

**Koncepcia územného rozvoja cyklotrás
Bratislavského samosprávneho kraja
vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému
a významným bodom cestovného ruchu
- Aktualizácia č. 2**



2021

Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu - Aktualizácia č. 2

Bratislava

marec 2021



Obstarávateľom koncepcie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu, ako jej následných aktualizácií, je Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava.

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. Zodpovednými riešiteľmi boli Ing. Otto Tokár, Ing. arch. Martin Hépal.

V roku 2020 sa opäť otvorila možnosť pre mestá, obce a všetkých zanietých cyklistov podať podnety a návrhy pre aktualizáciu koncepcie územného rozvoja cyklotrás BSK vo vzťahu k integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu. Množstvo podnetov, pripomienok a návrhov bolo priamo od primátorov, starostov, či aktívnych OZ. Cieľom aktualizácie je pripraviť aktuálny ratifikačný dokument pre čerpanie finančných prostriedkov z ďalšieho programového obdobia, ktorý reaguje na rozvojové tendencie v regióne a zabezpečuje reálne a logické prepojenie miest a obcí na prestupové terminály. Budovaním nových bezpečných cyklodopravných trás chceme prispieť k rozvoju nemotorovej dopravy a tak k zlepšeniu životného prostredia.

Spracovateľmi aktualizácie č. 2 koncepcie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu (ďalej aj aktualizácia č. 2) boli odborní pracovníci Úradu BSK.



Obsah

Textová časť

1. Úvod	7
1.1 Predmet koncepcie	7
1.2 Cieľ koncepcie	7
1.3 Účel koncepcie	8
1.4 Vymedzenie riešeného územia	8
2. Analytická časť	10
2.1 Východiskové podklady.....	10
2.2 Väzby vyplývajúce z riešenia a zo záväzných častí Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č.1 KURS 2001.....	13
2.3 Väzby vyplývajúce z riešenia a zo záväzných častí Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj	17
2.4 Širšie vzťahy.....	19
2.5 Analýzy územia Bratislavského samosprávneho kraja.....	22
2.6 Analýza cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji	36
2.7 Analýzy terminálov integrovanej osobnej prepravy	45
3. Návrhová časť.....	58
3.1 Návrh na úpravu trasovania cyklotrás.....	59
3.2 Návrh trasovania cyklistickej dopravy.....	60
3.3 Návrh značenia trás cyklistickej dopravy	68
3.4 Terminály integrovanej osobnej prepravy	69
3.5 Návrh vybavenosti terminálov integrovanej osobnej prepravy.....	70
3.6 Návrh cyklomostov cez rieku Morava	72
4. Zásobník projektov	76
4.1 Možnosti čerpania externých finančných prostriedkov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021 – 2027	76
4.2 Aproximatívny výpočet ceny cyklotrás.....	82
4.3 Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021 – 2027	83

Grafická časť

A-2	Analýzy cyklistickej infraštruktúry	M 1: 50 000
B-2	Základná sieť rozvoja cyklistickej dopravy	M 1: 50 000
C-2	Komplexný výkres trasovania cyklistickej dopravy	M 1: 50 000
D-2	Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021-2027	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 koncepcie 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 – prestupné body dopravy (Bike and ride, Park and ride), ďalšie odstavné plochy, požičovne, servis a iné.

1.2 Cieľ koncepcie

Hlavným cieľom koncepcie 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.

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 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, 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.

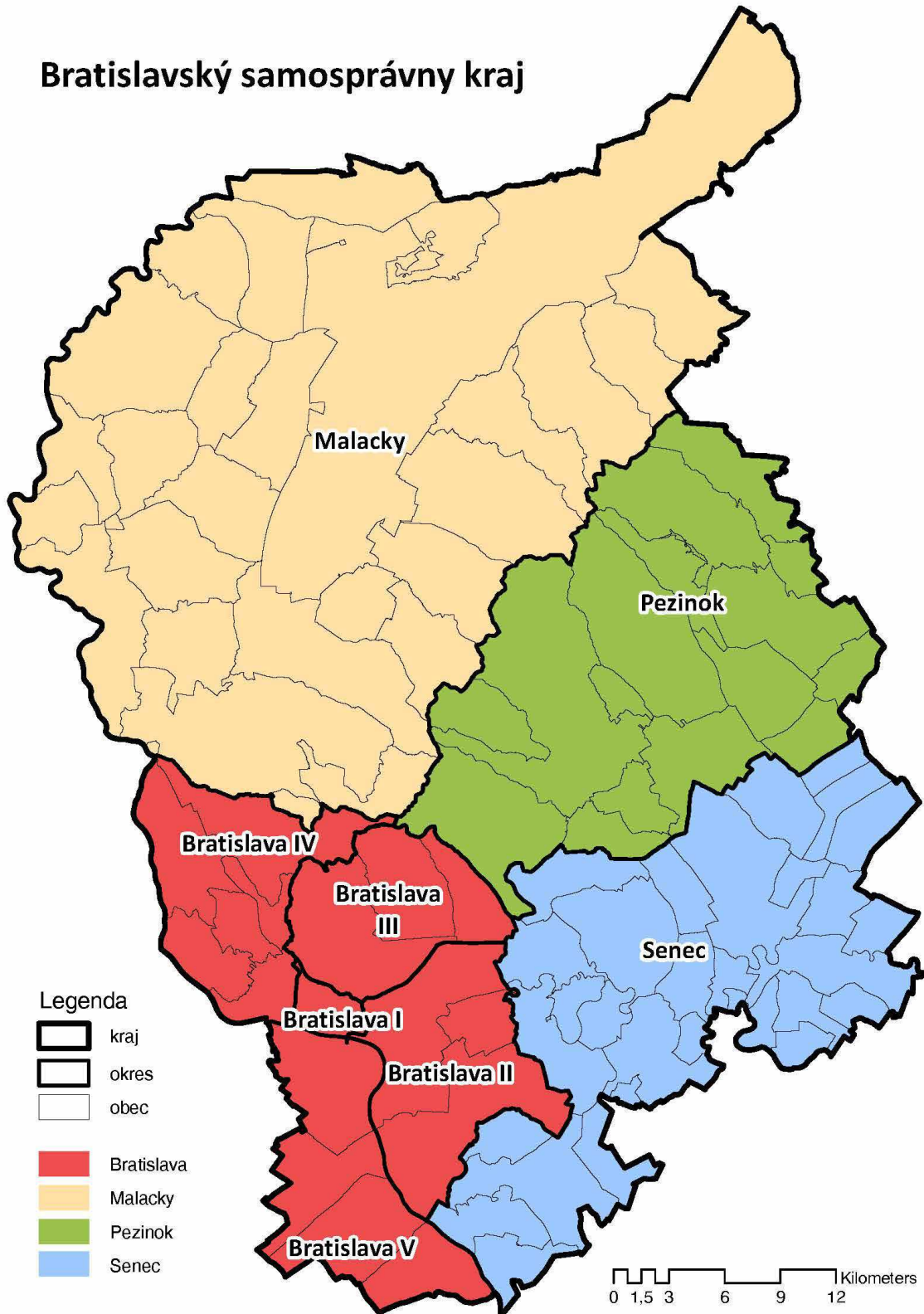
1.4 Vymedzenie riešeného územia

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.

Bratislavský samosprávny kraj



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, 2001, 2011)
Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001 (KURS 2001) bola schválená uznesením vlády SR v roku 2001 a jej záväzná časť bola vydaná nariadením vlády SR č. 528/2002 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001. V roku 2006 bola aktualizovaná smerná časť KURS 2001 bez zmien v jej záväznej časti. V roku 2011 boli vládou SR schválené zmeny a doplnky č.1 Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001, ktoré boli schválené uznesením č. 513 z 10. 8. 2011. Nariadením vlády SR č. 461/2011 zo dňa 16. 11. 2011 boli vyhlásené zmeny a doplnky záväznej časti KURS 2001.
- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (BSK, 2013, 2017)
Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (ÚPN R BSK) bol schválený Zastupiteľstvom Bratislavského samosprávneho kraja dňa 20.09.2013 uznesením č. 60/2013 a jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č.1/2013 zo dňa 20.09.2013 s účinnosťou od 15.10.2013.
Zmeny a doplnky č.1 ÚPN R BSK boli schválené Zastupiteľstvom Bratislavského samosprávneho kraja dňa 29.09.2017 uznesením č. 94/2017 a ich záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č.3/2017 zo dňa 29.09.2017 s účinnosťou od 26.10.2017.
- Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja, (projekt EÚ 6/2018 – 6/2020).
- Územný generel dopravy – Bratislavský samosprávny kraj (BSK, 2012)
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2021 - 2027 - s výhľadom do r. 2030 (BSK), BSK pracuje na dokumente od mája 2019, harmonogram spracovania dokumentu - 10/2019 – 12/2020. Je to kľúčový dokument, ktorý nastavuje smer a priority rozvoja kraja a zároveň slúži ako nástroj na čerpanie verejných prostriedkov a eurofondov na nasledujúcich 10 rokov.
- Plán dopravnej obsluhy BSK (11/2017), plán schválený zastupiteľstvom BSK uznesením č. 54/2017 zo dňa 12. 05. 2017.
- Regionálna integrovaná územná stratégia bratislavského kraja (BSK)
Integrovaná územná stratégia reaguje na štyri výzvy v plánovaní programového obdobia politiky súdržnosti EÚ 2014 – 2020.

- Štúdia realizovateľnosti - Výpožičné systémy pre bicykle (BSK, 2018)
- Štúdia realizovateľnosti – Budovanie cyklistických chodníkov pozdĺž železničných tratí v BSK (BSK, 2018)
- Štúdia realizovateľnosti - Parkovacie systémy pre bicykle (BSK, 2018)
- Konceptia rozvoja cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji - Cyklotrasy bez hraníc (2006)
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (MDVaRR SR, 2013), schválená uznesením vlády Slovenskej republiky č. 223 zo dňa 7. 5. 2013.
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (MDVaRR SR, 2014), schválená uznesením vlády Slovenskej republiky č. 331 zo dňa 25. 6. 2014.
- Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy mesta Bratislavy, Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019, Magistrát hl. m. SR Bratislavy, 2019.
- Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, Magistrát hl. m. SR Bratislavy, 2015.
- Urbanistická štúdia cezhraničného prepojenia územia BSK a susediacich rakúskych obcí formou cyklolávk cez rieku Moravu (10/2015)
- Technické podmienky TPO85 - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry (MDVaRR SR, 2014, 2019)
- Technicko-ekonomická štúdia „Implementácia integrovaného dopravného systému na území Bratislavy s dosahom na priľahlé regióny“ (MDVaRR SR)
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 (MDVaRR SR, 2013), schválená uznesením vlády Slovenskej republiky č. 379 dňa 10. 7. 2013.
- Stratégia rozvoja turizmu v Bratislavskom kraji do r. 2020
Dokument spracoval BSK – odbor CR a kultúry, schválený uznesením č. 100/2015 v zastupiteľstve BSK 11. 12. 2015.
- Súčasný stav udržateľnej mobility a turizmu v Podunajskom regióne (BSK)
- Projekt BAUM - urbanistická štúdia rozvoja prihraničného územia Bratislavy a susedných rakúskych obcí (Magistrát hl. m. SR Bratislavy, 2014)
- Katalóg adaptačných opatrení miest a obcí BSK na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (2016)
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (MŽP SR, 1/2014), schválená uznesením vlády č. 148/2014, dňa 26.3.2014
- Stratégia adaptácie SR na zmenu klímy- aktualizácia (2018), schválená uznesením vlády SR č. 478/2018 dňa 17. 10. 2018.
- Katalóg vybraných adaptačných opatrení na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy vo vzťahu k využitiu krajiny (vypracovaný 2017, vydaný v r. 2018).
- Konceptia mestského rozvoja do roku 2030 (MDaV SR, 2018)

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 a 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 územia Bratislavského kraja vyjadruje v regulatívoch tieto koncepcné 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, obslužných 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. záhorsku 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:

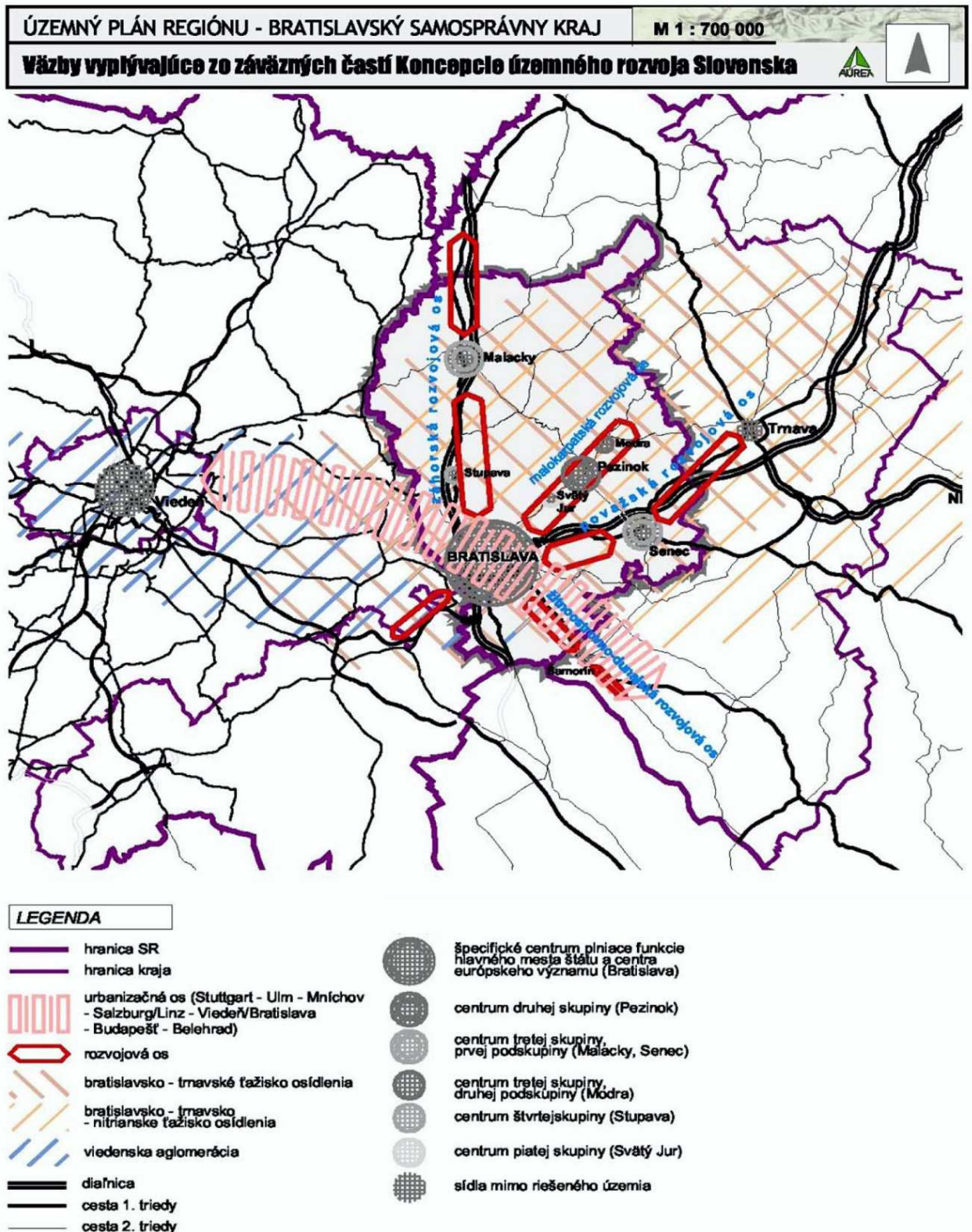
3.4. Vytvárať podmienky dobrej dostupnosti vidieckych priestorov k sídelným centráram, podporovať výstavbu verejného dopravného a technického vybavenia obcí, moderných informačných technológií tak, aby vidiecke priestory vytvárali kultúrne a pracoviskovo rovnocenné prostredie voči urbánnym priestorom 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 (ďalej aj ÚPN R BSK), ktorý bol schválený uznesením Z BSK č.60/2013 zo dňa 20.09.2013 a jeho Zmenami a doplnkami č.1 ÚPN R BSK schválenými uznesením č. 94/2017 zo dňa 29.09.2017, 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 Všeobecne záväzným nariadením č. 3/2017 a to najmä regulatívy:

Infraštruktúra cyklistickej dopravy:

- 8.30. Rešpektovať existujúce cyklotrasy a rezervovať priestory pre vytvorenie nových samostatných cyklotrás (vrátane cyklolátok) v sieti medzinárodných, národných a regionálnych cyklotrás, pričom za najvýznamnejšie treba považovať:
- 8.30.1. Dunajskú cyklotrasu (EV-6) – hraničný priechod Berg - most Lafranconi - most SNP - Prístavný most - zimný prístav - Hamuliakovo; Prístavný most - Rusovce - Čunovo - hr. SK/HU (Medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 6, cyklotrasa má dve vetvy, staré označenie 001, 001a),
 - 8.30.2. Cestu Železnej opony (ICT) (EV-13) – Malé Leváre - Gajary - Suchohrad - Záhorská Ves, Vysoká pri Morave - Devínska Nová Ves - most Lafranconi - Petržalka - hraničný priechod Jarovce/Kittsee (Medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 13, staré označenie 004),
 - 8.30.3. Malokarpatskú cyklotrasu (003) – Vysoká pri Morave - Zohor - Lozorno - Pernek - Rohožník - Plavecký Mikuláš, hranica s TTSK (Národná cyklotrasa),
 - 8.30.4. Záhorácku cyklotrasu (024) – Devín - Devínske Jazero - Zohor - Láb - Malacky - Gajary - Veľké Leváre - Závod - hranica s TTSK (Národná cyklotrasa),
 - 8.30.5. Vinohradnícku cyklotrasu (048) – Bratislava - Svätý Jur - Pezinok - Modra - Častá - Doľany (Národná cyklotrasa),
 - 8.30.6. JURAVA (2002) – Svätý Jur - Vajnory - Ivanka pri Dunaji - Most pri Bratislave - Rovinka – Hamuliakovo (časť regionálnej cyklotrasy),
 - 8.30.7. Malodunajskú cyklotrasu (5008) – Vrakuňa - letisko M. R. Štefánika - Most pri Bratislave,
 - 8.30.8. Vištuckú cyklotrasu (8039) – Tri Kopce - Fugelka - Dubová - Vištuk - hranica s TTSK (Báhoň),
 - 8.30.9. Rohožnícku cyklotrasu (8040) – Rohožník – Malacky,
 - 8.30.10. Dúbravskú cyklotrasu (2007) – Lamač - Dúbravka - Bory - Devínska Nová Ves (regionálna cyklotrasa),

- 8.30.11. Hraničnú tematickú cyklotrasu (N2001) – most Lafranconi - hraničný priechod Petržalka/Berg - Kopčianska ul. (tematická oblastná cyklotrasa),
- 8.30.12. Štefánikovu cyklomagistrálu (047) – Most SNP - Kamzík - Biely kríž - 5003 Hrebeňovka - Pezinská Baba - Čermák - sedlo Hubalová - 2204 Sklená huta - 2201 (Národná cyklotrasa s výhľadom na prepojenie s TTSK).

Železničná infraštruktúra:

- 8.25. Rezervovať priestor pre lokalizáciu a ďalší rozvoj terminálov integrovanej osobnej prepravy pri železničných staniach a zastávkach v súlade s regulatívom 8.34.

Infraštruktúra vodnej dopravy:

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

Infraštruktúra kombinovanej dopravy:

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

Terminály integrovanej osobnej prepravy:

- 8.34. 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 a vodnými tokmi, s vhodným trasovaním voči územiám 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.

2.4 Širšie vzťahy

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

Na území viedensko-bratislavskej aglomerácie sa zbiehajú sídelné a infraštruktúrne koridory celoeurópskeho významu. Medzi mestami Viedeň a Bratislava a ich regiónmi sa vyvinul čulý styk, poznačený predovšetkým dochádzkou za zamestnaním do mesta Viedeň a jeho regiónu. Budujú sa komunikačné prepojenia – diaľnica, železnica, vodná doprava. Organizačne sa vytvorili podmienky pre fungujúce pravidelné spojenie hromadnými dopravnými prostriedkami po ceste, železnici či vode (pozri obr. 2.1 a 2.2).



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.



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.

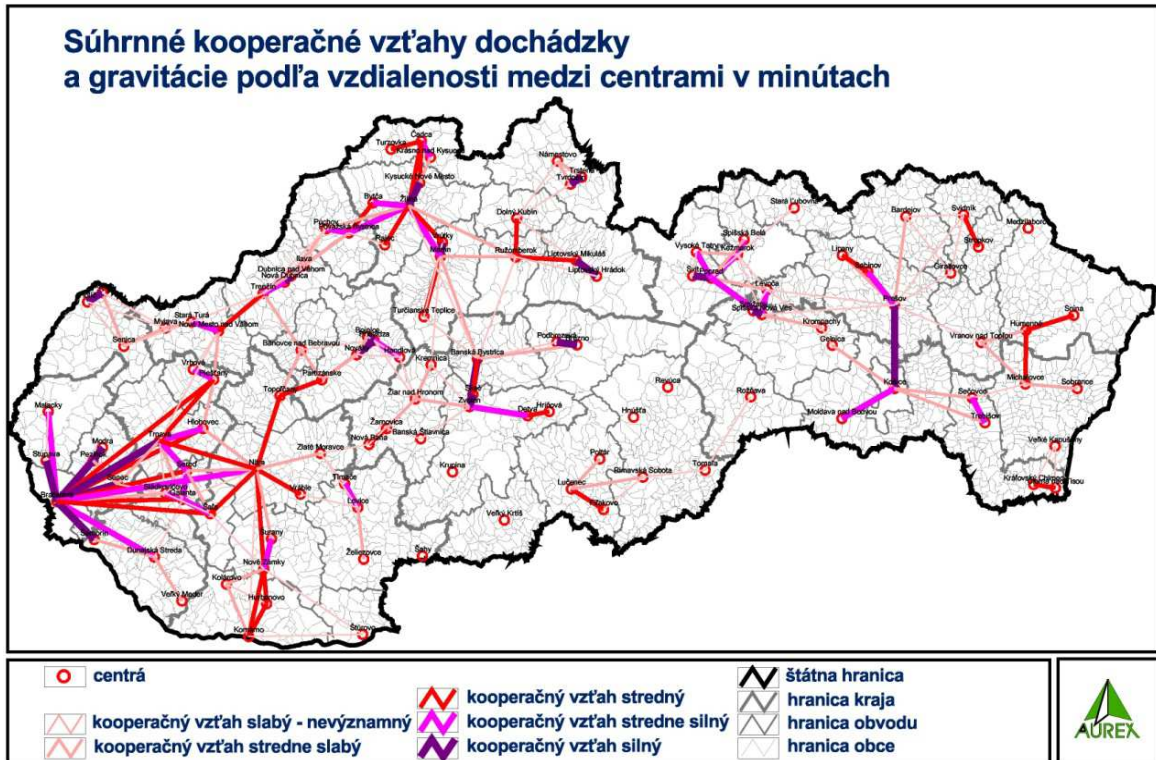
Popri regionálnych rozvojových centrách sa postupne formujú rozvojové priestory v smere radiál vychádzajúcich z mesta Bratislava. Ide o hlavné smery v súlade s rozvojovými osami záhorskou (Bratislava – Stupava – Malacky), považskou (Bratislava – Senec – Trnava) žitnoostrovno-dunajskou (Bratislava – Dunajská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

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 %), Malacky (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. Podľa údajov zo štatistík uvedených na webovej stránke Štatistického úradu Slovenskej republiky¹ je zloženie a počty škôl ako aj počty žiakov/študentov za rok 2019 nasledovné:

Základné školy na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	131	49 059
cirkevné	10	4 682
súkromné	20	3 234
Spolu	161	56 975

Špeciálne školy na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
Deti predškolského veku		604
Žiaci školského veku		4 174
Spolu	58	

Základné umelecké školy na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	21	14 361
cirkevné	1	1 108
súkromné	21	8 539

Gymnáziá na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	20	10 225
cirkevné	9	2 385
súkromné	16	2 209
Spolu	45	14 919

Konzervatóriá na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
Spolu	4	928

Jazykové školy na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
Spolu	5	9 049

¹ Zdroj: http://datacubenew.statistics.sk/help/DATAcube_vyhľadavanie.html

Stredné odborné školy, stredné odborné učilištia, združené stredné školy (denné štúdium) na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
Spolu	53	10 670

Vysoké školy na území BSK:

Školy	Počet škôl	Počet fakúlt	Počet študentov
verejné	5	31	
štátne	2	5	
súkromné	5	9	
Počet vysokých škôl – spolu	12		
Počet fakúlt vysokých škôl – spolu		45	
Počet študentov I. a II. stupňa			43 358
Vysokoškolské internáty	21		
Vysokoškolské jedálne	23		

2.5.3 Analýza priemyselných podnikov v Bratislavskom kraji

V Bratislavskom kraji sídlilo v roku 2018 celkovo 77 484 podnikov, pričom najväčšie podniky sú koncentrované rovnomerne na celom území kraja. Najväčším podnikom, čo sa týka počtu zamestnancov, bola ku koncu roku 2018 spoločnosť Volkswagen Slovakia, a.s. so sídlom v Bratislave podnikajúca v oblasti výroby motorových vozidiel s počtom zamestnancov 14 624. Najvýznamnejšie podniky z hľadiska počtu zamestnancov sa nachádzali v Bratislavských okresoch II., I., III. a V.

V kategórii „Priemyselné závody“ sa za rok 2019 v štatistikách Štatistického úradu SR uvádza počet 353.

Podrobnejšia analýza lokalizácie podnikov na území BSK je uvedená v PHSR BSK 2021 - 2027.

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
5.*	Logistic Park Senec sektor A sektor B sektor C	Senec	437,31 96,8 147,1 193,4	180,4 32,0 91,4 57,0	Logistika, ľahký priemysel

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

* doplnené v rámci Aktualizácie č. 2 Konceptie územného rozvoja cyklotrás 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 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 diaľničnemu 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 diaľničnemu spojeniu D2.
11.	Zohor	ÚPN R BSK uvažuje s potenciálnymi rozvojovými územiaми 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 kultúrными inštitúciami (Malokarpatské múzeum v Pezinku). Medzi najznámejšie sa radia Limbach, Budmerice, Šenkvice, Bratislava – Devín, Bratislava – Rača, Modra, Pezinok, Svätý Jur a mnoho ďalších.

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 cykloeste 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. V roku 2019 bol daný do užívania ďalší úsek cyklotrasy, pod názvom JuRaVa II. Cyklotrasa prepája katastre obcí Vajnory a Ivanka pri Dunaji.

2.5.5 Prírodné podmienky pre rozvoj cyklodopravy

Základné prvky primárnej krajinej 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 boli začlenené 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).

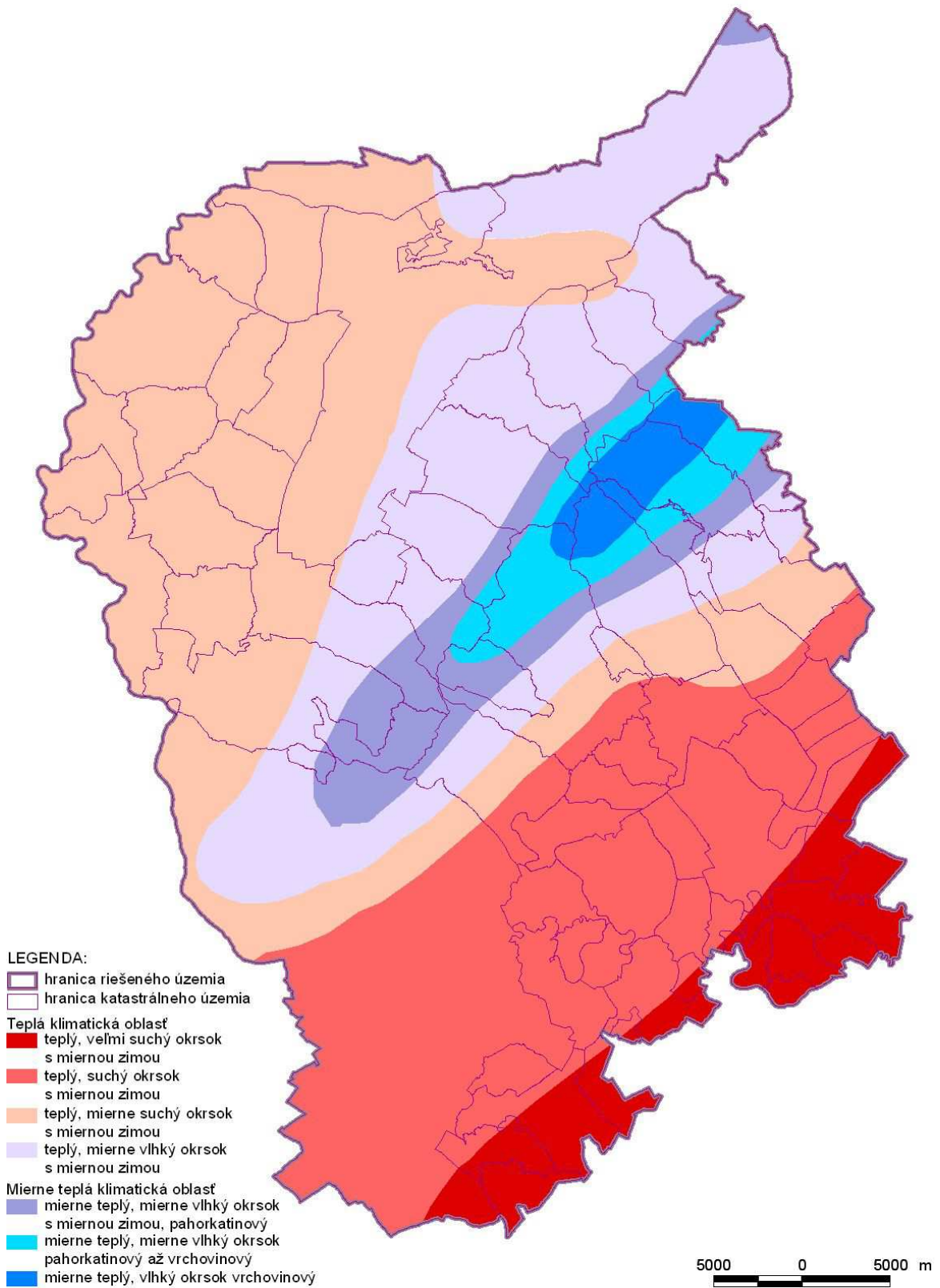
Uvedené klimatické pomery sú predpokladom rozvoja a využívania cyklodopravy vo veľkej miere.

2.5.5.2 Sklonitosť a expozičia reliéfu

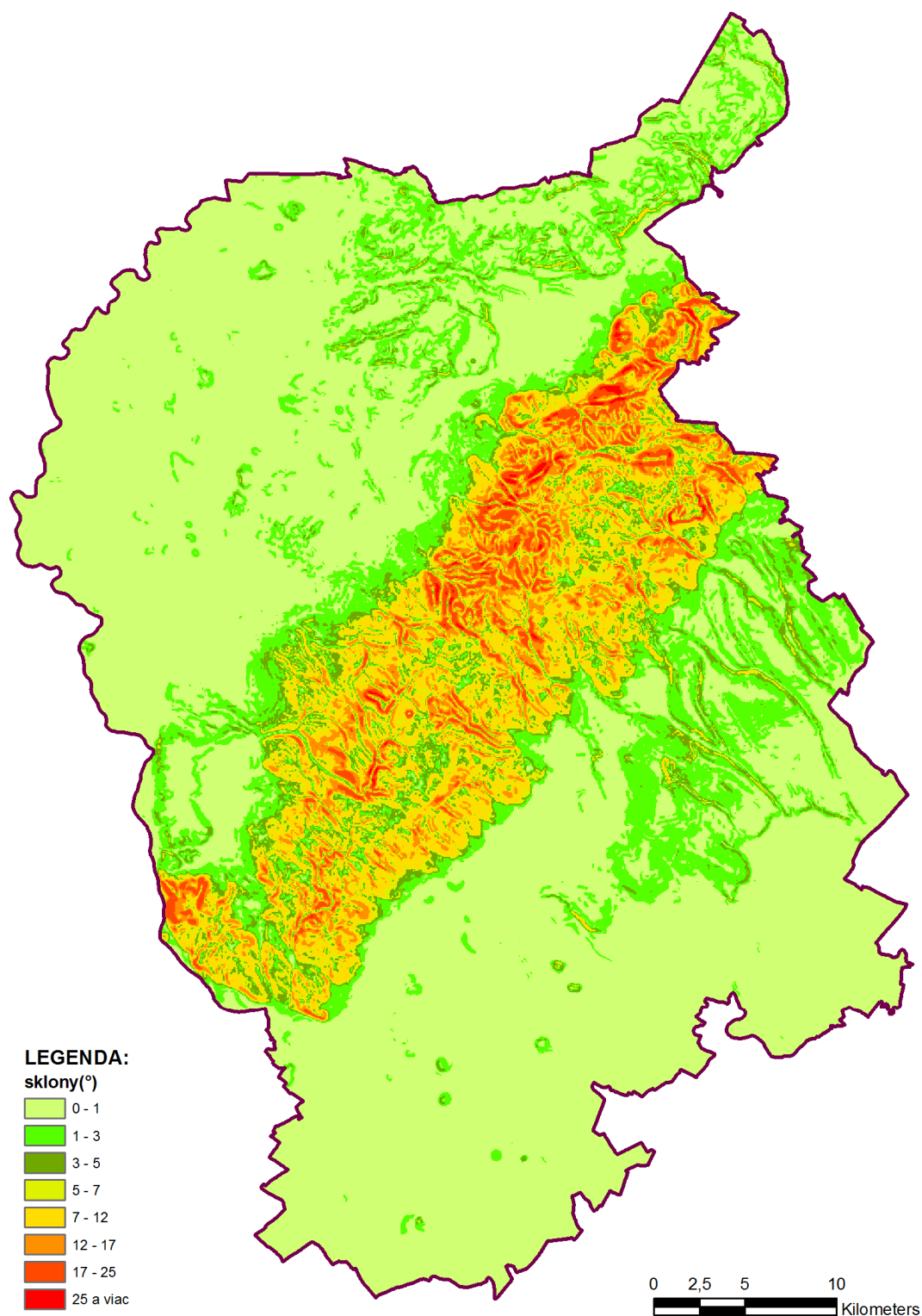
Sklon svahov je rozdielny, od veľmi miernych svahov v oblastiach nížin až po veľmi strmé svahy v oblastiach pohoria Malé Karpaty. Cyklodopravné koridory majú ideálne podmienky pre rozvoj v Podunajskej nížine, Záhorskej nížine a okrajových častiach Malých Karpát.

Orografiou riešeného územia názorne dokumentuje obr. 2.6. 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 vyše 1000 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.

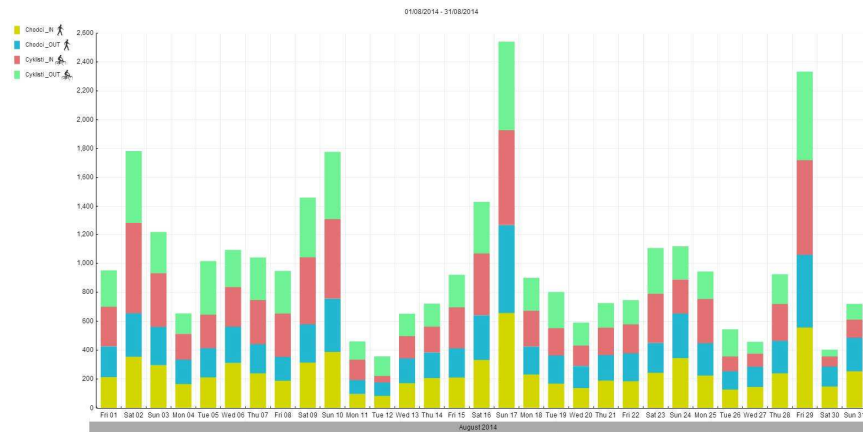
EUROVELO 6

Trasa spája Atlantik s Čiernym morom pričom prechádza podunajským regiónom. Táto Dunajská cyklotrasa vstupuje na Slovensko na hraničnom priechode Petržalka/Berg a má dva 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 Štúrova. 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.

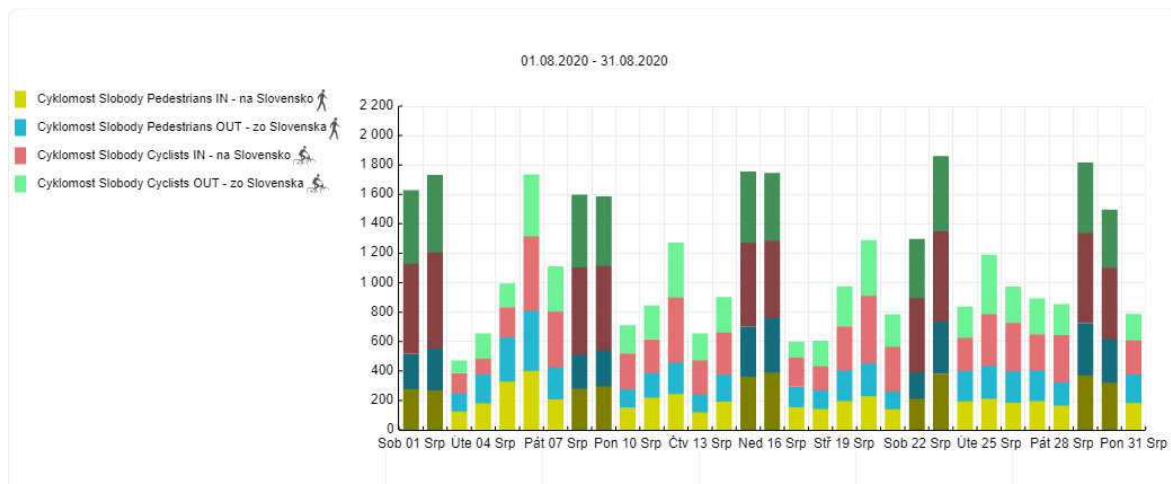
EUROVELO 13

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 na hraničnom priechode Hohenau - Moravský Svätý Ján a vedie cez Devín do Bratislavy, potom cez most Lafranconi k Mostu SNP a Petržalku a do Rakúska prechádza na hraničnom priechode Jarovce/Kittsee. 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 Eurovelo 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, 2.8).

BSK využíva na medzinárodnú cykloturistiku 7 oficiálnych hraničných priechodov do Rakúska a Maďarska. Do Rakúska je možné prejsť cez kompu Záhorská Ves/Angern an der March, v Devínskej Novej Vsi do Schlosshofu cez Cyklomost slobody, cez hraničný priechod Petržalka/Berg, po Kopčianskej ulici do obce Kittsee, či hraničný priechod Jarovce Kittsee. Do Maďarska je možné prejsť z Čunova do Rajky, alebo po hrádzi od vodného diela Čunovo do Rajky.



Obr. 2.7 Výsledok cyklosčítача Cykломостu Slobody Devínska Nová Ves – Schlosshof. august 2014



Obr. 2.8 Výsledok cyklosčítача Cykломостu Slobody Devínska Nová Ves – Schlosshof. august 2020

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. do 8 km (e-bike do 15 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 (t.j. 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.

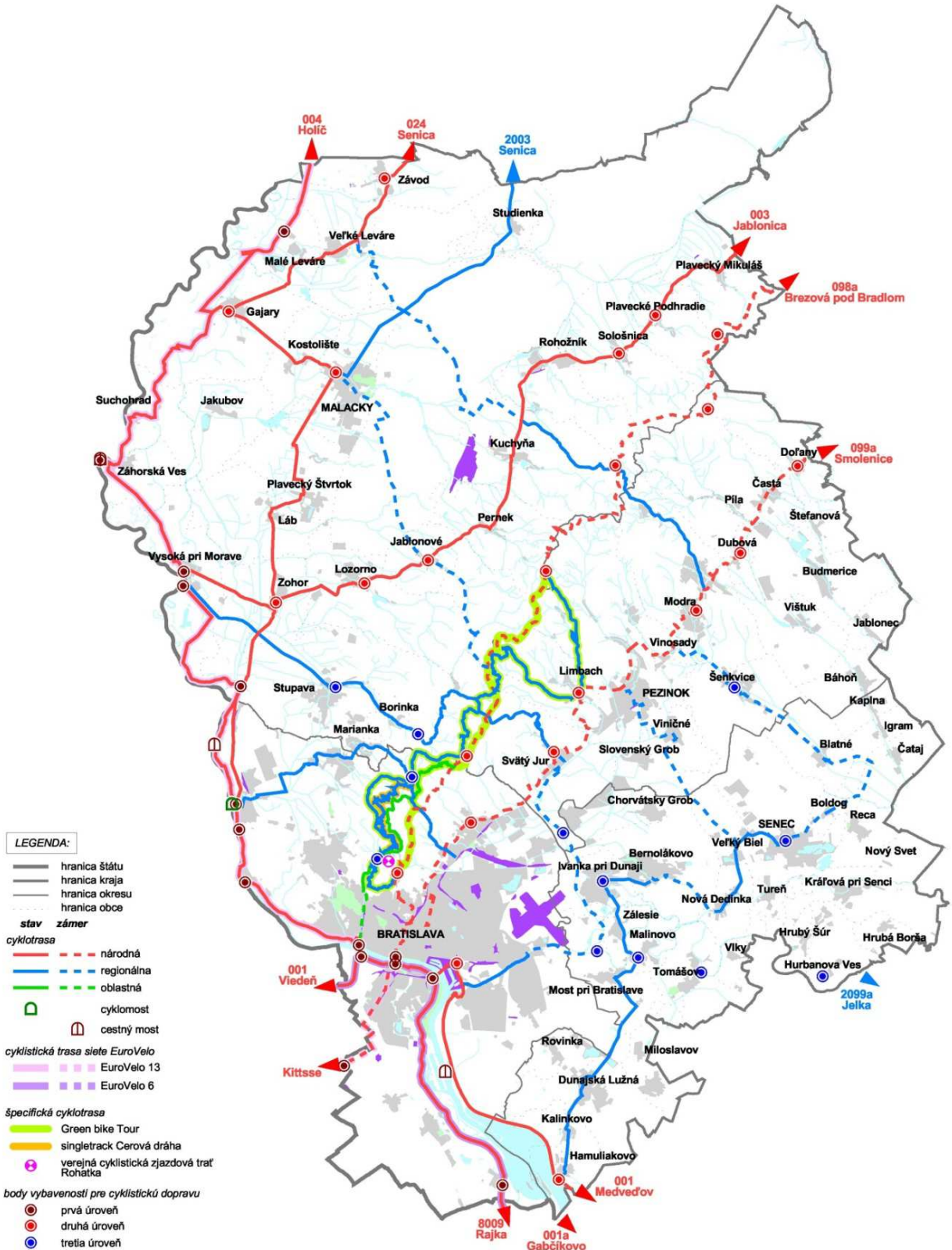
V súčasnosti má negatívny dopad na cykloturistiku a cyklistickú dopravu hipoturistika. Z prevádzkového a bezpečnostného hľadiska je nutná segregácia jazdeckých a cyklistických trás.

2.6.1 Sieť trás cyklistickej dopravy v zmysle záväznej časti ÚPN R BSK

- **Dunajská cyklotrasa** (EV-6) – hraničný priechod Petržalka/Berg - most Lafranconi - most SNP - Prístavný most - zimný prístav - Hamuliakovo; Prístavný most - Rusovce - Čunovo - hr. SK/HU (Medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 6, cyklotrasa má dve vetvy, staré označenie 001, 001a),
- **Cesta Železnej opony** (ICT) (EV-13) hranica TTSK – Malé Leváre - Gajary - Suchohrad - Záhorská Ves, Vysoká pri Morave - Devínska Nová Ves - most Lafranconi - Petržalka - hraničný priechod Jarovce/Kittsee (Medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 13, staré označenie 004),
- **Malokarpatská cyklotrasa** (003) – Vysoká pri Morave - Zohor - Lozorno - Pernek - Rohožník - Plavecký Mikuláš, hranica s TTSK (Národná cyklotrasa),
- **Záhorácka cyklotrasa** (024) – Devín - Devínske Jazero - Zohor - Láb - Malacky - Gajary - Veľké Leváre - Závod - hranica s TTSK (Národná cyklotrasa),
- **Vinohradnícka cyklotrasa** (048) – Bratislava - Svätý Jur - Pezinok - Modra - Častá - Doľany (Národná cyklotrasa),
- **JURAVA** (2002) – Svätý Jur - Vajnory - Ivanka pri Dunaji - Most pri Bratislave - Rovinka – Hamuliakovo (časť regionálnej cyklotrasy),
- **Malodunajská cyklotrasa** (5008) – Vrakuňa - letisko M. R. Štefánika - Most pri Bratislave,
- **Vištucká cyklotrasa** (8039) – Tri Kopce - Fugelka - Dubová - Vištuk - hranica s TTSK (Báhoň),
- **Rohožnícka cyklotrasa** (8040) – Rohožník – Malacky,
- **Dúbravská cyklotrasa** (2007) – Lamač - Dúbravka - Bory - Devínska Nová Ves (regionálna cyklotrasa),
- **Hraničná tematická cyklotrasa** (N2001) – most Lafranconi - hraničný priechod Petržalka/Berg - Kopčianska ul. (tematická oblastná cyklotrasa).

ÚZEMNÝ PLÁN REGIÓNU - BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ M 1 : 200 000

SCHÉMA CYKLOTRÁS

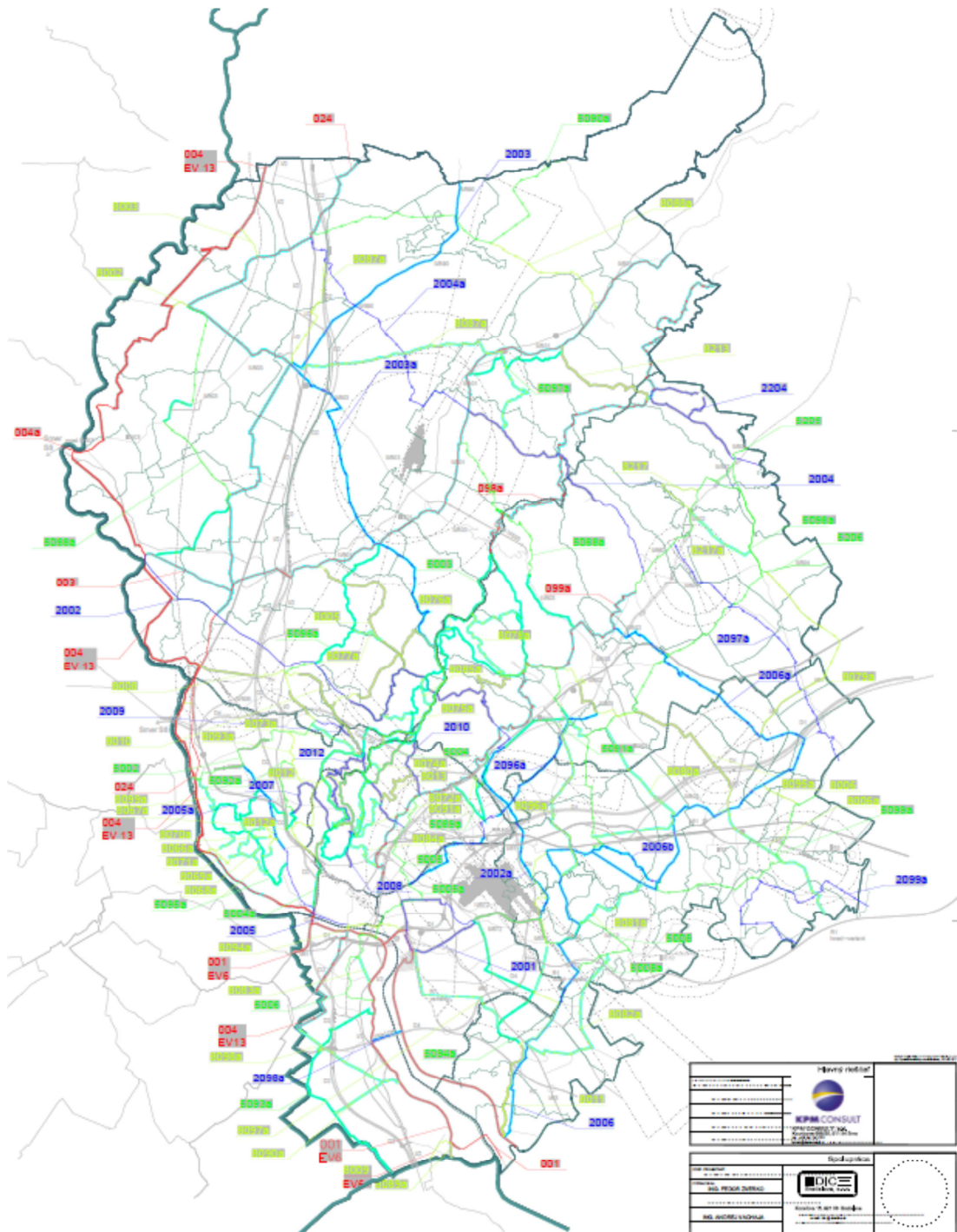


Obr. 2.9 Schéma cyklotrás v zmysle ÚPN R BSK



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 cyklistických trás v Bratislavskom samosprávnom kraji. Celkovo bolo navrhnutých 66 cyklotrás v dĺžke 621,5 km. Koncepcia rozvoja cyklotrás vychádza z ÚGD BSK pričom reflektuje stav a vývoj cyklistickej infraštruktúry ku dňu spracovania tejto aktualizácie.



Obr. 2.10 Schéma cyklotrás z ÚGD BSK



2.6.3 Sieť navrhovaných cyklotrás v zmysle RPUM BSK

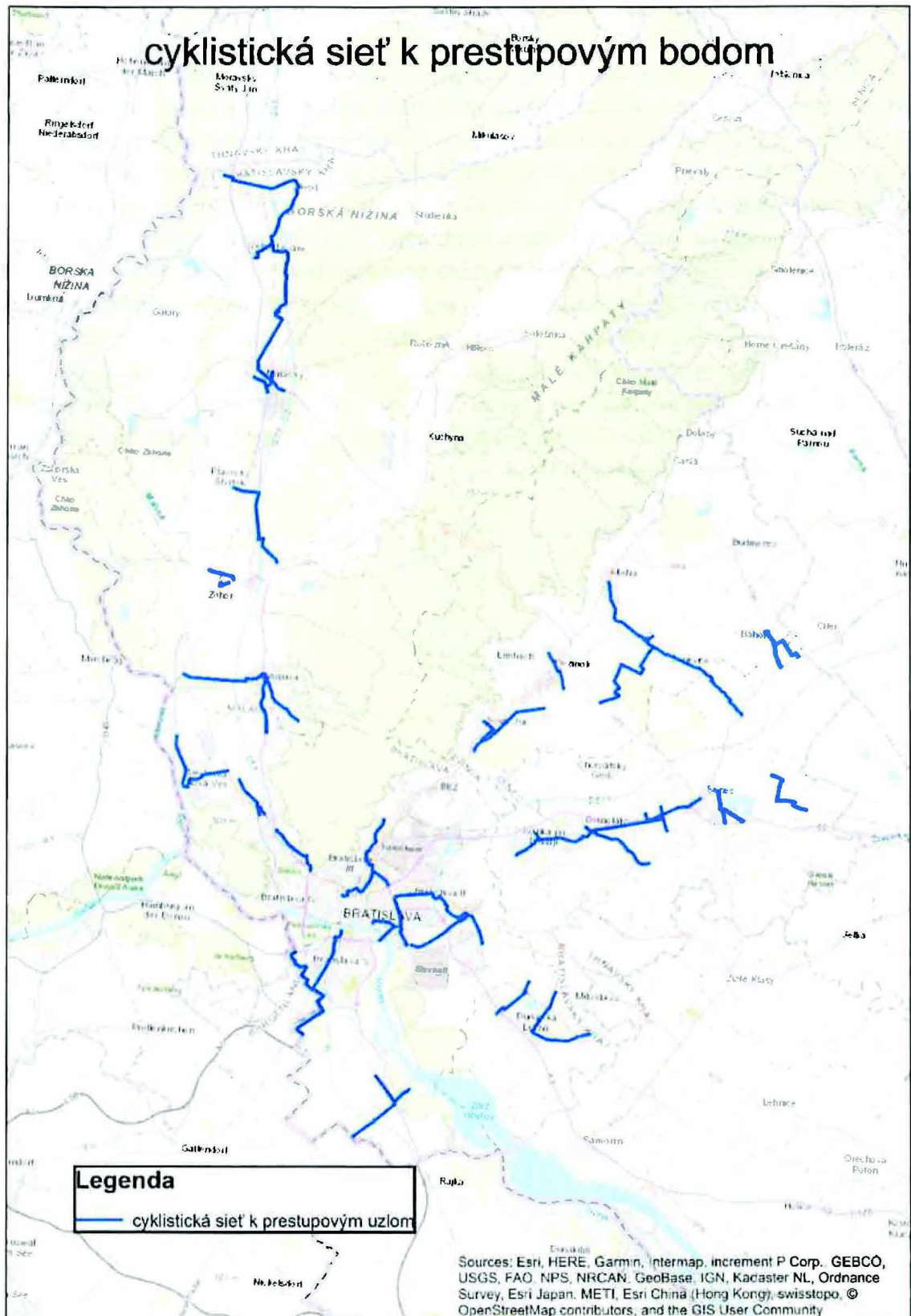
V čase spracovania Konceptie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu - Aktualizácia č. 2 (ďalej aj Cyklokonceptia BSK) sa finalizuje príprava a schválenie strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja“ (ďalej aj RPUM BSK), ktorého zhotoviteľom je SGS Czech Republic, s.r.o.. Jedným z hlavných cieľov RPUM BSK vo vzťahu k problematike Cyklokonceptie BSK, je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Bratislavského samosprávneho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti.

Kapitola 8 Návrhovej časti strategického dokumentu sa zaoberá cyklistickou infraštruktúrou.

Z pohľadu RPUM BSK je pre cyklopravu dôležité zamerať sa na údržbu a budovanie všetkých cyklotrás, avšak s prioritou zameranou na cyklotrasy, ktoré vedú k prestupovým uzlom na území BSK. V lokalitách kraja, kde sa nachádzajú významné zamestnanecké centrá patrí medzi priority budovanie cyklistických chodníkov z najbližších okolitých obcí k týmto centrám. Jedná o cyklotrasy, ktoré majú charakter základnej aj pridruženej siete.

Ich budovanie je z pohľadu cieľov RPUM BSK je jedným z kľúčových soft opatrení (opatrenia s nízkymi investičnými nákladmi s predpokladom veľkého prínosu). Samozrejme budovanie týchto cyklotrás musí byť naviazané na ostatné opatrenia týkajúce sa cyklistov bežného dňa ako budovanie bezpečných prístreškov, parkovacích miest pre bicykle a podobne, čo je rozobraté v iných častiach dokumentu. V centrách obcí, v ich obytných častiach a v okolí železničných staníc, kde je preferovaná podpora nemotoristických dopráv, je žiadúce vytváranie dopravne upokojených zón.

Hlavným výstupom návrhovej časti RPUM BSK je návrh dopravnej siete v časových horizontoch rokov 2025, 2030, 2040 a 2050, spolu s odporúčaným harmonogramom.



Obr. 2.11 Schéma cyklistickej siete k prestupovým bodom (Zdroj.- RPUM BSK)



2.6.4 Značenie cyklotrás

Systém značenia cyklotrás sa delí na dva typy:

1. Značenie cyklodopravných trás,
2. Značenie cykloturistických trás.

Niektoré cyklistické trasy môžu mať aj duálne značenie. Cyklodopravné značenie je používané prevažne v mestách a obciach, či ich spojeniach. Cykloturistické značenie je používané väčšinou na nespevnených lesných či poľných cestách mimo zastavaného územia.

Systém značenia cyklodopravných trás je daný v TP085 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry, takisto v zákone č. 8/2009, vo vyhláske 9/2009 v znení neskorších predpisov. Vyobrazenie a popis cyklodopravného značenia je daný vo vyhláske č. 30/2020 - o dopravnom značení. Značenie cyklodopravných trás sa delí podľa dôležitosti na radiály, okruhy a spojovacie trasy. Riešenie usporiadania cyklotrás v meste či obci si určuje samotné mesto či obec. Cyklistická dopravná trasa môže byť vedená na chodníku pre cyklistov, ako aj na vozovke alebo na vyhradenom jazdnom pruhu. Cyklodopravné trasy by mali byť vedené len po pozemných komunikáciách s povrchom cestnej kvality.

Systém značenia cykloturistických trás je definovaný v STN 01 8028, ako aj v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov a príslušných vykonávacích vyhlášok. Dnes ho tvorí súbor prvkov orientačných a informačných cyklotabuliek a maľovaná značka "C" v teréne.

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

- **Červená farba** – 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 trás 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 trás sú štvorciferné a začínajú číslom na území BSK 200X,
- **Zelená farba** – označená trasa nižšieho významu a nenáročné trasy, 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 sa analýza koncepcie rozvoja cyklotrás zaoberala najmä železničnými stanicami a zastávkami a navrhovanými terminálmi integrovanej osobnej prepravy.



Obr. 2.12 Prestupový uzol – Ivanka pri Dunaji

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

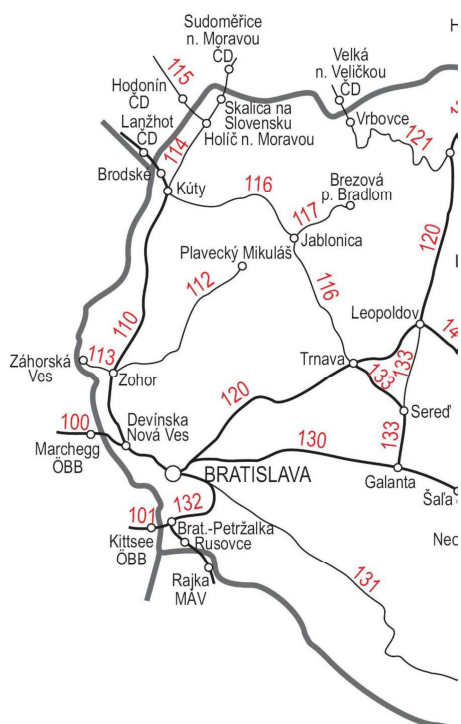
2.7.1.1 Existujúci stav železničnej dopravy

Územím Bratislavského samosprávneho kraja prechádzajú nadregionálne magISTRálne železničné trate:

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

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

- Z-100: Bratislava – Marchegg – Viedeň; v úseku Bratislava-hlavná stanica – Devínska Nová Ves je dvojkolajná a elektrifikovaná. Ostatný úsek je jednokolajný a neelektrifikovaný, vo výhlade je príprava na zdvojkolajnenie 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 jednokolajná, 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, trať je využívaná po Plavecké Podhradie osobnými vlakmi ZSSK na objednávku BSK - Cyklovláčikom Záhoráčikom a to počas letnej sezóny v soboty, nedele a sviatky,
- O-113: Zohor – Záhorská Ves, doprava je toho času zastavená.



Obr. 2. 13 Schéma železničných tratí

2.7.1.2 Navrhovaná železničná doprava v zmysle UPN R BSK

V rámci zvyšovania atraktivity koľajovej prímestskej dopravy je navrhované posilnenie a prepojenie jestvujúcich tratí v rámci 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 a webových stránok Železníc Slovenskej republiky a Železničnej spoločnosti Slovensko):

Trať 100 Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg

Trať je v úseku Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves dvojkoľajná elektrifikovaná, ďalej pokračuje ako neelektrifikovaná jednokolejná s dovolenou rýchlosťou 80 km/h. Časť trate od Devínskej Novej Vsi slúži na osobnú a prevažne nákladnú dopravu.

Stanice:

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

Zastávky:

- Bratislava – Železná studienka

Trať 110 Bratislava – Kúty - Břeclav

Dvojkoľajná koridorová trať, elektrifikovaná trať s maximálnou dovolenou rýchlosťou 140 km/h, v príprave je modernizácia na rýchlosť 200 km/h. Koridor IV prechádza cez trať 110 v celej dĺžke od hraníc s Českou republikou a nadväzuje na trať 130 do Štúrova.

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

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 dvojkolajná koridorová elektrifikovaná s maximálnou dovolenou rýchlosťou 140 km/h.

Stanice:

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

Zastávky:

- Bratislava - Vinohrady,
- Ivanka pri Dunaji,
- Veľký Biel,
- Reča.

Trat' 131 Bratislava – Komárno

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

Stanice:

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

Zastávky:

- Bratislava – Vrakuňa,
- Rovinka,
- Miloslavov.

Trat' 132 Bratislava - Rusovce – Rajka

Trat' je jednokoľajná elektrifikovaná s priamym prepojením na Maďarsko.

V úseku Bratislava – Nové Mesto – Bratislava – Petržalka je trat' dvojkoľajná. Trat' slúži najmä na prepojenie nákladnej dopravy.

Stanice:

- Bratislava hlavná stanica
- Bratislava - Nové Mesto,
- Bratislava ÚNS,
- Bratislava – Petržalka,
- Rusovce.

Trat' 113 Zohor – Záhorská Ves

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

Stanice:

- Zohor,
- Záhorská Ves.

Zastávky:

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

Trat' 112 Zohor – Plavecký Mikuláš

Jednokoľajná neelektrifikovaná trat' 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 t.j. na trati 112 s výnimkou posledného nezjazdného úseku. V letných mesiacoch je trat' využívaná (na objednávku BSK) prevádzkou cyklovlaku „Záhoráčik“. Ide o jeden z turistických cieľov v BSK s napojením n cyklistickú infraštruktúru.²

Trat' Devínske Jazero – Stupava

Trat' je zrušená a v júni 2012 bola trat' 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.

² Zdroj: <https://domcentrope.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=bba0981e5ee7461c8eb090e8e787b066>

Terminály integrovanej osobnej prepravy

V rámci Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj v znení zmien a doplnkov sa uvažuje s umiestnením terminálov integrovanej osobnej dopravy. Mnohé zámery sú realizované, iné sú v štádiu projektovej prípravy a niektoré ostávajú zatiaľ vo výhlade.

TIOP Pezinok - po realizácii v rámci projektu „ŽSR, záchytné parkoviská pre IDS Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok“.

TIOP Ivanka pri Dunaji – po realizácii v rámci projektu „ŽSR, záchytné parkoviská pre IDS Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok“.

TIOP Dunajská Lužná (Nové Košariská) – aktuálne prebieha príprava súťažných podkladov na vyhlásenie VO v rámci projektu „ŽSR, záchytné parkoviská pre IDS Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok“. Okrem toho prebieha príprava PD v stupni DSPRS stavby „ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek“, v rámci ktorej príde k úprave koľajiska, nástupišť, výstavbe podchodu a prístupových komunikácií na nástupišťa.

TIOP Šenkvice – zatiaľ nerealizované.

TIOP Grinava (Pezinok zastávka), TIOP Báhoň, TIOP Záhorská Ves, TIOP Stupava, TIOP Plavecký Štvrtok, TIOP Malacky, TIOP Veľké Leváre, TIOP Bernolákovo, TIOP Veľký Biel, TIOP Senec, TIOP Miloslavov – zámery, ktoré zvýšia atraktivnosť verejnej osobnej dopravy daného územia. V rámci výstavby TIOP-ov, sú ŽSR pripravené vyvinúť súčinnosť pri príprave týchto navrhovaných projektových zámerov spolu s BSK, miestnou samosprávou a prevádzkovateľmi ostatných módov VOD na území BSK. O realizácii TIOPov, ktorých poloha je na koridore č. IV, resp. na trati č. 124A (podľa TTP), zatiaľ nie je rozhodnuté. TIOP Stupava je závislý na opätovnom vybudovaní železničnej trate do Stupavy.

TIOP Bratislava-Vajnory – Štúdia realizovateľnosti pre uzol BA neuvažovala s výstavbou tohto TIOP, v rámci modernizácie koridoru č. IV príde aj k revitalizácii ŽST BA-Vajnory, ktorá v sebe bude zahŕňať aj budovanie prvkov TIOP.

TIOP Devínska Nová Ves – v rámci výsledkov Štúdie realizovateľnosti pre uzol BA sa neodporúča budovanie tohto TIOP v I. fáze realizácie modernizácie uzla BA, pre prípadné pokračovanie PD bude potrebné opätovného ekonomické posúdenie.

TIOP Lamačská brána (Bory) – Zastávka je navrhovaná v rámci projektu „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ v cca žkm 46,300 – 46,483 severne od sídliska Dúbravka medzi ul. Agátova a cestou II/505 pri novom mostnom objekte, ktorý bude súčasťou predĺženia Saratovskej ul. Bude mať 2 nástupišťa, ktoré budú prístupné chodníkmi nákupného centra Bory Mall a z chodníka predĺženej Saratovskej ulice. Jej súčasťou bude prístrešok pre parkovanie bicyklov, v budúcnosti bude

zabezpečený prestup medzi železničnou zastávkou a zastávkou výhľadového predĺženej električkovej trate.

TIOP Patrónka/Železná studienka – Štúdia realizovateľnosti pre uzol Bratislava odporúča budovať TIOP iba v jednej z týchto lokalít, pravdepodobne príde k rekonštrukcii zastávky Železná studienka, ktorá v sebe bude zahŕňať aj prvky TIOP. Aktuálne bez platného územného rozhodnutia. V rámci projektu „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ je zastávka navrhovaná v žkm 52,194 – 52,393 za mostom nad Limbovou ulicou. Jej súčasťou budú dve nástupištia. Prístupná bude z Limbovej ulice, zo zastávky Dubová na ul. Brnianska a z ul. Ďumbierska. Súčasťou návrhu je nový prístrešok pre parkovanie bicyklov a prebudovanie zastávky MHD Pri Suchom mlyne na Limbovej ul. Projekt TIOP Patrónka nespĺňa kritériá podľa § 18 a prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Zastávka Patrónka je súčasťou predkladaného zámeru navrhovanej činnosti, avšak vzhľadom na plánovanú modernizáciu trate je uvažovaná v inej polohe v žkm 52,100 pred mostom nad Limbovou ul.

TIOP Mladá Garda – v rámci výsledkov Štúdie realizovateľnosti pre uzol BA sa neodporúča budovanie tohto TIOP v I. fáze realizácie modernizácie uzla BA, odporúčanie štúdie je opätovné ekonomické posúdenie po výstavbe druhej koľaje v úseku BA hl. st. – BA-Nové Mesto.

TIOP Trnávka – Štúdia realizovateľnosti pre uzol Bratislava neodporúča výstavbu tohto TIOP v I. fáze, resp. odporúča sa opätovné ekonomické posúdenie po výstavbe TIOP Ružinov.

TIOP Ružinov – V dôsledku zmeny usporiadania zastávky vznikla potreba vypracovania novej projektovej dokumentácie v stupni DÚR a získanie nového územného rozhodnutia, nakoľko TIOP Ružinov bol stavebne rozdelený na dve časti (zastávka Ružinov a odbočka Ružinov). V roku 2020 bolo ukončené VO na výber zhotoviteľa DÚR/DSPRS pre obidve časti stavby. Predpokladaný termín ukončenia realizácie je december 2023.

TIOP Vrakuňa – pre stavbu je spracovaná PD v stupni DÚR, je vydané právoplatné územné rozhodnutie pre túto stavbu. Predpokladaný termín realizácie stavby je do konca roku 2023.

2.7.3 Vybavenie prestupných miest a terminálov integrovanej osobnej prepravy

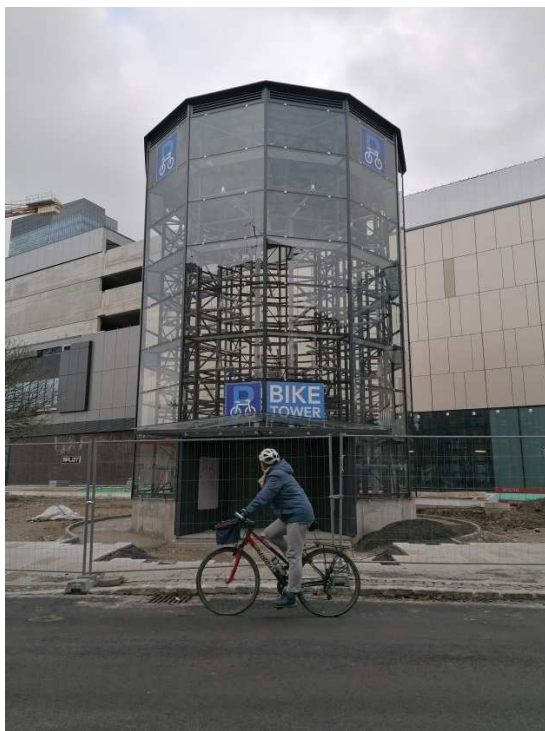
K bezproblémovej integrácii jednotlivých druhov dopravy sú potrebné záchytné parkoviská typu „Park and Ride“, kedy cestujúci prestupuje s formy individuálnej automobilovej dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu a záchytné parkoviská typu „Bike and Ride“, kedy cestujúci prestupuje z cyklistickej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

Odstavné zariadenie 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 minimálne ich zastrešenie. Uspokojivým stavom budú uzamykateľné boxy pre jednotlivé bicykle, uzamykateľné prístrešky, parkoviská pre bicykle s obsluhou a doplnkovými službami prípadne automatické parkovacie systémy (garáže).

Pre územie mesta Bratislava Metropolitný inštitút Bratislavy spracoval Manuál verejných priestorov – Princípy a štandardy stojanov na bicykle. V rámci tohto materiálu sa autorský kolektív zaoberal zonáciou mesta, všeobecnými princípmi a modelovými situáciami umiestnenia cyklostojanov.



Cykloveža pri Stanici Nivy na Páričkovej ulici, Bratislava.

Cyklobox, Viničné.



Obr. 2. 14 Príklady odstavných zariadení pre bicykle.

Súčasný stav mnohých 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. Všetky v posledných rokoch sa aj v tejto oblasti objavujú príklady dobrej praxe, napr. ŽSR Pezinok – záchytné parkovisko pre IAD, zastávka Ivanka pri Dunaji – záchytné parkovisko pre IAD, Nové Košariská ...





Obr. 2.15 ŽSR Pezinok – záchytné parkovisko pre IAD, PaR, BaR

Podrobnejšie sa problematikou staníc bike and ride zaoberá Štúdia realizovateľnosti – Parkovacie systémy pre bicykle, ktorá bola spracovaná spoločnosťou Cykloprojekt s.r.o. v roku 2018. V rámci materiálu sú uvedené počty parkovacích miest pre bicykle na železničných staniciach a zastávkach v členení na existujúce, návrhový stav a výhľadový stav. Navrhovaný stav zodpovedá približne hodnote 1 parkovacie miesto pre bicykle na 10 cestujúcich. Výhľadový stav zodpovedá približne hodnote 1 parkovacie miesto pre bicykle na 3 cestujúcich v súčasnosti, pričom predpokladá potreby v horizonte 5-10 rokov.

Tab. 2.1 Počty parkovacích miest v zmysle Štúdie realizovateľnosti – Parkovacie systémy pre bicykle

Bike and ride	Počet existujúcich parkovacích miest pre bicykle (ks)	Počet navrhovaných parkovacích miest (ks)	Počet navrhovaných parkovacích miest - výhľadovo (ks)
železničná stanica Bratislava hl. stanica	24	2 012	6 705
železničná zastávka Bratislava-Vinohrady	18	347	1 152
železničná stanica Bratislava-Nové Mesto	4	224	747
železničná stanica Bratislava - Petržalka	12	122	406
železničná stanica Bratislava - predmestie	0	25	84
železničná zastávka Bratislava-Žel. studienka	0	12	37
železničná stanica Bratislava-Lamač	0	35	115
železničná stanica Devínska Nová Ves	40	123	409
železničná zastávka Devínske Jazero	0	5	16
železničná stanica Zohor	112	70	233
železničná zastávka Plavecký Štvrtok	52	51	168
železničná stanica Malacky	25 (145)	193	642
železničná stanica Veľké Leváre	0	33	108
železničná zastávka Závod	12	19	61
železničná stanica Bratislava-Rača	12	40	132



železničná zastávka Svätý Jur	12	39	128
železničná zastávka Pezinok zastávka	0	23	76
železničná stanica Pezinok	48 (78)	203	676
železničná stanica Šenkvice	12	108	360
železničná zastávka Báhoň	48	48	159
železničná stanica Bratislava-Vajnory	24	31	100
železničná zastávka Ivanka pri Dunaji	0 (104)	46	153
ŽST Bernolákovo	6	81	270
železničná zastávka Veľký Biel	0	16	54
železničná stanica Senec	120	200	394
železničná zastávka Reča	0	9	29
železničná zastávka Vysoká pri Morave	0	23	74
železničná stanica Záhorská Ves	0	23	74
železničná stanica Bratislava – Podunajské Biskupice	0	111	367
železničná zastávka Rovinka	0	41	134
železničná stanica Nové Košariská	0	64	211
železničná zastávka Miloslavov	52	26	86

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 cyklodopravnej trasy. V Aktualizácii č. 2 boli úseky cyklistických trás spájajúce železničné stanice a zastávky s cieľmi dochádzky za prácou, službami a pod. doplnené v súlade s R PUM BSK..

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.

Prírodné a kultúrno-historické danosti Bratislavského kraja sú predpokladom pre rozvoj rekreácie, cestovného ruchu. Masív Malých Karpát ponúka množstvo cieľov pre turistiku, cykloturistiku, rekreáciu, napr. vyhliadky, hrady či zrúcaniny, rekreačné oblasti. Krasová oblasť Plaveckého Hradu a Plaveckého Mikuláša, stopy historických udalostí (napr. pozostatky opevnení), stopy ľudskej činnosti – banskej, vinohradníckej a pod., množstvo vodných plôch najmä v Podunajskej nížine a na Záhorí, rieky Dunaj, Malý Dunaj a Morava sú resp. majú potenciál stať sa významnými cieľmi cestovného ruchu dostupnými hierarchicky pospájanou sieťou cyklistických trás.

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 - Vyhládka 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 Meulensteen 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 ruňového depa Bratislava-Východ (pamiatková zóna),
- 41) Most pri Bratislave - Mohyla Gen. M.R.Štefánika (pamätne 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 Ľ. 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) Zochová chata, Bikepark Zochova chata - pumptracková dráha,
- 84) Zohor – Plavecké podhradie - Cyklovlak,
- 85) Bratislava, Petržalka - Múzeum Petržalského opevnenia,
- 86) Budmerice, kaštieľ, múzeum,
- 87) Pezinok, Rozálka,
- 88) DNV - Vyhliadková veža Devínska Kobyla,
- 89) Zálesie, Maják a Korzo,
- 90) Jablonec, rozhľadňa a náučný chodník,
- 91) Trojmedzie – Sochárske múzeum v prírode, (SK-A-HU)
- 92) Pernecké bane, náučný chodník „Náučný cykloturistický chodník okolím Perneka“,
- 93) Banárka, k. ú. Kostolište,
- 94) Mlynská dolina, študentské mestečko,
- 95) Dubová, rozhľadňa Kukla,
- 96) Bratislava, televízna veža a rekreačný areál Kamzík,
- 97) Pezinok, Pezinská Baba, športovo - rekreačný areál,
- 98) Modra, kalvária a cykloodpočívadlo s vyhliadkovou plošinou,
- 99) Plavecký Mikuláš, náučný chodník Plavecký kras,
- 100) Pezinok, Geopark Malé Karpaty, Banský náučný chodník.

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. Z dôvodu bezpečnosti Konceptia rozvoja cyklotrás rieši cyklodopravu v maximálnej miere segregáciou cyklistov od cestnej premávky.

Konceptia rozvoja cyklotrás bude zároveň slúžiť ako územnoplánovací podklad pre obce a mestá pre ďalší rozvoj siete cyklotrás, najmä však cyklodopravných riešení, naviazaných na prepojenia k IDS a k významným bodom cestovného ruchu. V zmysle tejto Konceptie rozvoja cyklotrás si obce a mestá môžu dopĺňať svoje územnoplánovacie dokumenty, ako aj začať budovať potrebné úseky navrhovaných cyklotrás.

Konceptia rozvoja cyklistickej dopravy na území hlavného mesta SR Bratislavy bude riešená v zmysle dokumentov „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy“, „Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019“ a „Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy“.

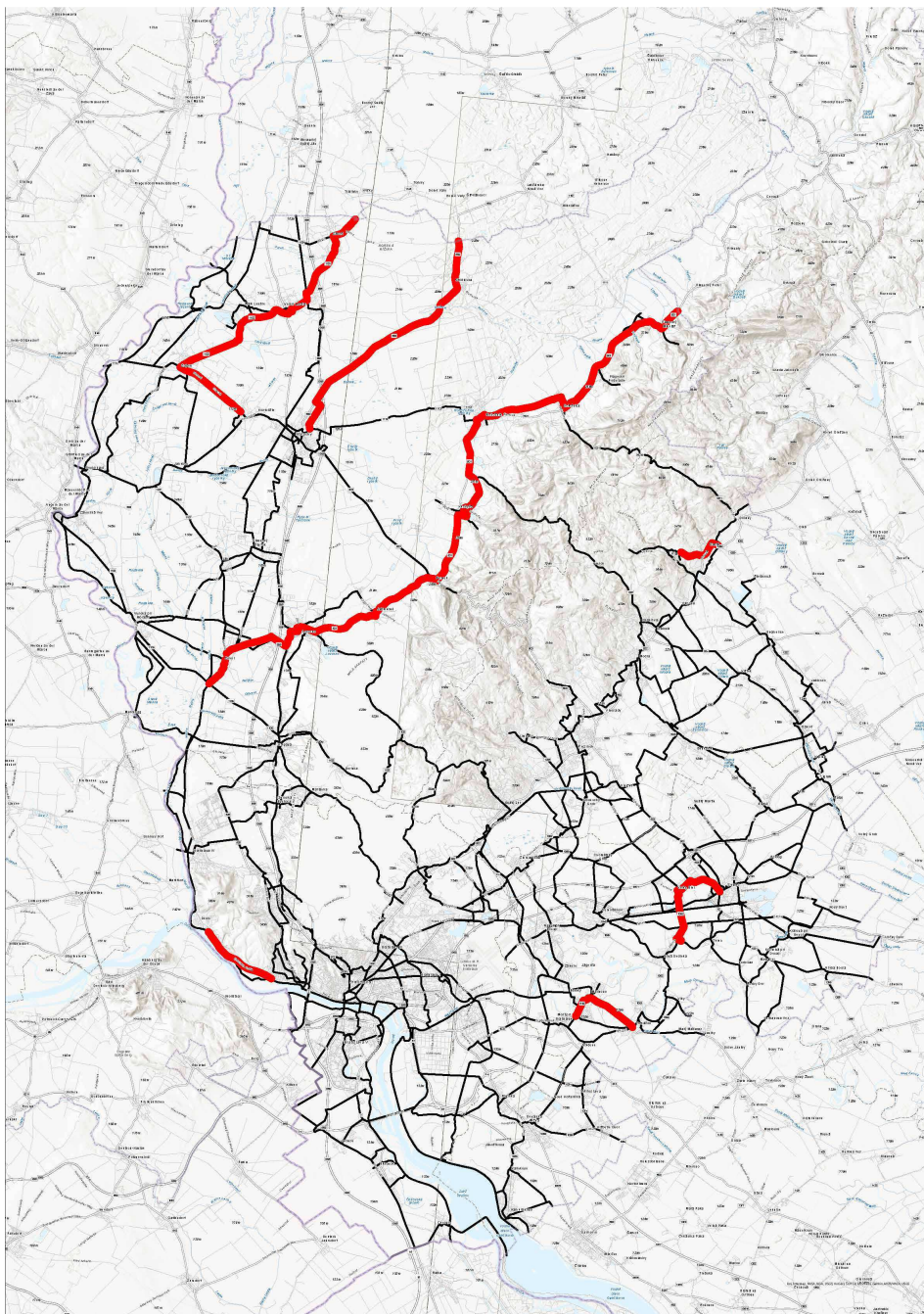
Pri navrhovaní prestupových bodov, TIOPov odporúčame riešiť v odôvodnených prípadoch aj možnosť zdieľania bicyklov, kolobežiek a pod.

Neoddeliteľnou súčasťou Konceptie rozvoja cyklotrás by mali byť aj tzv. mäkké opatrenia na úrovni obcí, miest, samosprávnych krajov či štátu. Opatrenia by sa mali zameriavať na podporu rozvoja cyklodopravy a to najmä propagáciou, napríklad podujatiami ako sú: Európsky týždeň mobility, Do práce na bicykli, Do školy na bicykli, Na bicykli do obchodu, Deň bez áut a ďalšie.

3.1 Návrh na úpravu trasovania cyklotrás

Niektoré cyklotrasy vedené po pozemných komunikáciách v intraviláne i extraviláne sa vplyvom výrazného nárastu využívania IAD v posledných desaťročiach stali nebezpečnými (viď 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 úseky cyklotrás



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 ukotvanej v Územnom pláne regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, ktorá je založená na týchto princípoch:

- zachovanie historicky vyvinutej osnovy 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. Slniečná,
6. Gidransko-Vištucká,
7. Žitnoostrovná,
8. Dunajská,
9. Záhorská,
10. Malokarpatská,
11. Hraničná.

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).

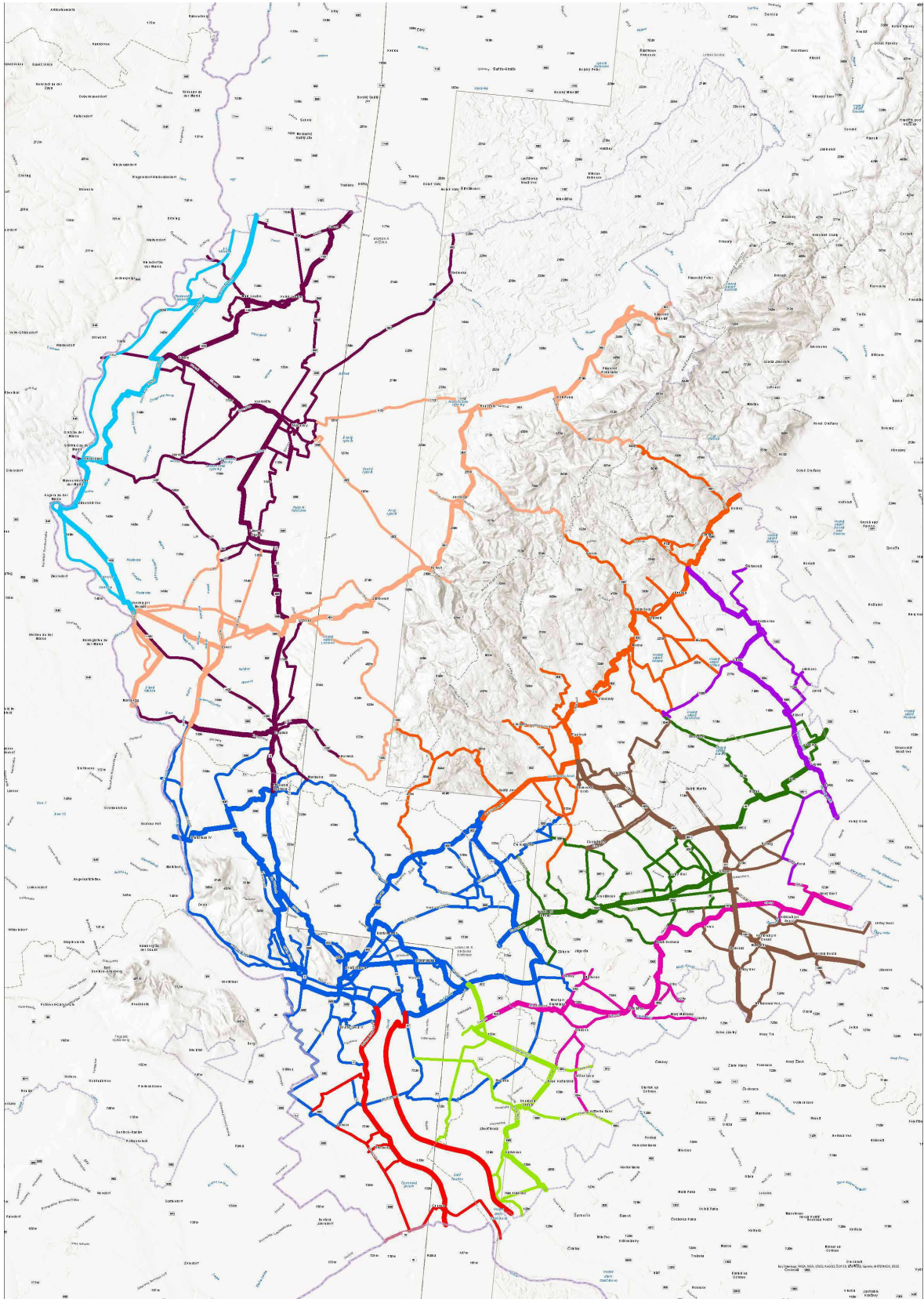
Celkový prehľad všetkých dopravných cyklistických trás sumarizuje tabuľka 3.3.

Tab. 3.1 Hlavné dopravné cyklistické trasy

Číslo	Názov	Počet trás	Existujúce		Zámer / projekt / vo výstavbe		Spolu	
			počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	1	30	47 564	27	52 301	57	99 865
2.	Vinohradnícka	1	1	1 224	14	32 808	15	34 032
3.	Senecká	1	3	9 313	13	18 702	16	28 015
4.	Podunajská	1	4	7 050	10	23 267	14	30 317
5.	Slnecná	1	7	7 332	16	28 378	23	35 710
6.	Gidransko-Višťucká	1	0	0	10	21 618	10	21 618
7.	Žitnoostrovňá	1	3	5 529	9	13 811	12	19 340
8.	Dunajská	1	11	32 509	0	0	11	32 509
9.	Záhorská	1	19	37 802	8	20 877	27	58 679
10.	Malokarpatská	1	17	37 341	13	27 457	30	64 798
11.	Hraničná	1	11	35 584	0	0	11	35 584
Spolu*		11	106	215 293	120	237 904	226	453 197

* Vzhľadom na fakt, že určité úseky cyklotrás sú súběžné hodnota „Spolu – dĺžky úsekov“ neznamená aritmetický súčet dĺžok úsekov.

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 cyklickej 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 (MČ 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. Slniečková 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. Gidrasko-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. Žitnoostrovská 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 zo 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 záhorskú rozvojovú os a vytvára podmienky pre rozvoj ďalších cyklostov 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 z 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 cyklostom 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.

11.Hraničná trasa

Trasa je navrhnutá po v prevažnej miere po jestvujúcej vojenskej signálke, ktorá sa tiahne popri rieke Morava, pohraničím medzi Slovenskom a Rakúskom. Táto trasa je súčasťou medzinárodnej siete cyklotrás EuroVelo, konkrétne táto trasa je EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail (Cesta železnej opony), ktorá sa tiahne od Barentsovho mora až po Čierne more a má dĺžku cca 10 000 km. Na území Bratislavského samosprávneho kraja prechádza katastrami obcí Závod, Malé Leváre, Gajary, Suchohrad, Vysoká pri Morave, Zohor, Stupava, BA-Devínska Nová Ves, BA-Devín, prechádza cez Bratislavu a prechádza do Rakúska na hraničnom priechode BA-Jarovce/Kittsee.

Z hľadiska hierarchického usporiadania boli hlavné trasy doplnené pridruženými (vetvovými a podvetvovými), aby vznikol spojitý bezpečný systém cyklotrás. Pridružené trasy plnia svoj cyklo dopravný 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

Číslo	Názov	Existujúce		Zámer / projekt / vo výstavbe		Spolu	
		počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	40	85 265	56	110 256	96	195 521
2.	Vinohradnícka	12	53 452	21	55 594	33	109 046
3.	Senecká	8	16 610	35	69 392	43	86 002
4.	Podunajská	4	7 752	15	25 467	19	33 219
5.	Slnčná	14	21 788	18	36 663	32	58 451
6.	Gidransko-Višťucká	1	2 094	14	24 499	15	26 593
7.	Žitnoostrovná	6	7 024	16	27 514	22	34 538
8.	Dunajská	5	11 292	7	18 255	12	29 547
9.	Záhorská	19	52 572	34	88 805	53	141 377
10.	Malokarpatská	11	43 992	16	61 270	27	105 262
11.	Hraničná	0	0	7	28 062	7	28 062
Spolu*		120	301 841	229	545 777	359	847 618

* Vzhľadom na fakt, že určité úseky cyklotrás sú súbežné hodnota „Spolu – dĺžky úsekov“ neznamená aritmetický súčet dĺžok úsekov.

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		Zámer / projekt / vo výstavbe		Spolu	
			počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /	počet úsekov	dĺžka / m /
1.	Bratislavská	36	70	132 829	82	162 557	152	295 386
2.	Vinohradnícka	16	13	54 676	35	88 402	48	143 078
3.	Senecká	18	11	25 923	48	88 094	59	114 017
4.	Podunajská	9	8	14 802	25	48 734	33	63 536
5.	Slnčná	19	21	29 120	34	65 041	55	94 161
6.	Gidransko-Višťucká	6	1	2 094	24	46 117	25	48 211
7.	Žitnoostrovná	8	9	12 553	25	41 325	34	53 878
8.	Dunajská	7	16	43 801	7	18 255	23	62 056
9.	Záhorská	24	38	90 374	42	109 682	80	200 056
10.	Malokarpatská	18	28	81 333	29	88 727	57	170 060
11.	Hraničná		11	35 584	7	28 062	18	63 646
Spolu*		161	226	523 089	358	784 996	584	1 308 085

* Vzhľadom na fakt, že určité úseky cyklotrás sú súbežné hodnota „Spolu – dĺžky úsekov“ neznamená aritmetický súčet dĺžok úsekov.

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) 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 TP085, aktualizácia 2019, a na STN 73 6101 a STN 73 6110.

Technické podmienky navrhovania cyklistickej infraštruktúry TP085, aktualizácia 2019 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 vetvy z hlavnej trasy

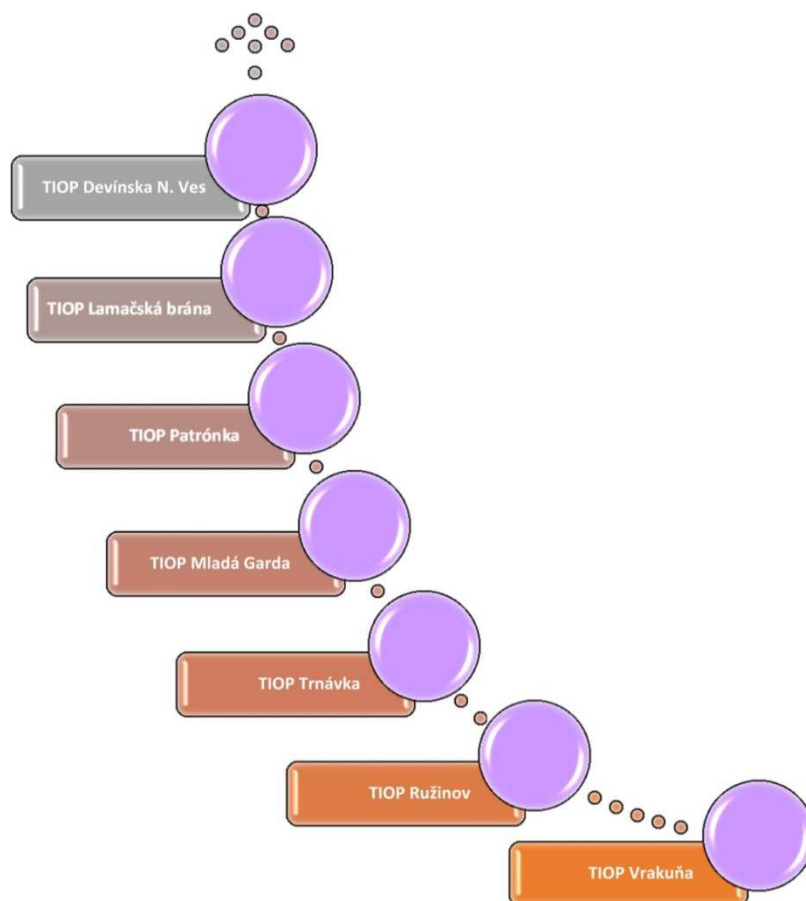
1_01_01.1 – úsek podvetvy z vetvy hlavnej trasy

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.

V záväznej časti Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj boli uvedené Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v nasledovných lokalitách: Pezinok, Grinava, Šenkvice, Báhoň, Záhorská Ves, Stupava, Plavecký Štvrtok, Malacky, Veľké Leváre, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Senec, Miloslavov, Dunajská Lužná (Nové Košariská).

Terminály integrovanej osobnej prepravy, t.j. v lokalitách: Vajnory, Devínska Nová Ves - zastávka, Lamačská brána, Patrónka, Mladá Garda, Trnávka, Ružinov, Vrakuňa, ktoré majú 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 Terminály integrovanej osobnej prepravy resp. prestupové body - Lamačská brána, Patrónka, Mladá Garda, Trnávka, Ružinov a Vajnory. Vinohradnícka cyklotrasa napája - Pezinok a Šenkvice, Senecká cyklotrasa napája Ivanku

pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Senec, Šenkvice a Báhoň, Slniečna cyklotrasa napája Senec a Šenkvice. Gidrasko-Višťucká cyklotrasa napája Šenkvice a Báhoň. Žitnoostrovská cyklotrasa napája TIOP Vrakuňa a Dunajskú Lužnú (Nové Košariská) a Miloslavovo. Záhorská cyklotrasa napája Stupavu, Plavecký Štvrtok, Malacky a Veľké Leváre. Malokarpatská cyklotrasa napája Plavecký Štvrtok a Hraničná cyklotrasa Záhorskú Ves.

Rozpracovanosť jednotlivých projektov TIOPov na území mesta Bratislava podľa vyjadrenia Železníc Slovenskej republiky je uvedená nižšie³:

- TIOP 2 – Lamačská Brána (Bory)
 - Vypracovaná projektová dokumentácia v stupni DÚR
 - Právoplatné územné rozhodnutie (platnosť do 2024)
 - Realizácia podľa podmienok žltého FIDIC-u (naprojektuj – postav)
 - Financovanie PD a realizácie z fondov OPII (Prioritná os 3 – Verejná doprava)
 - Termín realizácie: 12/2023
- TIOP 3 – Patrónka / Železná studienka
 - Vypracovaná projektová dokumentácia v stupni DÚR (pre lokalitu Patrónka)
 - Bez právoplatného územného rozhodnutia
 - Štúdia uzla Bratislava odporúča jednu z lokalít Patrónka alebo Železná studienka
 - Nasledujúce kroky: komunikácia s MDV SR
- TIOP 6 – Ružinov
 - Z dôvodu zmeny usporiadania zastávky vznikla potreba vypracovania projektovej dokumentácie a získania nového územného rozhodnutia
 - TIOP rozdelený na 2 časti – i) zastávka, ii) odbočka
 - Financovanie PD (okrem DÚR) a realizácie z fondov OPII (Prioritná os 3 – Verejná doprava)
 - Termín realizácie: 12/2023
- TIOP 7 – Vrakuňa
 - Realizácia podľa podmienok žltého FIDIC-u (naprojektuj – postav)
 - Financovanie PD a realizácie z fondov OPII (Prioritná os 3 – Verejná doprava)
 - Termín realizácie: 2022

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

³ Zdroj: <https://www.zsr.sk/pre-media/vyjadrenie-media/2020/april/rozpracovanost-jednotlivych-projektov-tiop.html>

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,
- informačné panely s mapami s vyobrazenými cyklistickými trasami a ďalšími informáciami o regióne,
- hygienické zariadenia (WC, sprchy).

Počet stojanov musí kapacitne vyhovovať požiadavkám cyklistickej dopravy, viď tabuľku č. 2.1 Počty parkovacích miest v zmysle Štúdie realizovateľnosti – Parkovacie systémy pre bicykle.

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 ako aj v nižších stupňoch projektovej dokumentácie.

Parkoviská typu Bike + Ride (B+R), t.j. „prídi na bicykli a cestuj“, sú umiestnené pri každom parkovisku P+R. Za parkoviská B+R možno považovať aj všetky parkoviská pre bicykle, ktoré sú pri takmer každej železničnej stanici či zastávke v bratislavskom regióne.

Zoznam parkovísk B+R:

- Bratislava, hlavná stanica
- Ivanka pri Dunaji, železničná zastávka; 80 miest
- Malacky, železničná stanica

- Nové Košariská, železničná stanica; 50 miest, (v príprave, 2021)
- Pezinok, železničná stanica; 36 miest
- Plavecký Štvrtok, železničná stanica
- Senec, železničná stanica
- Sekule, železničná stanica
- Svätý Jur, železničná stanica
- Šenkvice, železničná stanica
- Zohor, železničná stanica; 50 miest, (v príprave, 2022)

Súčasťou terminálov integrovanej osobnej dopravy sú parkoviská Park and ride (P+R), t.j. záchytné parkovisko typu „zaparkuj a cestuj“. Tieto sú umiestnené v dosahu zastávok hromadnej verejnej dopravy. Zoznam parkovísk P+R v Bratislavskom kraji⁴:

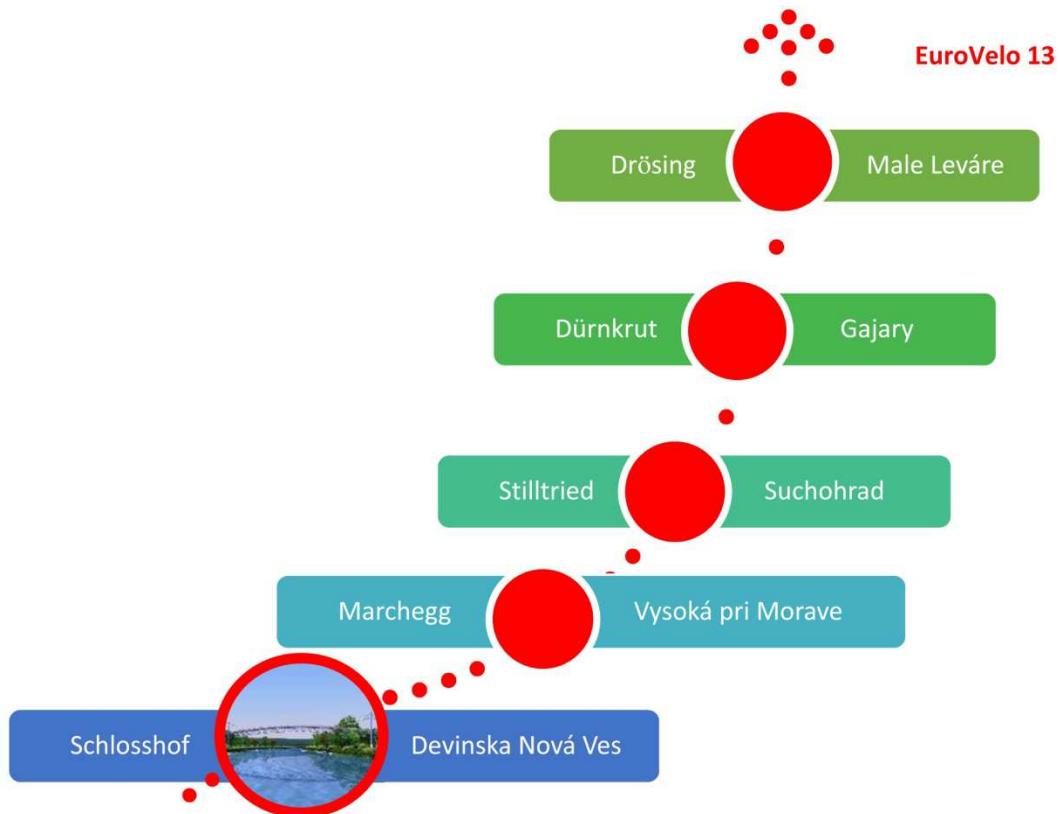
- Bratislava, cintorín Vrakuňa, 180 miest
- Ivanka pri Dunaji, železničná zastávka; 158 miest
- Malacky, železničná stanica
- Malacky, areál Píla; 91 miest
- Nové Košariská, železničná stanica; 165 miest, (v príprave, 2021)
- Pezinok, železničná stanica; 50 miest
- Pezinok, Za dráhou; 291 miest
- Senec, železničná stanica; 45 miest
- Svätý Jur, železničná stanica; 58 miest
- Šenkvice, železničná stanica; 87 miest
- Zohor, železničná stanica; 208 miest, (v príprave, 2022)

3.6 Návrh cyklomostov cez rieku Morava

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

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

⁴ Zdroj: <https://www.idsbk.sk/informacie/parkoviska/>



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

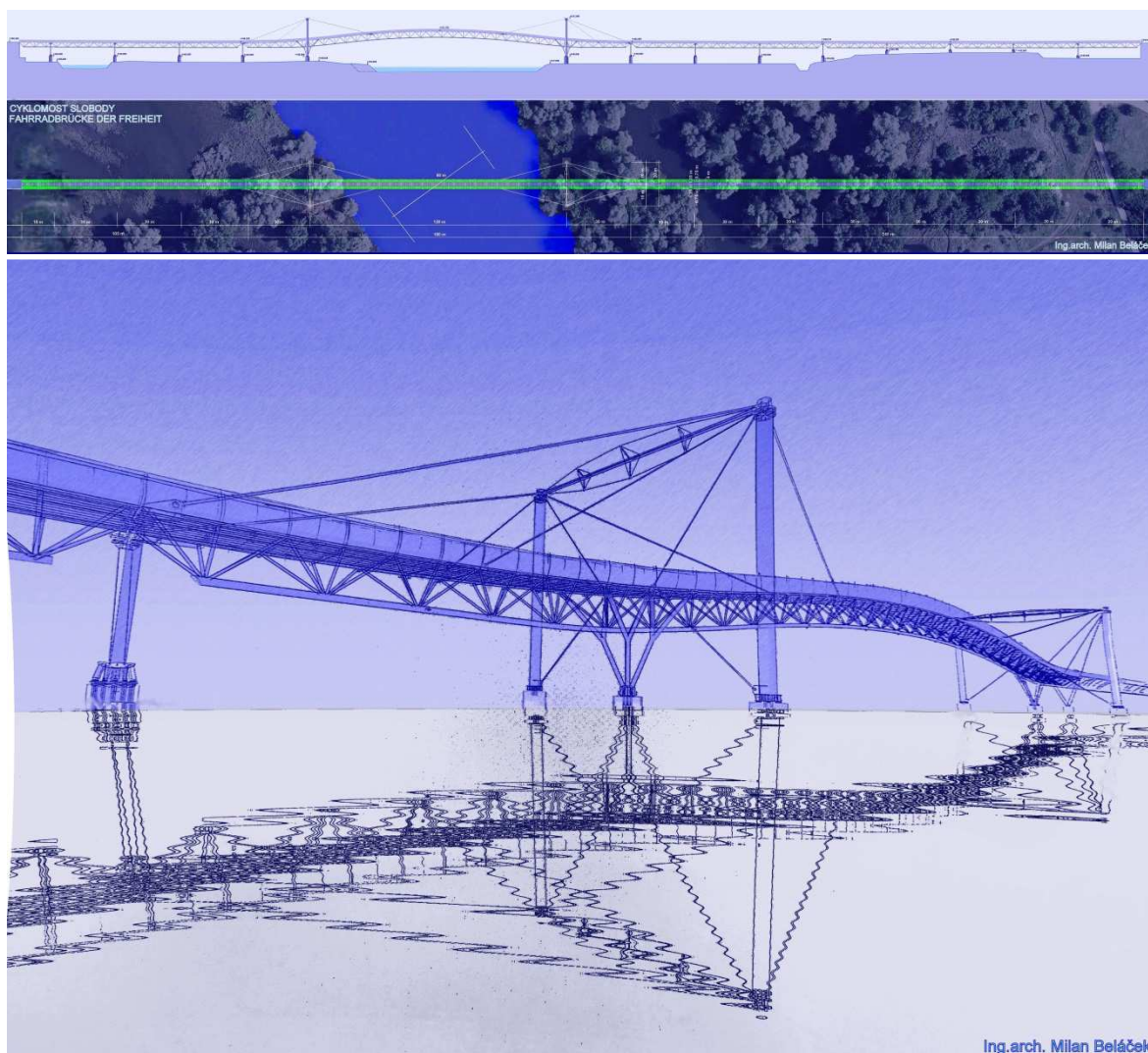
Nakoľko územie popri rieke Morava je z hľadiska ochrany prírody chráneným územím európskeho významu je potrebné k týmto zámerom pristupovať citlivo a preskúmať ich v podrobnejších územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacích dokumentáciách.

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

V roku 2012 bol Bratislavskou župou sprístupnený verejnosti Cyklomost slobody⁵, ktorý spojil Devínsku Novú Ves so Schlosshofom (Dolné Rakúsko) ponad riekou Moravu. Ide o unikátne prepojenie regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás. Cyklomost slobody postavilo konzorcium Ingsteel a Doprastav. Most je postavený v historickej trase a slúži pre dopravu cyklistov, peších turistov a záchrannú službu oboch štátov. Projekt bol financovaný z prostriedkov Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013.

⁵ Zdroj: <https://bratislavskykraj.sk/cyklomost-slobody-po-stopach-historie/>

Cyklomost slobody je určený pre chodcov a cyklistov. Ide o zavesený symetrický trojpoľový most ocelevej konštrukcie s rozpätiami 30 m, 120 m a 30 m. Šírka lávky cyklomostu je 4 metre. Celková dĺžka premostenia je 751 metrov a celková dĺžka mostného objektu je 525 metrov. Časť mosta je zrekonštruovaná historická časť pôvodného kamenného oblúkového mosta v dĺžke cca 20 m, nachádzajúca sa na rakúskej strane mosta. Plocha mosta je 2 100 m², hmotnosť ocelevej časti je 593 ton. V strede oblúka nad riekou, kde je najväčší rozpon, sú tlmiče – kompenzátory, ktoré redukovujú kmity, lebo most je tu najsubtílnejší. Nad riekou Morava sa most nachádza vo výške 21,5 metra a 12,3 metra nad zemou.



Obr. 3.5 *Cyklomost slobody, Zdroj: autor - Ing. arch. Milan Beláček*



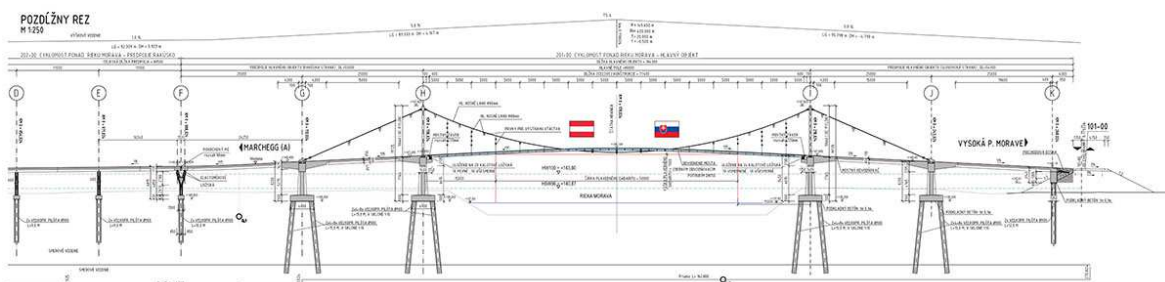
V čase spracovania Aktualizácie č. 2 Konceptie územného rozvoja cyklotrás BSK vo vzťahu k IDS a významným bodom CR je v príprave „Projekt Vysomarch – nový cyklomost medzi Vysokou pri Morave a Marcheggom“.⁶

Stavebníkom na území SR a partnerom rakúskej strany, ktorá zastrešuje realizáciu projektu je Bratislavský samosprávny kraj. Územné rozhodnutie nadobudlo právoplatnosť vo februári 2019, spoločnosť Amberg Engineering Slovakia, s. r. o., zabezpečovala projekt na stavebné povolenie.

Architektonické stvárnenie stavby je spracované na základe návrhu rakúskeho architekta Siegfrieda Trimmela a jeho architektonickej kancelárie DI SIEGFRIED TRIMMEL Büro für Reum-/Regionalplanung.

Hlavný objekt stavby tvorí mostný objekt, ktorý premostuje rieku Moravu a zahŕňa aj predpolia na oboch stranách.

V mieste nad riekou dosahuje premostenie svoju maximálnu výšku a rozpätie, preto sa zvolila oceľová konštrukcia zavesená na kombinovaných pilieroch. Predpolia hlavného objektu na rakúskej aj slovenskej strane sú navrhnuté ako monolitické železobetónové konštrukcie. Celková dĺžka cyklomosta bude 270 m.



Obr. 3.6 Pozdĺžny rez mostom, Zdroj: Amberg Engineering Slovakia

⁶ Zdroj: <https://www.asb.sk/stavebnictvo/inzierske-stavby/mosty/projekt-vysomarch-novy-cyklomost-medzi-vysokou-pri-morave-a-marcheggom>

4. Zásobník projektov

4.1 Možnosti čerpania externých finančných prostriedkov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021 – 2027

Európska komisia (EK) v máji 2018 zverejnila návrh **viacročného finančného rámca (VFR)** na roky 2021-2027 v celkovej výške 1 279 mld. EUR s rozpočtom 373 mld. EUR pre KP, ktorý predstavuje približne tretinu rozpočtu EÚ. Národná obálka pre Slovensko je navrhnutá vo výške viac ako 11 mld. EUR. EK následne zverejnila návrh kľúčových nariadení, ktorými sa bude KP riadiť po roku 2020 a tým formálne začala vyjednávania na úrovni Európskeho parlamentu (EP) a Rady EÚ. Návrh EK z roku 2018 navrhuje **financovať z KP všetky regióny EÚ bez ohľadu na ich ekonomickú klasifikáciu**.

V máji 2020 predložila EK paralelne s prebiehajúcou diskusiou o ekonomickej obnove Európy po pandémie koronavírusu revidovaný návrh VFR a nástroj obnovy nazvaný **„Next Generation EU“** (NGEU). Samotná štruktúra VFR 2021-2027 sa oproti predošlým návrhom výraznejšie nemení, avšak viaceré programy a politiky budú posilnené o zdroje z NGEU. Mechanizmus bude úzko prepojený s procesom **európskeho semestra** a členské štáty budú vypracovávať **národné plány obnovy a odolnosti** ako súčasť národného programu reforiem.

Na základe revidovaného návrhu VFR predložila EK revíziu súvisiacich sektorových legislatívnych návrhov v rámci KP po 2020. Na zasadnutí Európskej rady v júly 2020 lídri členských krajín EÚ dosiahli kompromisnú dohodu k návrhu VFR (1074,3 mld. EUR) a NGEU (750 mld. EUR).

V súčasnosti vedie BSK intenzívne rokovania o nastavení nového územného konceptu a spôsobe implementácie eurofondov v regiónoch. Hlavným cieľom nového nastavenia je zjednodušiť proces čerpania a adresnejšie zacieliť podporu na hlavné výzvy v regiónoch.

Jednou z kľúčových zmien v novom koncepte implementácie, o ktorú sa BSK dlhodobo usiloval, je **odklon od dopytového systému pri výbere projektov** smerom k financovaniu hlavných výziev v regióne definovaných v integrovanej územnej stratégii (ďalej len „IÚS“). Kľúčovú úlohu v tomto procese bude zohrávať **Rada partnerstva**, ktorá predstavuje regionálnu platformu územnej spolupráce sociálno-ekonomických partnerov pre prípravu, implementáciu, monitorovanie a hodnotenie IÚS vrátane zásobníka projektových zámerov počas celého programového obdobia 2021-2027. Gestorom prípravy a implementácie IÚS je BSK. Pri výbere projektových zámerov budú kľúčovými kritériami, okrem iných, disponibilnosť zdrojov, miera a efektívnosť akou daný projektový zámer prispieva k naplneniu cieľov či jeho pripravenosť a následná udržateľnosť.

Popri pravidelných zasadnutiach Rady partnerstva budú prebiehať stretnutia **tzv. tematických komisií Rady partnerstva**. V ich kompetencií bude navrhovanie projektových zámerov určených na financovanie z eurofondov, poskytovanie odporúčaní pre zlepšenie prípravy, implementácie, monitorovania a hodnotenia projektov IÚS ako aj spolupodieľanie sa na monitorovaní a hodnotení realizácie projektov IÚS.

Tematické komisie tvoria členovia Rady partnerstva a prizvaní odborníci, ktorých nominácia prebehla už v priebehu októbra 2020. Ich pôsobnosť pokrýva všetky **kľúčové oblasti rozvoja územia, tzn. dopravu, školstvo, vedu, výskum a inovácie, cestovný ruch a kultúru, zdravotníctvo, sociálnu oblasť a životné prostredie**. Pre oblasť mobility je kľúčovou tematická komisia „Udržateľná doprava“, v ktorej sa nachádzajú zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby SR, Železníc Slovenskej republiky, Národnej diaľničnej spoločnosti, Bratislavskej integrovanej dopravy, Dopravného podniku Bratislava, Mesta Bratislava a Cyklokoalície.

Ďalšou významnou zmenou by mala byť existencia iba jedného národného operačného programu, Operačný program Slovensko. V rámci tohto dokumentu by mali byť zahrnuté všetky oblasti podpory definované v rámci Partnerskej dohody, kde boli rozdelené do piatich cieľov:

- Cieľ 1: Inteligentnejšia Európa – inovatívna a inteligentná transformácia hospodárstva
- Cieľ 2: Ekologickejšia nízkouhlíková Európa – environmentálne udržateľné a nízkouhlíkové Slovensko
- Cieľ 3: Prepojenejšia Európa – posilnenie mobility a regionálnej prepojenosti IKT
- Cieľ 4: Sociálnejšia Európa
- Cieľ 5: Európa bližšie k občanom – podpora udržateľného a integrovaného rozvoja mestských, vidieckych oblastí a miestnych iniciatív.

V programovom období 2021 – 2027 bude možnosť čerpať finančné prostriedky aj prostredníctvom cezhraničných programov Slovenská republika – Maďarsko a Slovenská republika Rakúsko.

PHSR BSK 2021 – 2027

Bratislavský samosprávny kraj pripravuje Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja (PHSR BSK) na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030). Tento základný strategický dokument nastavuje smer a priority rozvoja kraja a zároveň slúži ako nástroj na čerpanie verejných prostriedkov a eurofondov na nasledujúcich desať rokov.

Kým nebude schválený pripravovaný PHSR BSK 2021 - 2027 vychádza sa z dokumentu Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja na roky 2014 – 2020.

Strategický investičný balíček 1.3 Podpora nemotorovej dopravy

Špecifický cieľ: Rozvinúť systém nemotorového spôsobu dopravy

Prehľad integrovaných projektových balíčkov realizovaných v rámci daného strategického investičného balíčka:

8.2.1. Integrovaný projektový balíček - Rozvoj cyklistickej infraštruktúry

Komplementárne projekty: dobudovanie nosnej infraštruktúry na území hl. m. SR Bratislavy (radiály) a budovanie bezkolíznych prepojení medzi obcami a mestami mimo územia hl. m. SR Bratislavy, výstavba doplnkovej vybavenosti pre cyklistov, rozšírenie výpožičného systému bicyklov na celé územie hl. m. SR Bratislavy, rozšírenie výpožičného systému bicyklov mimo územia hl. m. SR Bratislavy v nadväznosti na dochádzku za prácou ale aj voľnočasovými aktivitami (vrátane e-bicyklov).

8.2.2. Integrovaný projektový balíček – Opatrenia na upokojenie dopravy

Komplementárne projekty: modernizácia a rekonštrukcia chodníkov pre peších, výstavba chodníkov pre peších.

Identifikovaná investičná podpora: 133 mil. EUR

Nositelia projektov: MDV SR, hlavné mesto SR Bratislava, BSK, obce a mestá, mestské časti, súkromní investori (napr.: Slovnaft, ANTIK Telecom), občianske iniciatívy.

Predpokladané finančné zdroje: Európske štrukturálne a investičné fondy, štátny rozpočet, rozpočet hlavného mesta SR Bratislavy, rozpočet BSK, rozpočty obcí a miest, mestských častí, súkromný sektor a iné.

Strategický investičný balíček 4.3 Inovatívna ponuka produktov cestovného ruchu a budovanie doplnkovej infraštruktúry

Špecifický cieľ: Podporiť rozvoj udržateľného cestovného ruchu na území kraja

Prehľad integrovaných projektových balíčkov realizovaných v rámci daného strategického investičného balíčka:

8.2.3. Integrovaný projektový balíček - Zlepšovanie manažmentu, propagácie a služieb udržateľného cestovného ruchu

Komplementárne projekty: podpora tvorby unikátnych regionálnych produktov a ich marketingu, zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov v oblasti cestovného ruchu, dobudovanie doplnkovej turistickej infraštruktúry pri významných atraktivitách cestovného ruchu; podpora a rozvoj zážitkového turizmu; rozvoj produktu oficiálnej destinačnej karty Bratislava CARD City & Region, posilňovanie spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom; podpora inovácií a „smart“ riešení pri tvorbe a modernizácii produktov cestovného ruchu, kvalitnejšie poskytovanie informácií o jednotlivých turistických atraktivitách prostredníctvom podpory digitalizácie, interaktivity a využívania nových médií.

8.2.4. Integrovaný projektový balíček – Podpora udržateľnej mobility v nadväznosti na rozvoj cestovného ruchu

Komplementárne projekty: zlepšovanie dopravnej dostupnosti turistických atrakcií; rozvoj športovo-rekreačnej infraštruktúry (in-line trasy, bike-parky, single tracky, lyžiarske rekreačné trasy), podpora špecifických dopravných projektov zameraných na cestovný ruch (cyklobusy, sezónne autobusové a vlakové spojenia a pod.), zefektívnenie využívania verejnej dopravy pre potreby cestovného ruchu; budovanie a rekonštrukcia cykloturistických trás vrátane doplnkovej infraštruktúry.

8.2.5. Integrovaný projektový balíček - Tematické cesty na území kraja vrátane ich cezhraničného presahu

Komplementárne projekty: rozvoj siete tematických ciest zameraných na kultúrno-historické a prírodné pamätihodnosti (Cesta šľachtických rodov, Cesta Železnej opony, Cyrilo-metodská cesta, Danube Islands – Dunajské ostrovy a ďalšie); podpora cezhraničnej spolupráce; marketing a propagácia.

Identifikovaná investičná podpora: 9 mil. EUR

Nositelia projektov: obce a mestá, mestské časti, hl. m. SR Bratislava, BSK, KOČR, OOCR

Predpokladané finančné zdroje: Európske štrukturálne a investičné fondy, štátny rozpočet, rozpočty obcí, miest a mestských častí, rozpočet BSK, rozpočet hl. m. SR Bratislavy a iné.

Strategický investičný balíček 8.2 Podpora systémových zmien

Špecifický cieľ: Podporiť zavádzanie systémových zmien v jednotlivých rozvojových oblastiach

Prehľad integrovaných projektových balíčkov realizovaných v rámci daného strategického investičného balíčka:

8.2.6. Integrovaný projektový balíček - Podpora systémových zmien v oblasti cestovný ruch, kultúra a kreatívny priemysel

Komplementárne projekty: nastavenie pravidiel pre prevádzkovanie prírodných jazier a štrkovísk na kúpanie, stratégia rozvoja nových zaujímavostí a produktov cestovného ruchu, nové metódy a postupy pre vzdelávanie budúcich pracovníkov v cestovnom ruchu (hoteloví zamestnanci, pracovníci informačných centier, sprievodcovia, delegáti, pracovníci v reštauračných a pohostinských službách a pod.) predovšetkým na úrovni stredného odborného školstva, príprava podkladov osobitnej právnej úpravy pre sprievodcov v oblasti prírodného turizmu, návrhy na riešenie modernizačného dlhu atrakcií cestovného ruchu, manuál inovatívnych postupov pri tvorbe nových produktov cestovného ruchu, nastavenie spôsobu spolupráce pri riešení rozvojových aktivít cestovného ruchu na štátnej úrovni (centrálny koordinačný orgán),

vytvorenie fondu pre rekonštrukciu národných kultúrnych pamiatok a ostatných pamiatkových objektov a doplnkovej infraštruktúry cestovného ruchu (odpočívadlá, cyklo-požičovne a cyklo-zastávky, záchody, atď.) vrátane dopravnej infraštruktúry (parkoviská, príjazdové cesty, cyklotrasy), zmena nastavenia a využívania satelitného účtu cestovného ruchu, vytvorenie fondu pre rekonštrukciu kultúrnej infraštruktúry, vrátane zastaraných expozícií a nedostatočných depozitných kapacít múzeí a galérií, vytvorenie systémovej podpory kultúrno-kreatívneho priemyslu, vytvorenie ponuky dostupných priestorov pre start-upy, začínajúce ateliéry a ďalších aktérov kultúrno-kreatívneho priemyslu, posilnenie grantového systému podpory začínajúcich aktérov kultúrno-kreatívneho priemyslu, nastavenie nového modelu fungovania verejno-súkromného partnerstva v rámci kultúrno-kreatívneho priemyslu.

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 delbe prepravnej práce.**

Alokácia: 2 000 000,00 € (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,
 - **doplnková 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 a pod.);

- **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 **150 000,00 €**.

4.2 Aproximatívny výpočet ceny cyklotrás

Na výstavbu segregovaných cyklociest je potrebné kalkulovať so stavebnými nákladmi v priemernej výške cca 250 000 eur/1 km ⁷ (bez doplnkovej infraštruktúry - odpočívadlá, informačné tabule, smerovníky a pod.). Priemerné náklady na 1 km vychádzajú z už zrealizovaných projektov ako aj z projektov pripravených na realizáciu v Slovenskej republike, ako aj z dostupných údajov o nákladoch na výstavbu cyklistických komunikácií z Českej republiky, Rakúska, Poľska, Nemecka, Belgicka, Dánska a Holandska.

Priemerné náklady na výstavbu 1 km cyklistickej komunikácie s porovnateľnými technickými parametrami v týchto krajinách predstavujú (eur/km s DPH): Česká republika 272 000 eur, Rakúsko 263 000 eur, Poľsko 200 000 eur, Nemecko 255 000 – 285 000 eur, Belgicko 250 000 eur, Dánsko 345 000 – 415 000 eur, Holandsko 160 000 eur.

Praktický manuál zaoberajúci sa postupmi a procesmi pri projektovaní a výstavbe cyklodopravnej trasy bude riešený v aktualizácii Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ktorá by mala byť ukončená najneskôr do konca roku 2022.

⁷ V zmysle Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, druhé vydanie, marec 2015.

4.3 Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021 – 2027

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 2021 – 2027.

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 cyklolávkok 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,
11. Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok – Senec,
12. Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava,
13. Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov – Senec,
14. Projekt cyklodopravného prepojenia - Lužný most.

1. Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána

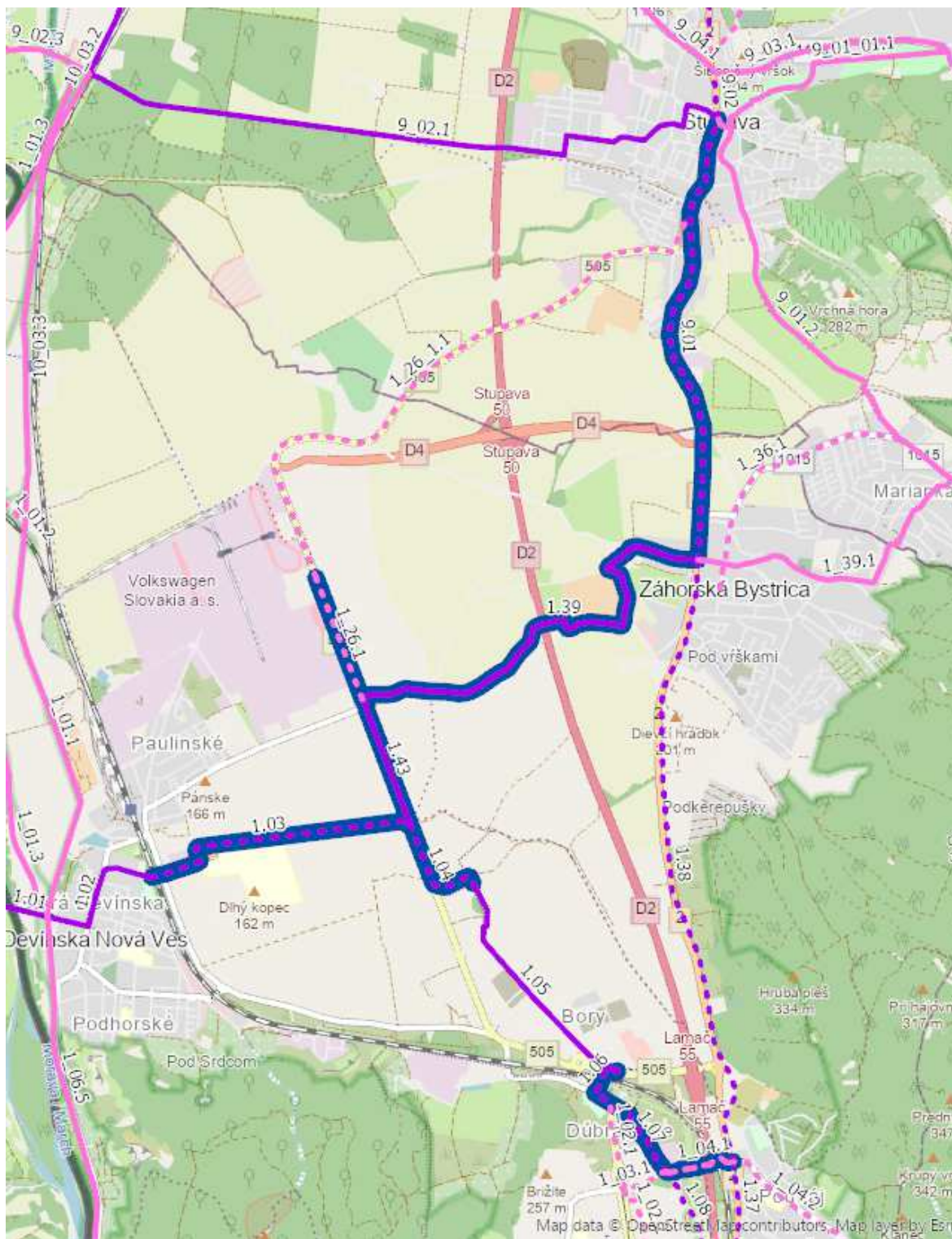
Návrh cyklotrás v tomto projekte prepája severozápadný rozvojový pól mesta Bratislavy s dominantným areálom spoločnosti Volkswagen Slovakia, a.s. (výroba osobných automobilov a prevodoviek s výmerou cca 154 ha), s okresným mestom Stupava, Mestskými časťami Bratislava – Záhorská Bystrica, Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač a s terminálom integrovanej prepravy Lamačská brána. Realizáciou úsekov 1.03 a 1.43 dĺžky 3,39 km s cyklolávkou ponad cestu 505 sa vytvorí bezpečná cyklotrasa prepájajúca Rakúsko (Cyklocesta 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 2,71 km s cyklolávkou ponad cestu 505 a podchodom popod železnicu 100 v lokalite Bory - Bory Mall, podjazdom popod diaľnicu D2 a cyklolávkou ponad železnicu 100 v lokalite Lamač – Podhájs 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.

Cyklotrasa s cyklolávkou Lamač - Dúbravka prepojí mestské časti Lamač a Dúbravka bezpečnou segregovanou cyklotrasou, dĺžky 1461 m. Samotná cyklolávka ponad železnicu 100 je riešená ako obojsmerný pruh pre peších a pruh pre cyklistov, bude mať dĺžku 60 metrov a šírku 4 metre.

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	2277	569 250,00
1.04	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	898	224 500,00
1.06	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	476	119 000,00
1.07	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	738	184 500,00
1.39	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	3810	952 500,00
1.43	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	1112	278 000,00
1_04.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	603	1 069 500,00
1_26.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1059	264 750,00
9.01	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK, lávka	3720	950 000,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						4 612 000,00



Obr. 4.1 Projekt dopravných cyklistických trás Lamacská brána

2. Projekt Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy – Devínska cesta

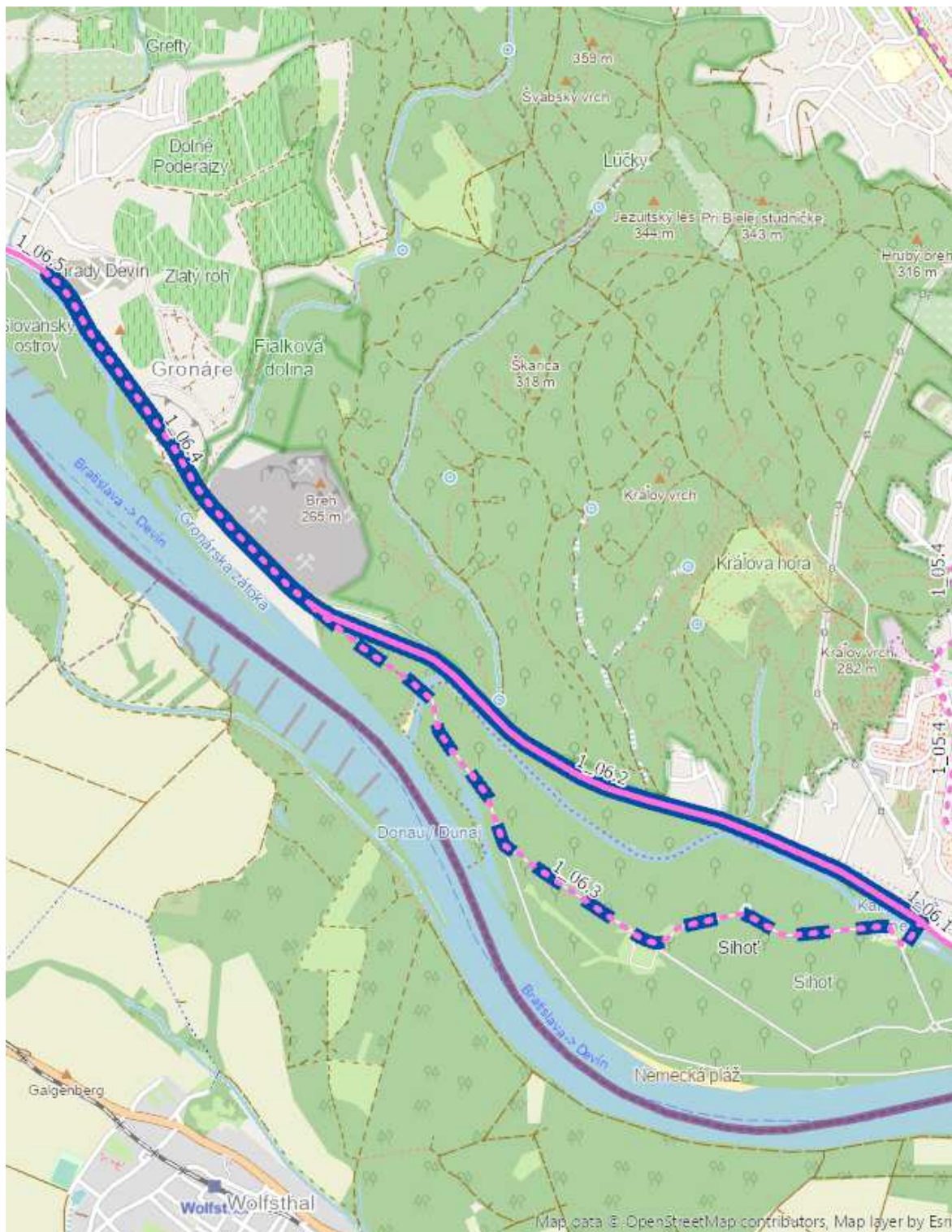
Projekt rieši prepojenie Mestskej časti Bratislava - Devín (s dominantným bodom cestovného ruchu - hrad Devín) s hlavnou Bratislavskou dopravnou cyklistickou trasou. Úsek 1_06.4 a 1_06.2 dĺžky 4,8 km je súčasťou medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 13 v súčasnosti vedený po frekventovanej cestnej komunikácii - Devínska cesta. Nakoľko tento úsek cyklotrasy je nebezpečný, ale vo veľkej miere využívaný, bol navrhnutý do zásobníka projektov. Z dôvodu priestorových obmedzení, bola navrhnutá alternatívna cyklotrasa 1_06.3 cez ostrov Sihoť, 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	pridružená	PD, stavba	CYK	1815	453 750,00
1_06.2	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	2973	743 250,00
1_06.3 *	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK (alt.)	3418	854 500,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						2 051 500,00

Poznámka: * Alternatívny úsek.



Obr. 4.2 Projekt Bratislavskej dopravnej cyklickej trasy – Devínska cesta

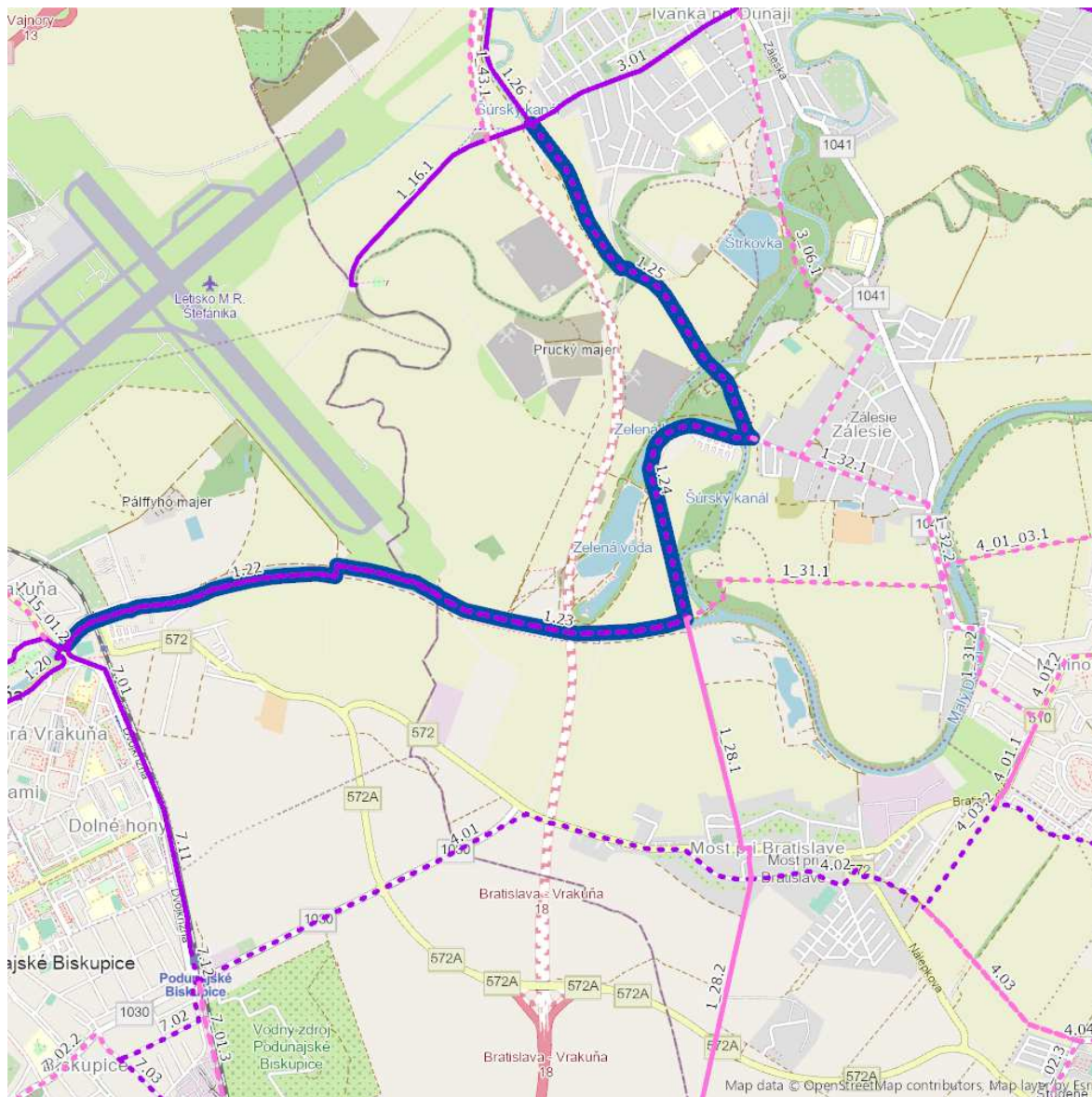
3. Projekt juhovýchodnej časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

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 dĺžky 8,6 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	2541	635 250,00
1.23	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	1693	423 250,00
1.24	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	1828	457 000,00
1.25	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	2533	633 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						2 148 750,00



Obr. 4.3 Projekt juhovýchodná časť Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

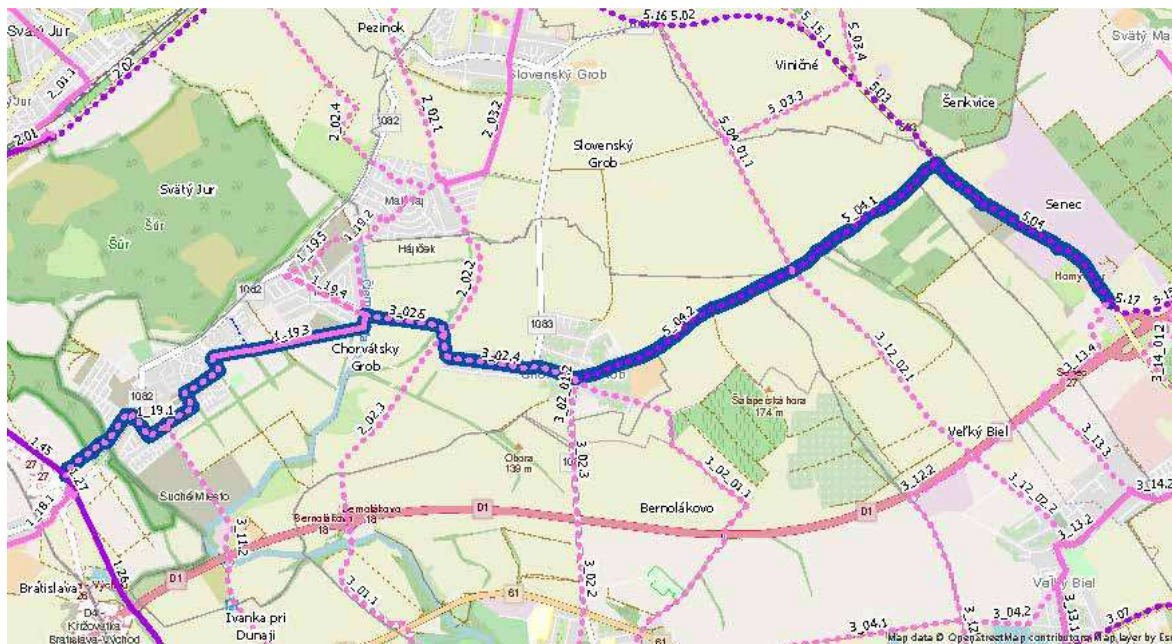
4. Projekt dopravných cyklistických trás Vajnory - Chorvátsky Grob – Priemyselný park Senec

Projekt rieši cyklistickú dopravu v regionálnom rozvojovom póle mesta Bratislavy a nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. Vybudovaním úseku 1_19.1 a 1_19.3 dĺžky 4,33 km z obce Chorvátsky Grob (lokalita - Čierna voda) s napojením na Bratislavskú cyklodopravnú trasu (existujúcu cyklotrasu JuRaVa) sa dosiahne napojenie tohto rozvojového územia obce na najbližšiu železničnú stanicou Vajnory. Úseky 3_02.5, 3_02.4 dĺžky 2,43 km prepájajú obce Chorvátsky Grob z jej časťou Čierna voda. Dobudovaním úsekov 5_04.2, 5_04.1 a 5.04 (dĺžka 6,71 km) sa docieli prepojenie s Priemyselným parkom Senec.

Tab. 4.4 Projekt dopravnej cyklistickej trasy Vajnory - Chorvátsky Grob – Priemyselný park Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1_19.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	2 596	649 000,00
1_19.3	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 730	432 500,00
3_02.4	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	1 569	392 250,00
3_02.5	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	864	236 000,00
5.04 *	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	2 349	587 250,00
5_04.1 *	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 856	464 000,00
5_04.2	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	2 501	625 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						3 386 250,00

Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 11.



Obr. 4.4 Projekt dopravnej cyklickej trasy Vajnory - Chorvátsky Grob – – Priemyselný park Senec



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

Do zásobníka projektov boli navrhnuté úseky Vinohradníckej dopravnej cyklistickej cesty 2.02 až 2.15, dĺžky 32,81 km, ako cyklodopravné prepojenie okresného mesta Pezinok, mesta Modra, obce na podkarpatskom páse až po Doľany s hl. m. SR Bratislava, napojením na Bratislavskú dopravnú cyklistickú trasu.

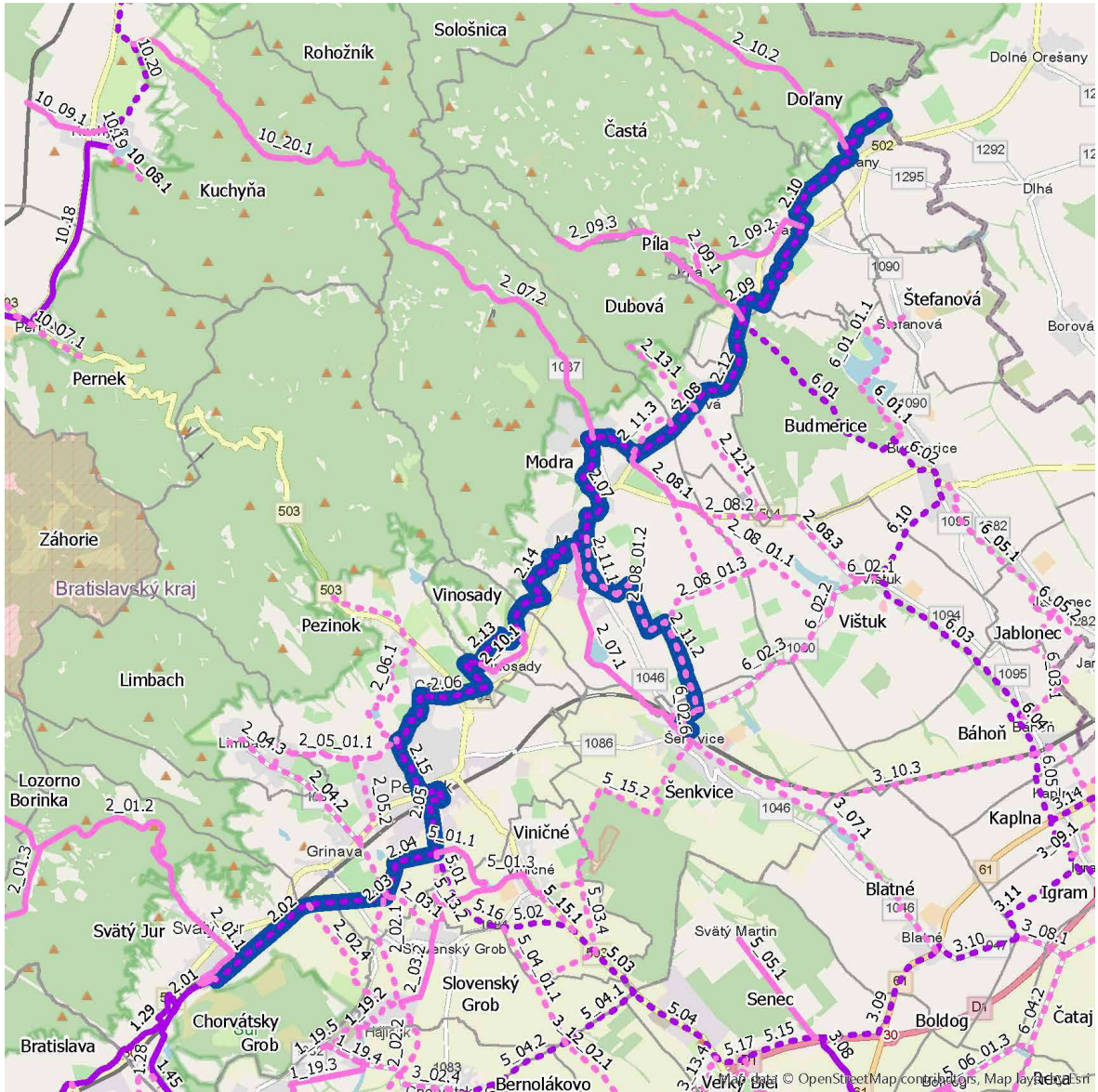
V rámci tohto projektu bol navrhnutý i úsek 2_11.1, 2_11.2, 6_02.4, 6_02.5 dĺžky 6,18 km prepájajúci mesto Modra na najbližšiu železničnú stanicu v obci Šenkvice.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.5.

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	4230	1 057 500,00
2.03	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	105	26 250,00
2.04	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1666	416 500,00
2.05 *	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2121	530 250,00
2.06	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	3868	967 000,00
2.07	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	4739	1 184 750,00
2.08	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	669	167 250,00
2.09	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	836	209 000,00
2.10	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	5678	1 419 500,00
2.11	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1028	257 000,00
2.12	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2449	612 250,00
2.13	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1401	350 250,00
2.14	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2661	665 250,00
2.15	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1357	339 250,00
2_11.1	Vinohradnícka	pridružená	PD, stavba	CYK	1567	391 750,00
2_11.2	Vinohradnícka	pridružená	PD, stavba	CYK	3897	974 250,00
6_02.4	Gidransko-Višťucká	pridružená	PD, stavba	CYK	425	106 250,00
6_02.5	Gidransko-Višťucká	pridružená	PD, stavba	CYK	289	72 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						9 746 500,00

Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 10.



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



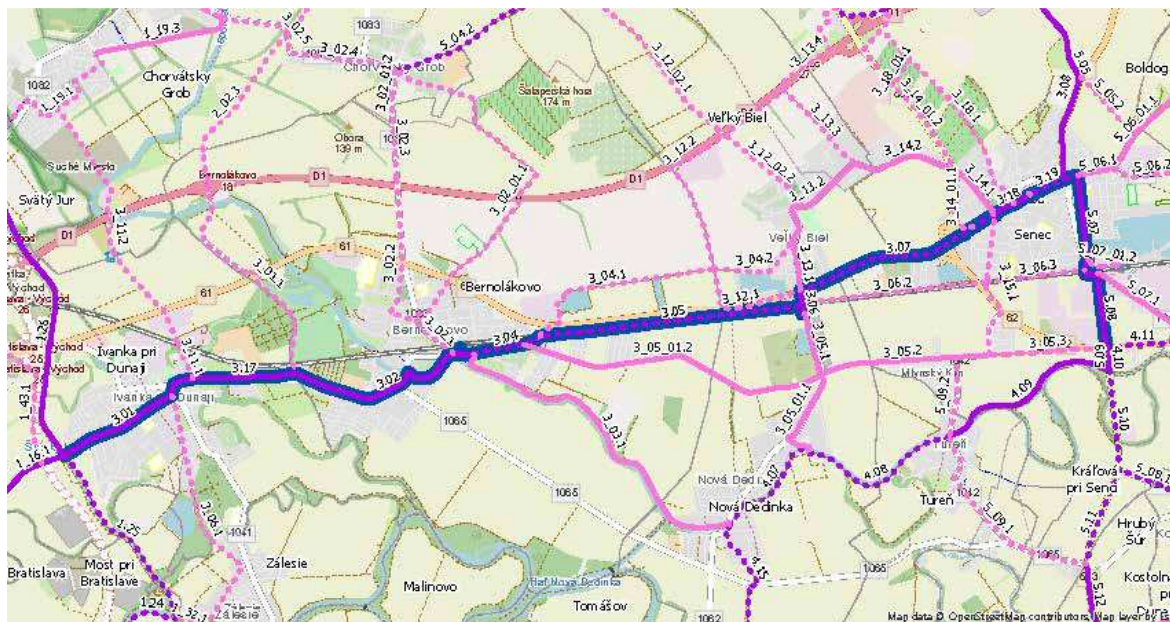
6. Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava – Senec

Projekt rieši priame prepojenie okresného mesta Senec s regionálnym rozvojovým pólom mesta Bratislavy (Bratislava - Nové Mesto, Ivanka pri Dunaji, Bratislava - Vajnory, Bernolákovo a Chorvátsky Grob) a nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. Vybudovaním úsekov 3.03, 3.04, 3.05, 3.06, 3.07, 3.18, 3.19 z Ivanky pri Dunaji cez Veľký Biel do Senca dĺžky 13,97 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 5.07 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 /€/
3.01	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	1 914	478 500,00
3.02	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	2 546	636 500,00
3.03	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	86	21 500,00
3.04	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	859	214 750,00
3.05	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	3 372	843 000,00
3.06	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	282	70 500,00
3.07	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	2 632	658 000,00
3.17	Slnecná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 284	321 000,00
3.18	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	454	113 500,00
3.19	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	542	135 500,00
5.06	Slnecná	hlavná	PD, stavba	CYK	190	47 500,00
5.07	Slnecná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 389	347 250,00
5.08	Slnecná	hlavná	PD, stavba	CYK, podjazd	889	722 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						4 609.750,00



Obr. 4.6 Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava - Senec



7. Projekt dopravných cyklistických trás Maďarsko – Malé Karpaty

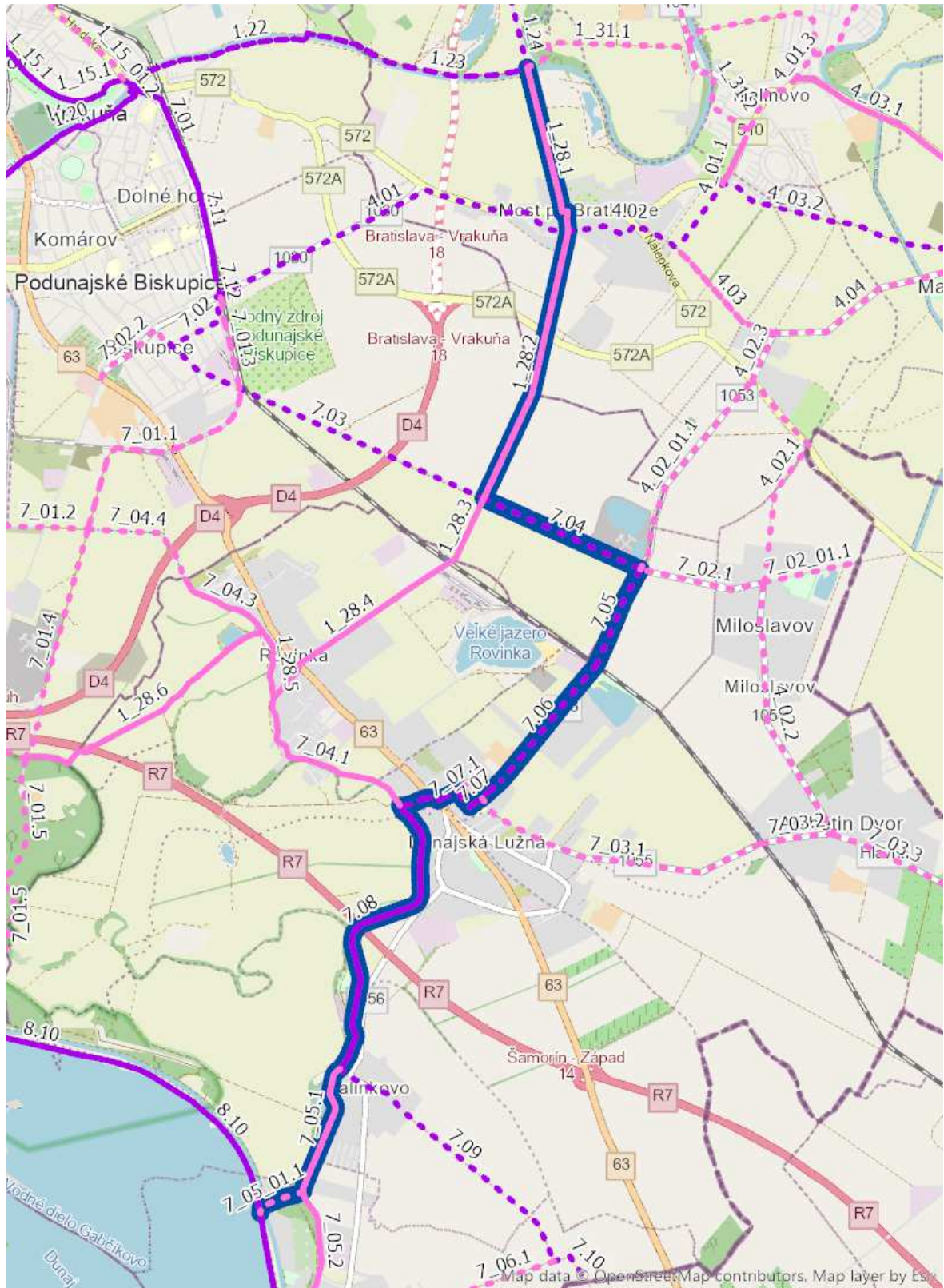
Projekt cyklotrás Maďarsko – Malé Karpaty prepája medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 6 do Rajky v Maďarsku až po vinohradnícku cyklocestu a Malé Karpaty. Nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. K uvedenému prepojeniu je potrebné dobudovať úseky 7.08, 7.07, 7.06, 7.05, 7.04, 7_05.1, 7_05_01.1, 1_28.2, 1_28.1. v dĺžke 15,45 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 /€/
1_28.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	1771	5 442 750,00
1_28.2	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	2883	720 750,00
7.04	Žitnoostrovňá	pridružená	PD, stavba	CYK	1755	438 750,00
7.05 *	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	1079	269 750,00
7.06 *	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	1527	381 750,00
7.07 *	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	1268	317 000,00
7.08	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	3270	817 500,00
7_05.1	Žitnoostrovňá	pridružená	PD, stavba	CYK	1360	340 000,00
7_05_01.1	Žitnoostrovňá	pridružená	PD, stavba	CYK	536	134 000,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						8 862 250,00

Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 10.



Obr. 4.7 Projekt dopravných cyklistických trás Maďarsko – Malé Karpaty



8. Projekt cyklolávkok cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

Projekt cyklolávkok 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 cyklolávky boli navrhnuté v nasledovných lokalitách Marchegg – Vysoká pri Morave, Stilltried – Suchohrad, Dürnkrot - 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 Stilltried s obcou Suchohrad, ktorou vedie medzinárodnú cyklotrasa EuroVelo 13 v dĺžke 748 m.

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

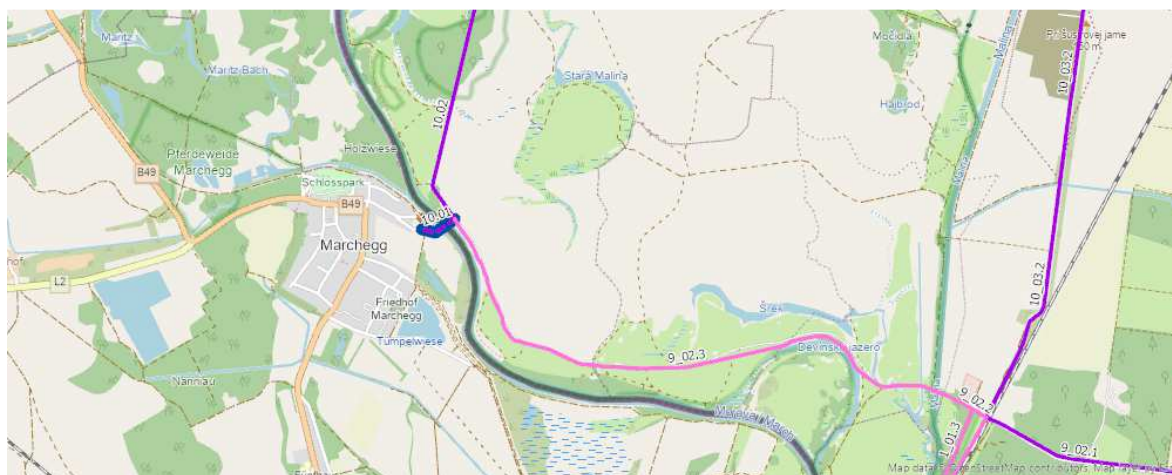
Úsek cyklotrasy 9_14.2 s cyklolávkou cez rieku Morava prepoja Drösing s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území obce Malé Leváre. Úsek cyklotrasy 9.17, 9.18 a 9.19 s obcou Veľké Leváre a železničnou stanicou Veľké Leváre.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.8.

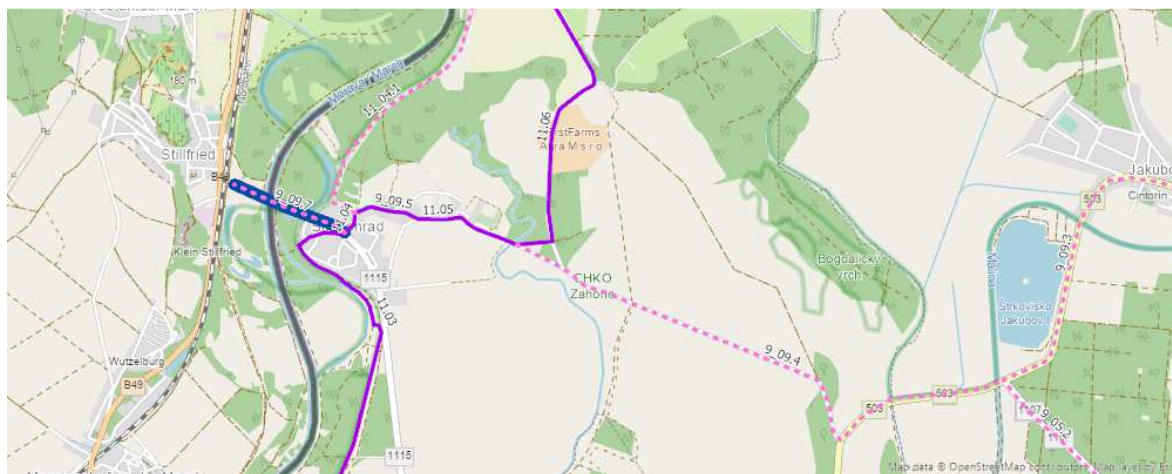
Tab. 4.8 Projekt Cyklolávkok cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
9.10	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	522	130 500,00
9.11	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 255	313 750,00
9.12	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 348	337 000,00
9.13	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 035	1 008 750,00
9.14	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	436	109 000,00
9.17	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 516	379 000,00
9.18	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	953	238 250,00
9.19	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 653	413 250,00
9_09.7	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	747	5 186 750,00
9_11.1	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 082	270 500,00
9_11.2	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	671	167 750,00
9_11.3	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 829	457 250,00

9_11.4	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	703	175 750,00
9_11.5	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	479	5 119 750,00
9_14.1	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 479	369 750,00
9_14.2	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	2 320	5 580 000,00
10.01	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK, lávka	233	5 058 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						25 315 250,00

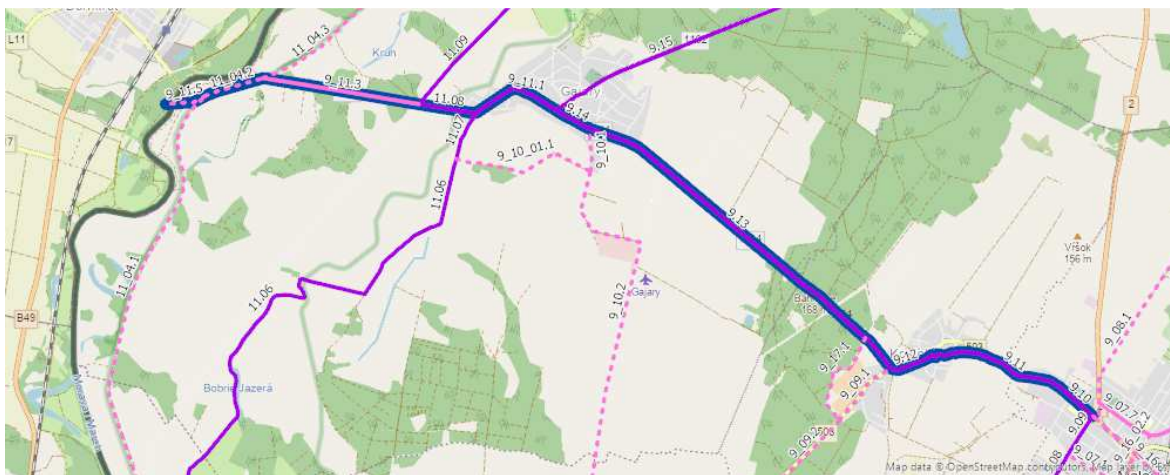


Obr. 4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko
a) Lokalita Marchegg – Vysoká pri Morave

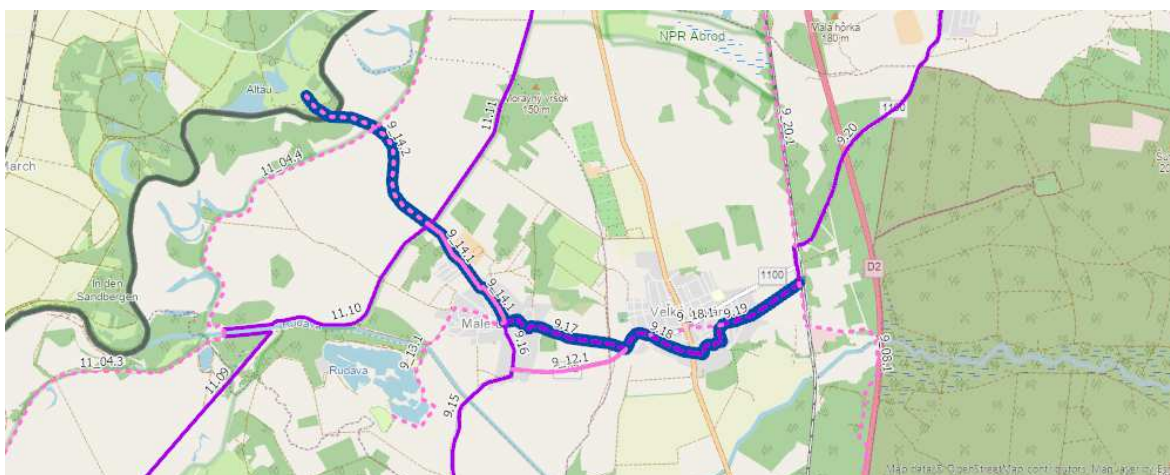


Obr. 4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko
b) Lokalita Stillfried – Suchohrad





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



Obr. 4.8 Projekt Cyklotrás cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko
d) 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 centrá, a zároveň dobrej dostupnosti turistov k významným bodom cestovného ruchu. V blízkosti rakúskej obce Marchegg sa pomocou cyklotrávy prepojí rakúske územie 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 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. 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, 10.27, 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.

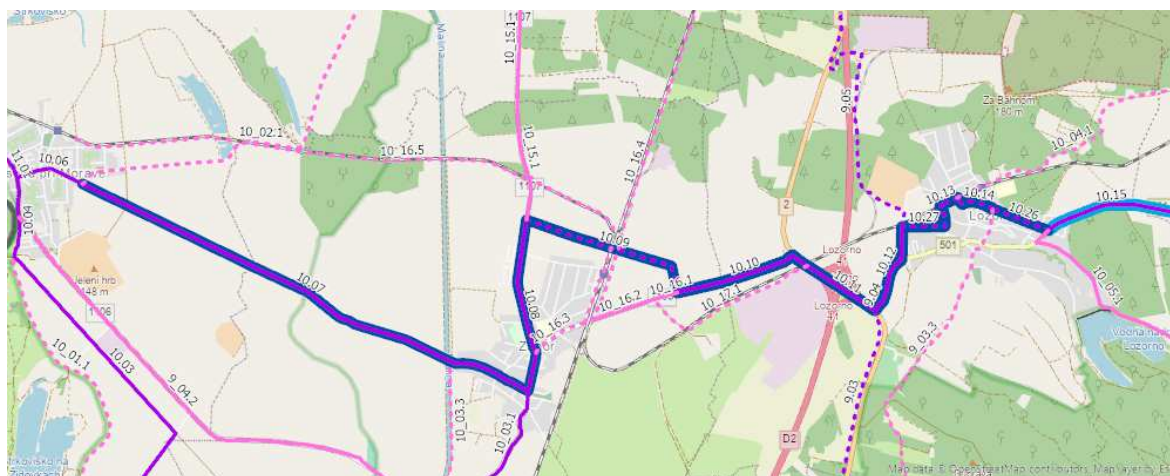
Tab. 4.9 Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
10.07	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	5 094	1 273 500,00
10.08	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 800	450 000,00
10.09	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 848	462 000,00
10.10 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 484	371 000,00
10.11 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	793	198 250,00
10.12 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	948	237 000,00
10.13 +	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	178	44 500,00

10.14 +	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	417	104 250,00
10.15	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 175	1 043 750,00
10.16	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 076	1 019 000,00
10.17	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	284	71 000,00
10.18	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 699	1 174 750,00
10.19	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	614	153 500,00
10.20	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 523	880 750,00
10.21	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 597	899 250,00
10.22	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	8 648	2 162 000,00
10.23	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 290	1 072 500,00
10.24	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	846	211 500,00
10.25	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 466	366 500,00
10.26	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	618	154 500,00
10.27 +	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	687	171 750,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						12 521 250,00

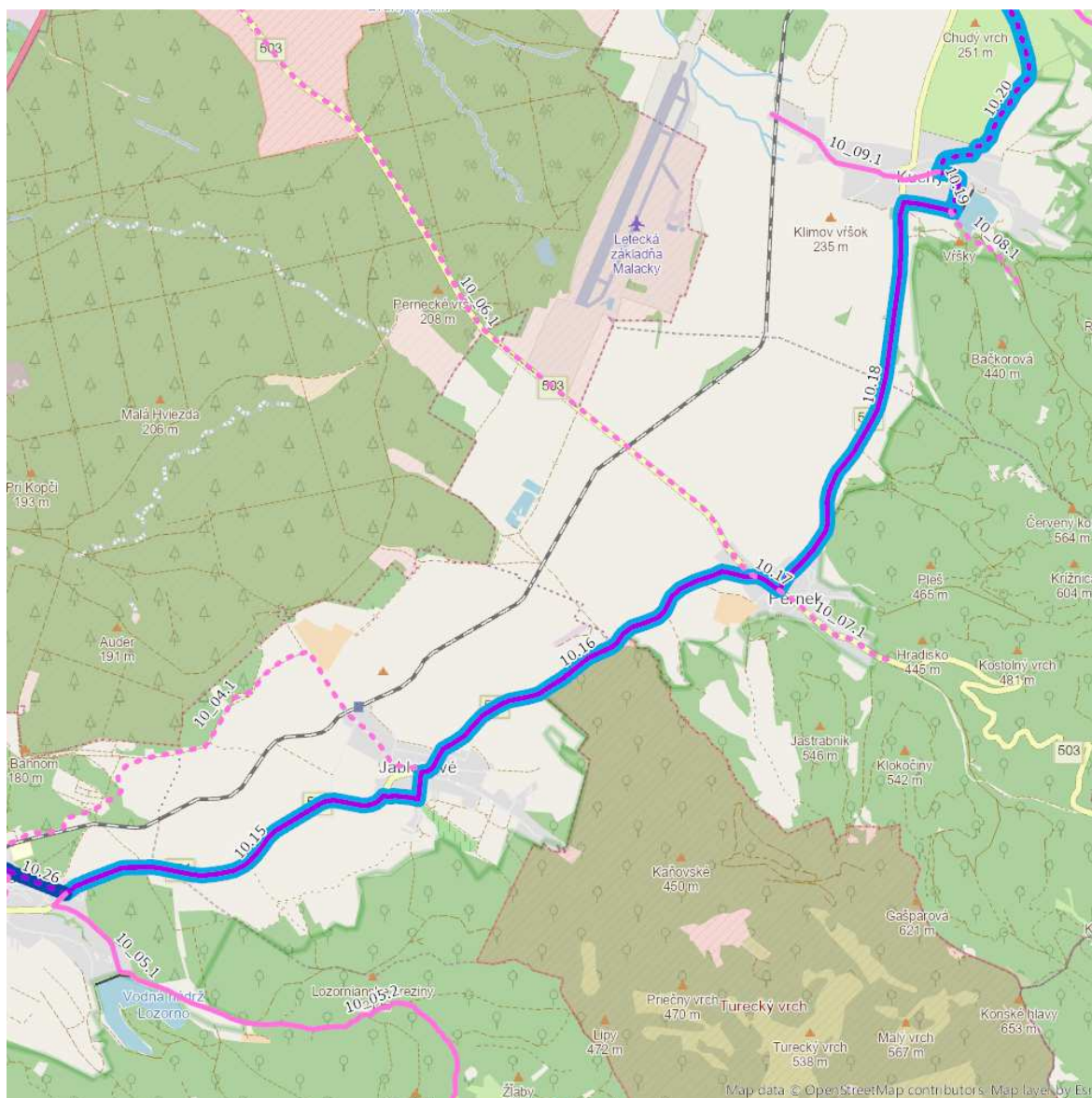
Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 10

+ Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 12



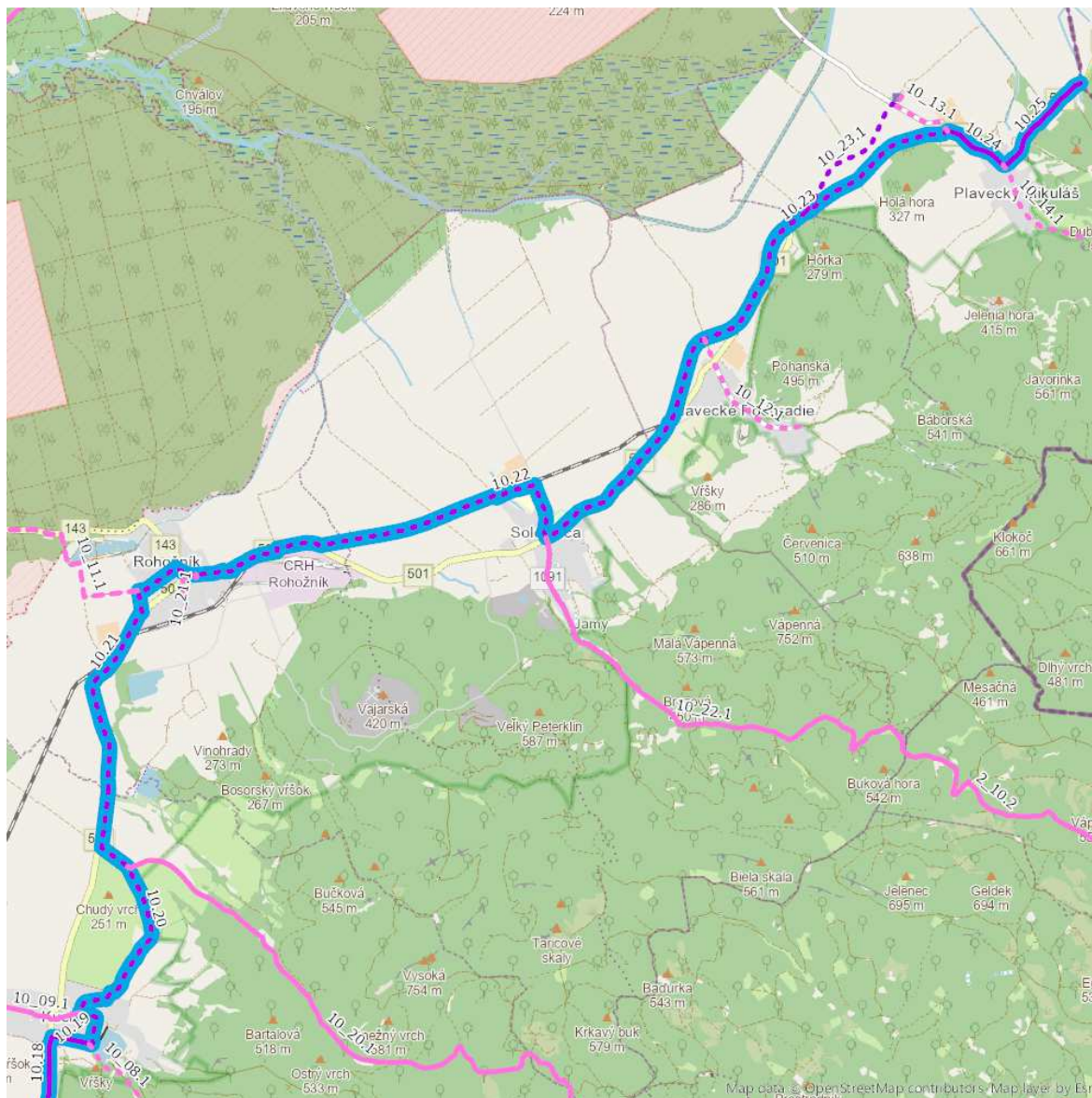
Obr. 4.9 Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty, Lokalita s realizáciou cyklotrasy





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





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



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 resp. realizuje „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_16.1, 10_17.1, 10.11, 10.12, 10.27, 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:
 - 3.01, 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_01.3, - 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.
- **ŽST Báhoň** -záchytné parkovisko pre IAD
K navrhovanému záchytnému parkovisku, ktorého súčasťou bude aj parkovisko pre bicykle je potrebné dobudovať nasledovné úseky cyklotrás:
 - 3_10.2, 6.05, 3.13, 3.12, 6.08 - pre dostupnosť obyvateľov obcí Kaplna, Igram,
 - 3_10.2, 6.04, 6.03 - pre dostupnosť obyvateľov obce Báhoň a Vištuk.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.10.

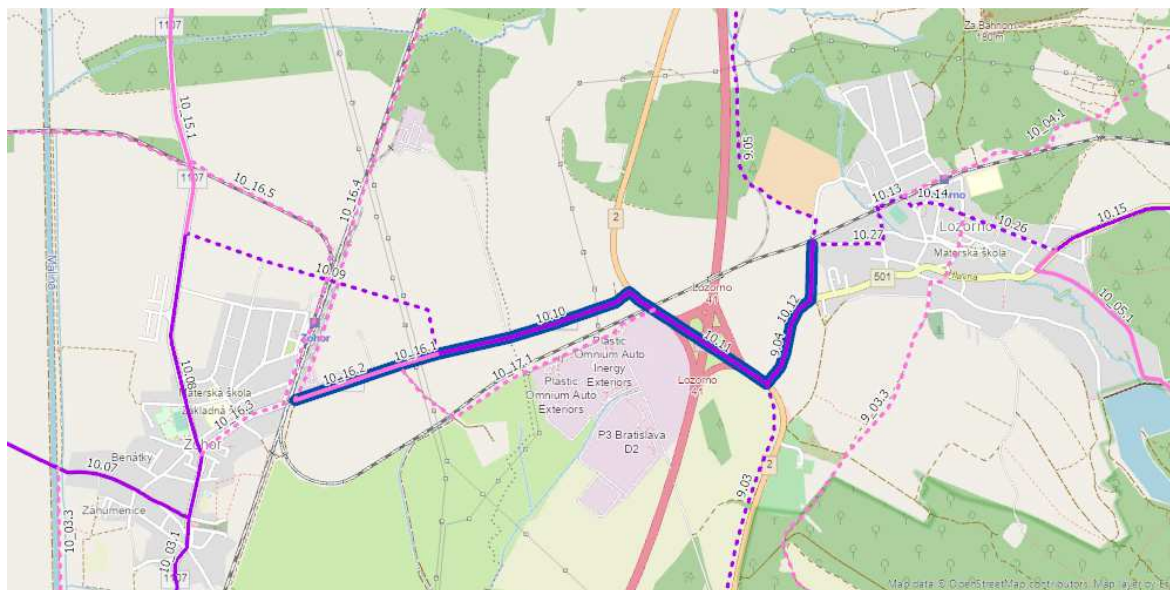
Tab. 4.10 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
2.05 *	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2 121	530 250,00
3_11.1	Senecská	pridružená	PD, stavba	CYK	494	123 500,00
3_11.2	Senecská	pridružená	PD, stavba	CYK	3281	820 250,00
5_12.1	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 002	250 500,00
5_13.2	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	227	56 750,00
6.03	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, lávka	CYK, lávka	4 541	1 155 250,00
6.04	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, lávka	CYK, lávka	1 341	355 250,00
6.05	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, stavba	CYK	1 558	389 500,00
6.06	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, stavba	CYK	960	240 000,00
6.07	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, stavba	CYK	356	89 000,00
7.05 +	Žitnoostrovná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 079	269 750,00
7.06 +	Žitnoostrovná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 527	381 750,00
7.07 +	Žitnoostrovná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 268	317 000,00
7_02.1	Žitnoostrovná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 296	324 000,00
10.10 ~	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 484	371 000,00
10.11 ~	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	793	198 250,00
10.12 ~	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	948	237 000,00
10_16.1	Malokarpatská	pridružená	PD, stavba	CYK	250	62 500,00
10_16.2	Malokarpatská	pridružená	PD, stavba	CYK	673	168 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						6 299 750,00

Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 5.

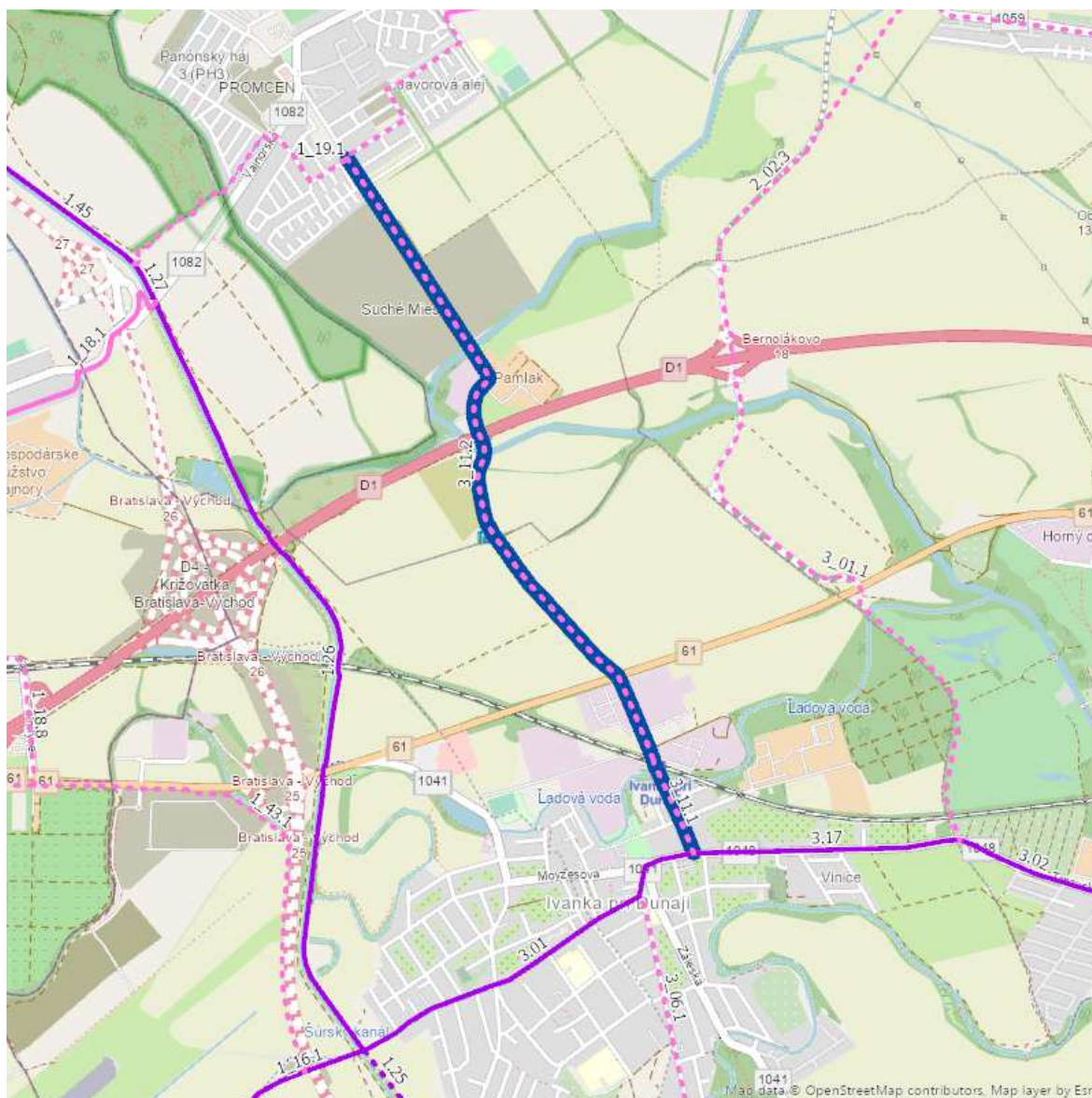
+ Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 7.

~ Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 9.



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





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



11. Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok – Senec

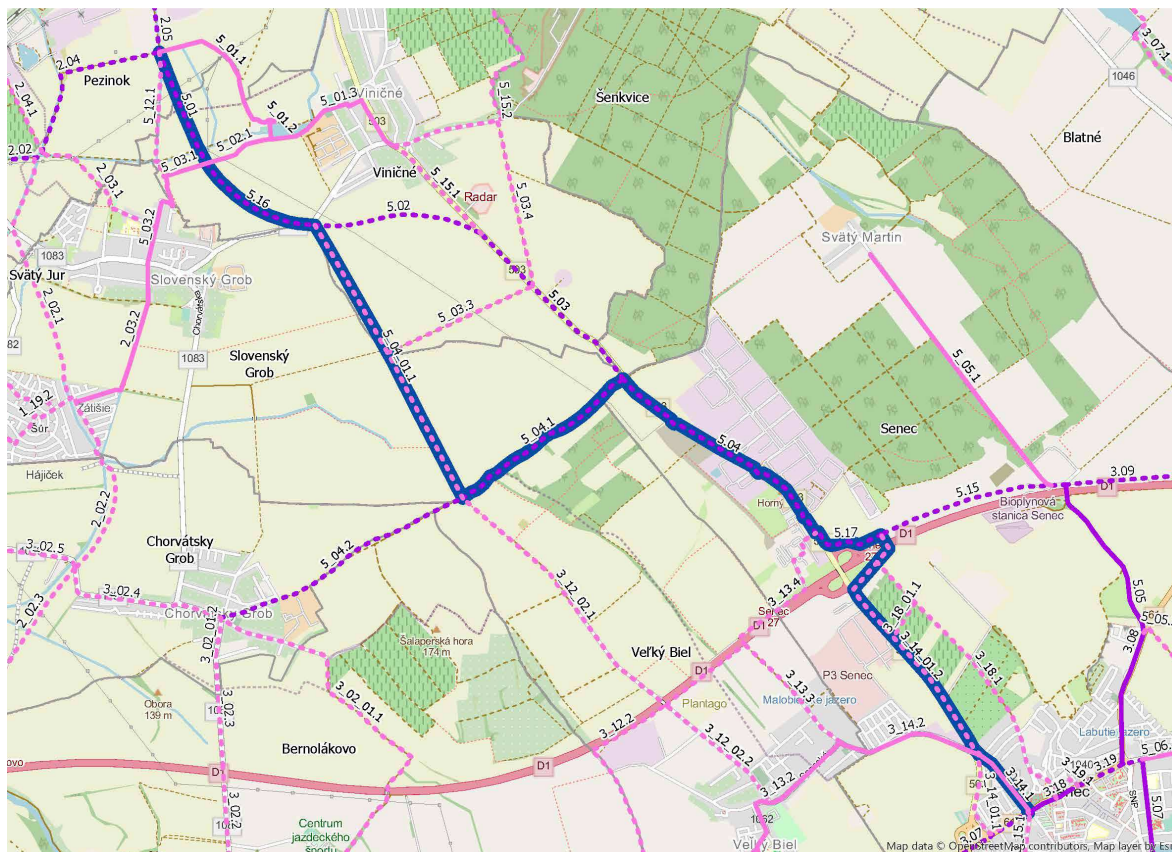
Projekt dopravných cyklotrás Pezinok – Senec má prioritný cieľ spojiť dve susediace okresné mestá, zároveň na tejto cyklotrase dopravne spojiť Priemyselný park Senec (s rezervou na jeho ďalší budúci rozvoj). Súčasne táto cyklotrasa prepája dva rozdielne mikroregióny Senecko a Pezinsko. V Pezinku sa bude táto cyklotrasa napájať na Integrovaný dopravný systém a navrhovanú Vinohradnícku cyklodopravnú trasu, ktorá prepojí obce na podkarpatskom páse s hlavným mesto SR, Bratislavou. V Senci sa táto cyklodopravná trasa prepojí s Integrovaným dopravným systémom a s navrhovanou cyklodopravnou trasou Zálesie – Tomášov - Senec, ktorá spojí Senec a príslušné obce v Podunajskej nížine s Bratislavou.

Pre uvedené cyklodopravné prepojenie okresných miest Senec - Pezinok je potrebné dobudovať úseky 3_14.1, 3:14_01.2, 5.17, 5.04, 5_04.1, 5_04.01.1, 5.16, 5.01 v dĺžke 13,32 km.

Tab. 4.11 Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok - Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
3_14.1	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	719	179 750,00
3_14_01.2	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	2558	639 500,00
5.01	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	1109	277 250,00
5.04 *	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	2349	587 250,00
5.16	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	1190	297 500,00
5.17	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	694	173 500,00
5_04.1 *	Slnečná	hlavná	PD, stavba	CYK	1856	464 000,00
5_04_01.1	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	2849	712 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						3 331 000,00

Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 4.



Obr. 4.11 Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok - Senec

12. Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava

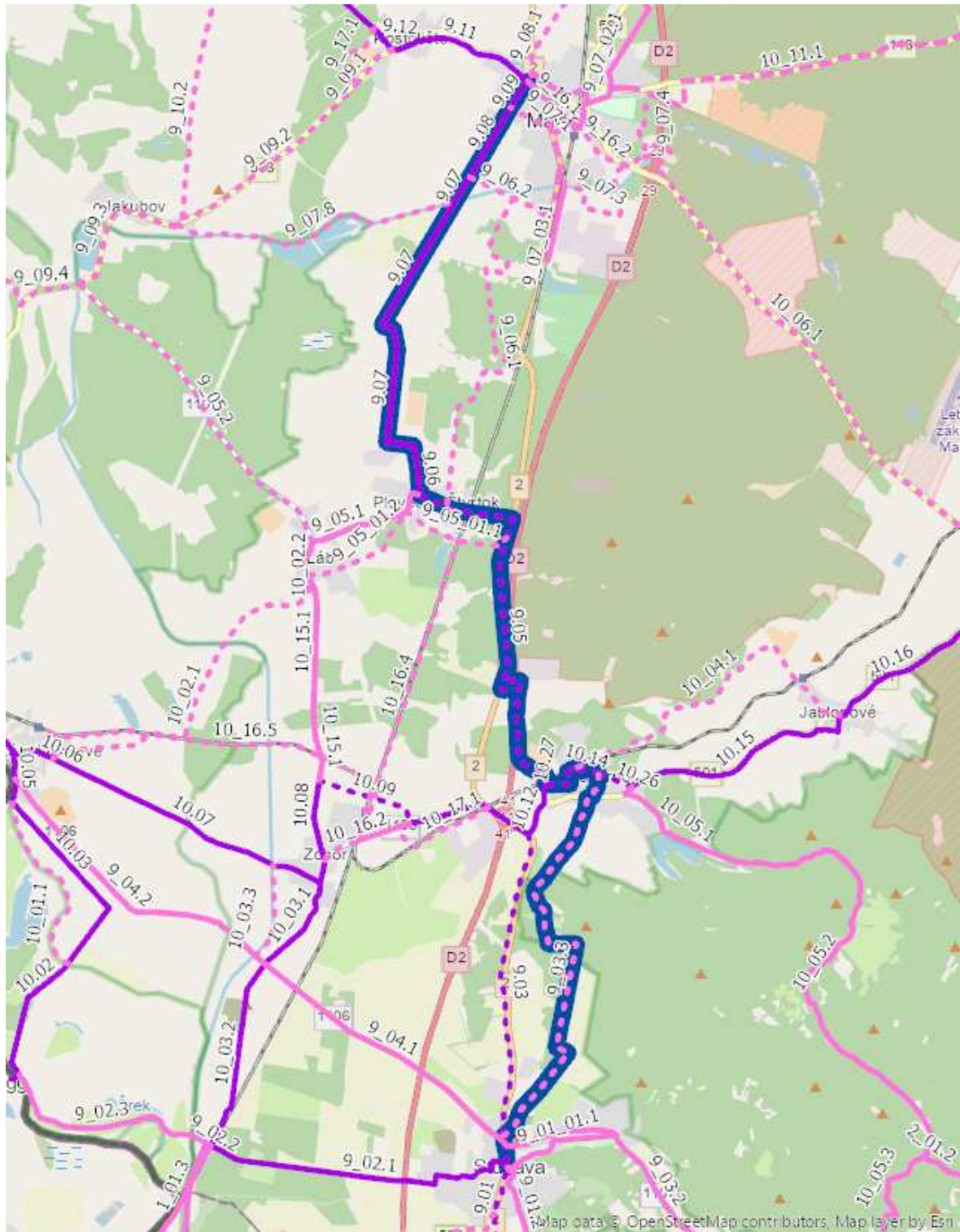
Projekt dopravných cyklotrás Malacky - Stupava má prioritný cieľ spojiť dve mestá na Záhorí, zároveň na tejto cyklotrase dopravne spojiť i priemyselný park Lozorno, prípadne umožniť dochádzku do blízkeho priemyselného parku - Zohor. Táto navrhovaná trasa vytvára možnosť napojenia blízkejších obcí na túto trasu a zlepšiť dochádzku pracovníkov do oboch priemyselných parkov. Zároveň časť tejto trasy bude slúžiť na bezpečnú dochádzku buď na Integrovaný dopravný systém v Malackách, alebo bezpečnou segregovanou cyklotrasou na autobusovú stanicu v Stupave, na železničnú stanicu v Plaveckom Štvrtku, prípadne až do závodu Volkswagen.

Pre uvedené cyklotrasové prepojenie miest Malacky - Stupava je potrebné dobudovať úseky 3_13.3, 3_13.4, 3_14.1, 5.01, 5.04, 5.16, 5_04.1, 5_04.01.1 v dĺžke 25,14 km.

Tab. 4.12 Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
9.02	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	433	108 250,00
9.05	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	7 205	1 801 250,00
9.06	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	855	213 750,00
9.07	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	6 012	1 503 000,00
9.08	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	982	245 500,00
9.09	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	535	133 750,00
9.22	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	121	30 250,00
9_03.3	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	7 716	1 929 000,00
10.13 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	178	44 500,00
10.14 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	417	104 250,00
10.27 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	687	171 750,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						6 285 250,00

Poznámka: * Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 9.



Obr. 4.12 Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava

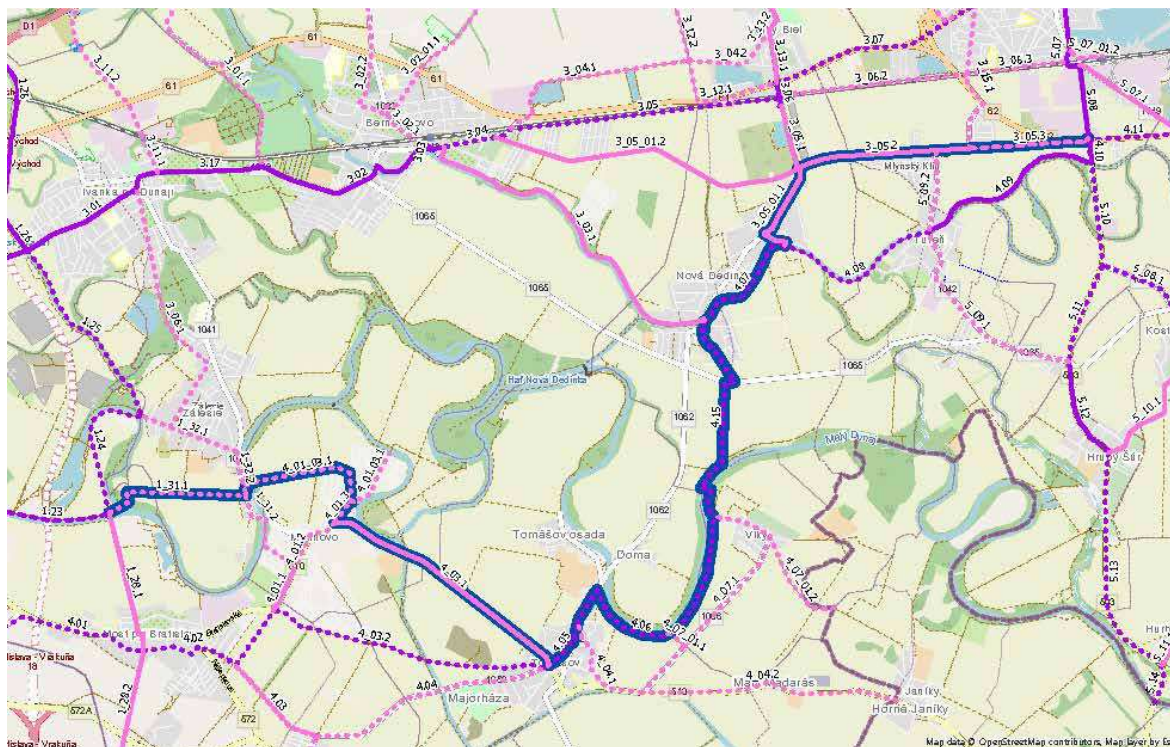
13. Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov - Senec.

Projekt dopravných cyklotrás Zálesie – Tomášov - Senec má prioritný cieľ spojiť sieť cyklo dopravných trás Bratislavy s okresným mestom Senec. Zároveň táto cyklotrasa dopravne pospája nielen obce na tejto cyklotrase, ale aj neďaleké obce pri trase. Trasovanie tejto navrhovanej cyklotrasy bolo prispôbené aj predpokladanému rozvoju výstavby mesta Senec. Cyklotrasa bude slúžiť najmä na bezpečný prístup cyklistov z okolitých obcí Senca na Integrovaný dopravný systém, na opačnej strane tejto cyklotrasy sa satelitné obce hlavného mesta SR, Bratislavy prepoja na sieť mestských cyklo dopravných cyklotrás, najmä pomocou cyklotrasy JURAVA a cyklotrasy popri Malom Dunaji. Časť cyklotrasy bude slúžiť aj ako bezpečný koridor pre dochádzajúce deti do škôl, najmä do obce Tomášov.

K uvedenému cyklo dopravnému prepojeniu obcí Zálesie – Tomášov - Senec je potrebné dobudovať úseky 1_32.1, 1_32.2, 3_05.2, 3_05.3, 3_05_01.1, 4.05, 4.06, 4.07, 4.15, 4_01.3, 4_01_03.1, 4_03.1 v dĺžke 20,07 km.

Tab. 4.13 Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov - Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1_32.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 914	478 500,00
3_05.2	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	2 116	529 000
3_05.3	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 483	370 750,00
3_05_01.1	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 305	326 250,00
4.05	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	645	161 250,00
4.06	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 216	804 000,00
4.07	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 466	366 500,00
4.15	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	2 883	720 750,00
4_01.3	Podunajská	pridružená	PD, stavba	CYK	328	82 000,00
4_01_03.1	Podunajská	pridružená	PD, lávka	CYK	1 747	436 750,00
4_03.1	Podunajská	pridružená	PD, stavba	CYK	3 196	799 000,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						5 074 750,00



Obr. 4.13 Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov – Senec

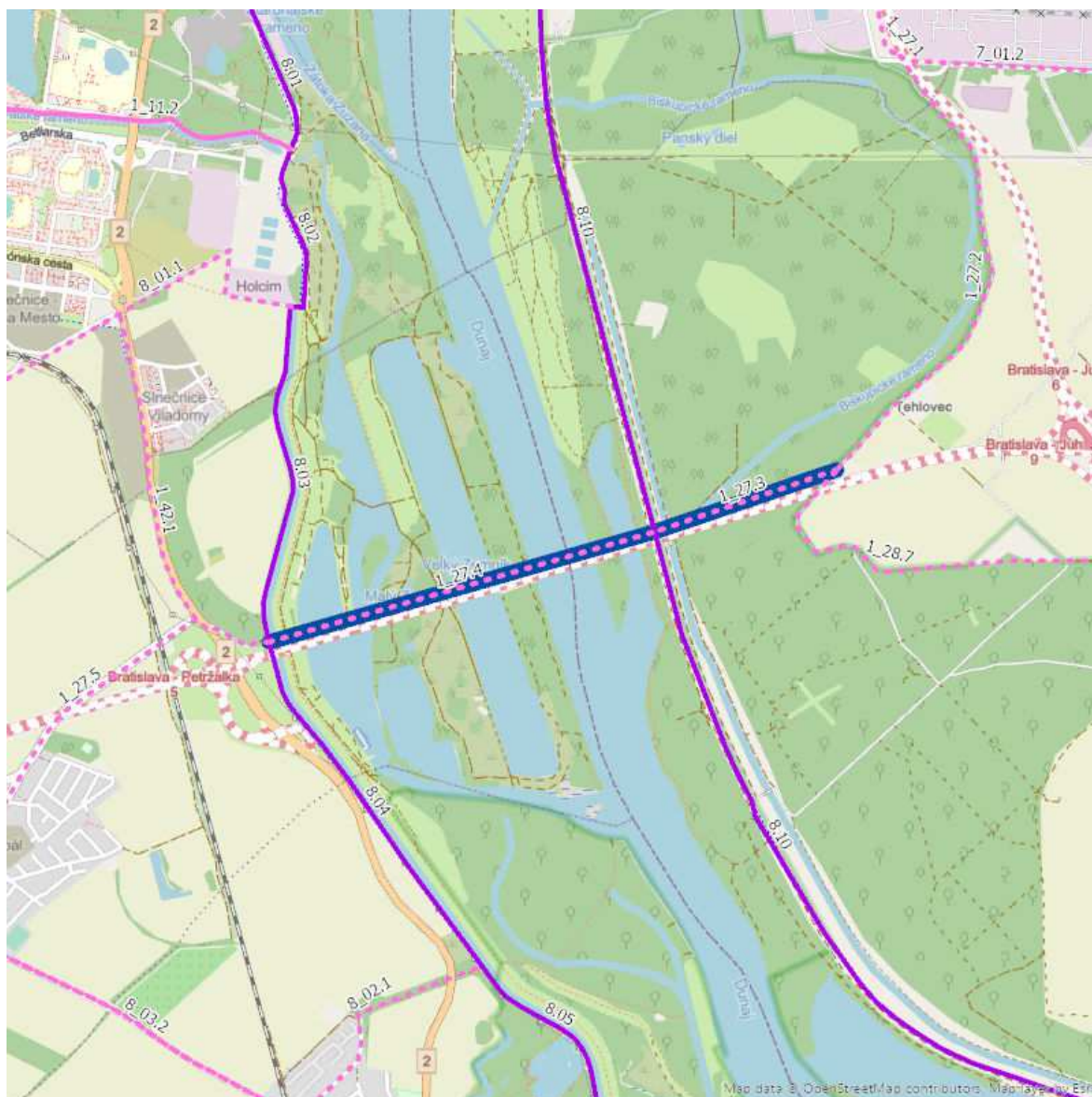
14. Projekt cyklo dopravného prepojenia – Lužný most

Projekt dopravných cyklotrás Lužný most má prioritný cieľ spojiť sieť cyklo dopravných trás Bratislavy na oboch brehoch Dunaja. Zároveň prepája obe vetvy medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 6, ktorá prechádza daným územím. Cyklo dopravné prepojenie cez Lužný most zároveň umožní vyriešiť bezpečnú dochádzku pracovníkov najmä z južnej časti Petržalky, Jaroviec, Rusoviec a Čunova do Slovnaftu, ale i do iných prevádzok v širšom okolí. Lužný most výrazne skráti dochádzkové vzdialenosti do zamestnania v jeho blízkosti. K uvedenému cyklo dopravnému prepojeniu cez Lužný most bude potrebné dobudovať kompletnú cyklo dopravnú sieť na oboch stranách mosta tak, aby bola zabezpečená bezpečná sieť cyklo dopravných trás na všetky smery smerom od Lužného mosta. Cyklo dopravné prepojenie Lužný most pozostáva z úsekov 1_27.3 a 1_27.4 v dĺžke 2,85 km.

Tab. 4.14 Projekt cyklo dopravného prepojenia – Lužný most

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka /m/	náklady /€/
1_27.4	Bratislavská	pridružená	PD, značenie	CYK	1 927	481 750,00
1_27.3	Bratislavská	pridružená	PD, značenie	CYK	925	231 250,00
Orientačné náklady spolu v eur bez DPH						713 000,00





Obr. 4.14 Projekt cyklopravného prepojenia – Lužný most



