyklotrase, pokračuje cez Most pri Bratislave, Studené, Tomášov, Novú Dedinku, Tureň, mesto Senec, Nový Svet smerom do Trnavského samosprávneho kraja ako súčasť podunajskej rozvojovej osi Senec – Galanta – Nové Zámky.

5. Slnečná cyklodopravná trasa

Trasa zabezpečuje cyklistickú dopravu pozdĺž komunikačných prepojení regionálneho významu – „župný“ obchvat. Spája dve okresné mesta Pezinok a Senec. Začína v meste Pezinok (na Vinohradníckej cyklodopravnej trase) pokračuje katastrálnym územím Viničné v súbehu s plánovaným obchvatom cesty, pokračuje k priemyselnému parku a pozdĺž diaľnice D1, smerom na mesto Senec, železničnú stanicu Senec, a pokračuje premostením

cesty I/61 k obci Hrubý Šúr a Hurbanova Ves s pokračovaním do Trnavského samosprávneho kraja.

6. Gidransko-Višťucká cyklodopravná trasa

Trasa prepája Malé Karpaty s Podunajskom v súbehu s vodným tokom Gidra a Višťuk. Začína na Vinohradníckej cyklodopravnej trase neďaleko obce Píla, pokračuje okolo vodnej nádrže Bubmerice, kaštieľa v obci Budmerice smerom na Višťuk, Báhoň – prestupový uzol, Kaplnu, Igram popod diaľnicu D1 do obce Čataj s pokračovaním do Trnavského samosprávneho kraja.

7. Žitnoostrovná cyklodopravná trasa

Trasa sleduje žitnoostrovno-dunajskú rozvojovú os: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo, prepája regionálny rozvojový pól mesta Bratislavy (MČ Podunajské Biskupice, Dunajská Lužná, Rovinka) začína v MČ Vrakuňa pokračuje súbežne so železničnou traťou k TIOP Vrakuňa, pokračuje k železničnej stanici Podunajské Biskupice a v súbehu s Vinohradníckou a Košarišskou cestou k TIOP Nové Košariská – Dunajská Lužná, kde sa napája na Dunajskú cyklotrasu smerom na Kalinkovo a v Kalinkove smeruje na Šamorín – Trnavský samosprávny kraj.

8. Dunajská cyklodopravná trasa

Trasa je totožná s medzinárodnou trasou EuroVelo 6 v úseku od Prístavného mostu v MČ Petržalka. Podporuje rozvoj južného regionálneho rozvojového pólu mesta Bratislavy južne od Petržalky vo väzbe na Jarovce, Rusovce a Čunovo.

9. Záhorská cyklodopravná trasa

Trasa sleduje záhorsku rozvojovú os a vytvára podmienky pre rozvoj ďalších cyklocestov cez rieku Moravu na posilnenie kooperačných vzťahov medzi sídlami na slovenskej a rakúskej strane rieky Moravy. Na území Bratislavského samosprávneho kraja prechádza obcami Stupava, Lozorno – Plavecký Štvrtok – Malacky – Kostolište – Gajary – Malé Leváre – Veľké Leváre – Závod.

10. Malokarpatská trasa

Trasa bola navrhnutá s dôrazom na vytvorenie podmienok dobrej dostupnosti vidieckych priestorov k sídelným centrámi, a zároveň dobrej dostupnosti turistov k významným bodom cestovného ruchu a tým vytvorenie kultúrne a pracoviskovo rovnocenného prostredia voči urbánnym priestorom. Malokarpatská cyklistická dopravná trasa začína na medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 13 s plánovaným prepojením do Rakúska cyklocestou Marcheg – Vysoká pri Morave, vedie popod Malé Karpaty a pokračuje do Trnavského samosprávneho kraja. Na území Bratislavského samosprávneho kraja prechádza obcami Vysoká pri Morave, Zohor, Lozorno, Jablonové, Pernek, Kuchyňa, Rohožník, Sološnica, Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš.

Z hľadiska hierarchického usporiadania boli hlavné trasy doplnené pridruženými (vetvovými a podvetvovými), aby vznikol spojitý bezpečný systém cyklotrás. Pridružené trasy plnia svoj cyklodopravný charakter využívajú aj existujúce cyklotrasy bez rozdielu ich významu z hľadiska cykloturistiky – medzinárodné, národné, regionálne a miestne cyklotrasy.

Tab. 3.2 Pridružené dopravné cyklistické trasy /vetvové + podvetvové/

Číslo	Názov	Počet trás V+PV	Existujúce		Navrhované		Spolu	
			počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	32+3	27	47 563	46	95 100	73	142 663
2.	Vinohradnícka	13+2	1	2 250	23	55 594	24	57 844
3.	Senecká	15+2	1	4 518	30	56 429	31	60 947
4.	Podunajská	7+1	0	0	13	26 458	13	26 458
5.	Slnčná	15+3	0	0	32	60 713	32	60 713
6.	Gidransko-Višťucká	5	0	0	12	23 924	12	23 924
7.	Žitnoostrovská	6+1	5	6 332	10	17 949	15	24 281
8.	Dunajská	6	3	8 882	6	14 381	9	23 263
9.	Záhorská	17+6	10	17 986	40	105 592	50	123 578
10.	Malokarpatská	17	1	3 804	20	55 211	21	59 015
Spolu		151	48	91 335	232	511 351	280	602 686

Celú sieť rozvoja cyklistickej dopravy na území Bratislavského samosprávneho kraja s počtom trás, počtom úsekov a ich dĺžok uvádza tab. 3.3.

Tab.3.3 Dopravné cyklistické trasy /kmeňové + vetvové + podvetvové/

Číslo	Názov	Počet trás	Existujúce		Navrhované		Spolu	
			počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	36	51	78 373	67	140 992	118	219 365
2.	Vinohradnícka	16	2	3 432	37	87 642	39	91 074
3.	Senecká	18	4	9 943	46	78 924	50	88 867
4.	Podunajská	9	0	0	28	56 943	28	56 943
5.	Slnečná	19	0	0	48	83 752	48	83 752
6.	Gidransko-Višťucká	6	0	0	22	44 640	22	44 640
7.	Žitnoostrovná	8	6	9 630	21	33 786	27	43 416
8.	Dunajská	7	12	24 621	6	14 381	18	39 002
9.	Záhorská	24	14	27 433	57	146 863	71	174 296
10.	Malokarpatská	18	7	16 416	39	100 673	46	117 089
Spolu		161	96	169 848	371	788 596	467	958 444

Pre podrobné trasovanie jednotlivých hlavných i pridružených trás a ich úsekov pozri grafickú časť koncepcie rozvoja cyklotrás.

Pri návrhu cyklistických trás sa prihliadalo k možnostiam využívania existujúcej infraštruktúry ako sú účelové komunikácie, poľné cesty, hrádze vodných tokov, a možnostiam trasovania samostatných nemotoristických komunikácií určených pre cyklistov (cyklistická cestička) v pridružených priestoroch diaľnic, rýchlostných ciest a ostatných pozemných komunikácií ako aj trás inžinierskych sietí. Ďalej sa prihliadalo k možnosti využitia existujúcich bezbariérových prechodov (mosty, lávky, podchody). Cyklistické cestičky boli umiestňované i v súbehu navrhovaných komunikácií v zmysle ÚPN R BSK.

Konceptia rozvoja cyklotrás navrhla ucelenú sieť cyklodopravných trás, ako súčasť integrovaného dopravného systému BSK. Priestorové usporiadanie nových cyklistických cestičiek (pozri obr. 3.2 na str. 49) je potrebné podrobnejšie vymedziť v nižších stupňoch územnoplánovacej dokumentácie a územnoplánovacích podkladoch a popri prípade doplniť o ďalšie úseky, ktoré neboli riešené v regionálnych súvislostiach, ale na miestnej úrovni majú svoj význam. Tieto cyklistické cestičky navrhujeme zahrnúť medzi stavby verejnoprospešného charakteru.

Pri navrhovaní prvkov cyklistickej infraštruktúry je potrebné vychádzať z Technických podmienok navrhovania cyklistickej infraštruktúry TP 07/2014, ktoré vydalo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR s účinnosťou od 1.11.2014 a priamo nadväzujú na STN 73 6101 a STN 73 6110.

Technické podmienky navrhovania cyklistickej infraštruktúry TP 07/2014 sú jedným z východiskových podkladov koncepcie rozvoja cyklotrás.

Z hľadiska komplexnosti systému je potrebné navrhovať v nižších stupňoch ÚPP a ÚPD ako aj v projektových dokumentáciách vybavenie cyklistických komunikácií a to najmä:

- cyklistické odpočívadlá,
- servisné stanice pre bicykle,
- odstavné zariadenia pre bicykle.

3.3 Návrh značenia trás cyklistickej dopravy

Na značenie dopravných cyklotrás nie je v súčasnosti prijatý právny predpis a systém značenia definovaný v STN 01 8028 nie je možné uplatniť. Na základe toho, spracovateľ koncepcie rozvoja cyklotrás vytvoril nasledovný kľúč pre označenie trás cyklistickej dopravy.

1_01_01.1

kmeň _ vetva _ podvetva . úsek

Na základe uvedeného značenia je možné jednoznačne z čísla odčítať hierarchiu cyklotrasy pre cyklistickú dopravu. napr.:

1.01 – úsek hlavnej trasy

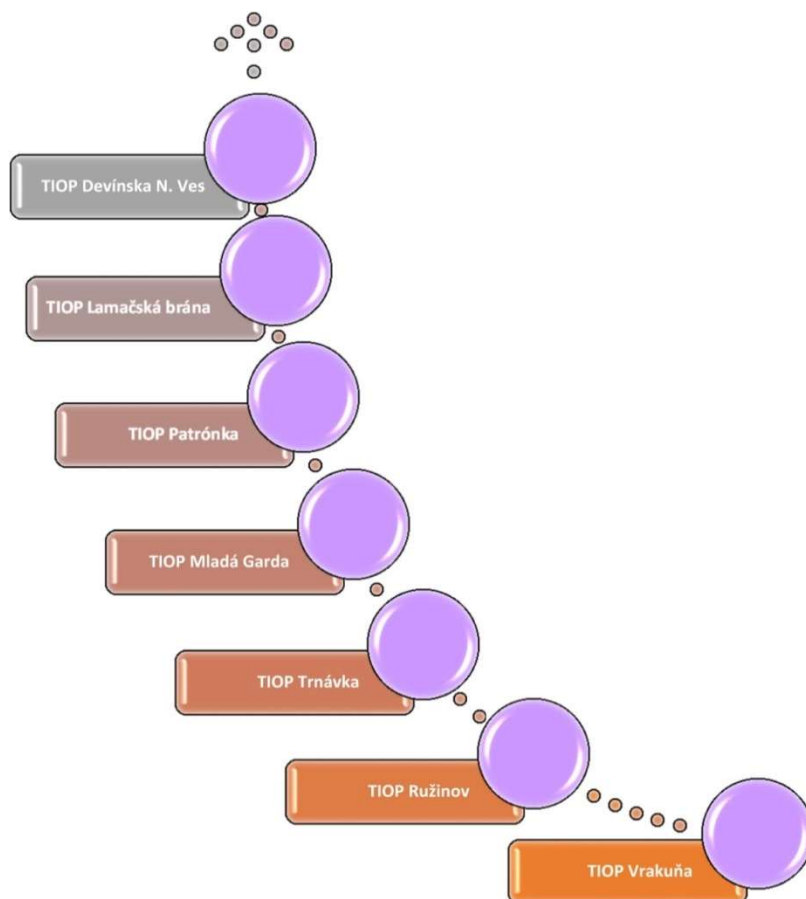
1_01.1 – úsek prvej vetvy z hlavnej trasy

1_01_01.1 – úsek prvej podvetvy z prvej vetvy hlavnej trasy

3.4 Terminály integrovanej osobnej prepravy

Terminály integrovanej osobnej prepravy ale aj prestupové uzly medzi individuálnou a hromadnou dopravou možno považovať za neodlučiteľnú súčasť tvorby integrovaného dopravného systému.

Terminály integrovanej osobnej prepravy, ktoré by mali vzniknúť v rámci územia mesta Bratislava, predstavujú významné strategické body bratislavskej integrovanej dopravy.



Obr. 3.3 Návrh terminálov integrovanej osobnej prepravy na území mesta Bratislavy

Bratislavská cyklotrasa napája TIOP Lamačská brána a TIOP Vrakuňa. Napojenie ostatných terminálov integrovanej osobnej prepravy je potrebné riešiť na úrovni mesta Bratislava.

3.5 Návrh vybavenosti terminálov integrovanej osobnej prepravy

Prestupové uzly a zastávky z pohľadu cyklistickej dopravy je potrebné vybaviť záchytnými parkoviská typu „Bike and Ride“, kedy cestujúci prestúpia z cyklistickej dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu. Parkoviská je potrebné riešiť na krátkodobé i dlhodobé odstavenie dopravného prostriedku.

Odstavné zariadenia pre bicykle musí spĺňať nasledujúce kritériá:

- bezpečné zaistenie bicykla,
- možnosť uzamknutia bicykla,
- ľahkú identifikovateľnosť,
- bezbariérovosť.

Základná vybavenosť parkoviska typu „Bike and Ride“:

- stojany pre bicykle, pričom štandardom by malo byť ich zastrešenie,
- bezbariérový prestup na hromadnú dopravu - v podchodoch a nadchodoch vybavený schodiskovými žliabkami, slúžiacimi pre vedenie bicykla.

Doporučená vybavenosť parkoviska typu „Bike and Ride“:

- uzamykateľné boxy pre jednotlivé bicykle,
- uzamykateľné prístrešky,
- automatické parkovacie systémy.

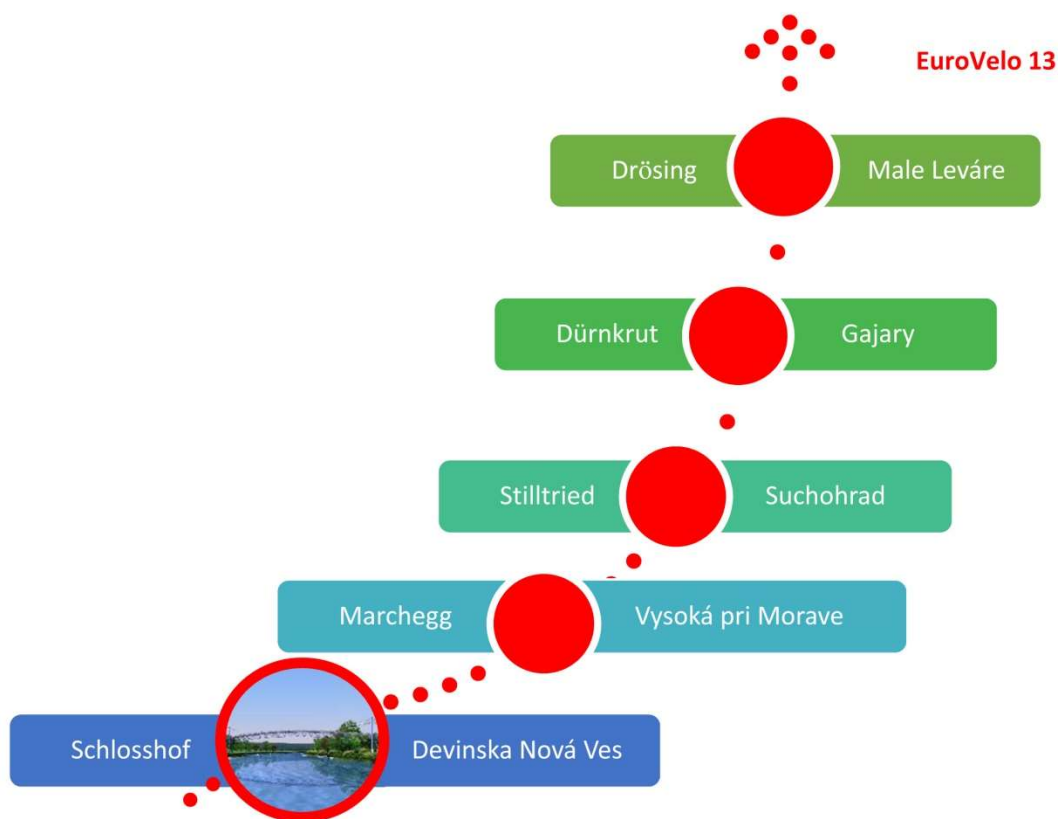
Počet stojanov musí kapacitne vyhovovať požiadavkám cyklistickej dopravy.

Vybavenosť cyklistickou infraštruktúrou je potrebné riešiť najmä v týchto lokalitách: Svätý Jur, Pezinok, Grinava, Šenkvice, Báhoň, Záhorská Ves, Stupava, Zohor, Plavecký Štvrtok, Malacky, Veľké Leváre, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Senec, Miloslavov, Dunajská Lužná (Nové Košariská) v MČ Bratislava – Vajnory, ako vo všetkých nových TIOP-och. Pričom konkrétne riešenia je potrebné spresniť v podrobnejších územnoplánovacích dokumentáciách a územnoplánovacích podkladoch.

3.6 Návrh cyklomostov cez rieku Morava

V náväznosti na vysoké využívanie cyklomosta v Devínskej novej Vsi – Schlosshofe a vzrastajúcich kooperačných vzťahov prihraničných oblastí, koncepcia rozvoja cyklotrás sa zaoberala otázkou ďalších možnosti prepojenia slovenského a rakúskeho brehu rieky Moravy. Prihliadnuc na pôvodné historické dopravné prepojenia, nové cyklomosty (cyklolávky) boli navrhnuté v nasledovných lokalitách:

- Drösing – Malé Leváre,
- Dürnkrot – Gajary,
- Stillfried – Suchohrad,
- Marchegg – Vysoká pri Morave.



Obr. 3.4 Návrh situovania štyroch cyklomostov (cyklolávok) na rieke Morave

Nakoľko územie popri rieke Morava je z hľadiska ochrany prírody chráneným územím európskeho významu je potrebné k týmto zámerom pristupovať citlivo a preskúmať ich v podrobnejších územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacích dokumentáciách.

Všetky štyri cyklolávky sú navrhnuté v priamej väzbe na Medzinárodnú cyklotrasu EUROVELO 13.

4 Zásobník projektov

4.1 Možnosti čerpania externých finančných prostriedkov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2014 – 2020

INTEGROVANÝ REGIONÁLNY OPERAČNÝ PROGRAM (IROP)

- **Prioritná os č. 1:** Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch
 - **Investičná priorita č. 1.2:** Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility.
 - **Špecifický cieľ č. 1.2.2:** Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (**predovšetkým cyklistickej dopravy**) na celkovom počte prepravených osôb.

Projekty podpory cyklistickej infraštruktúry musia plne korešpondovať s príslušnými strategickými dokumentmi pre oblasť dopravy, spájať centrá osídlenia KURS s priemyselnými zónami a centrami hospodárskeho významu (uzly, ktoré generujú minimálne 300 pracovných miest) a v prípade projektov realizovaných na území sídel vytvárať prepojenia zlepšujúce dostupnosť k občianskej infraštruktúre **s cieľom zvýšenia podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce.**

Alokácia: 2 000 000,- € (ERDF + ŠR + vlastné zdroje)

Špecifický cieľ č. 1.2.2 sa dosiahne realizáciou nasledovných aktivít:

A.) rekonštrukcia, modernizácia a výstavba infraštruktúry pre nemotorovú dopravu:

- **cyklistické komunikácie** - obnova a rekonštrukcia už existujúcich cyklistických komunikácií, budovanie nových cyklistických komunikácií, cyklokoridorov na existujúcich miestnych komunikáciách a komunikáciách medzi sídlami,
- **doplňková cyklistická infraštruktúra** (chránené parkoviská pre bicykle, budovanie nových cyklistických komunikácií, cyklokoridorov na existujúcich miestnych komunikáciách a komunikáciách medzi sídlami, cyklostojany, nabíjacie stanice pre elektrobicykle, systémy automatickej požičovne bicyklov, hygienické zariadenia apod.);
- **budovanie prvkov upokojuvania dopravy** (pešie zóny, shared space, vylúčenie dopravy z ulíc okrem mestskej hromadnej dopravy a cyklistov a pod.);

- **zvyšovanie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky** - odstraňovanie úzkych miest v pešej doprave, odstraňovanie bariér pri prestupovaní, a pod.;

B.) propagácia a zvyšovanie atraktivity cyklistickej dopravy vo verejnosti:

- webové portály, mobilné aplikácie a pod.

PROGRAM ROZVOJA VIDIEKA

Integrovaný regionálny operačný program – **doplnkovosť v oblasti investícií do cyklistickej infraštruktúry v mestách a mestských oblastiach** (budovanie cyklokomunikácií a doplnkovej infraštruktúry), ak sa daný projekt bude realizovať prostredníctvom integrovanej územnej stratégie v rámci IROP, nebude oprávnený v rámci PRV.

Podopatrenie 7.5 Podpora investícií pre verejné využívanie rekreačnej infraštruktúry, informačnej a drobnej infraštruktúry cestovného ruchu

- **Prijímateľ podpory:**
 - obce vo vidieckych oblastiach s počtom obyvateľov do 1000 (vrátane);
 - združenia/skupiny obcí (MAS).
- **Oprávnené náklady:**
 - hmotné a nehmotné investície súvisiace s rozvojom a marketingom vidieckeho cestovného ruchu;
 - súvisiace všeobecné náklady ako sú projektová dokumentácia, výdavky súvisiace s verejným obstarávaním a s externým manažmentom projektov;
 - náklady na riadenie projektu.
- **Výška a miera podpory:** 100% s maximálnym limitom **150 000,- €**.

INTERREG V-A SK-AT



Slovenská republika

Bratislavský samosprávny kraj
Trnavský samosprávny kraj

Rakúsko

Spolková krajina:
- Viedeň
- Dolné Rakúsko
- Burgenland

Prioritná os 1: Ochrana prírodného a kultúrneho dedičstva a biodiverzity

Špecifický cieľ č. 1.1: Zhodnocovanie prírodného a kultúrneho dedičstva

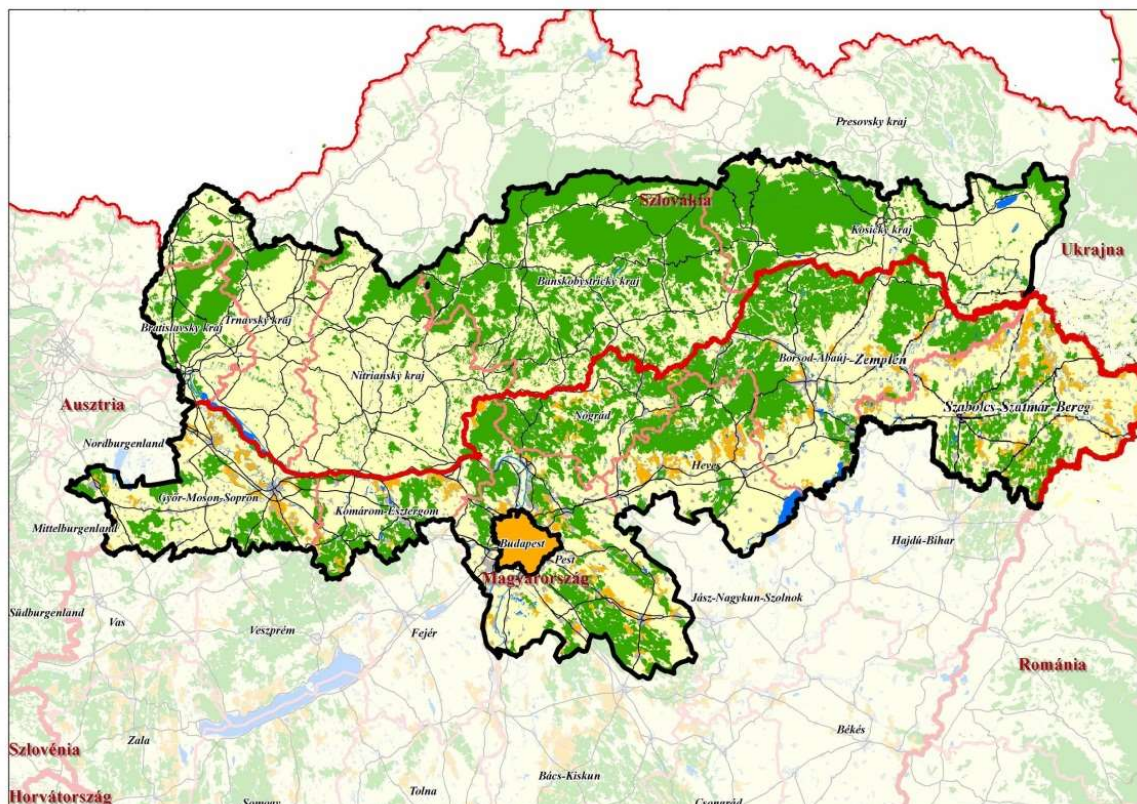
Cykloturistika ako mimoriadne ekologický typ turistiky! Vyplnenie chýbajúcich miest medzi regionálnymi sieťami na oboch stranách hranice a dôsledná a rozsiahla propagácia spoločnej siete.

Spoločná podpora cykloturistiky a skvalitnenie cyklistických trás s cezhraničnou dimenziou, ktorá zohľadňuje výstavbu bez negatívnych zásahov do životného prostredia.

Prioritná os 2: Podpora cezhraničnej dostupnosti a udržateľných dopravných riešení **Cyklodoprava**

Cezhraničný partner a dopad!

INTERREG V–A HU-SK



Maďarská republika

Župy:

Győr-Moson-Sopron

Komárom-Esztergom

Pest

Nógrád

Heves

Borsod-Abaúj-Zemplén

Szabolcs-Szatmár-Bereg

a mesto Budapešť

Slovenská republika

Bratislavský samosprávny kraj

Trnavský samosprávny kraj

Nitriansky samosprávny kraj

Banskobystrický samosprávny kraj

Košický samosprávny kraj

Prioritná os 1: Príroda a kultúra

Špecifický cieľ č. 1.1 Zachovanie, ochrana, podpora a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva.

Podpora plánovania a budovania bezpečných a udržateľných cezhraničných spoločných "zelených ciest" (= aj cyklistických ciest) a súvisiacej infraštruktúry ...

Cezhraničný partner a dopad!

Alokácia: cyklistické cesty a chodníky 6 370 000,- € EFRR pre celé programové územie

4.2 Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2014 – 2020

V rámci koncepcie rozvoja cyklotrás boli navrhnuté konkrétne projekty, ktoré z hľadiska pripravenosti, kompaktnosti a miery využitia majú predpoklad pozdvihnúť cyklistickú dopravu v Bratislavskom samosprávnom kraji a mohli by sa uchádzať o externé finančné prostriedky pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2014 – 2020.

1. Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána,
2. Projekt Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy – Devínska cesta,
3. Projekt juhovýchodnej časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy,
4. Projekt dopravných cyklistických trás Vajnory - Chorvátsky Grob – Bernolákovo,
5. Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra,
6. Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava – Senec,
7. Projekt dopravných cyklistických trás Maďarsko – Malé Karpaty,
8. Projekt cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko,
9. Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty,
10. Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK.

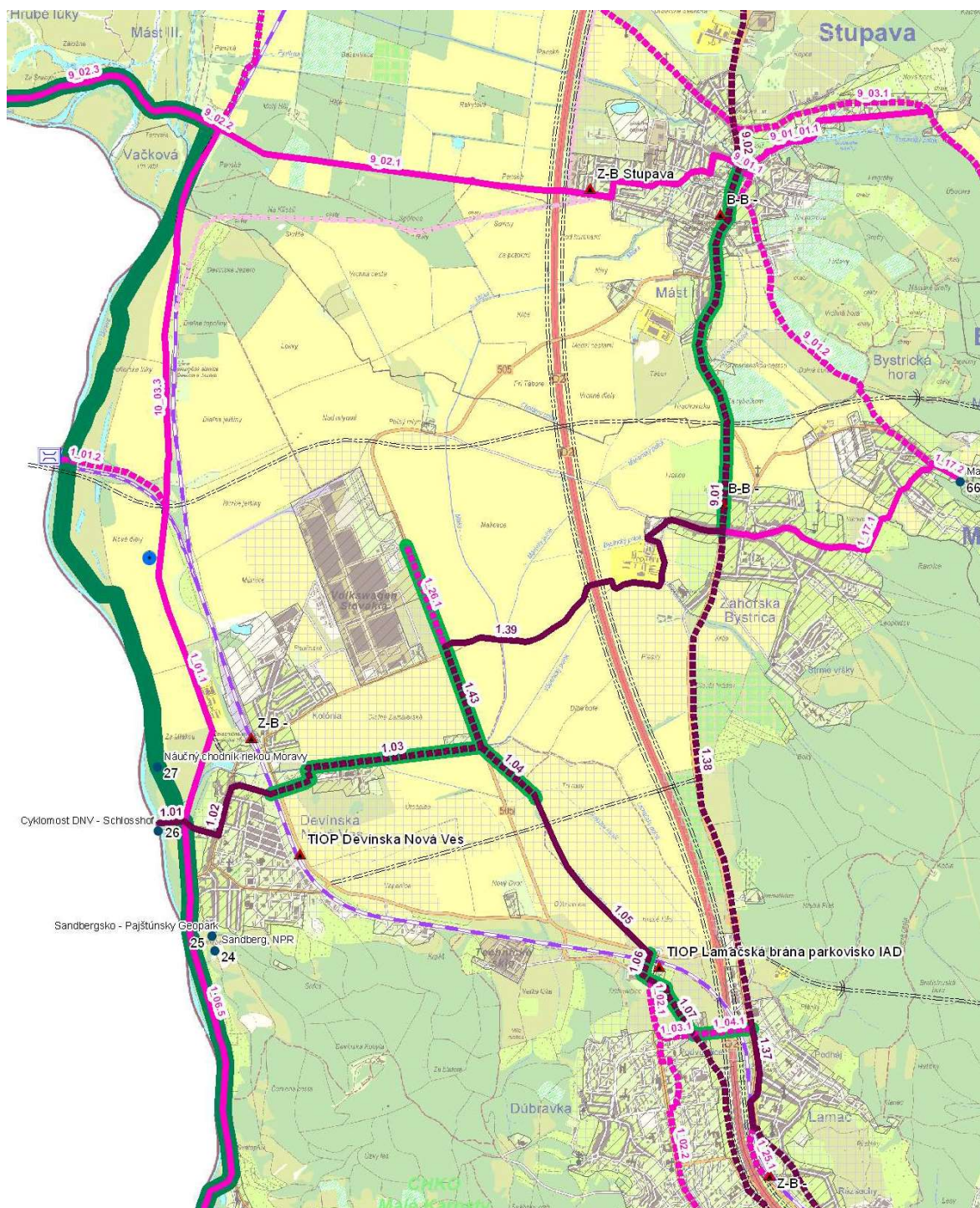
1. Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána

Návrh cyklotrás v tomto projekte prepája severozápadný rozvojový pól mesta Bratislavy s dominantným areálom spoločnosti Volkswagen Slovakia, a.s. (výroba osobných automobilov a prevodoviek s výmerou cca 154 ha), s okresným mestom Stupava, Mestskými časťami Bratislava – Záhorská Bystrica, Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač a plánovaným terminálom integrovanej prepravy Lamačská brána. Realizáciou úsekov 1.03 a 1.43 dĺžky 3,30 km s cyklolávkou ponad cestu 505 sa vytvorí bezpečná cyklotrasa prepájajúca Rakúsko (cyklomost Slobody, Devínska Nová Ves – Schlosshof), medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 13, s pútnickým miestom v Marianke a pohorím Malé Karpaty. Úsek 1.04, 1.06, 1.07 a 1_04.1 celkovej dĺžky 2,34 km s cyklolávkou ponad cestu 505 a podchodom popod železniciu 100 v lokalite Bory - Bory Mall a cyklolávkou ponad železniciu 100 v lokalite Lamač – Podháj zabezpečí napojenie Mestskej časti Lamač a Dúbravka. Úsek 9.01 dĺžky 3,72 km zabezpečí napojenie mesta Stupava na vybudovaný úsek 1.39 smerujúci k spoločnosti Volkswagen Slovakia, a.s.. Úsek 1_26.1 je smerovaný pozdĺž cesty 505 k vstupnej bráne spoločnosti Volkswagen.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.1.

Tab.4.1. Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1.03	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	2 248	398.120,00
1.04	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	741	125.266,00
1.43	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 047	176.995,00
1_26.1	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	1 061	179.362,00
1.06	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	311	57.581,00
1.07	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	712	120.363,00
1_04.1	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	576	106.646,00
9.01	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	3 720	688.758,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						1 853.091,00



Obr. 4.1 Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána

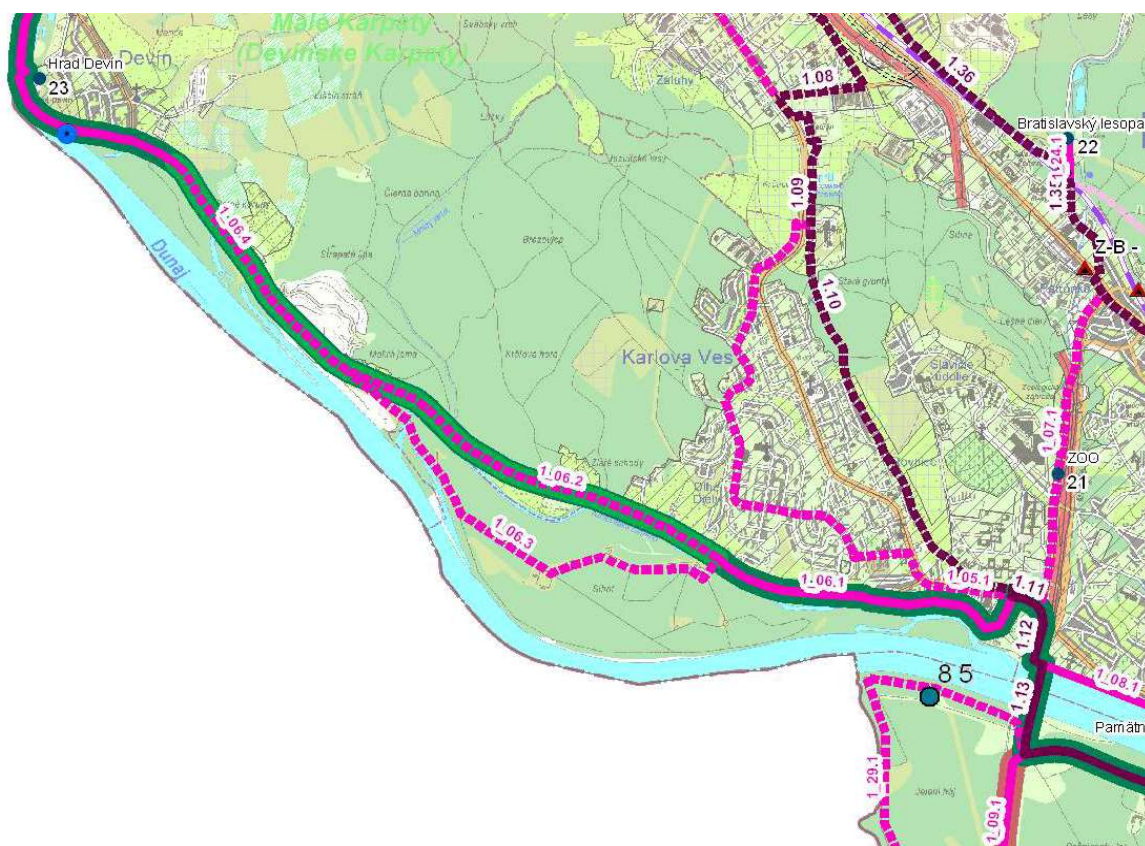
2. Projekt Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy – Devínska cesta

Projekt rieši prepojenie Mestskej časti Bratislava - Devín (s dominantným bodom cestovného ruchu - hrad Devín) s hlavnou Bratislavskou dopravnou cyklistickou trasou. Úsek 1_06.4 a 1_06.2 dĺžky 4 783 m je súčasťou medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 13 v súčasnosti vedený po frekventovanej cestnej komunikácii - Devínska cesta. Nakoľko tento úsek cyklotrasy je nebezpečný, ale vo veľkej miere využívaný, bol navrhnutý do zásobníka projektov do roku 2020. Z dôvodu priestorových obmedzení, bola navrhnutá alternatívna cyklotrasa 1_06.3 cez ostrov Sihot', ktorá ma svoje limity z hľadiska ochrany vodných zdrojov.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke 4.2.

Tab.4.2. Projekt juhovýchodná časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1_06.4	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	1 892	337.951,00
1_06.2	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	2 891	499.771,00
1_06.3	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK (alt.)	3 316	578.422,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						1 416.144,00



Obr.4.2. Projekt Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy – Devínska cesta, Projekt juhovýchodná časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

3. Projekt juhovýchodnej časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

Projekt cyklotrás v juhovýchodnej časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy je jeden z najdôležitejších úsekov, na ktoré nadväzujú ďalšie úseky cyklotrás v zásobníku projektov. Dobudovaním úsekov 1.22, 1.23, 1.24, 1.25, 1.26 dĺžky 12,53 km sa prepoja už vybudované cyklotrasy v meste Bratislava a cyklotrasou JuRaVa.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab.4.3.

Tab.4.3. Projekt juhovýchodná časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1.22	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	2 596	438.853,00
1.23	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 682	284.342,00
1.24	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 814	367.335,00
1.25	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	2 526	511.515,00
1.26	Bratislavská	hlavná	PD,stavba	CYK	3 908	660.647,00
1_16.1	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	1286	793.552,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						3 056.244,00



Obr.4.3. Projekt juhovýchodná časť Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

4. Projekt dopravných cyklistických trás Vajnory - Chorvátsky Grob - Bernolákovo

Projekt rieši cyklistickú dopravu v regionálnom rozvojovom póle mesta Bratislavy (Nové Mesto, Ivanka pri Dunaji, MČ Vajnory, Bernolákovo a Chorvátsky Grob) a nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. Vybudovaním úseku 1_19.1 dĺžky 3,34 km z obce Chorvátsky Grob (lokalita - Čierna voda) s napojením na Bratislavskú cyklodopravnú trasu (existujúcu cyklotrasu JuRaVa) sa dosiahne napojenia tohto rozvojového územia obce na najbližšiu železničnú stanicu Vajnory. Vybudovaním úsekov 3_02.1, 3_02.2, 3_02.3 dĺžky 3,64 km sa prepojí obec Chorvátsky Grob z najbližšou železničnou stanicou v obci Bernolákovo. Úseky 3_02.4, 3_02.5 dĺžky 3,56 km prepájajú obce Chorvátsky Grob z jej časťou Čierna voda.

Tab.4.4. Projekt dopravnej cyklistickej trasy Vajnory - Chorvátsky Grob - Bernolákovo

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1_19.1	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	3 343	600.748,00
3_02.1	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	586	93.742,00
3_02.2	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	2 034	360.551,00
3_02.3	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	1 024	184.945,00
3_02.4	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	1 956	339.632,00
3_02.5	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	1 601	283.020,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						1 862.638,00



Obr.4.4. Projekt dopravnej cyklistickej trasy Vajnory - Chorvátsky Grob - Bernolákovo

5. Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra

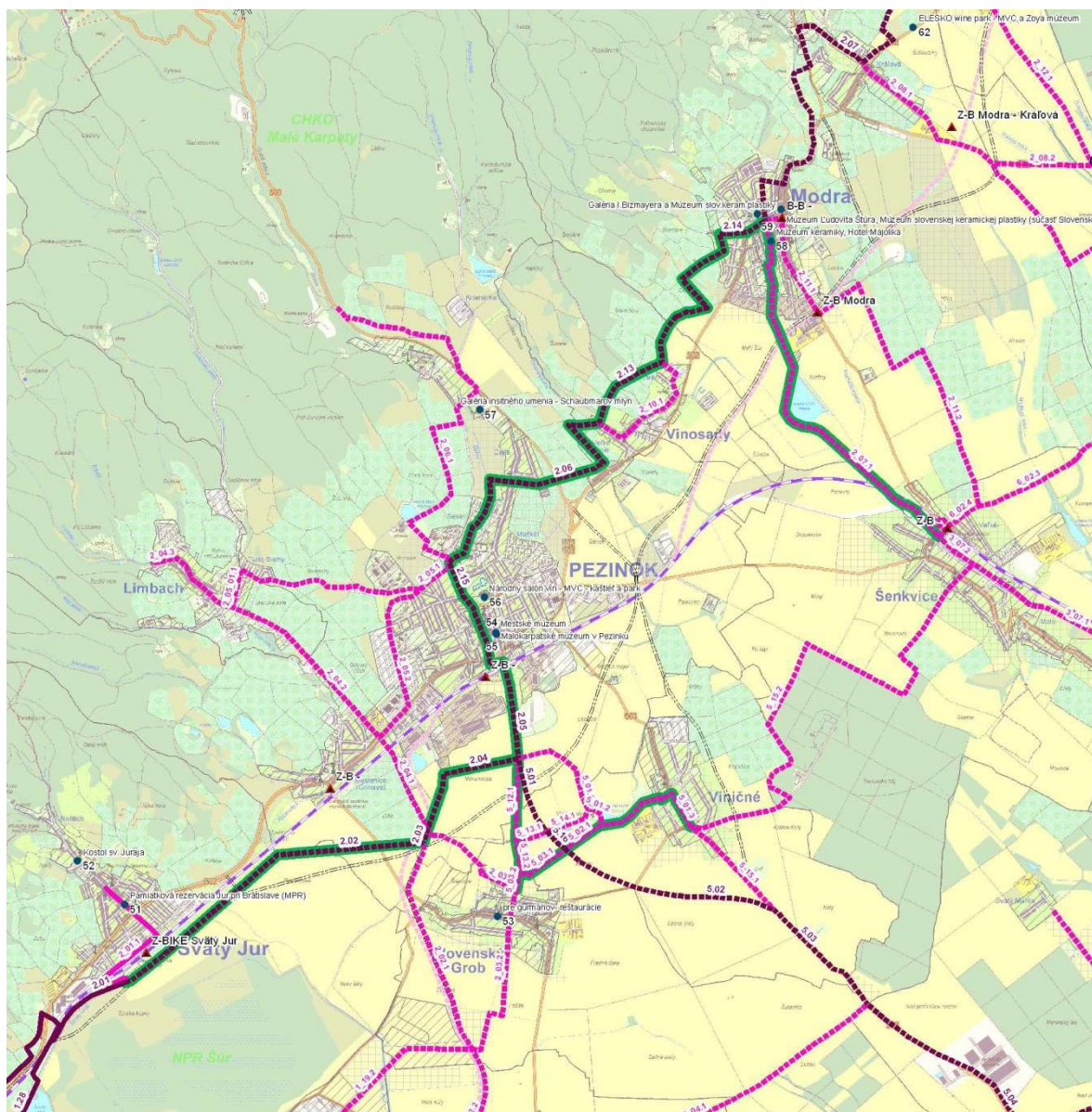
Do zásobníka projektov boli navrhnuté úseky Vinohradníckej dopravnej cyklistickej cesty 2.02, 2.03, 2.04, 2.05, 5.15, 2.06, 5.13 a 5.14 dĺžky 16,49 km, ako cyklodopravné prepojenie okresného mesta Pezinok a mesta Modra s hl. m. SR Bratislava, napojením na Bratislavskú dopravnú cyklistickú trasu. V rámci tohto projektu bol navrhnutý i úsek 2_07.1 dĺžky 4,89 km prepájajúci mesto Modra na najbližšiu železničnú stanicu v obci Šenkvice, úseky 5_12.1, 5_13.2, 5_03.1, 5_02.1 a 5_03.1 spolu dĺžky 2,58 km prepájajúce obec Viničné na najbližšiu železničnú stanicu v meste Pezinok a úseky 5_12.1, 5_13.2 a 5_03.2 spolu dĺžky 1,61 km prepájajúci obec Slovenský Grob na najbližšiu železničnú stanicu v meste Pezinok.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.5.

Pre Vinohradnícku cyklocestu z Bratislavy do Trnavy boli predpokladané náklady stavby odhadnuté aj v štúdiu uskutočniteľnosti vinohradníckej cyklocesty z Bratislavy do Trnavy (spracovateľ Ing. Rakšányi – PRI.DOS, február 2015).

Tab.4.5. Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
2.02	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	4 215	743.265,00
2.03	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	174	31.450,00
2.04	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	1 634	293.800,00
2.05	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	1 362	275.805,00
2.15	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	1 362	275.805,00
2.06	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	3 670	743.175,00
2.13	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	1 137	230.242,00
2.14	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	2 932	593.730,00
2_07.1	Vinohradnícka	vetvová	PD,stavba	CYK	4 888	850.520,00
5_12.1	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	1 004	203.310,00
5_13.2	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	396	80.190,00
5_03.2	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	208	42.120,00
5_03.1	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	658	133.245,00
5_02.1	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	526	106.515,00
5_01.3	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	1 463	268.325,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						4 871.497,00



Obr.4.5. Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra

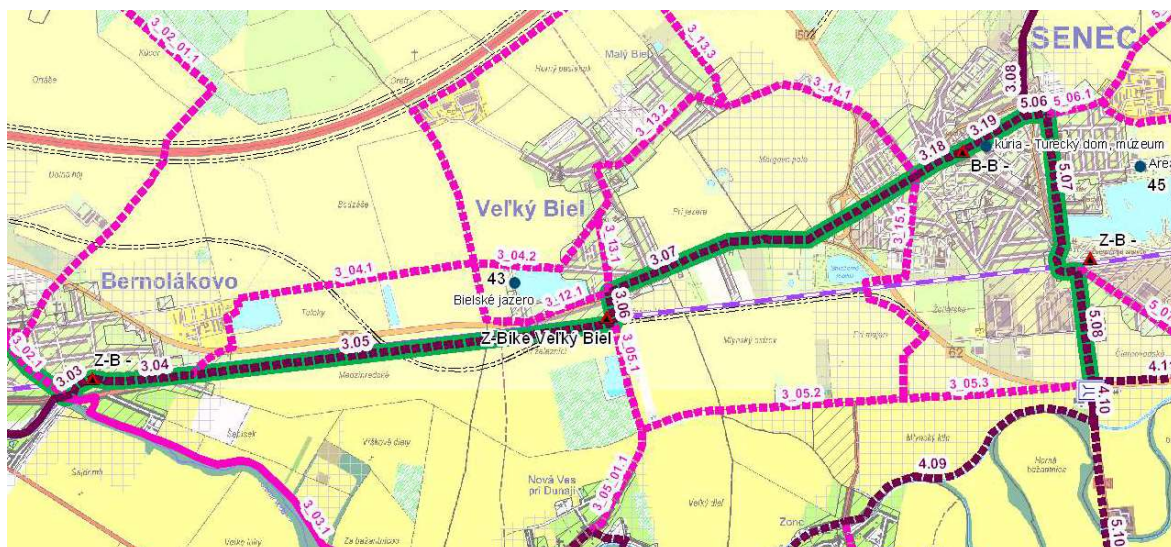
6. Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava – Senec

Projekt rieši priame prepojenie okresného mesta Senec s regionálnym rozvojovým pólom mesta Bratislavy (Nové Mesto, Ivanka pri Dunaji, MČ Vajnory, Bernolákovo a Chorvátsky Grob) a nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. Vybudovaním úseku 3.03, 3.04, 3.05, 3.06, 3.07, 3.18, 3.19 z Bernolákova cez Veľký Biel do Senca dĺžky 8,3 km sa zabezpečí priame napojenie mesta Senec s hl. mestom SR Bratislava a to napojením na Bratislavskú cyklodopravnú trasu v Ivanke pri Dunaji (JuRaVa). Úsek 5.06, 5.07 a 5.08 (súčasť Slnecnej cyklodopravnej trasy) dĺžky 2,5 km prepojí uvedenú Seneckú cyklodopravnú trasu so železničnou stanicou Senec. V rámci rekonštrukcie cesty I/62 v mieste križovania s navrhovaným úsekom cyklotrasy 5.08 a 5.09 je potrebné uvažovať s mimoúrovňovým križovaním – cyklolávkou, ktorá prepojí s okresným mestom Senec obce Hrubý Šúr, Hurbanova Ves, Kostolná pri Dunaji, Kráľová pri Senci, Hrubá Borša, Tureň a Nová Dedinka.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.6.

Tab.4.6 Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava - Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
3.03	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	289	13.970,00
3.04	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	792	38.257,00
3.05	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	3 342	161.422,00
3.06	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	247	11.933,00
3.07	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	2 637	127.369,00
3.18	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	417	20.142,00
3.19	Senecká	hlavná	PD,stavba	CYK	550	26.565,00
5.06	Slnecná	hlavná	PD,stavba	CYK	185	8.939,00
5.07	Slnecná	hlavná	PD,stavba	CYK	1 392	67.237,00
5.08	Slnecná	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	878	46.449,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						522.283,00



Obr. 4.6 Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava - Senec

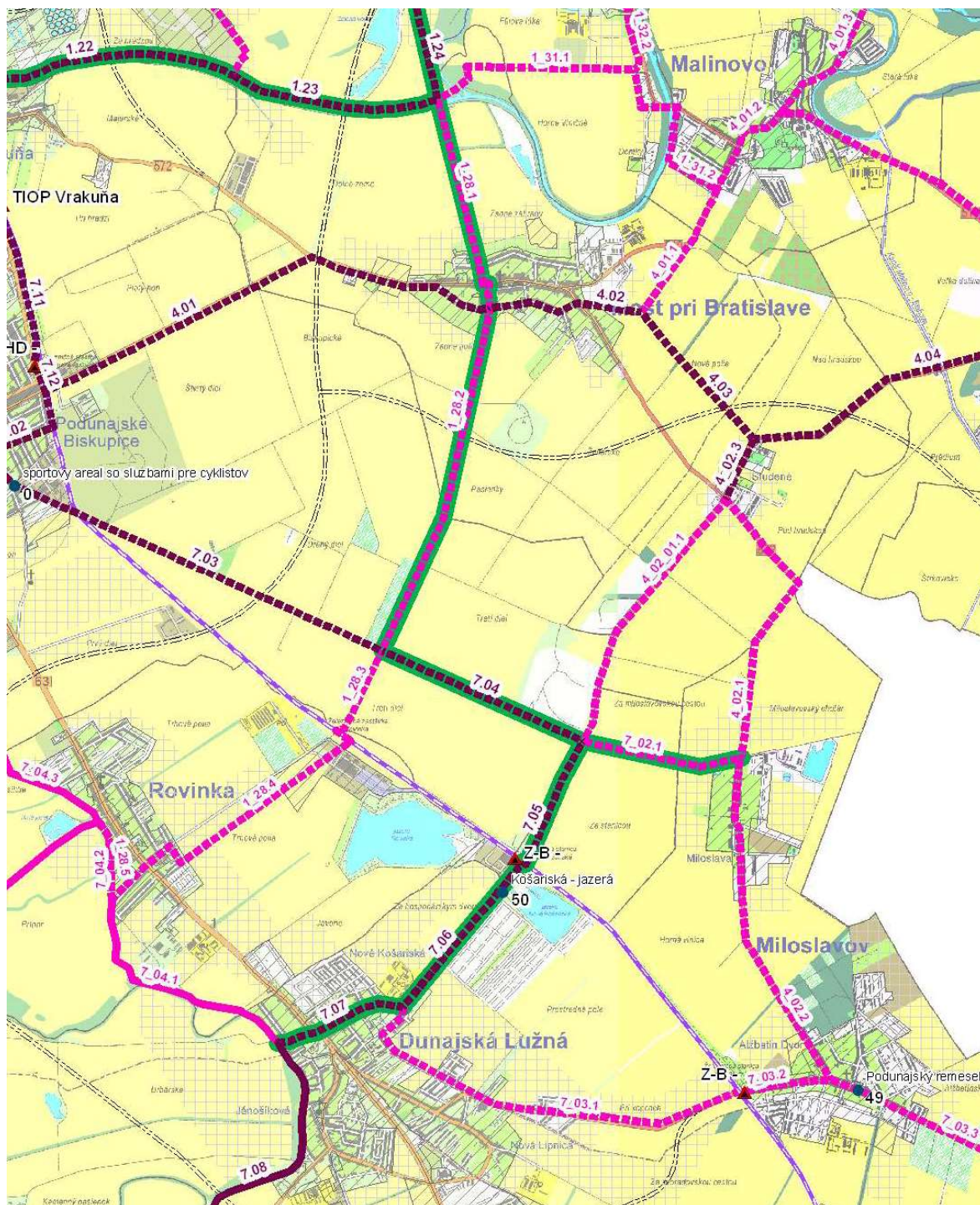
7. Projekt dopravných cyklistických trás Maďarsko – Malé Karpaty

Projekt cyklotrás Maďarsko – Malé Karpaty prepája medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 6 do Rajky v Maďarsku až po vinohradnícku cyklocestu a Malé Karpaty. Nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. K uvedenému prepojeniu je potrebné dobudovať úseky 7.07, 7.06, 7.05, 7.04, 1_28.2, 1_28.1. v dĺžke 10,09 km.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.7.

Tab.4.7 Projekt dopravných cyklistických trás Maďarsko – Malé Karpaty

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
7.07	Žitnoostrovná	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	288	53.686,00
7.06	Žitnoostrovná	hlavná	PD,stavba	CYK	2 277	394.926,00
7.05	Žitnoostrovná	hlavná	PD,stavba	CYK	1 117	198.829,00
7.04	Žitnoostrovná	vetvová	PD,stavba	CYK	1 756	306.850,00
1_28.2	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK	2 883	497.371,00
1_28.1	Bratislavská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	1 771	337.900,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						1 789.562,00



Obr.4.7 Projekt dopravných cyklistických trás Maďarsko – Malé Karpaty

8. Projekt cyklolátok cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

Projekt cyklolátok cez rieku Moravu Záhorie – Rakúsko vytvára podmienky na posilnenie kooperačných vzťahov medzi sídlami na slovenskej a rakúskej strane rieky Moravy. Prihliadnuc na pôvodné historické dopravné prepojenia cyklolátky boli navrhnuté v nasledovných lokalitách Marchegg – Vysoká pri Morave, Stillfried – Suchohrad, Dürnkrut - Gajary, Drösing – Malé Leváre. Nakoľko územie popri rieke Morava je z hľadiska ochrany prírody chráneným územím európskeho významu je potrebné k týmto zámerom pristupovať citlivo a preskúmať ich v podrobnejších územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacích dokumentáciách.

Úsek cyklotrasy 10.1 s cyklolávkou prepojí rakúske územie obce Marchegg s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území Vysoká pri Morave len v dĺžke 233 m, čím sa vytvorí optimálna dostupnosť aj do okresného mesta Stupava. Zároveň je to vstupný bod Malokarpatskej dopravnej cyklotrasy k sídlam Vysoká pri Morave, Zohor, Lozorno, Jablonové, Pernek, Kuchyňa, Rohožník, Sološnica, Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš.

Úsek cyklotrasy 9_09.7 napája Stillfried s obcou Suchohrad, ktorou vedie medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 13 v dĺžke 748 m.

Úseky cyklotrasy 9_11.5 a 9_11.4 s cyklolávkou cez rieku Moravu prepoja Dürnkrut s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území obce Gajary a úseky cyklistickej cestičky 9.13, 9.12, 9.10 a 9.9 prepoja obec Kostolište a okresné mesto Malacky.

Úsek cyklotrasy 9_14.2 s cyklolávkou cez rieku Morava prepoja Drösing s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území obce Malé Leváre. Úsek cyklotrasy 9.17, 9.18 a 9.19 s obcou Veľké Leváre a železničnou stanicou Veľké Leváre.

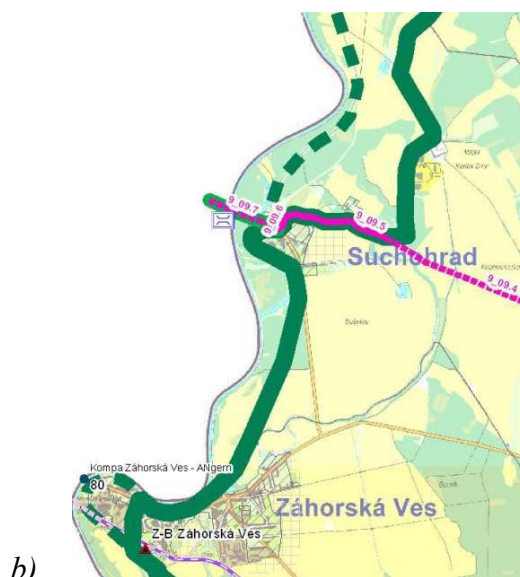
Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.8 na str. 76.

Tab.4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
10.01	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	233	2 043.140,00
9_09.7	Záhorská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	748	2 138.492,00
9_11.5	Záhorská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	475	2 087.946,00
9_11.4	Záhorská	vetvová	PD,stavba	CYK	704	130.345,00
9.14	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	436	80.725,00
9.13	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	4 087	690.908,00
9.12	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 343	227.034,00
9.10	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	522	88.244,00
9.09	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	532	89.935,00
9_14.2	Záhorská	vetvová	PD,stavba	CYK, lávka	2 320	2 429.548,00
9.17	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 449	244.953,00
9.18	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	946	159.921,00
9.19	Záhorská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 682	284.342,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						10 695.533,00



a)

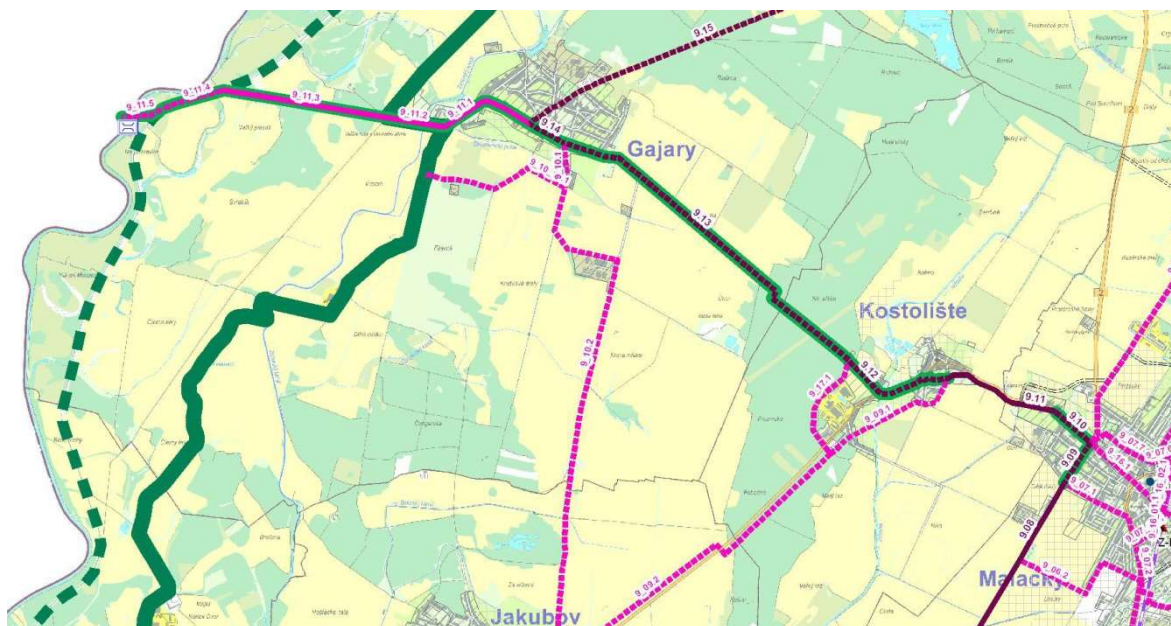


b)

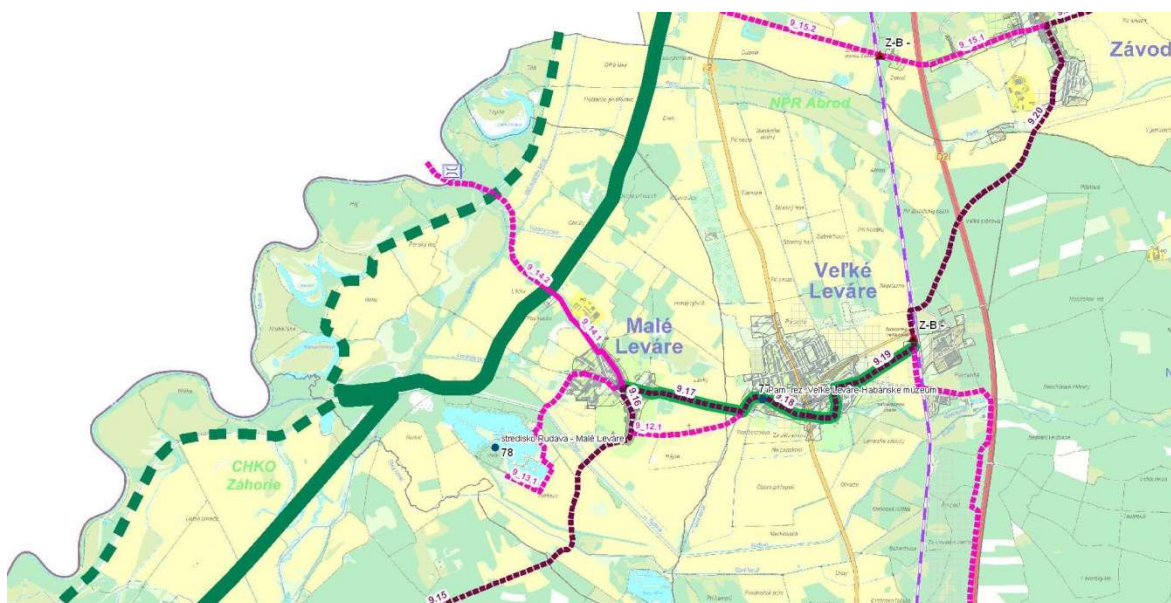
Obr.4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

a) Lokalita Marchegg – Vysoká pri Morave

b) Lokalita Stillfried – Suchohrad



Obr.4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko,
Lokalita Dürnkrot – Gajary



Obr.4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko,
Lokalita Drösing – Malé Leváre

9. Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty

Projekt bol navrhnutý s dôrazom na vytvorenie podmienok dobrej dostupnosti vidieckych priestorov na severozápadnom úpätí Malých Karpát k sídelným centráram, a zároveň dobrej dostupnosti turistov k významným bodom cestovného ruchu. Úsek cyklotrasy 10.01 s cyklolávkou prepojí rakúske územie obce Marchegg s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území Vysoká pri Morave len v dĺžke 233 m (tento úsek je navrhnutý i v projekte č. 7) a zároveň je to vstupný bod Malokarpatskej dopravnej cyklotrasy k sídlam Vysoká pri Morave, Zohor, Lozorno, Jablonové, Pernek, Kuchyňa, Rohožník, Sološnica, Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš. Nakoľko komunikačné prepojenie tohto sídelného pásu v súčasnosti tvorí jediná cestná komunikácia II/501, ktorá neumožňuje bezpečné vedenie cyklistov v dopravnom priestore, je potrebné vybudovať samostatnú cyklistickú cestičku. Počas výjazdových rokovaní bola so zástupcami dotknutých obcí vymedzená trasa cyklistickej cestičky, ktorú je potrebné spresniť v samostatnej projektovej dokumentácii s riešením i majetko-právnych vzťahov. Na základe uvedeného, bolo vypracovanie projektovej dokumentácie na Malokarpatskú cyklistickú dopravnú trasu zaradené do zásobníka projektov do roku 2 020. Nakoľko uvedená cyklotrasa je z regionálneho hľadiska veľmi dôležitá, ale zároveň pre svoju dĺžku finančne náročná (odhadované náklady na hlavnú/kmeňovú časť v rátane napojenia na ZST sú 7 761.732,00 eur), je potrebné hľadať finančné zdroje i na jej realizáciu. Zatiaľ na výstavbu cyklistickej cestičky do roku 2020 boli navrhnuté úseky Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy 10.07. 10.08, 10.09, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14, 10_16.1, 10_16.2, 10_17.1 v dĺžke 8,6 km, ktoré navzájom prepoja obec Zohor (železničná stanicu s plánovaným záchytným parkoviskom aj pre bicykle) s obcou Lozorno (priemyselné parky).

Na úseku 10.07 je uvažované s vybudovaním samostatnej cyklocestičky paralelne s cestnou komunikáciou v rámci budúcej rekonštrukcie tejto komunikácie.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.9 na str. 79.

Tab.4.9. Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
10.1	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	233	43.140,00
10_16.1	Malokarpatská	vetvová	PD,stavba	CYK	250	50.625,00
10_16.2	Malokarpatská	vetvová	PD,stavba	CYK	952	192.780,00
10.07	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	5 094	916.920,00
10.08	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 806	365.715,00
10.09	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 848	374.220,00
10.10	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1488	301.320,00
10.11	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	793	140.440,00
10.12	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 615	286.016,00
10.13	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	195	34.534,00
10.14	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1036	183.475,00
10.15	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	4 182	740.632,00
10.16	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	4 077	722.036,00
10.17	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	284	50.296,00
10.18	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	4 677	828.296,00
10.19	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	593	95.456,00
10.20	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	3 518	623.037,00
10.21	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	3 635	643.758,00
10.22	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	8 883	1 573.179,0
10.23	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	4 351	770.562,00
10.24	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	798	141.325,00
10.25	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 452	257.149,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						7 761.732,00

Poznámka: sivou farbou sú vyznačené úseky, ktoré boli zahrnuté aj v iných projektoch.

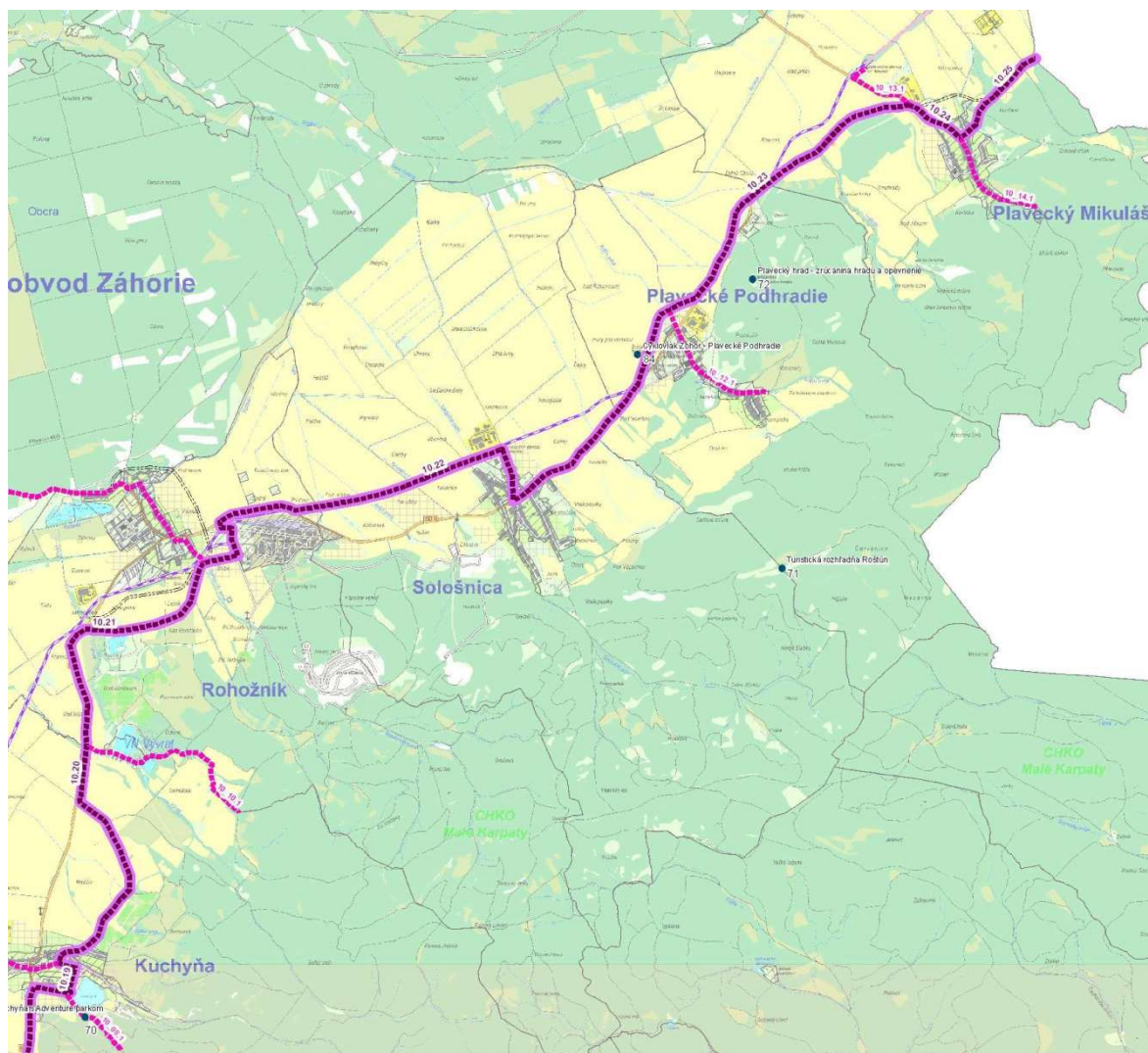


Obr.4.9 Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty,

Lokalita s realizáciou cyklotrasy



Obr.4.9 Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty,
Lokalita pre spracovanie projektovej dokumentácie časť Lozorno – Kuchyňa



10. Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK

Konceptia rozvoja cyklotrás navrhla cyklotrasy tak, aby bola dosiahnutá maximálna integrácia cyklistickej dopravy s ostatnou dopravou a to najmä napojením cyklistickej dopravnej siete na strategické prestupové uzly - železničné stanice a zastávky.

Nakoľko DOPRAVOPROJEKT, a.s. Bratislava, ako splnomocnený zástupca ŽSR pripravuje výstavbu stavieb „Záchytné parkoviska pre integrovaný dopravný systém BSK“ do zásobníka projektov boli navrhnuté nasledovné úseky cyklotrás:

- **ŽST Zohor** – záchytné parkovisko pre IAD
K navrhovanému záchytnému parkovisku, ktorého súčasťou bude aj parkovisko pre bicykle je potrebné dobudovať nasledovné úseky cyklotrás:
 - 10_16.2, 10_16.1, 10.09, 10.08 - pre dostupnosť obyvateľov obce Zohor
 - 10_16.2, 10_16.1, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14 - pre dostupnosť obyvateľov obce Lozorno (vrátane PP)
- **ZAST Ivanka pri Dunaji** - záchytné parkovisko pre IAD
K navrhovanému záchytnému parkovisku, ktorého súčasťou bude aj parkovisko pre bicykle je potrebné dobudovať úsek 3_11.1. pre dostupnosť obyvateľov obce Ivanka pri Dunaji
- **ŽST Pezinok** - záchytné parkovisko pre IAD
K navrhovanému záchytnému parkovisku, ktorého súčasťou bude aj parkovisko pre bicykle je potrebné dobudovať nasledovné úseky cyklotrás:
 - 2.05, 5_12.1, 5_13.2, 5_03.2 - pre dostupnosť obyvateľov obce Slovenský Grob
 - 2.05, 5_12.1, 5_13.2, 5_03.1, 5_02.1, 5_03.1, 2.05 - pre dostupnosť obyvateľov obce Viničné
- **ŽST Nové Košariská** - záchytné parkovisko pre IAD.
K navrhovanému záchytnému parkovisku, ktorého súčasťou bude aj parkovisko pre bicykle je potrebné dobudovať nasledovné úseky cyklotrás:
 - 7.07, 7.06 - pre dostupnosť obyvateľov obce Dunajská Lužná
 - 7.05, 7_02.1 - pre dostupnosť obyvateľov obce Miloslavov
 -

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.10 na str. 83.

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
10_16.1	Malokarpatská	vetvová	PD,stavba	CYK	250	50.625,00
10_16.2	Malokarpatská	vetvová	PD,stavba	CYK	952	192.780,00
10.08	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 806	365.715,00
10.09	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 848	374.220,00
10.10	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1488	301.320,00
10.11	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	793	140.440,00
10.12	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1 615	286.016,00
10.13	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	195	34.534,00
10.14	Malokarpatská	hlavná	PD,stavba	CYK	1036	183.475,00
3_11.1	Senecká	vetvová	PD,stavba	CYK	495	83.680,00
2.05	Vinohradnícka	hlavná	PD,stavba	CYK	1 362	275.805,00
5_12.1	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	1 004	203.310,00
5_13.2	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	396	80.190,00
5_03.2	Slnečná	vetvová	PD,stavba	CYK	208	42.120,00
7.07	Žitnoostrovná	hlavná	PD,stavba	CYK, lávka	288	53.686,00
7.06	Žitnoostrovná	hlavná	PD,stavba	CYK	2 277	394.926,00
7.05	Žitnoostrovná	hlavná	PD,stavba	CYK	1 117	198.829,00
7_02.1	Žitnoostrovná	vetvová	PD,stavba	CYK	288	48.686,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						3 310.357,00

textová část strana 83

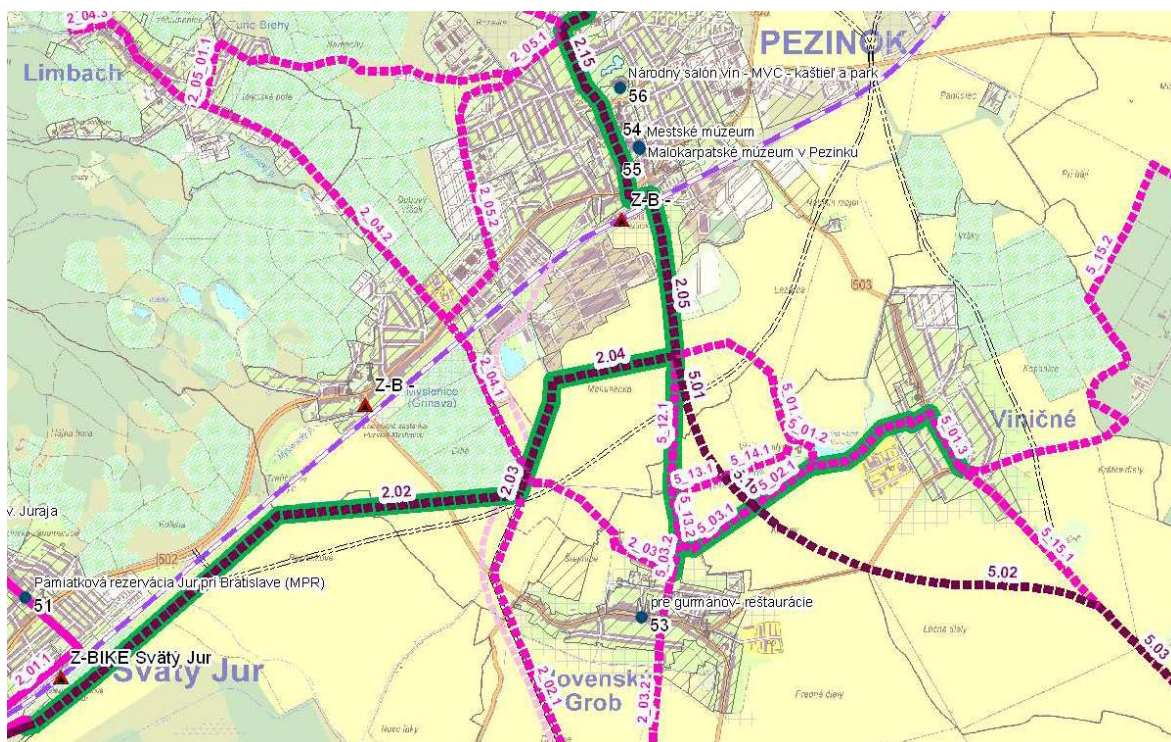
Lokalita Zohor



Obr.4.10 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Ivanka pri Dunaji



Obr.4.10 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Nové Košariská – Dunajská Lužná



Obr.4.10 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Pezinok