

# Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja

vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu

## Aktualizácia č. 3

**2024**

**3ACK**



Obstarávateľom Konceptie 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.

Koncepcia územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu Aktualizácia č. 2, bola prijatá zastupiteľstvom BSK 29. 03. 2021. Spracovateľmi Aktualizácie č. 2 Konceptie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu boli odborní pracovníci Úradu BSK.

V prvom kvartáli roku 2024 boli opätovne oslovené mestá, obce a ostatné subjekty s možnosťou zaslať podnety k v poradí už tretej aktualizácií Konceptie územného rozvoja cyklotrás BSK vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu.

Cieľom koncepcie je pripraviť nástroj k rozhodovaniu, ku koordinácii, financovaniu, k príprave realizácií projektov. Koncepcia 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. 3 Konceptie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja vo vzťahu k Integrovanému dopravnému systému a významným bodom cestovného ruchu sú odborní pracovníci Úradu BSK.

# Obsah

## Textová časť

<b>1. Úvod .....</b>	<b>7</b>
1.1 Predmet koncepcie .....	7
1.2 Cieľ koncepcie .....	7
1.3 Účel koncepcie .....	8
1.4 Vymedzenie riešeného územia .....	8
<b>2. Analytická časť .....</b>	<b>10</b>
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 Analýza územia Bratislavského samosprávneho kraja.....	22
2.6 Analýza cyklotrás v Bratislavskom samosprávnom kraji.....	36
2.7 Analýza terminálov integrovanej osobnej prepravy .....	46
2.8 Analýza cyklistickej infraštruktúry najmä z hľadiska bezpečnosti.....	60
<b>3. Návrhová časť.....</b>	<b>73</b>
3.1 Návrh na úpravu trasovania cyklotrás.....	73
3.2 Návrh trasovania cyklistickej dopravy.....	75
3.3 Návrh značenia trás cyklistickej dopravy .....	86
3.4 Terminály integrovanej osobnej prepravy .....	86
3.5 Návrh vybavenosti terminálov integrovanej osobnej prepravy.....	87
3.6 Návrh cyklomostov cez rieku Morava .....	89
<b>4. Zásobník projektov .....</b>	<b>94</b>
4.1 Možnosti čerpania externých finančných prostriedkov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021 – 2027 .....	94
4.2 Aproximatívny výpočet ceny cyklotrás.....	99
4.3 Zásobník projektov pre podporu výstavby cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry v programovom období 2021 – 2027 .....	100

### **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. V neposlednom rade dôležitým cieľom je zabezpečenie kompaktnej a spojitkej siete cyklotrás.

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 používa 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**

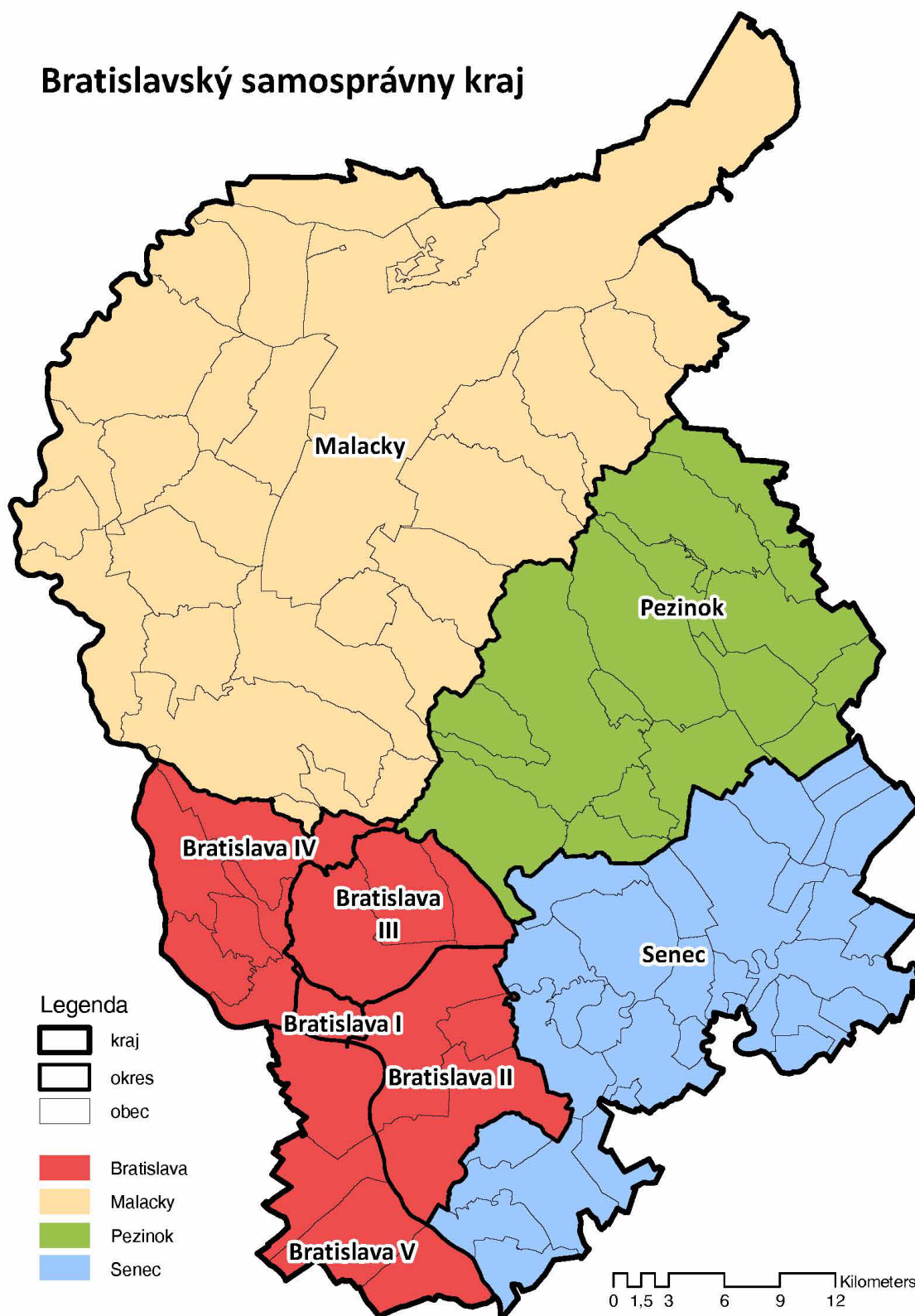
Riešené územie je vymedzené hranicami Bratislavského kraja. Plocha riešeného územia je 2 052,6 km<sup>2</sup>.

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 rokovania s predstaviteľmi miest, obcí a dotknutých organizácií, zber podnetov, 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.  
Zmeny a doplnky č. 2 ÚPN R BSK sú v procese obstarávania..
- 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, 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.

- Konceptia rozvoja verejnej osobnej dopravy v BK, 2021
- Stratégia Bratislava SMART region, 2022
- 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 cyklotrás 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).
- Koncepcia mestského rozvoja do roku 2030 (MDaV SR, 2018)
- Cyklovize 2030 (<https://www.stavbycyklo.cz/>)
- <https://cyclingsolutions.info/>
- <https://www.globalcyclingnetwork.com/>
- Boj o ulicu Príručka mestskej revolúcie, Janette Sadik-Khan, Seth Solomonow, (Viking, 2016, preklad 82 Bøok & Design Shøp, 2023)

Zákony:

zákon č. 200/2022 Z.z. o územnom plánovaní (platný od 7.6.2023, účinný od 1.4.2024)

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

zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov (zrušený)

## **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. záhorskú rozvojovú os: Bratislava – Malacky – Kúty – hranica s Českou republikou.
    - 2.28. Podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa:
      - 2.28.1. žitnoostrovno-dunajskú rozvojovú os: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno – Štúrovo.
    - 2.29. Podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa:

2.29.3. malokarpatskú rozvojovú os: Modra – Smolenice – Chtelnica – Vrbové,

2.29.6. podunajskú rozvojovú os: Senec – Galanta – Nové Zámky.

**3. V oblasti rozvoja vidieckeho priestoru a vzťahu medzi mestom a vidiekom:**

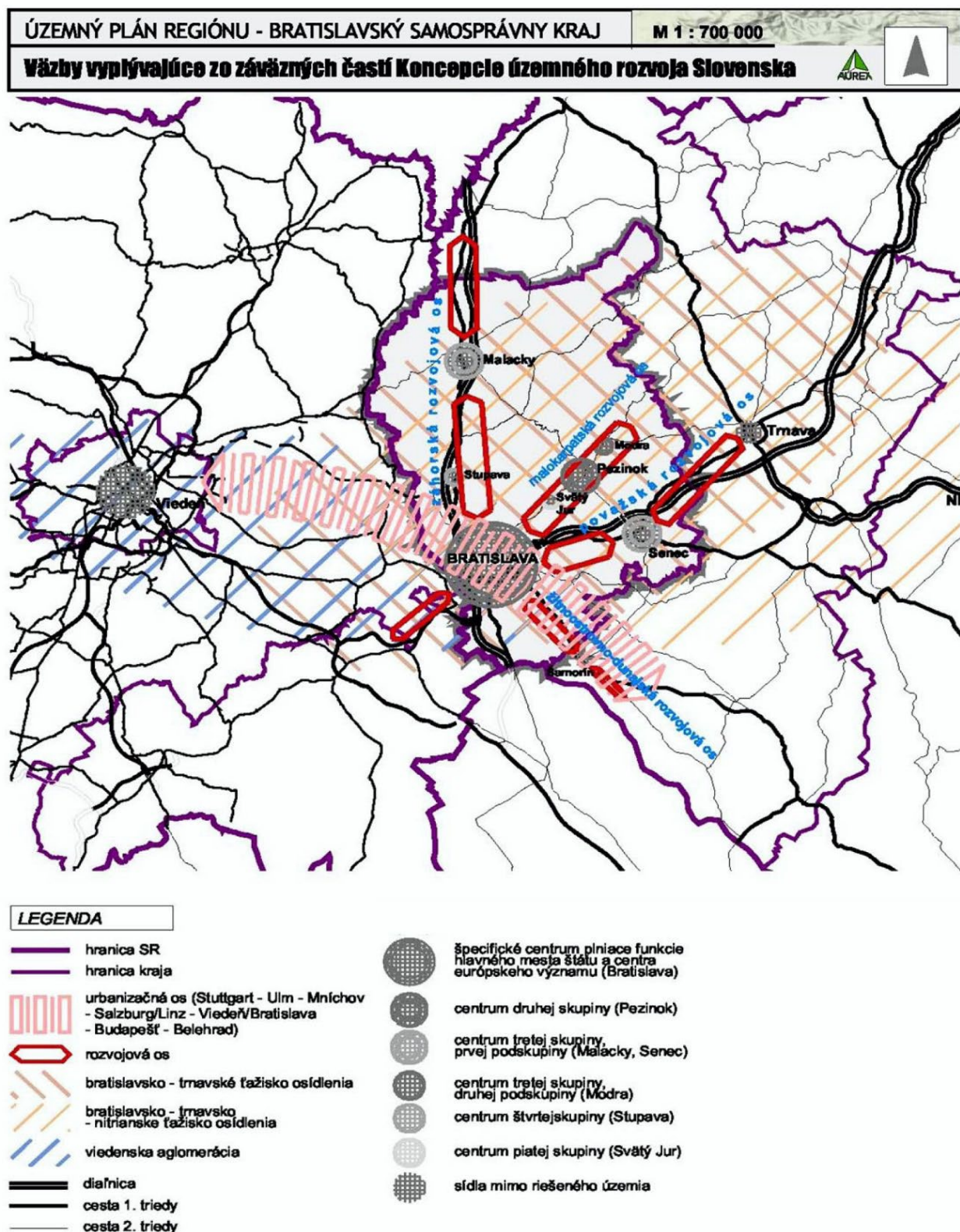
3.4. Vytvárať podmienky dobrej dostupnosti vidieckych priestorov k sídelným centráram, podporovať výstavbu verejného dopravného a technického vybavenia obcí, moderných informačných technológií tak, aby vidiecke priestory vytvárali kultúrne a pracoviskovo rovnocenné prostredie voči urbánnym priestorom a dosiahnuť tak skĺbenie tradičného vidieckeho prostredia s požiadavkami na moderný spôsob života.

**4. V oblasti zachovania, zhodnotenia a využívania kultúrneho dedičstva:**

4.1. Posudzovať pri rozvoji územia význam a hodnoty jeho kultúrno-historických daností v nadväznosti na všetky zámery v sociálno-ekonomickom rozvoji.

**9. V oblasti rozvoja rekreácie a turizmu:**

9.9. Na podporu rozvojových smerov turizmu využívať železničnú a cestnú dopravu, rozvoj a prepájanie cyklotrás, ako aj budovanie príslušnej technickej infraštruktúry.



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



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

V zmysle platného Územného plánu regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (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 staniciach 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,

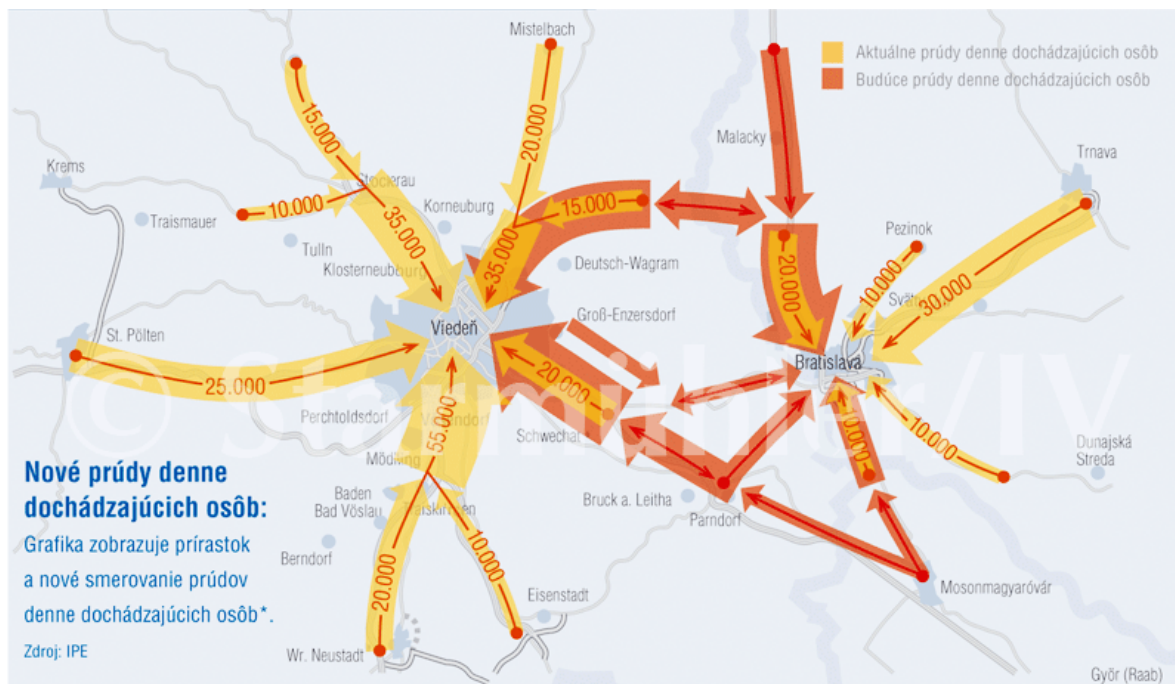
- 4.12.5.2. podporovať vedenie cyklotrás mimo frekventovaných ciest s bezpečnými križovankami s dopravnými koridormi a vodnými tokmi, s vhodným trasovaním voči územia ochrany prírody a krajiny, k čomu využívať predovšetkým existujúce lesné a poľné cesty – cieľom je bezpečný systém trás,
- 4.12.5.3. podporovať 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 dotyku s Rakúskou a Maďarskou republikou.

Na území viedensko-bratislavskej aglomerácie sa zbiehajú sídelné a infraštruktúralne koridory celoeurópskeho významu.

Blízkosť miest Viedeň a Bratislava ako aj ich širšie zázemie sú spájané nielen kultúrnymi väzbami, ale predovšetkým dochádzkou za zamestnaním a obchodom. 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. 2.2 Presuny obyvateľov za deň – súčasný stav a výhľadový odhad (TWIN CITY)

### 2.4.1 Východiska z urbanistickej štúdie BAUM

Jednou z hlavných tém, resp. cieľov Urbanistickej štúdie rozvoja prihraničného územia Bratislavy a susedných rakúskych obcí – BAUM (ďalej Urbanistická štúdia BAUM) je „novými dopravnými prepojeniami vytvoriť atraktívne jadro regiónu BAUM, v ktorom sa budú stretávať obyvatelia oboch častí regiónu – SR a AT“.

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

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



Obr. 2.3 Vymedzenie regiónu BAUM

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

## 2.5 Analýza 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.

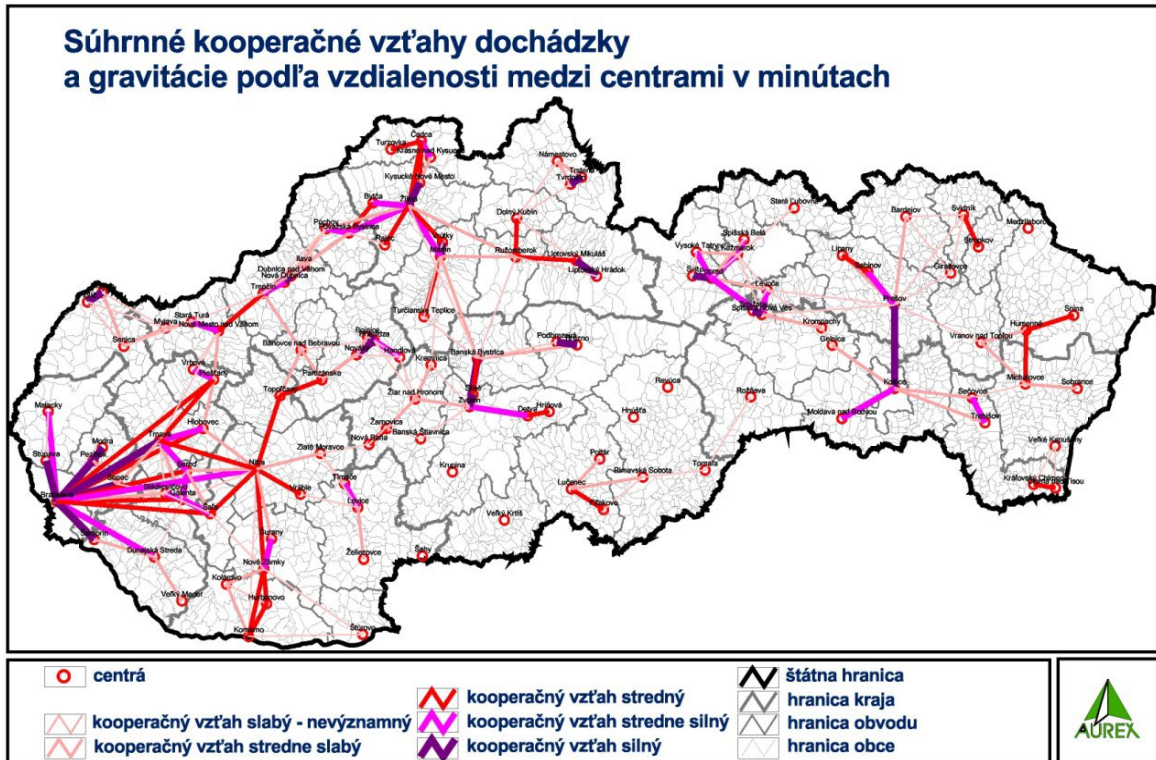
Popri regionálnych rozvojových centrách sa postupne formujú rozvojové priestory v smere radiál vychádzajúcich z mesta Bratislava. Ide o hlavné smery v súlade s rozvojovými osami záhorskou (Bratislava – Stupava – Malacky), považskou (Bratislava – Senec – Trnava) žitnoostrovno-dunajskou (Bratislava – Dunajská 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 štatistických ročeniek uvedených na webovej stránke Centra vedecko-technických informácií Slovenskej republiky<sup>1</sup> je zloženie a počty škôl ako aj počty žiakov/študentov za rok 2023 nasledovné:

### **Základné školy na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	133	59 702
cirkevné	10	4 909
súkromné	34	5 541
Spolu	177	70 152

### **Špeciálne školy na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	22	159
cirkevné	-	-
súkromné	5	22
Spolu	27	181

### **Základné umelecké školy na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	22	14 982
cirkevné	1	1 187
súkromné	27	10 900
Spolu	50	27 069

### **Gymnázia a stredné športové školy na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	19	10 973
cirkevné	9	2 393
súkromné	18	2 289
Spolu	46	15 655

### **Konzervatóriá na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	2	669
cirkevné	1	194
súkromné	1	18
Spolu	4	881

<sup>1</sup> Zdroj: [Štatistiky - CVTI SR](#)

**Stredné odborné školy na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet žiakov
štátne	39	14 603
cirkevné	2	328
súkromné	13	3 462
Spolu	54	18 393

**Vysoké školy na území BSK:**

Školy	Počet škôl	Počet fakúlt	Počet študentov
verejné	5	31	
štátne	1	5	
súkromné	6	10	
Počet vysokých škôl – spolu	12		
Počet fakúlt vysokých škôl – spolu		46	
Počet študentov v dennej forme štúdia			46 444
Počet študentov v externej forme štúdia			10 047
Vysokoškolské internáty	22		
Vysokoškolské jedálne	27		

**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	Senec	437,31	180,4	Logistika, ľahký priemysel
	sektor A		96,8	32,0	
	sektor B		147,1	91,4	
	sektor C		193,4	57,0	
6.*	Logistické a konsignačné centrum Zohor	Zohor	75,61	-	Dachser Slovakia, Plastic Omnium Auto Exteriors, P3 Bratislava
7*	VGP park Bratislava	Bernolákovo	57,15	-	Continental F VGP, Dirks Consumer, Geis Group SK, Zeppelin SK

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

\* doplnené v rámci Aktualizácie č. 3 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.
11.	Zohor	Rozloha existujúceho územia s výrobnými funkciami na území obce Zohor je cca 75 ha. Logistické centrá sú lokalizované pri vjazde z diaľnice D2 - výjazd Lozorno.

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 a diaľnici D1.
2.	Bratislava	Rozloha potenciálneho územia výroby, s ktorým uvažuje ÚPN R-BSK je cca 417 ha. Rozvojové plochy predstavujú väčšinou rozšírenia už existujúcich, resp. sú priľahlé k už existujúcim výrobným územiám. Rozsiahle potenciálne plochy výroby (cca 70 ha) sú lokalizované aj v juhozápadnej časti územia mesta priľahlé (severne) k diaľničnému spojeniu D4 smer Viedeň.
3.	Dunajská Lužná	ÚPN R-BSK uvažuje na území obce s rozlohou potenciálneho územia výroby (plochy výroby) vo výmere cca 193 ha. Územia priemyselnej výroby sú lokalizované v okrajových častiach zastavaného územia obce prevažne v južnej (v časti Tehelňa – južne od poľnohospodárskeho družstva, zo západnej strany ohraničené Jánošíkovskou ulicou a priľahlé k plánovanej trase rýchlostnej cesty R7), resp. juhovýchodnej časti územia (priľahlé k ceste na Miloslavov v lokalite Pri kopcoch a Za Svoradovskou cestou).
4.	Lozorno	Rozloha potenciálneho územia (výroba + logistika) je cca 74 ha (20 ha + 54 ha). Potenciálne územia priemyselnej výroby a logistiky sú lokalizované v blízkosti diaľničného spojenia D2.
5.	Malacky	ÚPN R-BSK uvažuje s plochami výroby o rozlohe cca 192 ha, ktoré sú lokalizované najmä v okrajových častiach územia mesta (južnej aj severnej). V južnej časti sa jedná o územia priľahlé k existujúcim plochám výroby západne od diaľnice D2 a v severnej časti o plochy v území medzi diaľnicou D2 a cestou I/2.
6.	Pezinok	Potenciálne rozvojové plochy majú výmeru cca 67 ha. Plochy sú lokalizované v južnej, resp. juhovýchodnej časti územia mesta a predstavujú rozšírenie existujúcich výrobných území.
7.	Senec	ÚPN R-BSK uvažuje s potenciálnymi plochami výroby na území mesta o výmere cca 35 ha. Predmetné plochy sú lokalizované v severovýchodnej časti územia mesta, severne od diaľničného spojenia D1. Rozsiahle navrhované plochy zaberajú územia so skladovými a logistickými funkciami (cca 438 ha), ktoré sa koncentrujú v severnej časti územia mesta.

8.	Sološnica	Potenciálne priemyselné plochy sú koncentrované západne od zastavaného územia obce. Výmera územia je cca 55 ha. Najväčšia súvislá plocha je lokalizovaná severne od cesty II/502 v lokalite Na vršku.
9.	Stupava	ÚNP 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 prilahlé k diaľničnemu spojeniu D2.

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, Haca j 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 magistrála 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 Vnohradníckej magistrále 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).

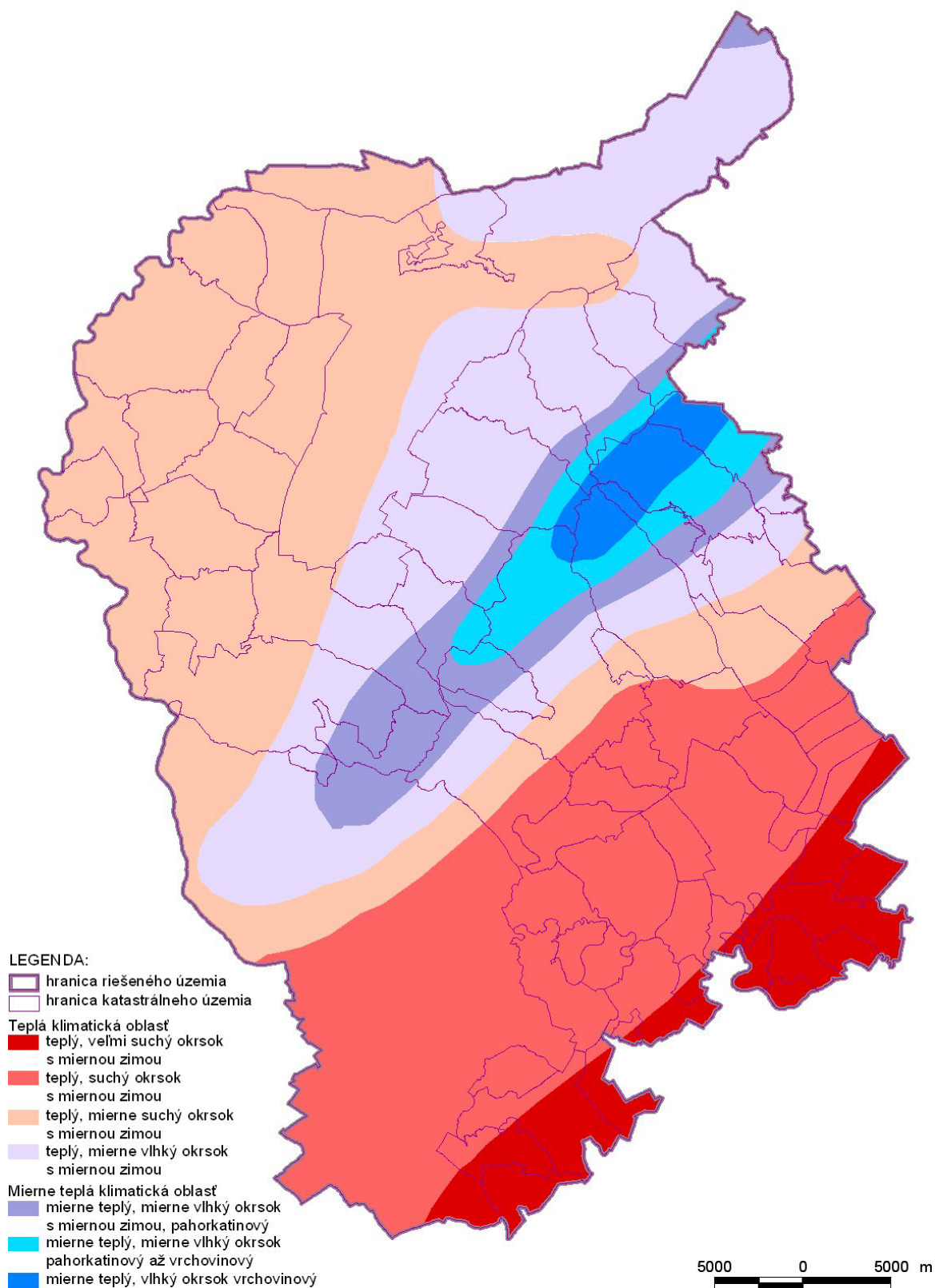


Uvedené klimatické pomery sú predpokladom rozvoja a využívania cyklo dopravy vo veľkej miere.

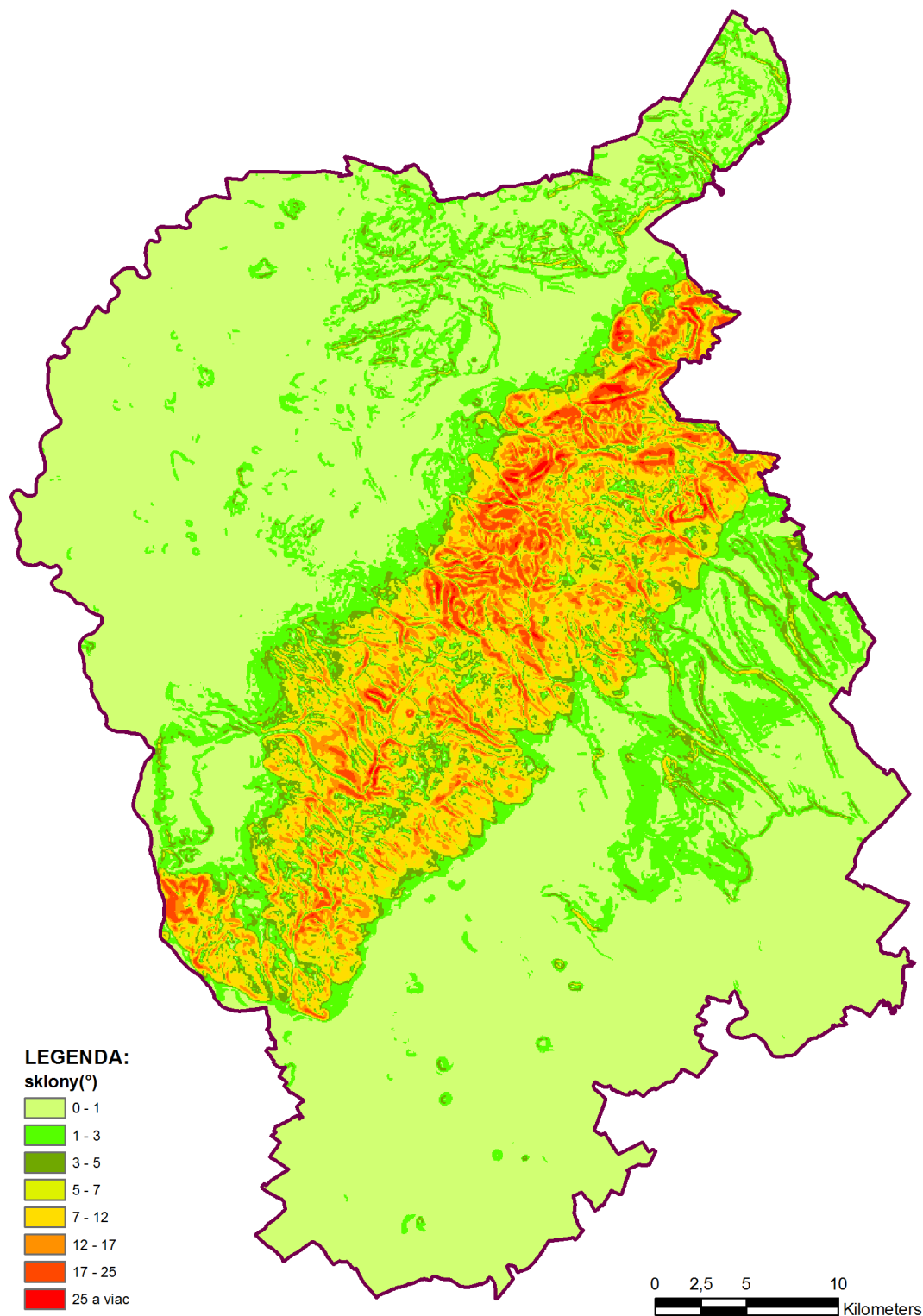
#### **2.5.5.2 Sklonitosť a expozícia reliéfu**

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

Orografi u 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 1200 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 slobody je dôležitým spojovacím článkom regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás, ktorý je využívaný vo veľkej miere.

V roku 2022 boli daný do užívania ďalší cyklomost cez riku Morava - Cyklomost VysoMarch, ktorý spája rakúske a slovenské cyklotrasy na úrovni obcí Marchegg a Vysoká pri Morave.

BSK využíva na medzinárodnú cykloturistiku 8 oficiálnych hraničných priechodov do Rakúska a Maďarska. Do Rakúska je možné prejsť cez kompu Záhorská Ves/Angern an der March, cez cyklolátku VysoMarch Vysoká pri Morave/Marchegg, 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.

	CYKLOMOSŤ SLOBODY	DEVÍNSKA NOVÁ VES	VYSOKÁ PRI MORAVE	VYSOMARCH
OKTÓBER	37 661	8 635	3 465	5 726
NOVEMBER	28 739	2 258	954	1 399
DECEMBER	17 976	774	396	144
<b>CELKOM 4Q</b>	<b>84 376</b>	<b>11 667</b>	<b>4 815</b>	<b>7 269</b>

Tab. 2.1 Cyklomonitoring 4 kvartál 2023, Zdroj: Krajská organizácia cestovného ruchu, <https://www.bratislavaregion.travel/>

	MOST APOLLO	MOST SNP	STARÝ MOST	DEVÍNSKA CESTA	DOLNOZEMSKÁ	RIVER PARK
OKTÓBER	16 646	5 649	34 224	5 490	37 168	29 818
NOVEMBER	7 058	2 191	13 162	1 609	12 772	11 404
DECEMBER	3 923	2 651	6 612	649	6 332	5 190
<b>CELKOM 4Q</b>	<b>27 627</b>	<b>10 491</b>	<b>53 998</b>	<b>7 748</b>	<b>56 272</b>	<b>46 412</b>

Tab. 2.2 Cyklomonitoring 4 kvartál 2023, Zdroj: Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, <https://data.bratislava.sk/>

V rámci Integrovannej územnej stratégie Bratislavského kraja na roky 2021-2027 sú špecifikované ciele a opatrenia Programu Slovensko (vrátane výšky alokácie pre územie Bratislavského kraja a ďalších informácií), ktoré sú v rozhodovacej kompetencii Rady partnerstva BSK a teda budú implementované prostredníctvom nástroja IÚI. Konkrétne opatrenia vo vzťahu ku Konceptii územného rozvoja cyklotrás sú to 2.8.2 Podpora cyklo dopravy a 2.8.3 Udržateľná mobilita BSK.

Zrealizované merania a prieskumy preukazujú, že bicykel je ideálny dopravný prostriedok v meste na krátke vzdialenosti t.j. 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 cyklo dopravy 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 cyklotransportu.

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

### **Zrealizované cyklotrasy na území BSK**

Za posledné obdobie sa v regióne Bratislavského samosprávneho kraja vybuďovalo niekoľko bezpečných segregovaných cyklotrás a potrebná cyklistická infraštruktúra, a to najmä pre zvýšenie bezpečnosti jazdy cyklistov.

Najznámejšou vybudovanou stavbou je sieť cyklotrás JuRaVa, ktorá spája Mestská časť Bratislava-Rača, mesto Svätý Jur a Mestskú časť Bratislava-Vajnory. Na túto cyklotrasu neskôr naviazala cyklotrasa z Mestskej časti Bratislava-Vajnory po obec Ivanka pri Dunaji; cyklotrasa z trasy JuRaVa smerom na Chorvátsky Grob (miestna časť Čierna Voda) a od základnej školy vedie ďalšia časť cyklotrasy JuRaVa - Javorová alej (smerom k obci Chorvátsky Grob).

V Obci Slovenský Grob sa segregovanými cyklotrasami vyriešilo bezpečné prepojenie medzi samotnou obcou a južne ležiacou lokalitou Šúr a prepojenie s obcou Viničné.

Taktiež sa segregovanou cyklotrasou spojili obce Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo a Nová Dedinka. Táto cyklotrasa je vybavená aj cyklistickou infraštruktúrou, odpočívadlami spojené s naučnými panelmi.

V okresnom meste Senec sa na etapy podarilo vybudovať segregovanú cyklotrasu, ktorá prechádza od Tesca, popri pošte a centre mesta, cez Hečkovu ulicu až na železničnú stanicu a ku vchodu do areálu Slnečných jazier. Takisto je táto trasa vybavená cyklistickou infraštruktúrou, boxy na odkladanie bicyklov, servisné stojany, sčítačka cyklistov.

Ďalšie okresné mesto Pezinok spojila segregovaná cyklotrasa s obcou Limbach, najmä z dôvodu zabezpečenia bezkolíznej možnosti dochádzky žiakov z Limbachu do škôl v okresnom meste. Na tejto cyklotrase je taktiež doriešená cyklistická infraštruktúra, servisné stojany, nabíjačka na elektro bicykle, cyklopočívadlo.

V obci Kráľova pri Senci je vybudovaný segregovaný chodník popri Čiernej vode naprieč celou obcou a pokračuje smerom na obec Nový Svet. Nechýba tu samozrejme aj cyklistická infraštruktúra.

Bezpečná segregovaná cyklotrasa sa dobudovala na vonkajšej hrádzi rieky Dunaj a prepája medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 6 s obcami Hamuliakovo, Kalinkovo, Dunajská Lužná, Rovinka a prepojením na miestne cyklotrasy v Mestskej časti Bratislava-Podunajské Biskupice. Na tejto trase je viacero prvkov cyklistickej infraštruktúry, odpočívadlá, prístrešky, stojany na bicykle.

V obci Most pri Bratislave sa zlepšil pohyb cyklistov vybudovaním segregovanej cyklotrasy mimo hlavnú cestu z obce do miestnej časti Studené.

Dochádzku k integrovanému dopravnému systému - k TIOPu Šenkvice zlepšila samostatná cyklotrasa z mesta Modra. Na tejto trase sa nachádza vybudovaná hustá sieť cyklistickej infraštruktúry, ako sú prístrešky, servisné stojany, cyklostojany pri železničnej stanici, nabíjacia stanica pre elektro bicykle.

V meste Stupava je vybudované segregované prepojenie mesta Stupava s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13. Na tejto cyklotrase sú osadené aj prístrešky a servisný stojan pre bicykle.

Mesto Malacky vybuďovalo segregovanú, bezpečnú cyklotrasu naprieč celým mestom od obce Kostolište, cez centrum mesta až na železničnú stanicu. Ďalšia cyklotrasa prepája železničnú stanicu s príľahlým priemyselným parkom. V riešení sú ďalšie cyklotrasy, napríklad prepojenie železničnej stanice, centrom mesta s nemocnicou a pripravovanou výstavbou v lokalite Mayer.

Samostatná cyklotrasa spája aj obce Malé a Veľké Leváre so železničnou stanicou. Takisto je tu vyriešené parkovanie bicyklov pri železničnej stanici. Cyklotrasa má aj verejné osvetlenie.

V hlavnom meste SR Bratislava je vybudovaných niekoľko bezpečných, segregovaných cyklotrás, no na viacerých miestach segregovaná cyklotrasa v meste chýba. Najznámejšie segregované cyklotrasy na území mesta sú cyklotrasa popri Malom Dunaji, od Prístavného mosta až po letisko M.R. Štefánika, obojstranné hrádze rieky Dunaj (hraničný priechod Bratislava/Berg až po hranicu s Maďarskom, či od Prístavného mosta. Popri zimnom prístave až za obec Hamuliakovo). Menšie samostatné cyklotrasy sa nachádzajú v Mestskej časti Bratislava-Petržalka (popri Chorvátskom ramene, či Kopčianska ulica spolu s petržalským korzom a prepojením na Viedenskú cestu – EuroVelo 13). V Mestskej časti Bratislava-Ružinov je to segregovaná trasa popri ulíc Ružinovská a Bajkalská s prepojením na Trenčiansku ulicu.

Z Mestskej časti Bratislava-Devín vedie segregovaná cyklotrasa popri rieke Morava do Mestskej časti Bratislava-Devínska Nová Ves s pokračovaním cez Devínske Jazero až do katastrálneho územia obce Závod.

Na území Bratislavského samosprávneho kraja v rámci cyklistickej infraštruktúry je vybudovaných viac než 40 voľnočasových ihrísk – pumptracky, skateparky a bikrosové dráhy.

### 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),

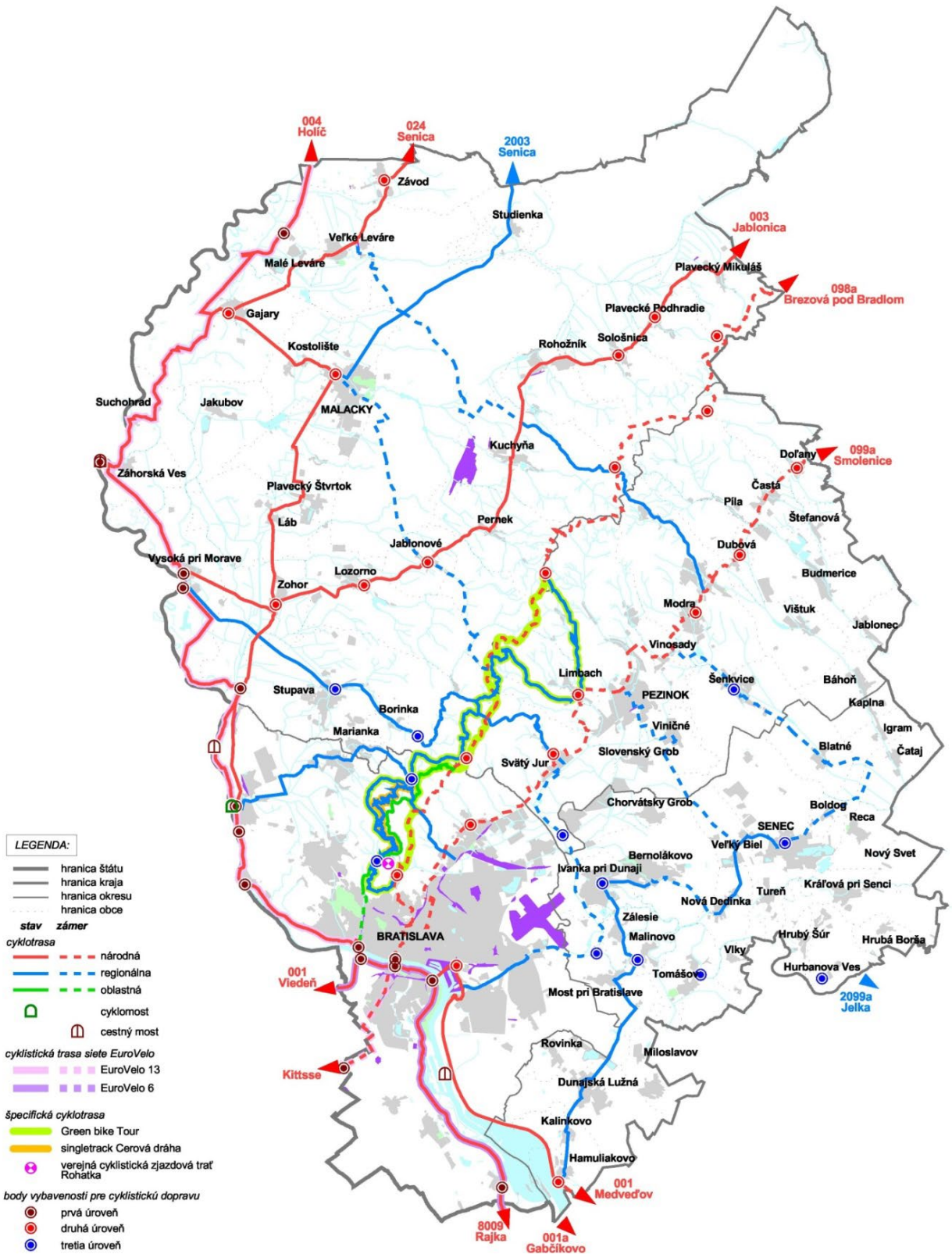
**Rohožnícka cyklotrasa (8040)** – Rohožník – Malacky,

**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).



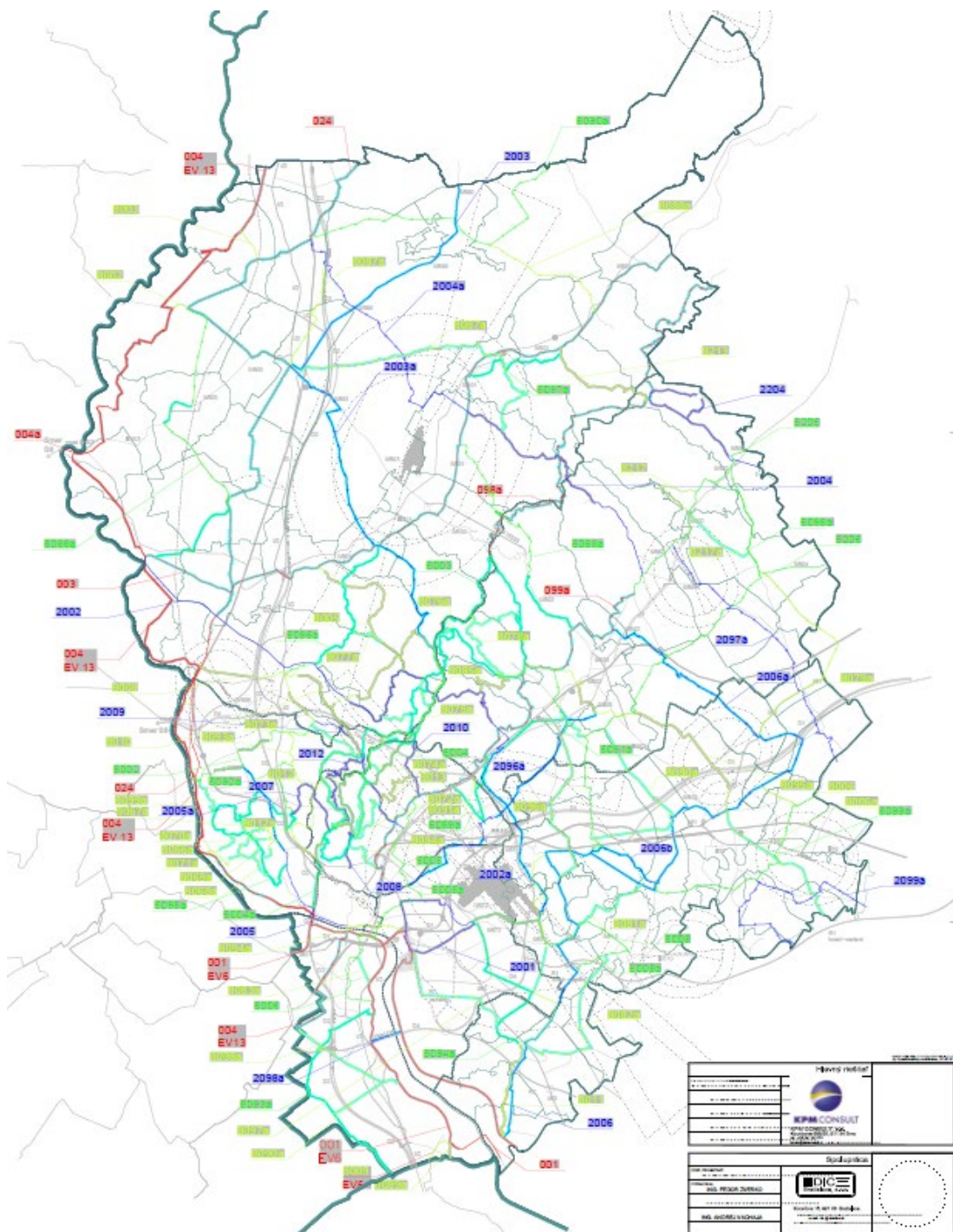
ÚZEMNÝ PLÁN REGIÓNU - BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ M 1 : 200 000  
**SCHÉMA CYKLOTRÁS**



Obr. 2.7 Schéma cyklotrás v zmysle platného 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. Konceptia rozvoja cyklotrás vychádza z ÚGD BSK pričom reflektuje stav a vývoj cyklistickej infraštruktúry ku dňu spracovania tejto aktualizácie.



Obr. 2.8 Schéma cyklotrás z ÚGD BSK

### 2.6.3 Sieť navrhovaných cyklotrás v zmysle RPUM BSK

V roku 2021 Zastupiteľstvo BSK prijalo uznesenie, ktorým schválilo strategický dokument regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja. Zhotoviteľom dokumentu bol SGS Czech Republic, s.r.o..

V rozsahu a celi riešenia RPUM BSK nie je možné a ani účelné sa sústreďovať na lokálne riešenia umiestnenia jednotlivých cyklotrás, pretože mierka pre riešenia celého územia BSK to nedovoľuje. V rámci riešenia cyklo dopravy v BSK je podstatným zámerom sa orientovať na vybavenie jednotlivých prestupových a nástupných bodov na prostriedky VOD, najmä železničných staníc a zastávok. Tieto body musia byť vybavené v rámci zariadení typu P+R a TIOP aj príslušnými zariadeniami pre bezpečné a dostatočné parkovanie bicyklov B+R. Každá lokalita požadovaných zariadení P+R musí byť skompletizovaná aj pre potreby cyklo dopravy v dostatočnej kapacite a aj s príslušnými lokálnymi prístupovými cyklotrasami k týmto prestupným miestam.

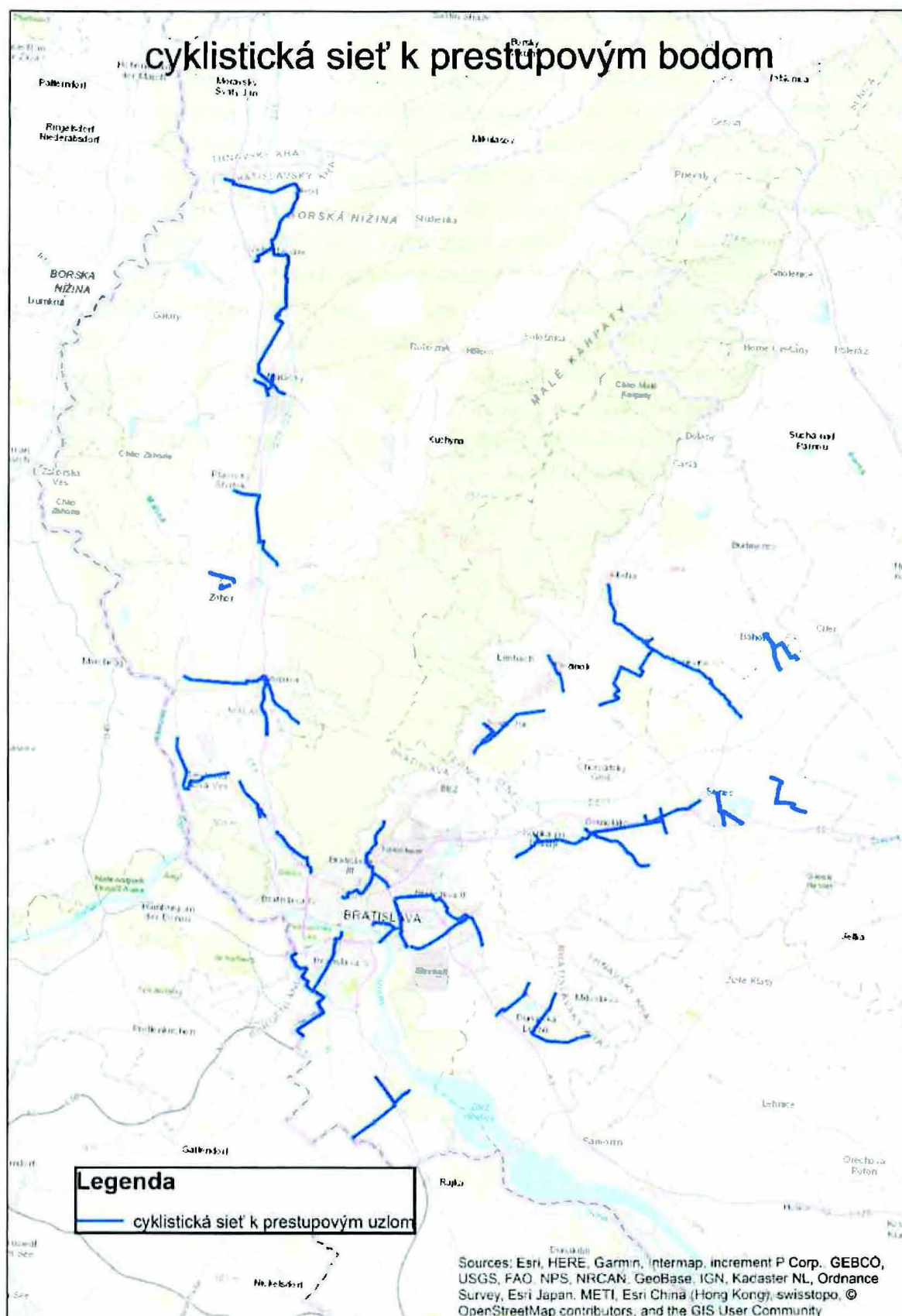
V návrhovej časti RPUM BSK sú definované opatrenia k špecifickému cieľu „Podpora pešieho pohybu a cyklistickej dopravy“, a to infraštrukturálnymi opatreniami:

- výstavba cyklotrás a cyklo prepojení,
- výstavba doplnkovej vybavenosti pre cyklistov (servisné centrá, cyklistické odpočívadlá, infopanely a pod.),
- výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších na prístupových trasách VOD.

Medzi systémové opatrenia patria:

- podporovanie bikesharingu,
- podpora prepravy bicyklov vo VOD.

Z pohľadu RPUM BSK je pre cyklo dopravy dôležité zamerať sa na údržbu a budovanie všetkých cyklotrás, avšak s prioritou zameranou na cyklotrasy, ktoré vedú k prestupovým uzlom na území BSK. Jedná o cyklotrasy, ktoré majú charakter základnej aj pridruženej siete, pričom ich znázornenie je uvedené nižšie. Celková dĺžka týchto cyklotrás je približne 185 km a 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.



Obr. 2.9 Schéma cyklistickej siete k preštopovým 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 nenáročná 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 Analýza 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. 2.10 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 magistrálnu 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 dvojkolažná a elektrifikovaná. Ostatný úsek je jednokolažný a neelektrifikovaný, vo výhlade je príprava na zdvojkolažnenie a elektrifikáciu,

Z-131: Bratislava – Dunajská Streda – Komárno,

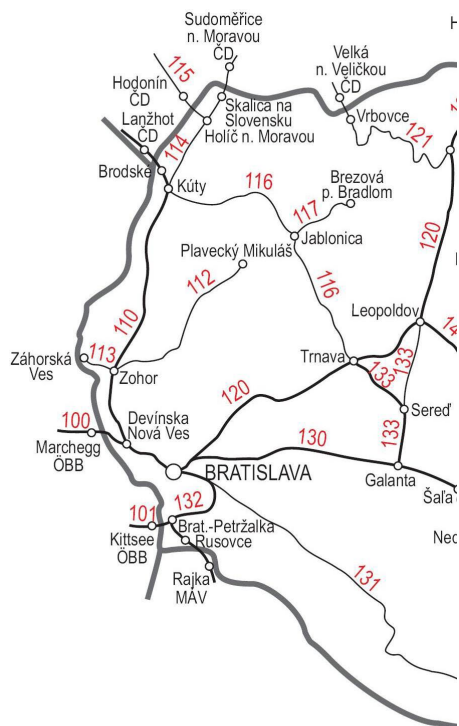
Z-132: Bratislava – Petržalka – Rajka – Győr,

Z-121: Petržalka – Kittsee – Parndorf – Viedeň,

O-122: Petržalka – Kittsee – Viedeň,

O-112: Zohor – Plavecký Mikuláš, trať je jednokolažná, neelektrifikovaná, využívaná nákladnou dopravou po Rohožník, v úseku Rohožník – Plavecký Mikuláš nevyužívaná, v zmysle Ú PNR BSK je trať navrhnutá na prevádzku v rámci IDS s dobudovaním nového úseku železničnej trate do Jablonice, 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. 11 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
- Velké Leváre



Zastávky:

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

### **Trat' 120 Bratislava – Žilina**

Trat' patrí koridoru Žilina – Košice, je dvojkolejná 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 dvojkolejná 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 jednokolejná 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' dvojkolajná. 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.

### **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.

### **Terminály integrovanej osobnej prepravy, prestupové body integrovanej dopravy**

Aj 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. Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP), obvykle okrem možnosti prestupu medzi jednotlivými módmi verejnej dopravy obsahujú aj určitý počet parkovacích miest.

**Aktuálny stav TIOP a samostatných záchytných parkovísk P+R:**

- TIOP (ŽS) Pezinok – zrealizovaný. Pripravuje sa zvýšenie kapacity TIOP plus modernizácia zastávok v meste (Operačný program Slovensko).
- TIOP (ŽS) Senec – zrealizovaný. Pripravuje sa zvýšenie kapacity TIOP (Operačný program Slovensko).
- TIOP (ŽS) Malacky – zrealizovaný.
- TIOP (ŽS) Šenkvice – zrealizovaný.
- TIOP (ŽS) Svätý Jur – zrealizovaný. Pripravuje sa zvýšenie kapacity TIOP (Operačný program Slovensko).
- TIOP (ŽS) Bernolákovo – zrealizovaný. Pripravuje sa zvýšenie kapacity TIOP (Operačný program Slovensko).
- TIOP (ŽS) Veľké Leváre – zrealizovaný.

**V príprave (Operačný program Slovensko):**

TIOP (ŽS) Báhoň, TIOP (ŽS) Plavecký Štvrtok, TIOP (AS) Stupava, TIOP (AS) Budmerice, TIOP (AS) Modra, TIOP (AS) Senec, TIOP BA-Vajnory, TIOP (AS) Lozorno, TIOP (AS) Častá, TIOP (AS) Tomášov, TIOP (AS) Tureň, TIOP (modernizácia autobus. zastávok) - Píla, Dunajská Lužná, Ivanka pri Dunaji.

**Vo výhľade:**

TIOP (ŽS) Veľký Biel, TIOP (ŽS) Miloslavov, TIOP (ŽS) Grinava (Pezinok zastávka), TIOP (ŽS) Zohor, TIOP (ŽS) Závod, TIOP (ŽS) Záhorská Ves (v prípade obnovenia prevádzky vlakov), TIOP (ŽS) Lozorno (v prípade obnovenia prevádzky vlakov), TIOP (ŽS) Stupava (v prípade obnovenia železničnej trate), TIOP (ŽS) Modra (v prípade výstavby železničnej trate), TIOP (ŽS) Modra-Kráľová (v prípade výstavby železničnej trate), ktoré zvýšia atraktivnosť verejnej osobnej dopravy daného územia.

**TIOP v Bratislave – realizácia ŽSR.**

- TIOP Devínska Nová Ves-zastávka – 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 ekonomického posúdenie.
- TIOP Lamačská brána (Bory) – je pripravený na realizáciu (Operačný program Slovensko). Pozn.: Zatiaľ zo strany mesta nie je pripravené predĺženie Saratovskej ulice a predĺženie električkovej trate.
- TIOP Patrónka/Železná studienka – Štúdia realizovateľnosti pre uzol Bratislava odporúča budovať TIOP iba v jednej z týchto lokalít, a to TIOP Železná studienka. V spolupráci so spoločnosťou ESET, ktorá v tejto lokalite pripravuje výstavbu Campusu, sa začala príprava PD na tento TIOP (Operačný program Slovensko).
- 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. Momentálne prebieha vypracovanie Doplnku

štúdie uzla BA, v prípade realizácie Filiálky bude odporúčaná aj realizácia nástupíšť TIOP Mladá garda, a to nielen na úseku BA-N.M. – BA hl.st., ale aj na úseku BA predmestie BA filiálka (dvojúrovňová zastávka).

- TIOP Trnávka – Štúdia realizovateľnosti pre uzol Bratislava, z dôvodu blízkosti TIOP Ružinov, 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 začiatku realizácie je rok 2025 (Operačný program Slovensko).
- TIOP Vrakuňa – zrealizované (Operačný program Slovensko).

#### **P+R – realizácia ŽSR.**

Projekt „ŽSR, záchytné parkoviská pre IDS Bratislavského samosprávneho kraja v dopravných bodoch Zohor, Nové Košariská, Ivanka pri Dunaji a Pezinok“.

- P+R Ivanka pri Dunaji – zrealizovaný.
- P+R Pezinok – zrealizovaný.
- P+R Zohor – bude sa realizovať po zmodernizovaní žel. trate Devínska Nová Ves – Malacky.
- P+R Nové Košariská (Dunajská Lužná) – aktuálne prebieha príprava. Okrem toho prebieha príprava „ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiiek“, v rámci ktorej príde k úprave koľajiska, nástupíšť, výstavbe podchodu a prístupových komunikácií na nástupištia.

#### **P+R – realizácia obce.**

- P+R Malacky 2x – zrealizovaný
- P+R Senec – zrealizovaný. Plus príprava druhej etapy (Operačný program Slovensko).

#### **V príprave (Operačný program Slovensko):**

- P+R Ružinov-Astronomická
- P+R Podunajské Biskupice

Bratislavský samosprávny kraj v čase spracovania Aktualizácie č. 3 Konceptie územného rozvoja cyklotrás BSK vo vzťahu k IDS a významným bodom CR obstaráva Zmeny a doplnky č. 2 Územného plánu regiónu Bratislavský samosprávny kraj, v ktorých sú aktualizované regulatívy zaoberajúce sa Terminálmi integrovanej osobnej prepravy:

„8.42. Rešpektovať existujúce a rezervovať priestory pre nové terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v nasledovných lokalitách, ktoré sa spresnia v podrobnejších územnoplánovacích dokumentáciách: Malacky, Pezinok, Svätý Jur,

Šenkvice, Senec, Lamačská brána, Železná Studienka, Ružinov, Vrakuňa, Pezinok zastávka, Grinava, Báhoň, Veľké Leváre, Zohor, Závod, Záhorská Ves, Stupava, Plavecký Štvrtok, Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Miloslavov, Réca, Rovinka, Dunajská Lužná (Nové Košariská), v mestskej časti Bratislava-Vajnory, v lokalitách Devínska Nová Ves-zastávka, Mladá Garda, Trnávka, Cintorín Vrakuňa, Prístavný most, Janíkov dvor, Petržalka-stred, Farské lúky, Slnčnice, Jarovce, Čunovo, ÚNS, Filiálka, Slovany, Nové SND (Apollo) a Nesto vrátane záchytných parkovísk typu Park&Ride a Bike&Ride s cyklistickými prepojeniami na sieť cyklistických komunikácií.

8.43. vytvárať a chrániť priestory pre zariadenia verejnej hromadnej dopravy aj v rozptýlenom osídlení, v ktorom sa zdržuje väčší počet ľudí alebo v území, kde je v dohľadnom časovom horizonte plánovaná nová zástavba vytvárajúca predpoklad na zvýšený dopyt po službách verejnej hromadnej dopravy s možnosťou tvorby integrovaných systémov dopravy.“

### 2.7.3 Vybavenie prestupných miest a terminálov integrovanej osobnej prepravy

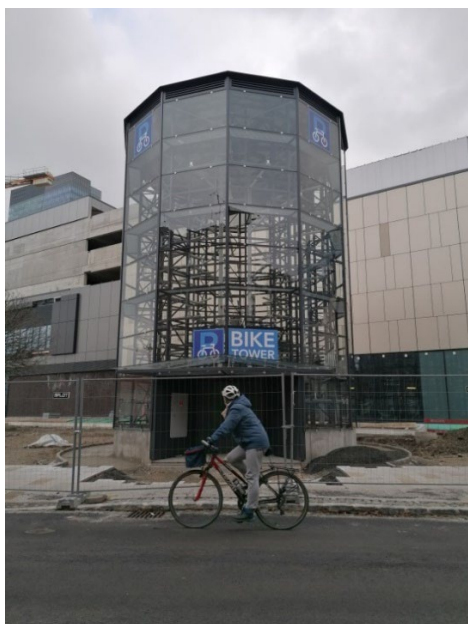
K bezproblémovej integrácii jednotlivých druhov dopravy sú potrebné aj záchytné parkoviská typu „Park and Ride“, kedy cestujúci prestupuje s formy individuálnej automobilovej dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu a záchytné parkoviská typu „Bike and Ride“, kedy cestujúci prestupuje z cyklistickej 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. 12 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. Však 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. 13 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. 2.3 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 Bisk.	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 Analýza 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 cyklotransportnej 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 Analýza 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 - Vyhliadka 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 rušňového 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, (lyžovanie, horská cyklistika a pod.)
- 98) Modra, kalvária a cykloodpočívadlo s vyhliadkovou plošinou,
- 99) Plavecký Mikuláš, náučný chodník Plavecký kras,
- 100) Pezinok, Geopark Malé Karpaty, Banský náučný chodník.

## 2.8 Analýza cyklistickej infraštruktúry najmä z hľadiska bezpečnosti

Presadzovanie bezpečnej spojenej siete cyklotrás a prislúchajúcej infraštruktúry je nosným cieľom tejto koncepcie a všetkých zúčastnených samospráv, ktoré sa na budovaní tohto cieľa aktívne zúčastňujú.

V zahraničí je bežné, že pri plánovaní cyklistickej infraštruktúry sa vychádza z dát a analýz, ako sú napr.:

- identifikácia a znalosť dopravných koridorov,
- identifikácia a zabezpečenie prepojenia cieľov prepravy (práca, škola, rekreácia, obchod, ...) aj vo väzbe k prestupným bodom (TIOP, zástavky BID, MHD a pod.),
- zber údajov a poznatkov o aktuálnom stave cyklistickej infraštruktúry,
- prieskumy cyklistickej verejnosti.

Práve subjektívny pocit bezpečia je pre cyklistov rozhodujúcim faktorom či a kadiaľ budú jazdiť.

### 2.8.1 Základné informácie, riziká a možné riešenia

#### Cyklistická komunikácia



V zmysle **Vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení** značka označuje cestičku pre cyklistov alebo cyklistický pruh a prikazuje cyklistovi použiť takto označenú cestičku alebo pruh.

#### Požiadavky na budovanie cyklistickej infraštruktúry

Pre výstavbu cyklotrás platia určité zásady. Cyklotrasa má byť bezpečná a má mať požadované technické parametre. Ideálnym stavom je, ak sa budujú segregované cyklotrasy všade tam, kde sú na to vhodné priestorové možnosti. Medzi základné parametre navrhovaných cyklotrás patrí sklon cyklotrasy, šírka cyklotrasy a povrch cyklotrasy.

**Technické podmienky TP085 – Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry** nám určujú nielen tieto parametre cyklotrás, ale aj ďalšie podmienky v zmysle ďalších predpisov a zákonov, ako napríklad dopravné značenie, priechody pre cyklistov, cyklistické pruhy, cyklopiktogramy a rôzne ďalšie parametre cyklotrás.

Pri navrhovaní cyklotrás je potrebné rešpektovať šírku cyklotrasy, ktorá je minimálne 1,25 m v jednom smere, v stiesnených pomeroch to môže byť šírka cyklistického pruhu na krátkom úseku 1,0 m. Sklon cyklotrasy by nemal prekročiť 6 %, takisto zákruty musia splniť určité parametre aj podľa okolitého terénu. Povrch cyklotrasových trás vzhľadom na údržbu je väčšinou spevnený (asfalt, betón), cykloturistické trasy majú povrch prírodný, nespevnený.

### Zdieľaná infraštruktúra cyklisti a chodci

Tam, kde nie je možné vybudovať oddelenú infraštruktúru a zároveň intenzita dopravy nie je veľká je možné vybudovať *spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov*.

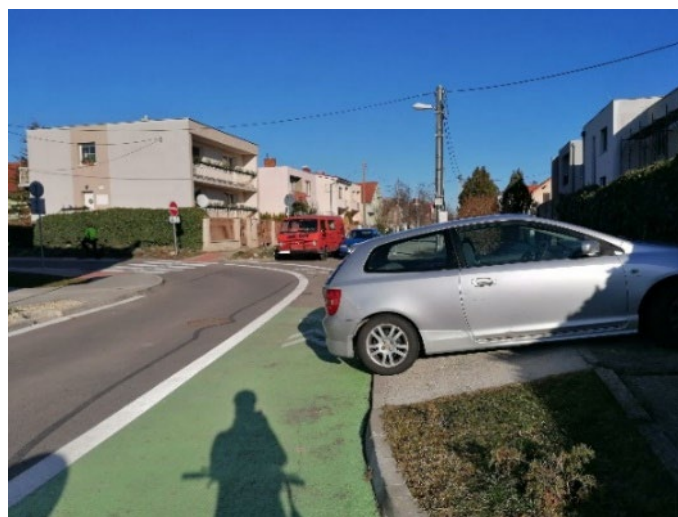


*Oddelené cestičky pre chodcov a cyklistov* určujú ktorý pruh je určený cyklistom a ktorý chodcom. Na vymedzenie priestoru je vhodné okrem použitia farebných plôch aj taktilným vymedzením, ktoré osoby s postihnutím lepšie vnímajú (zvýšenie o cca 3 cm alebo použitie taktiných dlaždíc a pod.).

### Zdieľaná cyklistická a motorová infraštruktúra

Tento typ prevádzky je možné odporučiť na komunikáciách s nízkou intenzitou a rýchlosťou dopravy.

Cyklopruhy – označené priamo na vozovke, obvykle medzi prvým jazdným pruhom a chodníkom, prípadne parkovacím pruhom.



*Obr. 2. 14 Vyznačený ochranný pás, ktorý zabráni zraneniu cyklistov otvárajúcimi dverami áut. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov je možné iba za predpokladu, že na nich nebudú parkovať motorové vozidlá.*

Piktogramy na cestnej komunikácii upozorňujú vodičov na zdieľaný priestor s cyklistami tzv. cyklokoridor. Cyklistická ulica, tento typ s prednosťou cyklistov je vhodný na dôležitých cyklotrasách s vysokou intenzitou cyklistickej dopravy. Cyklisti tu majú

prednosť, automobilová doprava býva obvykle jednosmerná a s nízkou povolenou rýchlosťou jazdy.

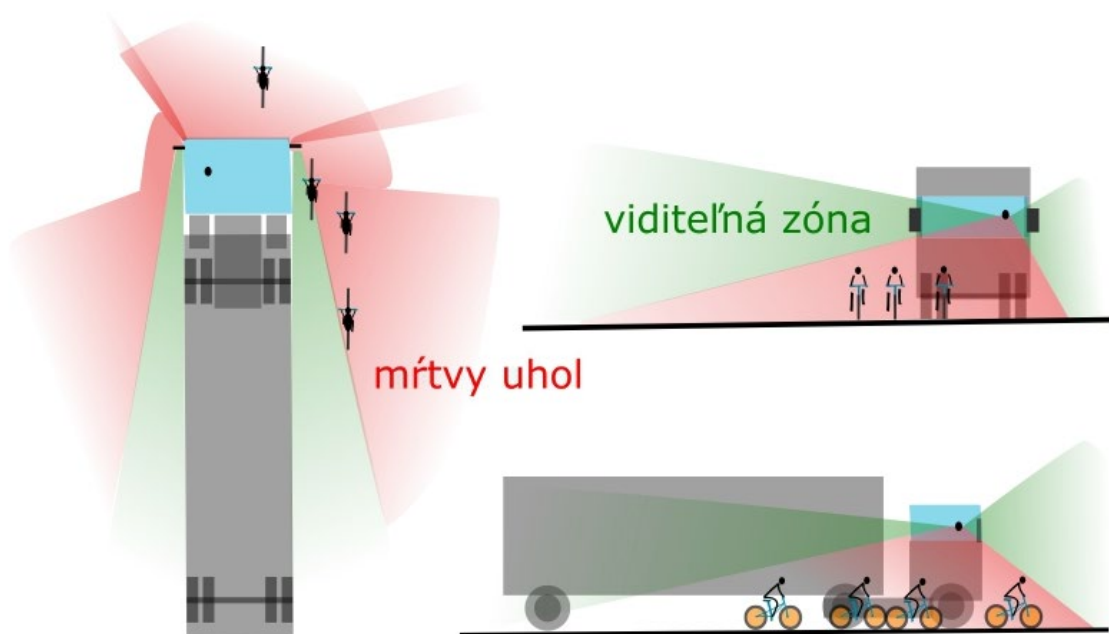
### Rozdielna rýchlosť v zdieľanom dopravnom priestore

Zdieľaný priestor pre cyklistov a chodcov sa obvykle objavuje v historických centrách, v zónach bez áut, v obytných zónach a pod..

Práve rozdiel v rýchlosti a nedodržiavanie vzájomnej ohľaduplnosti vyvoláva často konflikty a nehody. Na jednej strane sú to chodci využívajúci *spoločné cestičky pre chodcov a cyklistov* na prechádzky, kde medzi najzraniteľnejších patria malé deti. Na strane druhej, cyklisti (i ďalší, ktorí využívajú nové a nové formy mobility – elektrobicykle, elektrokolobežky atď.), ktorých rýchlosť jazdy je násobne vyššia.

Rozdielne rýchlosti motorových vozidiel a cyklistov, elektrokolobežkárov predstavujú z hľadiska bezpečnosti účastníkov cestnej premávky vážny problém. Nebezpečenstvo je citeľné najmä na cestách mimo zastavaných území, kde pomer rýchlosti áut a cyklistov nie je zanedbateľný; taktiež rozdiel v hmotnosti nákladných áut, autobusov a pod. s cyklistami je markantný.

V priestore, ktorý zdieľajú cyklisti s motorovými vozidlami je dôležitá vzájomná tolerancia a dodržiavanie pravidiel cestnej premávky. Ich nedodržanie máva fatálne následky. Mŕtvy uhol si pri predchádzaní uvedomí málo vodičov a cyklistov. Tento jav je najnebezpečnejší v zatáčkach, v križovatkách, v hustej premávke, prípadne na úzkych cestách. Jednoduchým opatrením je predvídať a dodržiavať dostatočný odstup.



Obr. 2. 15 Mŕtvy uhol – slepé miesto

### Križovatky, zmena smeru jazdy

Komplikované križovatky, odbočenie vľavo predstavuje pre mnohých cyklistov (najmä rodiny s deťmi) náročnú situáciu. Často práve pri manévroch zmeny jazdy dochádza k smrteľným nehodám cyklistov. Okružné križovatky môžu byť pre cyklistov bezpečnejšie v prípade ak sa jedná o križovatku s nižšou intenzitou prevádzky; s nižšou maximálnou rýchlosťou; s jedným jazdným pruhom; s menším celkovým priemerom, ale väčším a vyšším centrálnym ostrovčekom.

Riešením sú vyznačené (segregované) cyklopruhy zrozumiteľné pre jazdca na bicykli, či kolobežke aj vo vyššej rýchlosti.

### Zlé jazdné podmienky

Zlý technický stav cyklocesty/vozovky, zanedbaná údržba a pod. môžu byť príčinou nehôd cyklistov (aj chodcov, kolobežkárov a korčuliarov). Tým sa dá predchádzať napr. pravidelnou údržbou, inštalovaním osvetlenia a pod.. Správnou technológiou a použitými materiálmi už pri výstavbe cyklociest je možné znížiť riziko úrazu. Správnym umiestnením odvodňovacích otvorov, odtokov a ich následnou údržbou. Umiestnením energeticky efektívnych systémov LED osvetlenia napájaných na solárne panely sú tiež efektívnym spôsobom ako urobiť cyklotrasy bezpečnejšie. Zamedzeniu svetelného smogu je možné použiť typy svietidiel, ktoré svietia na 100 % až pri detekcii cyklistu či chodca. Ostatný čas vo večerných a nočných hodinách napr. len na 20 %.

### Nedostatočné značenie, ďalšie problémy na cyklistickej infraštruktúre

Poškodené značenie, chýbajúce značenie, prípadne značenie nevhodne umiestnené je jedným z faktorov zlej orientácie cyklistov. To môže byť dôvod k riskantným manévrom cyklistov končiacimi nehodami. Značenia nie len ukazujú smery cyklotrás, ale ukazujú na pravidlá, alebo upozorňujú na riziká.

Napríklad cyklopruh vyznačený na vozovke červenou farbou v mieste kde vychádzajú autá z vedľajšej cesty by mali byť vyvýšené, aby si vodiči lepšie uvedomili, že majú dať prednosť v jazde cyklistom. Taktiež kolízne prvky na cyklocestách, ako sú napr. zábradlie, stĺpiky, nevhodne umiestnené dopravné značky, kríky, parkujúce autá môžu predstavovať riziko.

### Úzka infraštruktúra

Nedostatočný priestor pre jednotlivých účastníkov dopravy predstavuje značné bezpečnostné riziko. Cyklisti kontra motorové vozidlá, cyklisti a cyklisti v protismere, cyklisti a chodci, cyklisti a zvieratá ...

Samosprávy sa často stretávajú s problémom, že priestorové pomery neumožňujú vybudovať dostatočne široké pruhy pre jednotlivé módy dopravy. Niekedy je to napr. most, lávka, podjazdy a pod. kde sa priestorové pomery prudko zhoršia.

### Nespojitá cyklistická infraštruktúra

Z pohľadu cyklistov sa prevažná väčšina cyklistických ciest javí ako nespojitá, avšak z hľadiska celkovej koncepcie sa jedná o jav dočasný.

**Vzájomne prepojené úseky cyklistických ciest, logicky napojené na cieľové lokality sú predpokladom pre bezpečné a intenzívne využívanie tohto druhu nemotorovej dopravy.** Po príklady netreba pedálovať ďaleko do západnej Európy, kde je cyklistická infraštruktúra rozvinutá. Príklady dobrej praxe sa nachádzajú i v Českej republike, s ktorou sme mali podobné rozbehové podmienky spreď 20.-30. rokov. Napríklad v cyklistickom raji Olomouc – Uničov – Šternberk, boli cyklocesty budované postupne ako nespojité úseky, avšak držaním celkovej koncepcie sa podarilo vybudovať vcelku spojitú a bezpečnú sieť cyklostezek.

### Opatrenia na podporu cestovného ruchu v oblasti cykloturistiky

Pre zlepšenie podmienok ďalšieho rozvoja cykloturistiky a najmä o vytvorenie kvalitnejších podmienok v oblasti cestovného ruchu, je nutné vytvoriť možnosti na zabezpečenie dostatočnej a atraktívnej siete cyklobusov (autobusov s prívesným vozíkom na bicykle), ktoré by zabezpečovali prevoz cyklistov do zaujímavých lokalít nášho kraja.

Medzi atraktívne linky z pohľadu potreby cykloturistov sa javia tieto linky cyklobusov:

1. Bratislava – Stupava – Vysoká pri Morave – Záhorská Ves, kompa do Rakúska
2. Bratislava – Stupava – Lozorno – Kuchyňa – Rohožník – Plavecký Mikuláš (Peter)
3. Bratislava – Svätý Jur – Pezinok – Modra - Zochova chata - Červený Kameň – Doľany
4. Bratislava - Bernolákovo – Senec – Báč – Kyselica (kompa cez Dunaj)

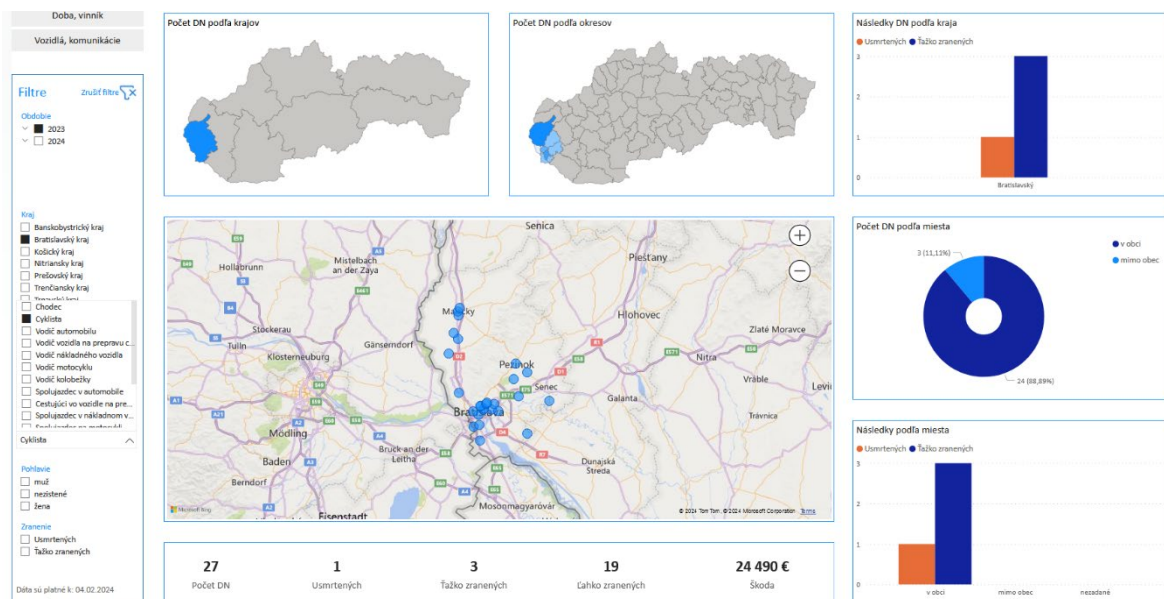


### 2.8.2 Údaje zo štatistík dopravnej nehodovosti v SR

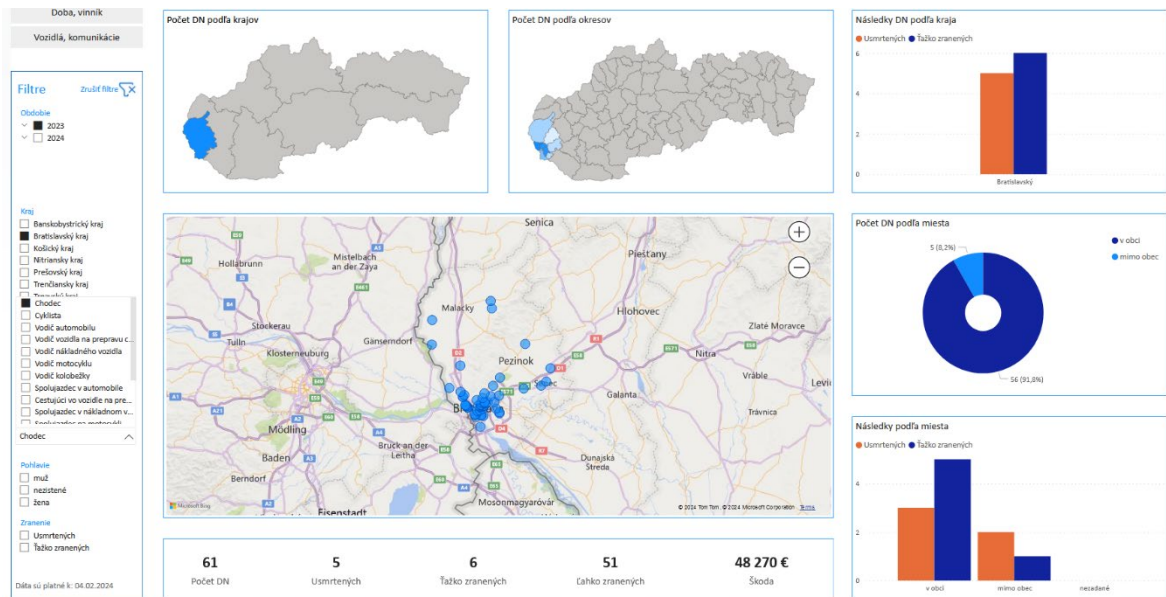
Na webových stránkach Ministerstva vnútra Slovenskej republiky sú k dispozícii kompletne štatistiky dopravnej nehodovosti v SR. Pre potreby Koncepcie územného rozvoja cyklotrás BSK vo vzťahu k IDS a významným bodom CR by boli užitočné údaje o dopravných nehodách, kde boli účastníkmi dopravných nehôd cyklisti. Z publikovaných dát vieme čerpať iba obmedzené informácie, a to o počte hlavných vinníkov dopravných nehôd (viď tabuľka č. 2.2 a obrázky 2.18 až 2.21).

hlavný vinník DN	počet DN	usmrtených	ťažko zranených	ľahko zranených	škoda
cyklisti	28	1	3	19	24 490
chodec	61	5	6	51	48 270
vodič kolobežky	12	0	1	10	6 050
všetky dopravné prostriedky - spolu	1 352	23	78	542	6 180 650

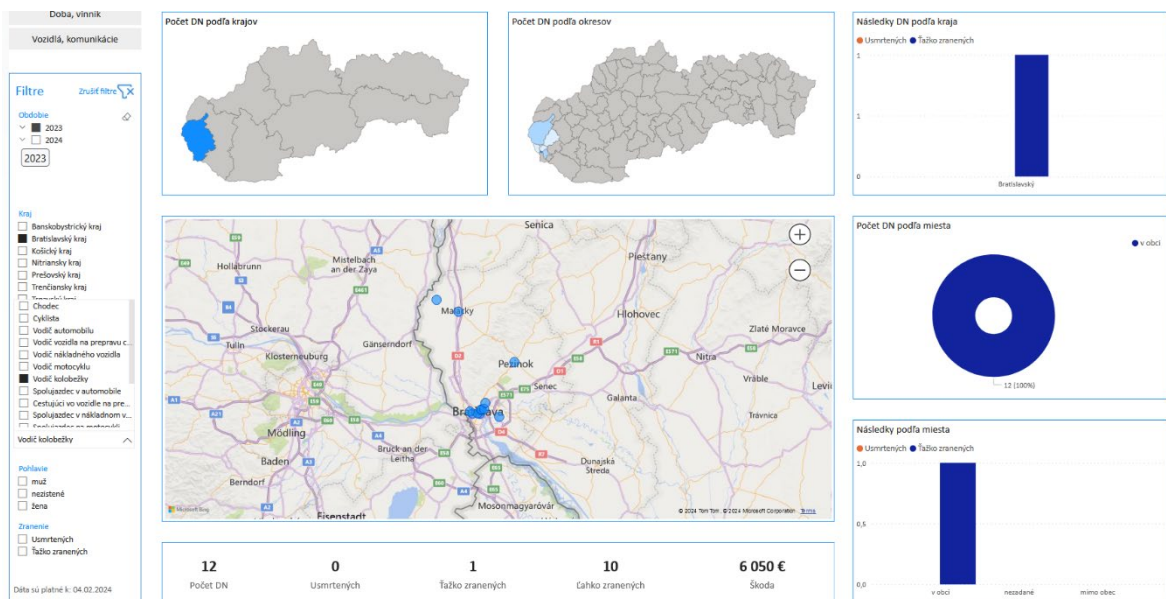
Tab. 2.4 Dopravné nehody (DN) na území bratislavského kraja v roku 2023



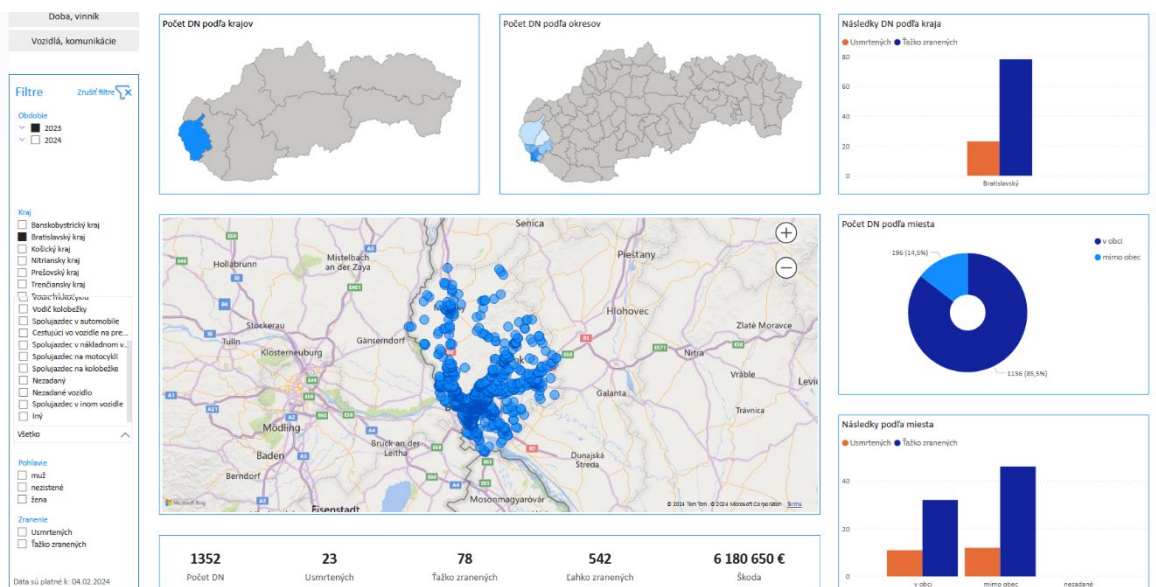
Obr. 2.16 Dopravné nehody (DN) na území bratislavského kraja v roku 2023, hlavný vinník cyklista



Obr. 2.17 *Dopravné nehody (DN) na území bratislavského kraja v roku 2023, hlavný vinník chodec*



Obr. 2.18 *Dopravné nehody (DN) na území bratislavského kraja v roku 2023, hlavný vinník vodič kolobežky*



Obr. 2.19 *Dopravné nehody (DN) na území bratislavského kraja v roku 2023, bez rozlíšenia hlavného vinníka*

Zdroj: <https://www.minv.sk/?dopravna-nehodovost>

### 2.8.3 Dáta z prieskumu „Cyklistická pocitová mapa“, február 2024



Bratislavský samosprávny kraj (BSK) spustil verejný dotazníkový prieskum o cyklotrasách tzv. Cyklistickú pocitovú mapu. Cieľom bolo zistiť obľúbené lokality cyklistov v Bratislavskom kraji, ako aj trasy na ktorých sa cítia bezpečne, či práve naopak, trasy, ktoré sa im zdajú nebezpečné. Prieskum prebiehal vo februári 2024.

Možnosť vyjadriť svoj názor prostredníctvom webovej aplikácie využilo 316 respondentov. V rámci prieskumu boli k dispozícii tri mapové polia, v ktorých boli nasledujúce otázky:

- Ktoré lokality v bratislavskom kraji najradšej navštevujete?
- Zakreslite svoje obľúbené trasy, ktoré absolvujete na bicykli či kolobežke.
- Ktoré úseky cyklotrás považujete za nebezpečné?

V dotazníkovej sekcii boli otázky:

- Odkiaľ a kam by ste sa chceli bezpečne dostať?
- Akú cyklistickú infraštruktúru by ste privítali na cyklotrasách v kraji a v ktorých lokalitách? (nabíjačka na bicykel, bufet, WC, prístrešok, infopanel s mapou, cyklosčítač ...)
- Aké sú vaše ciele pri cyklistike? (zdravo si zašportovať, presun do práce/školy, šport spojený s dobrým jedlom/kávou, spoločný výlet s rodinou/kamarátmi ...)
- Koľko kilometrov najazdíte ročne na bicykli v bratislavskom kraji?
- Ste: žena – muž – dieťa – rodina
- Váš vek

V sekcii Priebežné výsledky bola publikovaná mapa s obľúbenými lokalitami, s trasami obľúbenými a nebezpečnými, ktoré účastníci prieskumu zakreslili. Okrem mapy sa v aplikácii zobrazili grafy s počtami účastníkov a s informáciou o počte kilometrov jednotlivých cyklorespondentov za rok.

### Výsledky prieskumu:

Pocitový prieskum obyvateľov Bratislavského kraja nám jasne ukázal, na ktorých cyklotrasách sa cítia bezpečne, ktoré cyklotrasy považujú za nebezpečné a zaznamenali sme aj veľa rôznych lokalít, kam sa cyklisti presúvajú, či radi tieto lokality navštevujú.

#### 1. Obľúbené lokality:

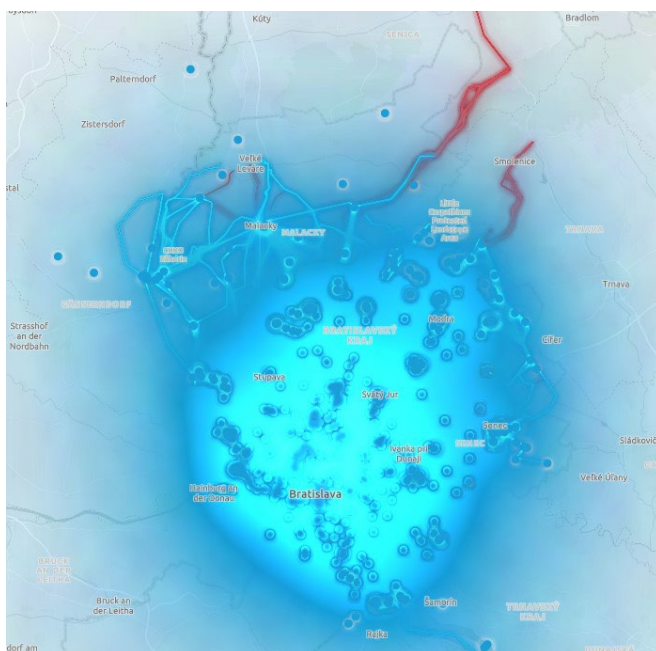
- Najobľúbenejšími lokalitami pre cyklistov podľa predpokladu sa stali Malé Karpaty, konkrétne to bol Biely kríž, U Slivu, Malý Slavín, Kačín, Železná studienka, Kamzík. Zdatnejší cyklisti uvádzajú aj lokality ako sú Košarisko, Pezinská Baba, Zochova chata, Amonova lúka.
- Mimo Malých Karpát najväčšej obľube sa teší Cyklomost slobody, cyklotrávka VysoMarch, mohyla M.R. Štefánika, Danubiana, Hamuliakovo, mólo v Zálesí,

#### 2. Obľúbené cyklotrasy:

- Medzi obľúbené cyklotrasy patria najmä hrádze Dunaja ( úsek Berg – Rajka/Vojka, alebo úsek Prístavný most - Zimný prístav - Hamuliakovo), popri Malom Dunaji, cyklotrasa Jurava, sieť cyklotrás v Malých Karpatoch (od Bratislavy po Pezinskú Babu), Devín - Cyklomost slobody - cyklotrávka Vysomarch, Ivanka pri Dunaji - Bernolákovo - Nová Dedinka, Ivanka pri Dunaji - Zálesie - Malinovo,

#### 3. Nebezpečné trasy:

- Najnebezpečnejšími trasami podľa pocitovej mapy a dotazníka sú najmä tieto: Devínska cesta, Stupava – Lozorno - Plavecký Mikuláš, Svätý Jur – Pezinok – Modra - Doľany, celá Račianska ulica až po výjazd z Bratislavy, Vajanského nábrežie - Dostojevského rad, Senecká cesta až po Ivanku pri Dunaji, Gajary - Kostolište, Modra – Budmerice, Senec - priemyselný park – Pezinok, Pezinok, Grinava - Slovenský Grob, Šancová ul. - Trnavská ul.



Grafický priemet prieskumu

Jednotlivé trasy boli analyzované podľa lokácie na okresy Bratislavského samosprávneho kraja, pričom Bratislavské okresy I. až V. sú zahrnuté do „Bratislavy“. V prípade presahu medzi okresmi, prípadne smeru na Trnavský samosprávny kraj (TTSK) alebo Rakúsko sú väzby uvedené.

počet odpovedí	lokácie
117	Bratislava
3	Bratislava - Malacky - Pezinok - Senec
9	Bratislava - Malacky
17	Bratislava - Pezinok
6	Bratislava - Pezinok - Senec
2	Bratislava - Pezinok - Senec - TTSK
1	Bratislava - Pezinok - Malacky - Rakúsko
4	Bratislava - Pezinok - Malacky
2	Bratislava - Rakúsko
2	Bratislava - Rakúsko - Senec
27	Bratislava - Senec
21	Malacky
2	Malacky - Pezinok
4	Malacky - Rakúsko
1	Malacky - TTSK
23	Pezinok
4	Pezinok - Senec
2	Pezinok - Senec - TTSK
2	Pezinok - TTSK
28	Senec
2	všade

Na otázku: **Akú cyklistickú infraštruktúru by ste privítali na cyklotrasách v kraji a v ktorých lokalitách? (nabíjačka na bicykel, bufet, WC, prístrešok, infopanel s mapou, cyklosčítač ...)** odpovedalo 232 respondentov.

poradie	počet	konkrétne
1.	80	prístrešok, altánok, oddychové miesto, lavičky, sedenie, koše, tieň
2.	55	infopanel, mapa, infomapa
3.	52	WC / samoobslužné WC s bezpečným miestom pre bicykel
4.	45	bufet, občerstvenie, kaviarne, cyklokaviarne, automat na jedlo ale aj napr. s možnosťou kúpenia nahradnej duše na koleso
5.	45	bezpečné trasy mimo ciest, segregované trasy, príp. vybudovanie hlavne cyklotrás, zrekonštruované cyklotrasy, kvalitný povrch cyklotrasy, asfalt, pekný hladučký asfalt ♥, povrch vhodný aj pre korčuliarov a kolobežkárov
6.	35	servisné stojany s náradím (pumpy, kompresor, cykloumývačku, ...), nabíjačky, nabíjačky na telefón
7.	26	voda, fontánky, cyklonapájadlo
8.	18	stojany na bicykel, parkovisko na bicykle, uzamykateľné, cykloveža
9.	12	cyklosčítače
10.	11	údržba cyklotrás, kosenie, lepšie viditeľné značenie, osvetlenie
11.	7	prechody, cyklopriechody, kratšie intervaly na prejdenie križovatky
12.	3	plánovanie infraštruktúry, vyriešiť pozemky pod cyklotrasami

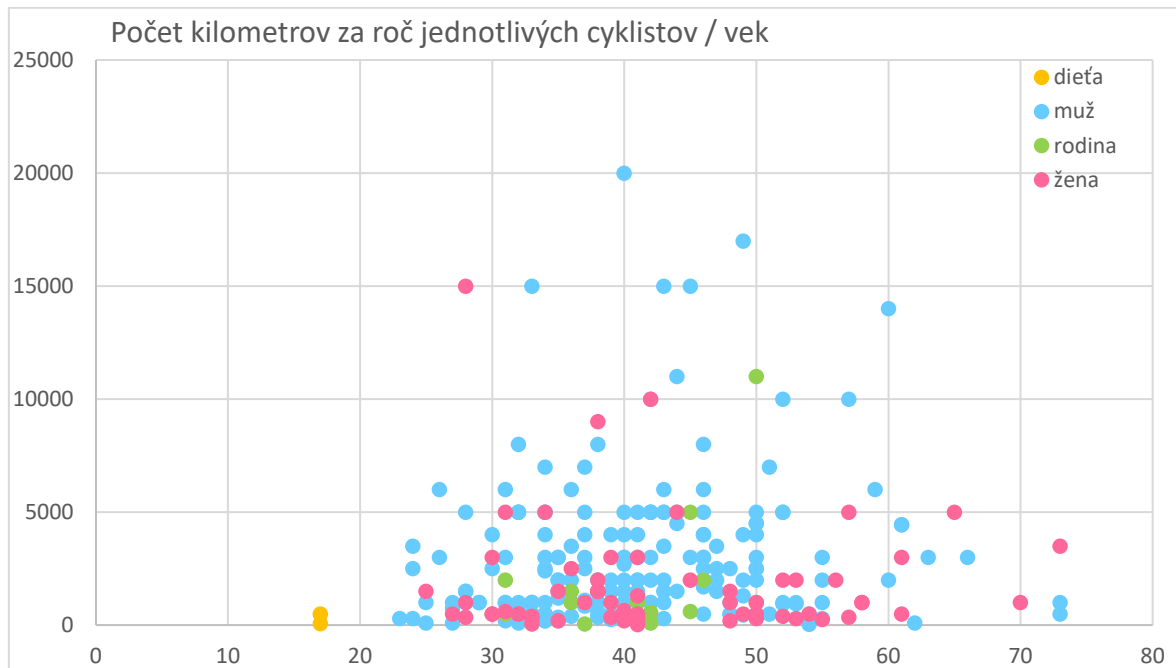
Účastníci mohli uvádzať viac možností v rámci jedného dotazu.

Na otázku: **Aké sú vaše ciele pri cyklistike? (zdravo si zašportovať, presun do práce/školy, šport spojený s dobrým jedlom/kávou, spoločný výlet s rodinou/kamarátmi ...)** odpovedalo 289 respondentov.

poradie	počet	konkrétne ciele
1.	157	práca, škola, commuting
2.	155	šport, súťaže, okruhy, kondičný tréning
3.	111	výlet
4.	91	čas strávený s rodinou s kamarátmi
5.	55	relax, rekreácia
6.	27	jedlo, káva
7.	12	obchod
8.	7	príroda, zníženie uhlíkovej stopy, ekológia
9.	6	vyvetrať hlavu, ventilácia hektického života
10.	5	spoznávanie, kultúrne udalosti, vinárske podujatia a iné akcie
11.	1	lekár
12.	3	nepadnúť z bicykla, rozhybať kosti, nachytať prirodzený vitamín D

Účastníci mohli uvádzať viac možností v rámci jedného dotazu.

V grafe nižšie sú uvedené údaje o počte kilometrov za rok jednotlivých účastníkov dotazníkového prieskumu v kombinácii s vekom a s farebným rozlíšením atribútov: dieťa, muž, rodina, žena. Najpočetnejšia je skupina cyklistov, ktorá najazdí za rok do 1000 kilometrov, pričom priemerná hodnota je 2544 kilometrov za rok.



Skoro 69 % cyklistov sú muži, necelých 25 % sú ženy, 6 % vyplnilo dotazník v mene rodiny a dve deti. 310 účastníkov uviedlo svoj vek. Priemerný vek účastníkov je 41,3. Dvaja muži a jedna žena uviedlo vek 73. Najmladšími cyklistami, ktorí vyplnili dotazník boli dvaja 17 ročný chlapci.

Cyklistická pocitová mapa prostredníctvom dát od respondentov nám ukázala, kde a čo je potrebné zlepšiť na cyklotrasách a cyklistickej infraštruktúre v Bratislavskom kraji. Údaje z tohto prieskumu budú podkladom pre plánovanie nových cyklotrás, ako aj pre doplnenie cyklistickej infraštruktúry už na jestvujúcich cyklotrasách. Získané dáta poskytneme aj obciam a mestám, aby mali možnosť plánovať cyklotrasy v koridoroch, ktoré občanom chýbajú, či osadení požadovanej infraštruktúry v jednotlivých katastrach obcí a miest. Zároveň sa zlepší aj koordinácia plánovania, výstavby a prevádzky cyklotrás a cyklistickej infraštruktúry v kraji.

Niektoré koridory, ktoré sú obyvateľmi označené za nebezpečné, sa už projektovo pripravujú na výstavbu bezpečných segregovaných cyklotrás s požadovanou infraštruktúrou tak, aby sa zlepšila možnosť používania bicyklov na ceste do práce, či na voľnočasové aktivity ( napr. Cyklotrasa Svätý Jur – Pezinok, Pezinok – Modra, Vrakuňa - Most pri Bratislave - Zálesie, projekt DeTuSeK ).



### 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“.

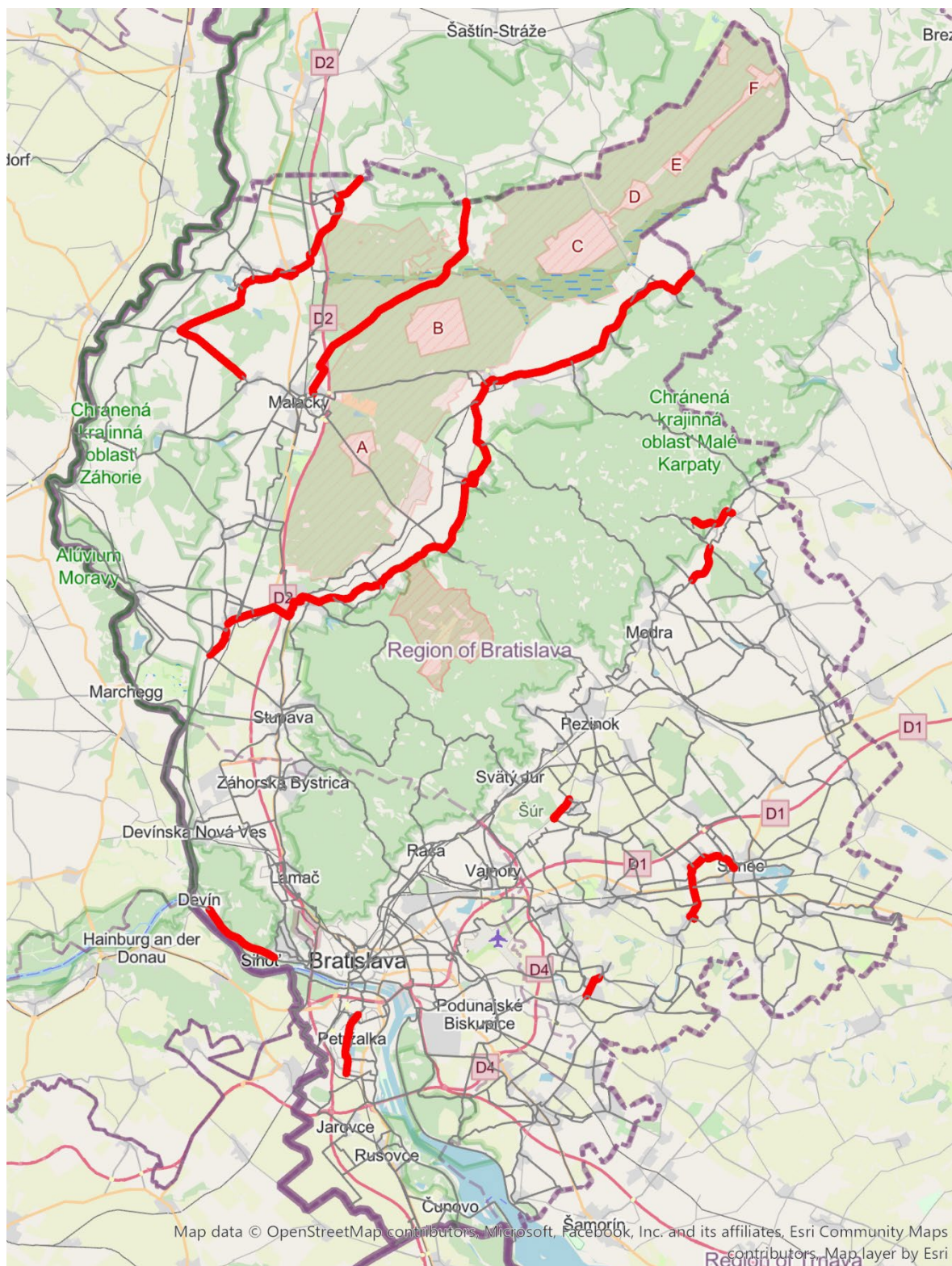
Pri navrhovaní prestupových bodov, TIOPov odporúčame riešiť v odôvodnených prípadoch aj možnosť zdieľania bicyklov, kolobežiek a pod.

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 pólom 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-Višťucká,
7. Žitnoostrovná,
8. Dunajská,
9. Záhorská,
10. Malokarpatská,
11. Hraničná.

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

Pridružené trasy cyklistickej dopravy dopĺňajú hlavnú sieť a prepájajú obce Bratislavského samosprávneho kraja a mestské časti Bratislavy (viď tabuľka 3.2).

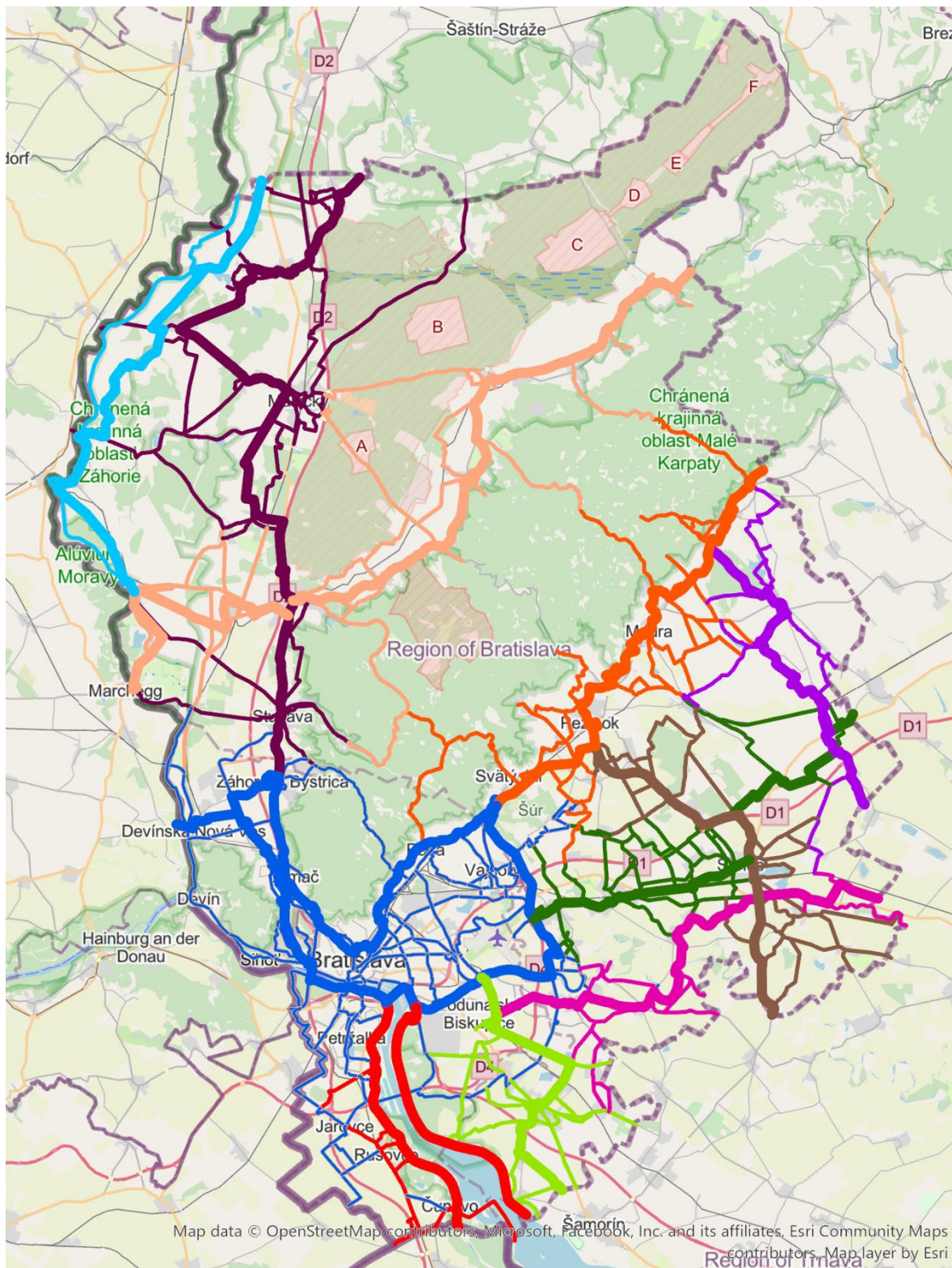
Celkový prehľad všetkých dopravných cyklistických trás sumarizuje tabuľka 3.3.

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	28	42 745	17	35 133	45	77 878
2.	Vinohradnícka	1	2	2 581	13	31 541	15	34 122
3.	Senecká	1	7	9 856	12	18 959	19	28 815
4.	Podunajská	1	3	5 683	11	24 657	14	30 340
5.	Slnčná	1	5	5 989	12	17 292	17	23 281
6.	Gidransko-Višťucká	1	0	0	11	22 839	11	22 839
7.	Žitnoostrovňá	1	4	5 818	8	13 585	12	19 403
8.	Dunajská	1	11	32 511	0	0	11	32 511
9.	Záhorská	1	19	34 293	6	17 710	25	52 003
10.	Malokarpatská	1	22	52 398	5	4 518	27	56 916
11.	Hraničná	1	11	35 589	0	0	11	35 589
<b>Spolu*</b>		<b>11</b>	<b>112</b>	<b>227 463</b>	<b>95</b>	<b>186 234</b>	<b>207</b>	<b>413 697</b>

\* Vzhľadom na fakt, že určité úseky cyklotrás sú súbežné hodnota „Spolu – dĺžky úsekov“ neznamena 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 cyklistickej dopravy

### **1. Bratislavská cyklodopravná trasa**

Trasa je vedená regionálnymi rozvojovými pólmi mesta Bratislavy v záujme zníženia dostredivých tokov do mesta Bratislavy za prácou a službami s prihliadnutím nadregionálnych väzieb vo vzťahu k susedným štátom Rakúsko a Maďarsko. Bratislavská cyklistická dopravná trasa začína na cyklomoste Devínska Nová Ves – Schlosshof križuje medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 13, prepája Volkswagen Slovakia, a.s., severozápadný rozvojový pól Bratislavy (Bory), TIOP Lamačská brána, MČ Dúbravku, MČ Lamač, MČ Karlovu Ves - Líščím údolím pokračuje k mostu Lafranconi, po medzinárodnej cyklotrase EuroVelo 6 v MČ Petržalka pokračuje k Prístavnému mostu, Slovnaftu a.s., TIOP Vrakuňa, Železničnej zastávke Podunajské Biskupice, prechádza obcami Malinovo, Zálesie, Ivanka pri Dunaji, MČ Vajnory, kde pokračuje po cyklotrase JuRaVa, do Svätého Jura, tu sa napája na Vinohradnícku cyklotrasu a pokračuje úpäťím Malých Karpát – Vinohradmi na Hlavnú stanicu Bratislava – TIOP Patrónka – MČ Lamač – MČ Záhorská Bystrica 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. Slniečna 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 a pokračuje smerom k priemyselnému parku a pozdĺž diaľnice D1,

smerom na mesto Senec, železničnú stanicu Senec, a pokračuje premostením cesty I/61 k obci Hrubý Šúr a Hurbanova Ves s pokračovaním do Trnavského samosprávneho kraja.

#### **6. Gidransko-Višťucká cyklodopravná trasa**

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

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

#### **10. Malokarpatská trasa**

Trasa bola navrhnutá 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 cyklocestou Marcheg – Vysoká pri Morave, vedie popod Malé Karpaty a pokračuje do Trnavského samosprávneho kraja. Na území Bratislavského samosprávneho kraja prechádza obcami Vysoká pri Morave, Zohor, Lozorno, Jablonové, Pernek, Kuchyňa, Rohožník, Sološnica, Plavecké Podhradie, Plavecký Mikuláš.



### 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	57	108 119	84	169 850	141	277 969
2.	Vinohradnícka	16	61 679	25	56 245	41	117 924
3.	Senecká	9	16 612	45	81 305	54	97 917
4.	Podunajská	6	10 450	15	31 785	21	42 235
5.	Slnčná	16	26 429	29	60 961	45	87 390
6.	Gidransko-Višťucká	2	2 715	22	42 961	24	45 676
7.	Žitnoostrovská	6	7 024	29	51 495	35	58 519
8.	Dunajská	4	6 780	7	21 415	11	28 195
9.	Záhorská	21	58 623	39	94 838	60	153 461
10.	Malokarpatská	14	50 440	23	84 913	37	135 353
11.	Hraničná	0	0	7	28 066	7	28 066
<b>Spolu*</b>		<b>151</b>	<b>348 871</b>	<b>325</b>	<b>723 834</b>	<b>476</b>	<b>1 072 705</b>

\* 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 Sieť cyklistických trás a ich úsekov

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	85	150 864	101	204 983	186	355 847
2.	Vinohradnícka	1	18	64 260	38	87 786	56	152 046
3.	Senecká	1	16	26 468	57	100 264	73	126 732
4.	Podunajská	1	9	16 133	26	56 442	35	72 575
5.	Slnčná	1	21	32 418	41	78 253	62	110 671
6.	Gidransko-Višťucká	1	2	2 715	33	65 800	35	68 515
7.	Žitnoostrovská	1	10	12 842	37	65 080	47	77 922
8.	Dunajská	1	15	39 291	7	21 415	22	60 706
9.	Záhorská	1	40	92 916	45	112 548	85	205 464
10.	Malokarpatská	1	36	102 838	28	89 431	64	192 269
11.	Hraničná	1	11	35 589	7	28 066	18	63 655
<b>Spolu*</b>		<b>11</b>	<b>263</b>	<b>576 334</b>	<b>420</b>	<b>910 069</b>	<b>683</b>	<b>1 486 402</b>

\* 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
- cyklosčítače bicyklov.

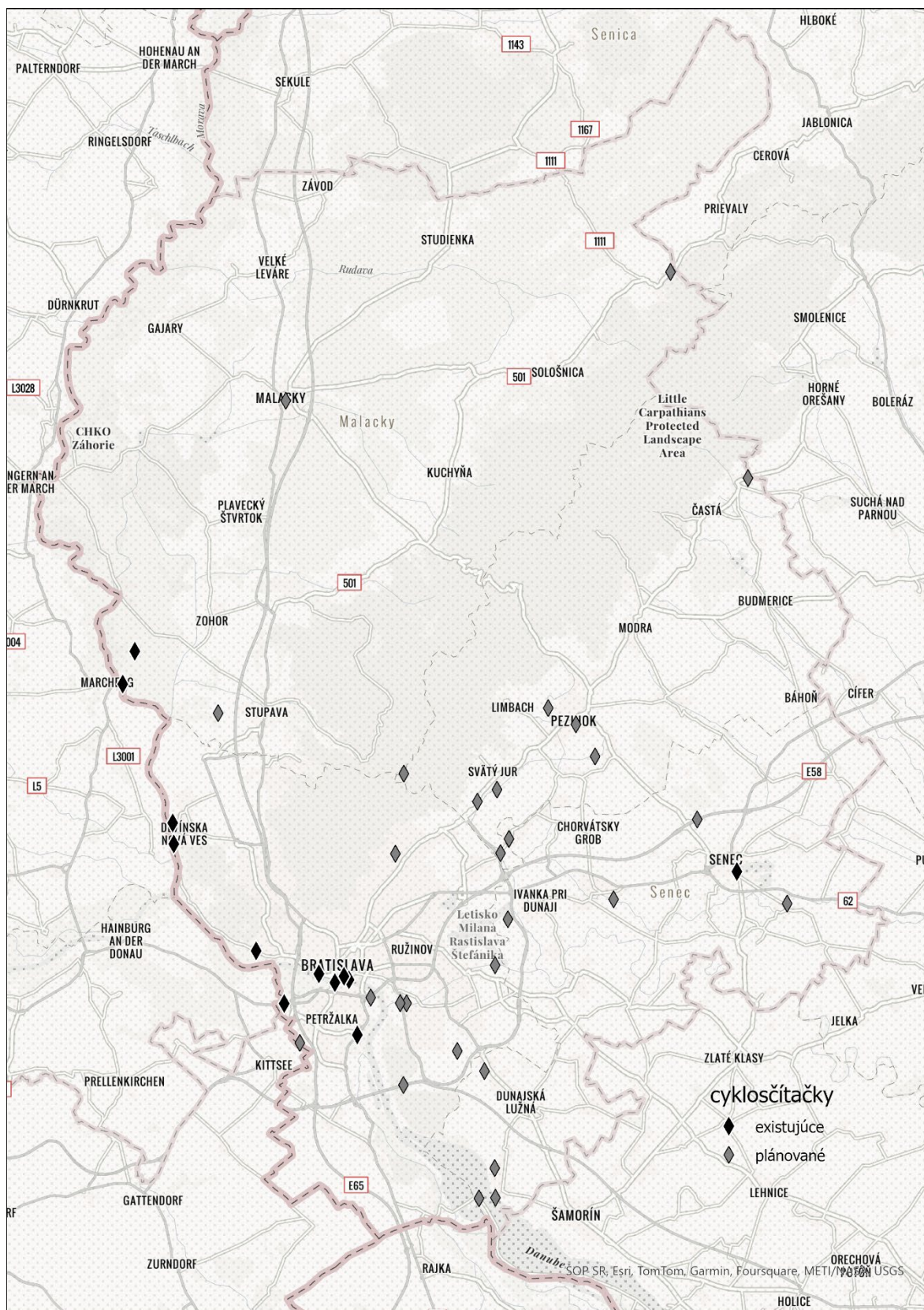
Na území bratislavského kraja a v blízkom okolí sa nachádza 12 cyklosčítačiek:

- Hraničný priechod Petržalka/Berg
- Cyklomost slobody
- Cykomost VysoMarch
- Bratislava, Devínska cesta
- Bratislava, Devínska Nová Ves
- Bratislava, Dolnozemska
- River park
- Senec, Hečkova
- Starý most
- Bratislava, Vajanského nábrežie
- Bratislava, Viedenská cesta
- Vysoká pri Morave

V rámci Konceptie územného rozvoja cyklotrás Bratislavského samosprávneho kraja sa vytipovali ďalšie lokality pre umiestnenie cyklosčítačiek:

- Mohyla M. R. Štefánika
- Lužný most
- Bernolákovo
- Biely križ
- Podunajské Biskupice
- Čierna Voda
- Danubiana
- Doľany
- Hamuliakovo

- Kalinkovo
- Bratislava, Kopčianska
- Kraľová pri Senci
- Malacky, Radlinského
- Malý Dunaj
- Pezinok, Za dráhou
- Pezinok, Fajgalská cesta
- Plavecký Mikuláš
- Bratislava, pri K3
- Bratislava, pri Prístavnom moste
- Svätý Jur, Pri kaplnke
- Bratislava, Rača
- Rovinka
- Senec, priemyselny park
- Stupava - Devínske Jazero
- Svätý Jur, Šurský kanál
- Vajnory
- Viničné
- Bratislava, Vrakuňa



Obr. 3.3 Grafický priemet existujúcich a navrhovaných cyklosčítačiek

### 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 sú 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).

Na území mesta Bratislavy sú Železnicami Slovenskej republiky sledované a plánované nasledovné TIOP-y: Vajnory, Devínska Nová Ves - zastávka, Lamačská brána, Železná studienka, Mladá Garda, Trnávka, Ružinov, Vrakuňa.

Bratislavská cyklotrasa napája Terminály integrovanej osobnej prepravy resp. prestupové body - Lamačská brána, Patrónka, Mladá Garda, Ružinov a Vajnory. Vinohradnícka cyklotrasa napája – Pezinok. Senecká cyklotrasa napája Ivanku pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Senec, Šenkvice a Báhoň, Slniečná cyklotrasa napája Senec a Šenkvice. Gidransko-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 nižšie:

- 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)
  - HMBA zabezpečuje zmenu stavby pred dokončením
  - TIOP sa bude realizovať bez predĺženia Saratovskej ulice
  - Termín realizácie: 12/2025
- TIOP 3 – Železná studienka
  - Je spracovaná PD v stupni EIA pre modernizáciu trate Bratislava hlavná stanica – Devínska Nová Ves
  - Súčasťou modernizácie je aj zastávka Železná studienka
  - Pôvodná PD DUR už nie je aktuálna
  - Termín realizácie: zatiaľ neznámy, závisí od vývoja projektu a financovania stavby
- 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)

Očakávané termíny:

- Projekt pre realizáciu stavby 10/2024
  - ZoD na zhotoviteľa 09/2025
  - doba výstavby 6 mesiacov
- TIOP 7 – Vrakuňa
    - Prebieha realizácia stavby železničných stavebných objektov. Predpoklad ukončenia je 05/24. Následne bude železničná zastávka plne funkčná a prístupná pre verejnosť.
    - Stavebné objekty, ktoré netvorí železničnú infraštruktúru (najmä zastávky MHD a s tým spojené úpravy), nemajú vydané stavebné povolenie.

### 3.5 Návrh vybavenosti terminálov integrovanej osobnej prepravy

Prestupové uzly a zastávky z pohľadu cyklistickej dopravy je potrebné vybaviť záchytnými parkoviská typu „Bike and Ride“, kedy cestujúci prestúpia z cyklistickej

dopravy na mestskú a medzimestskú hromadnú dopravu. Parkoviská je potrebné riešiť na krátkodobé i dlhodobé odstavenie dopravného prostriedku.

Odstavné zariadenia pre bicykle musí spĺňať nasledujúce kritériá:

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

Základná vybavenosť parkoviska typu „Bike and Ride“:

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

Doporučená vybavenosť parkoviska typu „Bike and Ride“:

- uzamykateľné boxy pre jednotlivé bicykle,
- uzamykateľné prístrešky,
- automatické parkovacie systémy,
- 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. „príd' 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 kraji<sup>2</sup>:

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

Drösing – Malé Leváre,  
Dürnkrot – Gajary,  
Stilltried – Suchohrad,

---

<sup>2</sup> Zdroj: <https://www.idsbk.sk/informacie/parkoviska/>



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

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

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

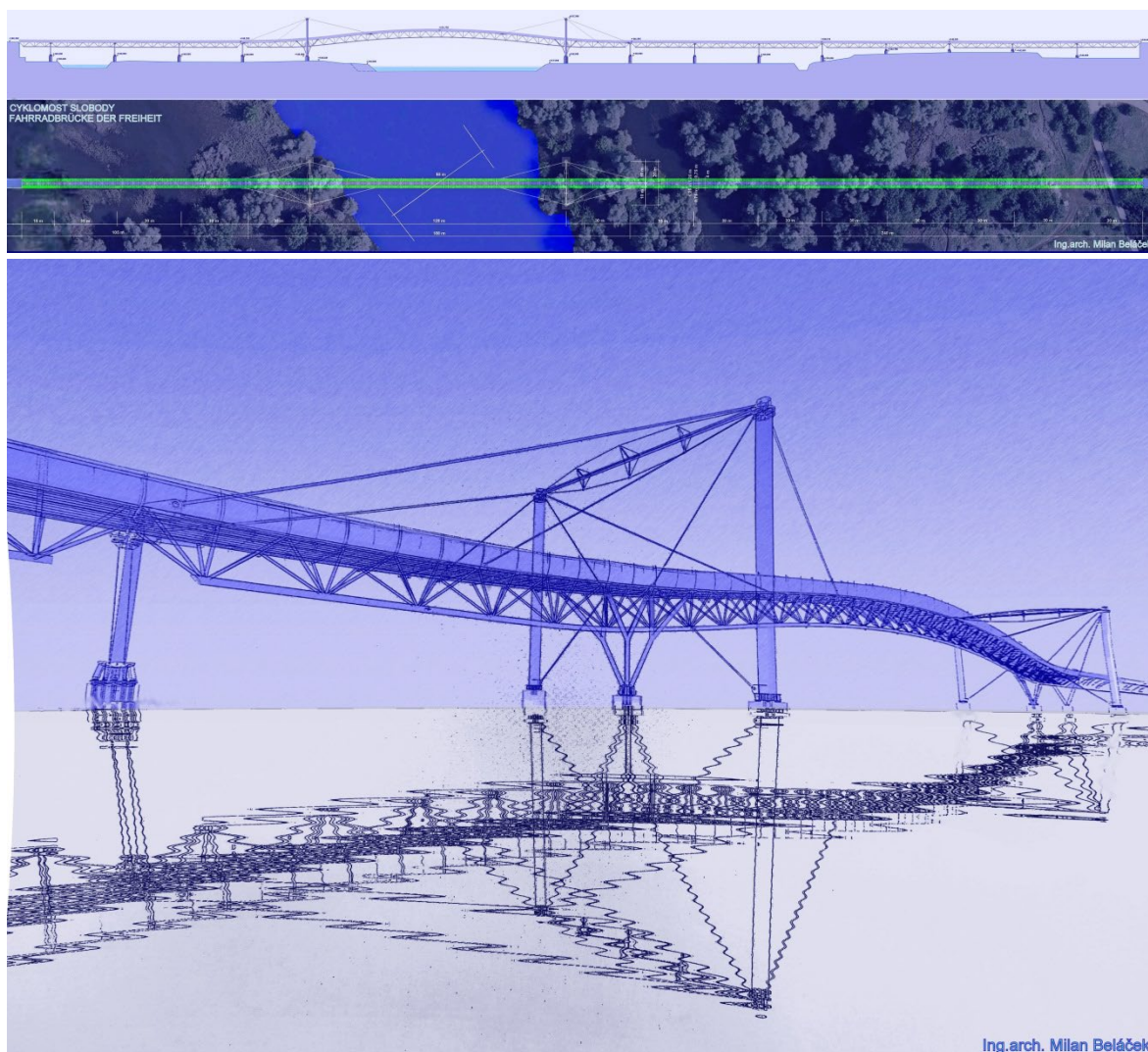


V roku 2012 bol Bratislavskou župou sprístupnený verejnosti Cyklomost slobody<sup>3</sup>, ktorý spojil Devínsku Novú Ves so Schlosshofom (Dolné Rakúsko) ponad riekou Moravu. Ide o unikátne prepojenie regionálnej siete rakúskych a slovenských cyklotrás.

<sup>3</sup> Zdroj: <https://bratislavskykraj.sk/cyklomost-slobody-po-stopach-historie/>

Cyklomost slobody postavilo konzorcium Ingsteel a Doprastav. Most je postavený v historickej trase a slúži pre dopravu cyklistov, peších turistov a záchranú službu oboch štátov. Projekt bol financovaný z prostriedkov Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013.

Cyklomost slobody je určený pre chodcov a cyklistov. Ide o zavesený symetrický trojpoľový most oceľovej 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 m<sup>2</sup>, hmotnosť oceľovej časti je 593 ton. V strede oblúka nad riekou, kde je najväčší rozpon, sú tlmiče – kompenzátory, ktoré redukujú 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

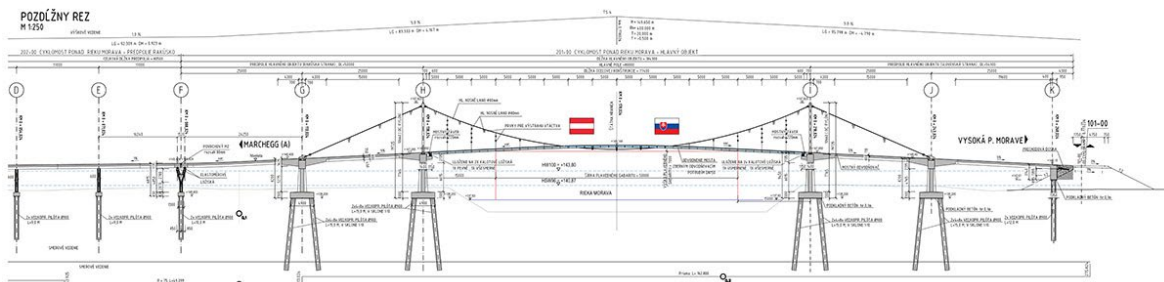
V máji roku 2022 bol pre verejnosť otvorený ďalší z cyklomostov cez rieku Morava “VysoMarch” – nový cyklomost medzi Vysokou pri Morave a Marcheggom.<sup>4</sup>

Stavebníkom na území SR a partnerom rakúskej strany, ktorá zastrešovala realizáciu projektu bol 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 Raum-/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, šírka 4 m.



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

<sup>4</sup> Zdroj: <https://www.asb.sk/stavebnictvo/inzinierske-stavby/mosty/projekt-vysomarch-novy-cyklomost-medzi-vysokou-pri-morave-a-marcheggom>



*Obr. 3.7 cyklomost VysoMarch*

## 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 vyjednávanie 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 júli 2020 lídri členských krajín EÚ dosiahli kompromisnú dohodu k návrhu VFR (1074,3 mld. EUR) a NGEU (750 mld. EUR).

**Plán obnovy a odolnosti SR** bol schválený v júli 2021 na rokovaní Rady pre hospodárske a finančné záležitosti a zameriava sa na päť kľúčových oblastí verejných politík - zelená ekonomika, vzdelávanie, veda, výskum a inovácie, zdravie, efektívna verejná správa a digitalizácia. Podpora a investície do cyklistickej dopravy sú súčasťou oblasti zelenej ekonomiky, komponentu 3 Udržateľná doprava:

#### **Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy**

Investícia bude podporovať dekarbonizáciu elektrifikáciou železničných tratí, modernizáciou železničných tratí, výstavbou alebo modernizáciou električkových a trolejbusových tratí a tiež výstavbou cyklistickej infraštruktúry. Implementácia tejto investície sa dokončí do 30. júna 2026 a cieľom je vybudovať cyklistickú infraštruktúru v dĺžke 161,8 km (celé územie Slovenska). Oprávnenými žiadateľmi sú mestá, ktoré majú nad 20 000 obyvateľov a okolité obce. Výzva č. 2: Výstavba, stavebné úpravy alebo rekonštrukcia cyklistickej infraštruktúry bola uzavretá dňa 31. januára 2024.

V rámci Programu Slovensko, hlavným cieľom nového územného konceptu, ktorý je realizovaný prostredníctvom mechanizmu integrovaných územných investícií, 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 zohráva **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 sú kľúčovými kritériami, okrem iných, disponibilnosť zdrojov, miera a efektívnosť, akou daný projektový zámer prispieva k naplneniu cieľov či jeho pripravenosť a následná udržateľnosť.

Ďalšou významnou zmenou je vznik jediného operačného programu, Programu Slovensko. Tento dokument definuje všetky oblasti podpory, ktoré vychádzajú z Partnerskej dohody a sú rozdelené do piatich politických cieľov:

- Cieľ politiky 1: Konkurencieschopnejšia a inteligentnejšia Európa vďaka presadzovaniu inovatívnej a inteligentnej transformácie hospodárstva a regionálnej prepojenosti IKT
- Cieľ politiky 2: Ekologickejšia, nízkouhlíková s prechodom na hospodárstvo s nulovými čistými emisiami uhlíka a odolná Európa vďaka presadzovaniu čistej a spravodlivej energetickej transformácie, zelených a modrých investícií, obehového hospodárstva, zmierňovania zmeny klímy a adaptácie na ňu, predchádzania rizikám a ich riadenia a udržateľnej mestskej mobility
- Cieľ politiky 3: Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility
- Cieľ politiky 4: Sociálnejšia a inkluzívnejšia Európa implementujúca Európsky pilier sociálnych práv
- Cieľ politiky 5: Európa bližšie k občanom vďaka podpore udržateľného a integrovaného rozvoja všetkých typov území a miestnych iniciatív

Projekty v oblasti cyklodopravy majú možnosť získať financovanie v rámci priority 2P3 Udržateľná mestská mobilita, špecifického cieľa RSO2.8. Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka, **opatrenia 2.8.2 Podpora cyklodopravy**. Intervencie budú smerovať do tvorby líniovej cyklistickej infraštruktúry, do prvkov dopravného upokojuvania a do systémov zdieľaných bicyklov (vrátane e-bicyklov a e-kolobežiek), do odstavných zariadení pre bicykle, do drobnej cyklodopravnej infraštruktúry, vrátane úpravy súvisiacich verejných priestorov, ako aj do vzdelávania a získavania dát potrebných pre rozhodovanie a monitoring cyklistickej dopravy. Intervencie budú v súlade so špecifickým plánovaním/strategickými dokumentmi na regionálnej a miestnej úrovni (ako napr. PUM na regionálnej úrovni a iné plánovacie a strategické dokumenty relevantné pre oblasť

cyklodopravy na miestnej úrovni) a budú dopĺňať investície do oblasti cykloinfraštruktúry z POO. Cieľom v rámci alokácie viac rozvinutého regiónu je dosiahnuť 39 km podporovanej špecializovanej cyklistickej infraštruktúry a 423 400 používateľov tejto infraštruktúry za rok.

**Súvisiace typy akcií:**

- podpora cyklistickej a inej nemotorovej dopravy;
- zvyšovanie povedomia o cyklodoprave, kampane na informovanie verejnosti o prínosoch cyklodopravy.

**Hlavné cieľové skupiny:**

- vyššie územné celky, mestá a obce;
- obyvatelia Slovenska.

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

SK-AT

Priorita 3: Sociálnejšie pohraničie

Špecifický cieľ 2.5.3. Investície do infraštruktúry na zlepšenie dostupnosti cezhraničných regiónov a lokalít pre občanov a turistov

SK-HU

Priorita 2: Sociálne spolupráce

Špecifický cieľ 2.4: Posilnenie úlohy kultúry a udržateľného cestovného ruchu v hospodárskom rozvoji

Hlavná činnosť 2.4.2: Komplexný rozvoj turistických destinácií



## **PHSR BSK 2021 – 2027**

Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja (PHSR BSK) na roky 2021 – 2027 (s výhľadom do roku 2030) bol schválený Zastupiteľstvom BSK dňa 11. júna 2021. 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.

### **Strategický investičný balíček 1.3 Podpora nemotorovej dopravy a služieb zdieľanej mobility**

*Špecifický cieľ 1.3: Rozvinúť systém nemotorového spôsobu dopravy*

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

#### **1.3.1 Integrovaný projektový balíček - Rozvoj cyklistickej infraštruktúry a služieb zdieľanej mobility**

**Komplementárne projekty:** dobudovanie siete hlavných cyklodopravných trás (radiál, okruhov) prioritne v intravilánoch miest a ich priamom spojení s okolitými obcami v súlade s prijatými strategickými dokumentmi na úrovni BSK, ako aj na úrovni jednotlivých miest (dopravné generely, miestne stratégie rozvoja cyklodopravy a iné) ako aj identifikovanými dôležitými dochádzkovými trasami mimo tohto územia (napojenie priemyselných parkov), zriaďovanie bezpečných odstavných zariadení pre bicykle, zriadenie služby zdieľaných bicyklov v ostatných mestách územia BSK a jej integráciu do IDS, vrátane rozšírenia do okolitých okresov a území, podpora „mikromobility“ hlavne pri budovaní integrovaných miest na zdieľanie dopravných prostriedkov, zber a vyhodnocovanie súvisiacich dát, modernizácia a rekonštrukcia existujúcich cyklotrás

#### **1.3.2 Integrovaný projektový balíček – Opatrenia na upokojenie dopravy**

**Komplementárne projekty:** modernizácia a rekonštrukcia chodníkov pre peších, revitalizácia peších zón, výstavba chodníkov pre peších, tvorba nízkoemisných a bezemisných zón

**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 4.3: Modernizovať turistickú ponuku so zameraním na udržateľný turizmus*

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

#### **8.2.1. Integrovaný projektový balíček - Zlepšovanie manažmentu, propagácie a služieb udržateľného turizmu, rozvoj doplnkovej infraštruktúry**

**Komplementárne projekty:** zefektívnenie destinačného manažmentu v BSK; podpora tvorby unikátnych regionálnych produktov a ich marketingu; zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov v oblasti turizmu; skvalitňovanie služieb turizmu; podpora inovácií a „smart“ riešení pri tvorbe a modernizácii produktov turizmu; kvalitnejšie poskytovanie informácií o jednotlivých turistických atraktivitách prostredníctvom podpory digitalizácie, interaktivity a využívania nových médií; spoločná cezhraničná propagácia produktov turizmu; dobudovanie doplnkovej turistickej a cyklistickej infraštruktúry pri významných atraktivitách turizmu; rozvoj unikátnej turistickej architektúry, podpora a rozvoj zážitkového turizmu, podpora spoločných kultúrno-športových produktov, produkty mestského turizmu - City Break

### **8.2.2. Integrovaný projektový balíček – Podpora udržateľnej mobility v nadväznosti na rozvoj cestovného ruchu**

**Komplementárne projekty:** zlepšovanie dopravnej dostupnosti turistických atraktivít; rozvoj športovo-rekreačnej infraštruktúry (in-line trasy, bike-parky, single tracky, bežkárske/lyžiarske rekreačné trasy), podpora špecifických dopravných projektov zameraných na turizmus (cyklobusy, sezónne autobusové a vlakové spojenia, elektrobuses a pod), budovanie parkovísk pre autobusy a odstavných miest pre karavany, zefektívnenie využívania verejnej dopravy pre potreby turizmu; budovanie a rekonštrukcia cykloturistických trás vrátane doplnkovej infraštruktúry

### **8.2.3. 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, Geopark Malé Karpaty, židovské pamiatky kraja a ďalšie); podpora cezhraničnej spolupráce; marketing a propagácia, inovatívne online riešenia (napr. storymapa)

**Identifikovaná investičná podpora:** 9 mil. EUR

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

**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 PLÁN SPOLOČNEJ POĽNOHOSPODÁRSKEJ POLITIKY**

Intervencia na rozvoj vidieka

### **Intervencia 77.1: Spolupráca LEADER**

- **Opis územnej pôsobnosti:**

Intervencia Spolupráca – LEADER sa implementuje na celom území SR s výnimkou prímestských častí Bratislavy a Košíc do 5000 obyvateľov (vrátane) a obcí nad 20 000 obyvateľov. Obce nad 20 000 obyvateľov môžu byť súčasťou MAS, avšak podporené budú len subjekty na ich území. Oprávneným územím v rámci SR je územie MAS, ktoré je

založené a pracuje na princípoch LEADER a ktorému bola schválená stratégia miestneho rozvoja a udelený štatút MAS v programovom období 2023 – 2027.

- **Oblasti podpory:**

Priorita 3: Rozvoj obcí, spoločenského a komunitného života

Zameranie na podporu rozvoja **miestnej infraštruktúry** a miestnych základných služieb vrátane služieb v oblasti voľného času a kultúry, obnovy dedín a činností zameraných na obnovu a skvalitnenie kultúrneho a prírodného dedičstva a vidieckych krajinných oblastí, ako napríklad: miestna infraštruktúra, miestne základné služby, služby v oblasti voľného času a kultúry, obnova dedín, skvalitnenie kultúrneho a prírodného dedičstva a vidieckych krajinných oblastí, **dopravné siete**, občianska a technická vybavenosť, smart riešenia v nadväznosti na prístup ku kvalitným verejným službám a kvalitnej infraštruktúre s cieľom rozvoja inteligentného vidieka, zariadenia pre voľný čas, obnova a udržiavanie spoločného a kultúrneho bohatstva a iných kultúrno a historicky významných zaujímavosti vidieka, a pod.

- **Výška a miera podpory:** Maximálna výška NFP pre projekty v rámci stratégie miestneho rozvoja je stanovená na **100 000 EUR**

## 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<sup>5</sup> (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 cyklotransportnej trasy bude riešený v aktualizácii **Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike**, ktorá bude spracovaná v 1. polroku 2025.

---

<sup>5</sup> 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 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.

1. Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra
2. Projekt Lamačská brána - prepojenie mestských častí Dúbravka – Lamač
3. Projekt juhovýchodnej časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy
4. Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK
5. Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok – Senec
6. Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov – Senec
7. Projekt dopravných cyklistických trás Vajnory – Chorvátsky Grob - Bernolákovo
8. Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava - Senec
9. Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklistickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty
10. Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava

**1. Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra**

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.

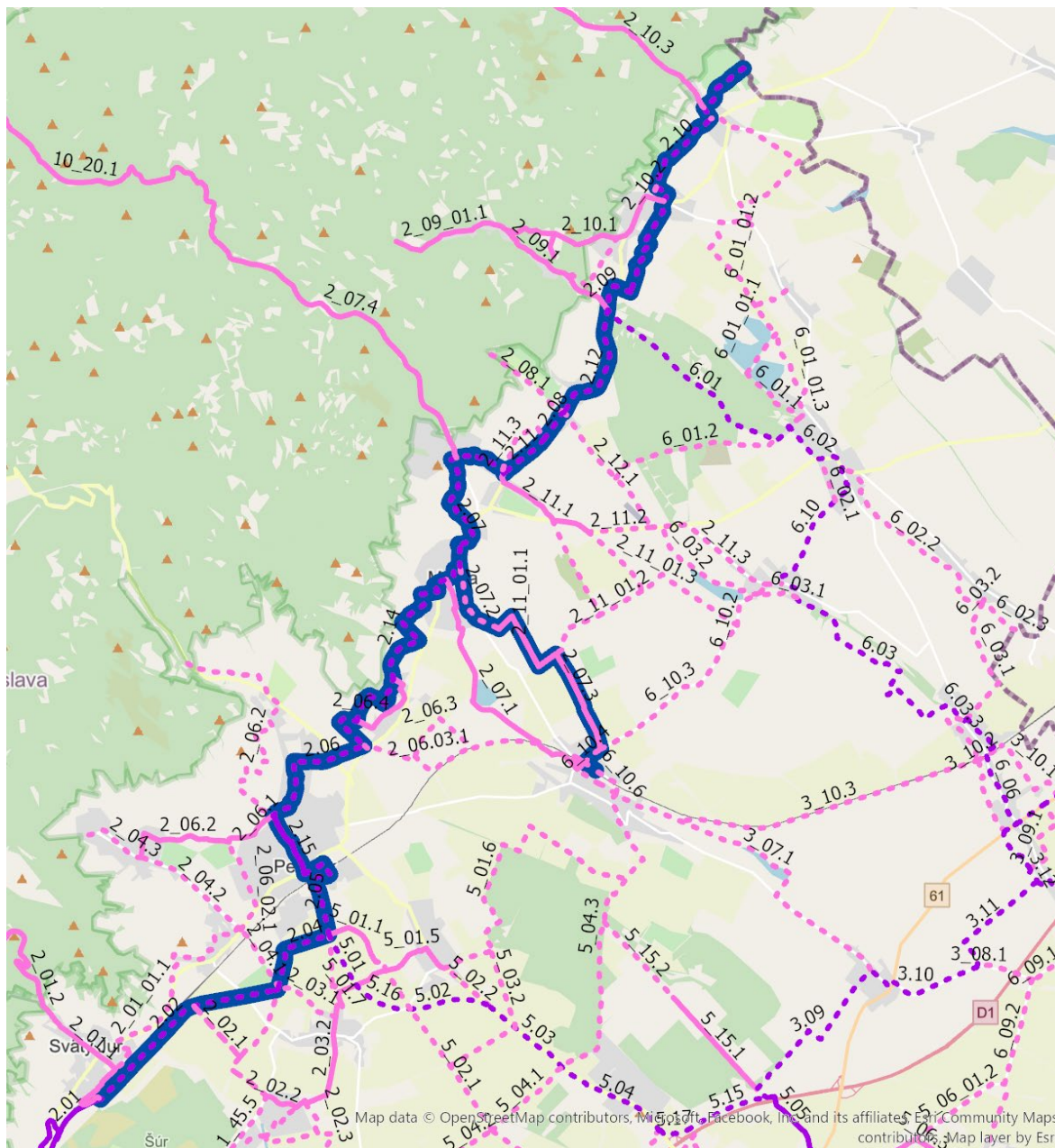
V rámci tohto projektu bol navrhnutý i úsek 2\_11.1, 2\_11.2, 6\_02.4, 6\_02.5 dĺžky 6,18 km prepájajúci mesto Modra na najbližšiu železničnú stanicu v obci Šenkvice.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.1.

Tab. 4.1 Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
2_07.3	Vinohradnícka	pridružená	PD, stavba	CYK	3 918	979 387,27
2_07.2	Vinohradnícka	pridružená	PD, stavba	CYK	1 568	391 905,34
2.06	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	3 860	965 098,15
2.02	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	4 231	1 057 698,99
2.03	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	105	26 352,76
2.04	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1 666	416 462,56
2.10	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	5 671	1 417 852,78
2.12	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2 450	612 398,09
2.07	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	4 739	1 184 804,09
2.05 *	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2 121	530 344,06
2.09	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	836	209 062,45
2.13	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1 502	375 609,64
2.14	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2 661	665 301,38
2.11	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1 028	256 931,96
2.15	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	1 357	339 305,57
2.08	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	670	167 397,22
6_10.5	Gidrasko-Višťucká	pridružená	PD, stavba	CYK	269	67 374,92
6_10.4	Gidrasko-Višťucká	pridružená	PD, stavba	CYK	419	104 641,05
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>9 767 928,29</b>

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



Obr. 4.1 Projekt Vinohradníckej dopravnej cyklistickej trasy Bratislava – Pezinok – Modra

## 2. Projekt Lamačská brána - prepojenie mestských častí Dúbravka – Lamač

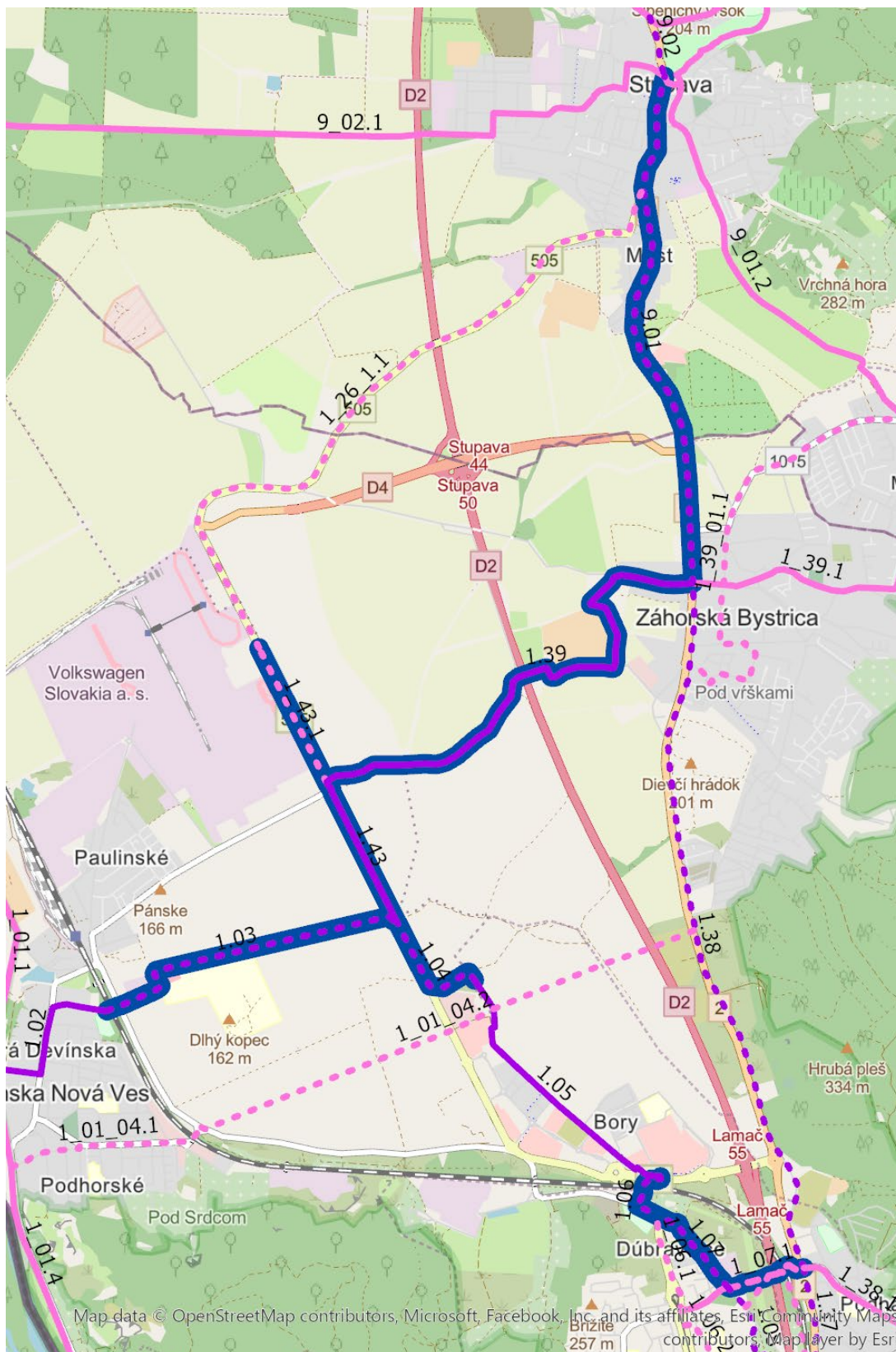
Návrh cyklotrás v tomto projekte prepája severozápadný rozvojový pól mesta Bratislavy s dominantným areálom spoločnosti Volkswagen Slovakia, a.s. (výroba osobných automobilov a prevodoviek s výmerou cca 154 ha), s okresným mestom Stupava, Mestskými časťami Bratislava – Záhorská Bystrica, Devínska Nová 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\_43.1 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. 4.2.

Tab. 4.2. Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
1.03	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	2 277	569 355,33
1.04	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	898	224 452,95
1.06	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	476	119 124,17
1.07	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	738	184 437,19
1.39	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 810	952 557,77
1.43	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 112	278 082,55
1_07.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	603	850 810,00
1_43.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 059	264 761,42
9.01	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 720	930 087,03
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>4 373 668,41</b>



Obr. 4.2 Projekt dopravných cyklistických trás Lamačská brána



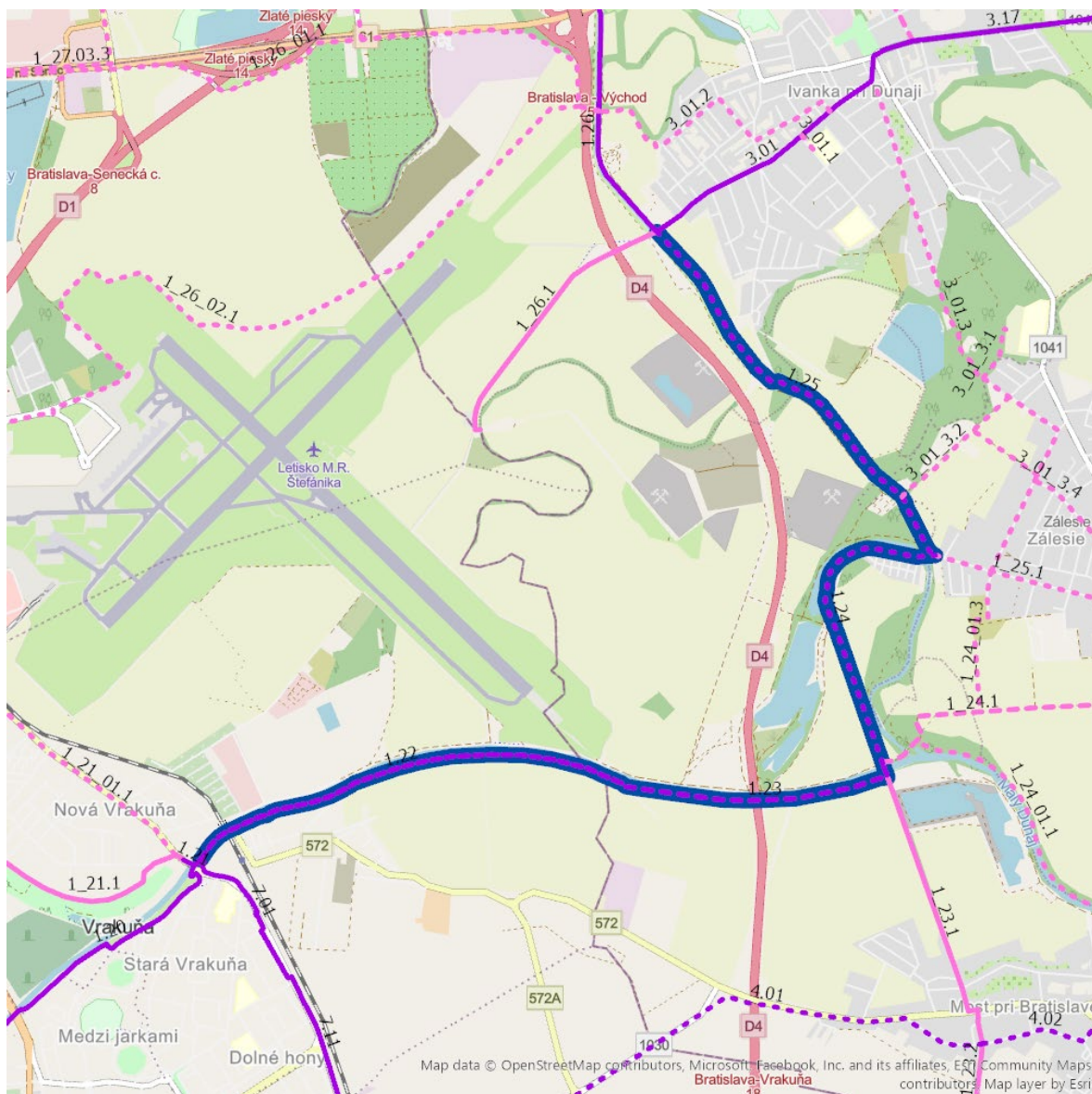
### 3. Projekt juhovýchodnej časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

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	2 648	661 984,69
1.23	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	2 533	633 291,91
1.24	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 626	406 377,78
1.25	Bratislavská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 829	457 146,99
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>2 158 801,37</b>



Obr. 4.3 Projekt juhovýchodná časti Bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy

#### 4. 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:
  - 10.09, 10.08 - pre dostupnosť obyvateľov obce Zohor,
  - 10.10, 10.11, 10.12, - 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\_17.1 3\_17.2 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\_01.6, 5\_01.7, - pre dostupnosť obyvateľov obce Slovenský Grob,
  - 2.05, 5\_01.1, 5\_01.2, 5\_01.5, - 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\_04.1 - 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:
  - 6.03, 6\_03.3, 6\_03.4, 6.07, 6.08- pre dostupnosť obyvateľov obcí Kaplna, Igram,
  - 6\_03.3, 6.03 - pre dostupnosť obyvateľov obce Báhoň a Vištuk.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.4.

Tab. 4.4 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
2.05 * 4	Vinohradnícka	hlavná	PD, stavba	CYK	2 121	530 344,06
3_17.1 2	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	494	123 605,81
3_17.2 2	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	3 396	849 114,06
5_01.6	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 002	250 603,77
5_01.7	Slnečná	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	227	156 870,08
6.03 5	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, stavba	CYK	5 821	1 455 309,89
6.03.3 5	Gidransko-Višťucká	pridružená	PD, stavba	CYK	1 331	332 863,12
6.03.4 5	Gidransko-Višťucká	pridružená	PD, stavba	CYK	1 558	389 553,84
6.07 * 5	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, stavba	CYK	960	240 000,00
6.08 5	Gidransko-Višťucká	hlavná	PD, stavba	CYK	356	89 027,16
7.05 3	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	1 080	269 881,42
7.06 3	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	1 527	381 734,35
7.07 3	Žitnoostrovňá	hlavná	PD, stavba	CYK	1 268	317 124,63
7_04.1 3	Žitnoostrovňá	pridružená	PD, stavba	CYK	1 297	324 144,26
10.10 + 1	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 484	371 001,84
10.11 + 1	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	793	198 182,11
10.12 + 1	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	948	236 915,29
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>6 516 275,69</b>

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

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

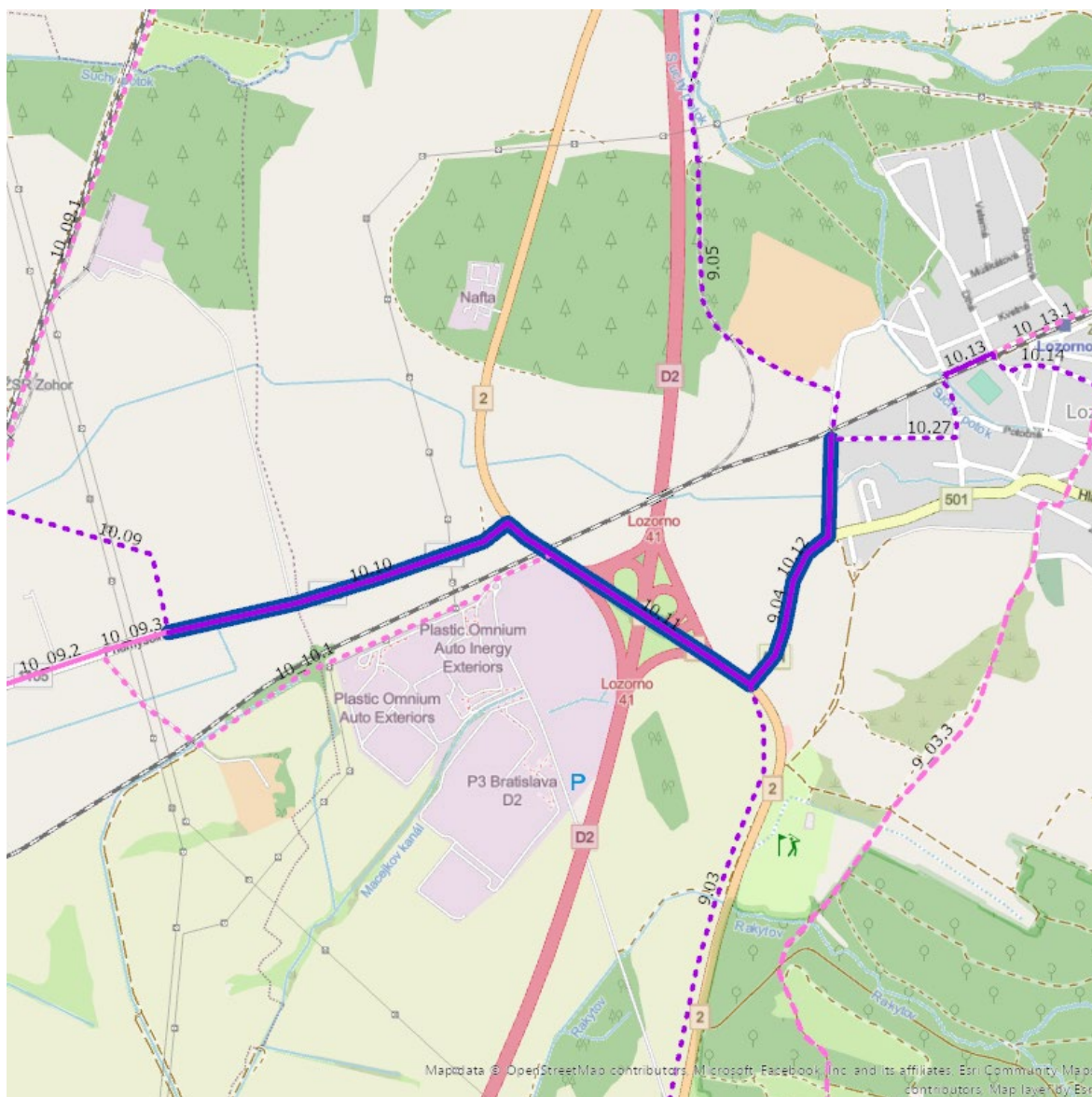
1 Lokalita Zohor

2 Lokalita Ivanka pri Dunaji

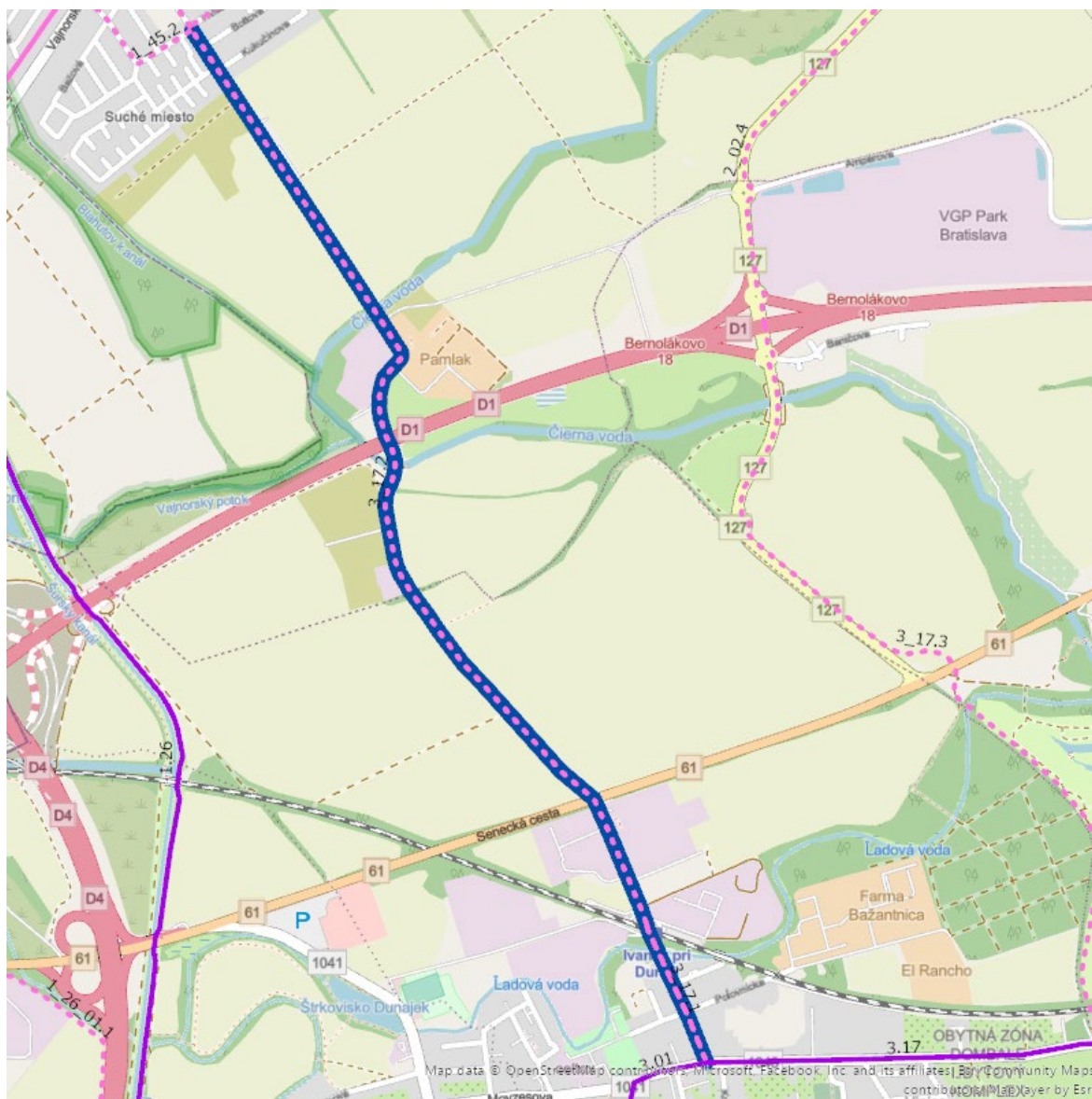
3 Lokalita Nové Košariská – Dunajská Lužná

4 Lokalita Pezinok

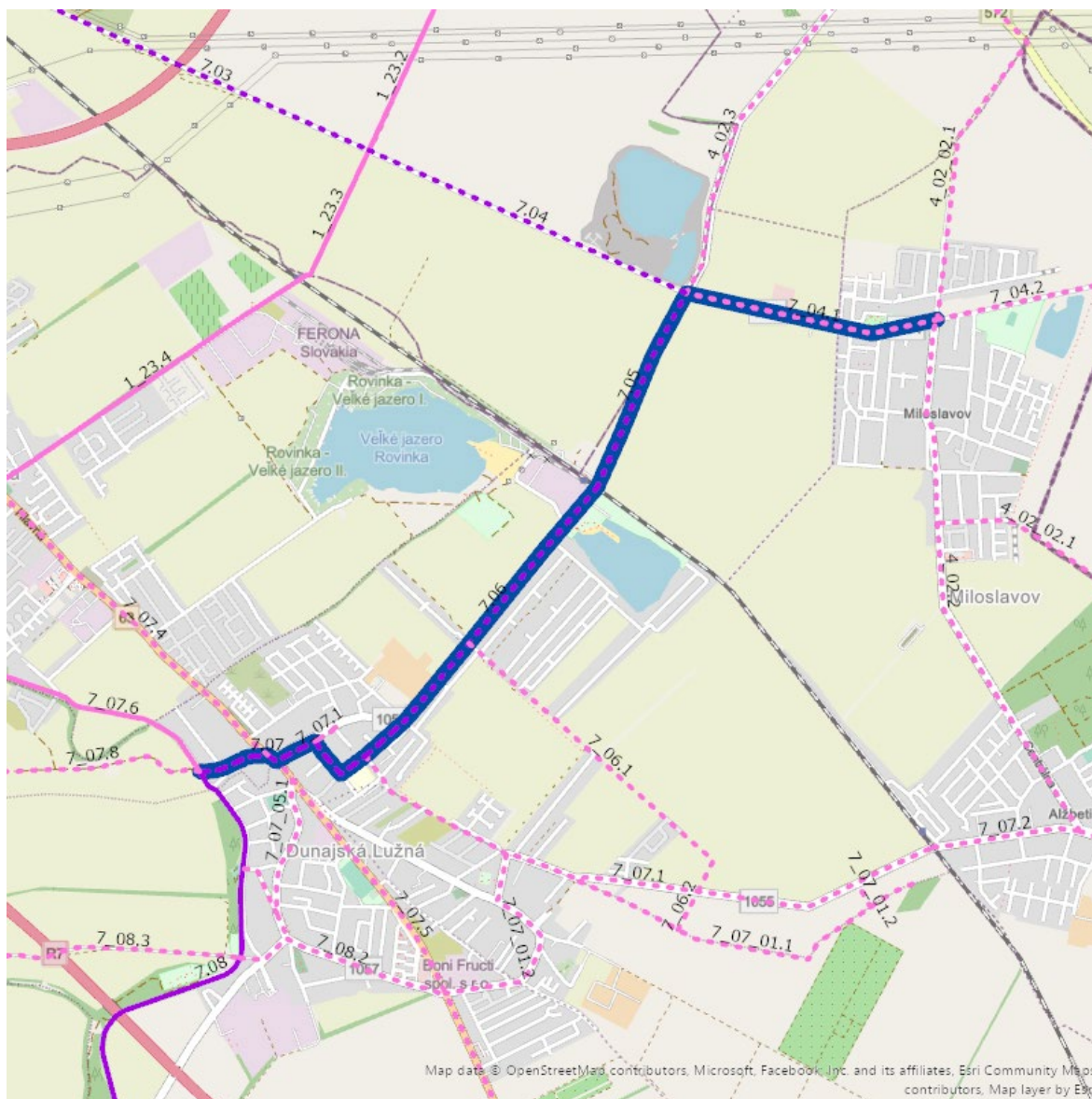
5 Lokalita Báhoň



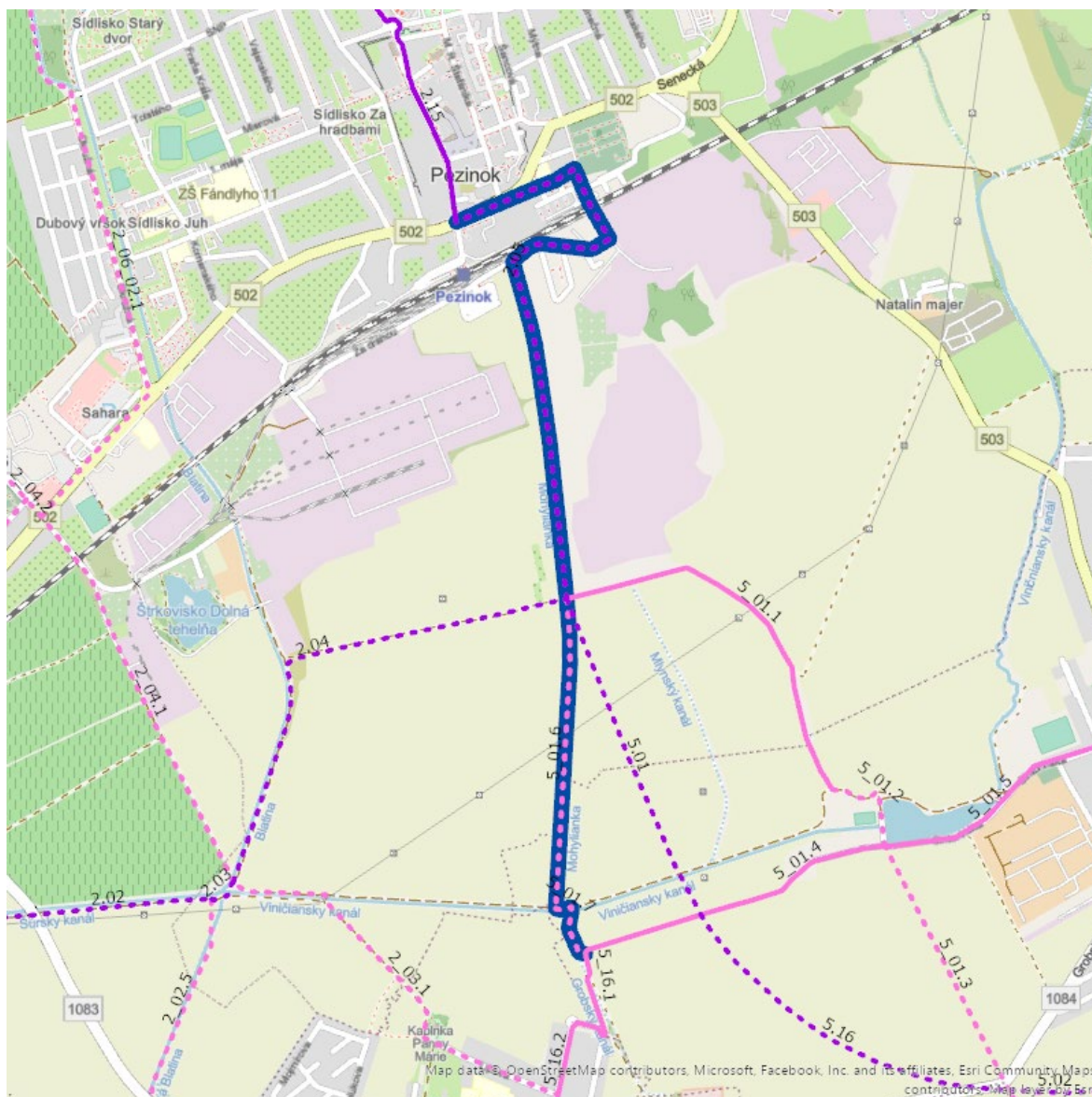
Obr. 4.4 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Zohor



Obr. 4.4 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Ivanka pri Dunaji

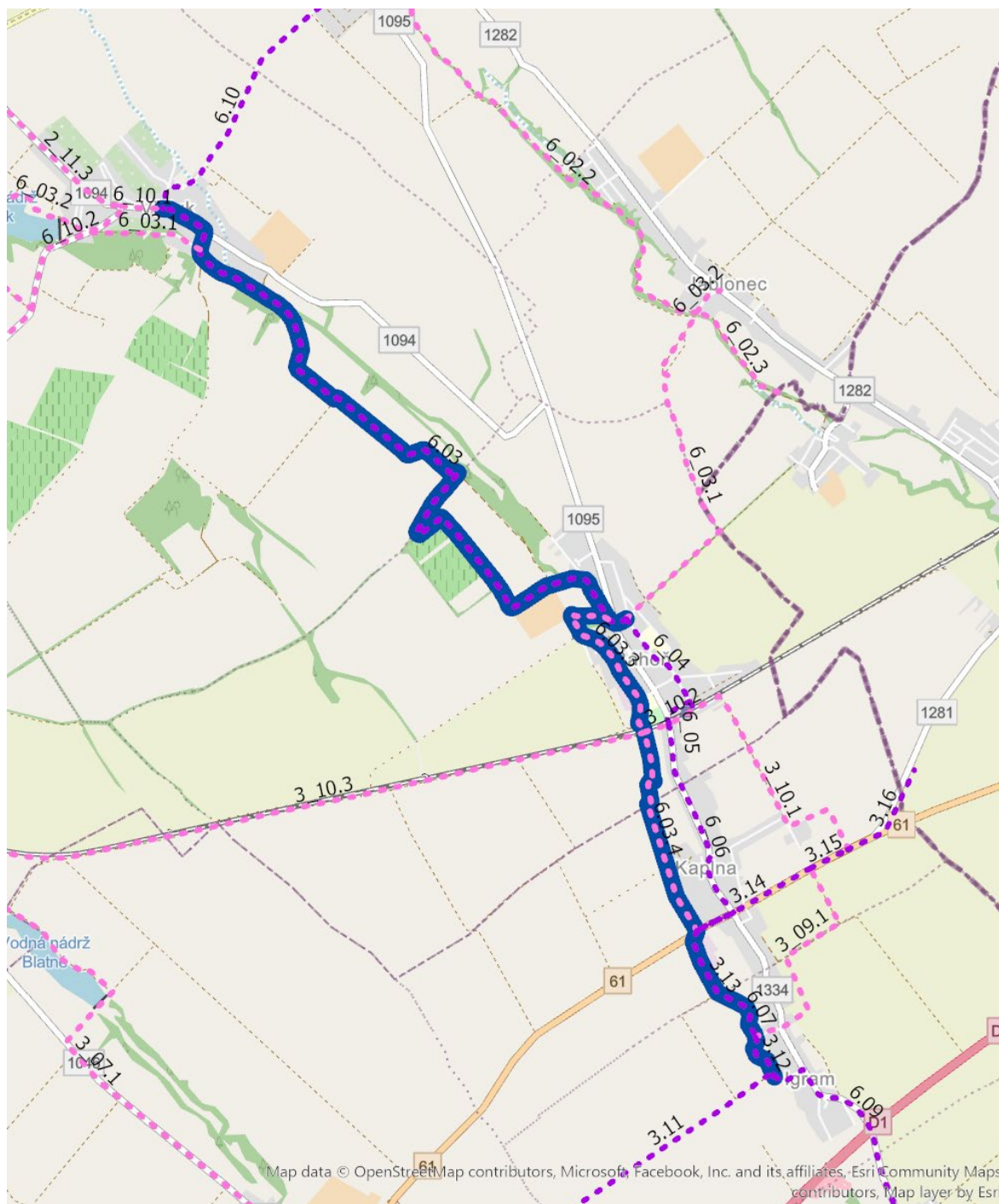


Obr. 4.4 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Nové Košariská – Dunajská Lužná



Obr. 4.4 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokality Pezinok





Obr. 4.4 Projekt dopravných cyklistických trás k záchytným parkoviskám pre IDS BSK, Lokalita Báhň

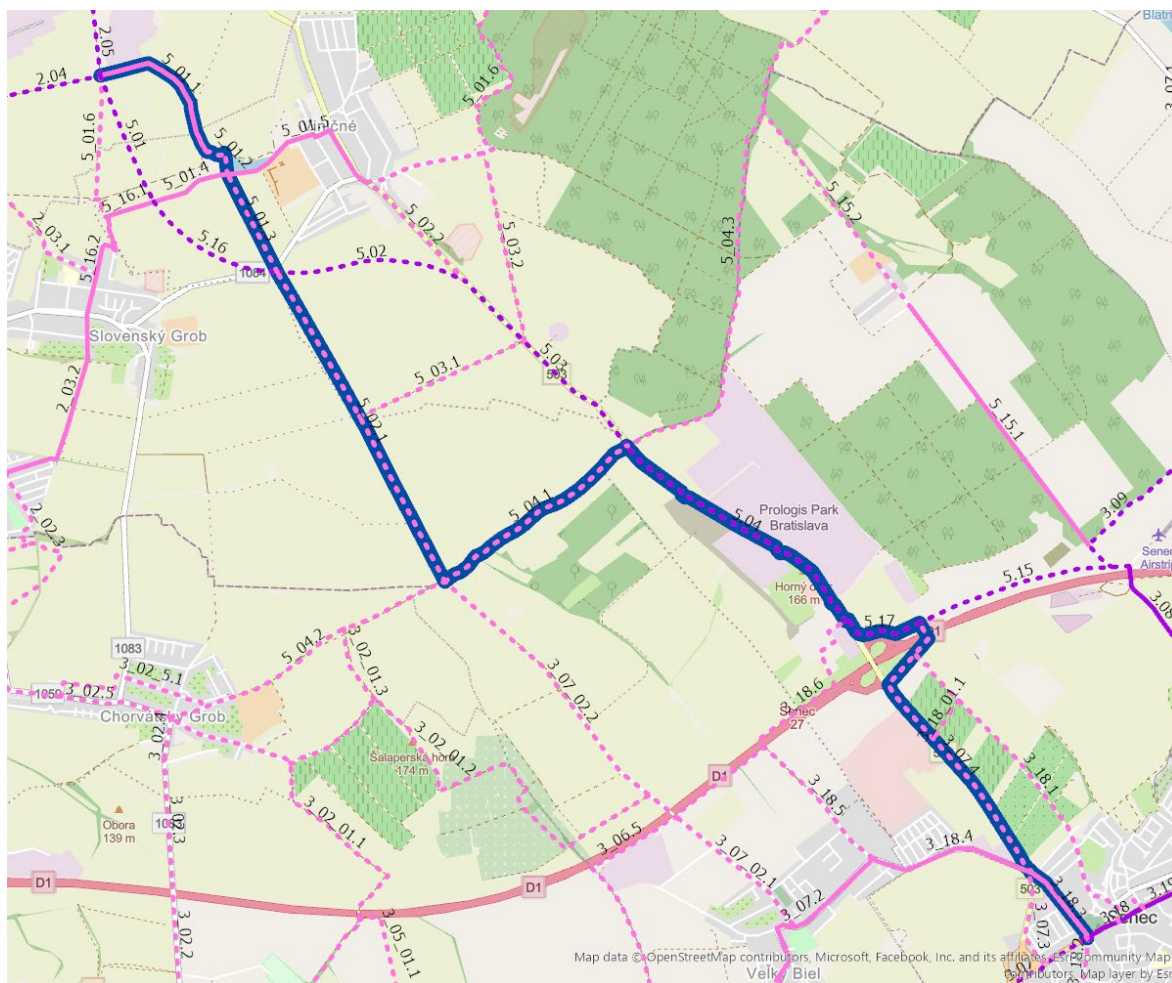
## 5. Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok – Senec

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 príľahlé obce v Podunajskej nížine s Bratislavou.

Pre uvedené cyklodopravné prepojenie okresných miest Senec - Pezinok je potrebné dobudovať úseky 3\_07.4, 3\_18.3, 5.04, 5.17, 5\_01.1, 5\_01.2, 5\_01.3, 5\_02.1, 5\_04.1 v dĺžke 13,55 km.

Tab. 4.5 Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok – Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
3_07.4	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	2 559	1 539 635,97
3_18.3	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	719	179 809,73
5.04	Slnecná	hlavná	PD, stavba	CYK	2 349	587 246,33
5.17	Slnecná	hlavná	PD, stavba	CYK	694	173 549,83
5_01.1	Slnecná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 308	326 879,76
5_01.2	Slnecná	pridružená	PD, stavba	CYK	329	82 296,39
5_01.3	Slnecná	pridružená	PD, stavba	CYK	885	221 336,48
5_02.1	Slnecná	pridružená	PD, stavba	CYK	2 849	712 277,61
5_04.1	Slnecná	pridružená	PD, stavba	CYK	1 856	464 006,94
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>4 287 039,04</b>



Obr. 4.5 Projekt dopravných cyklistických trás Pezinok – Senec

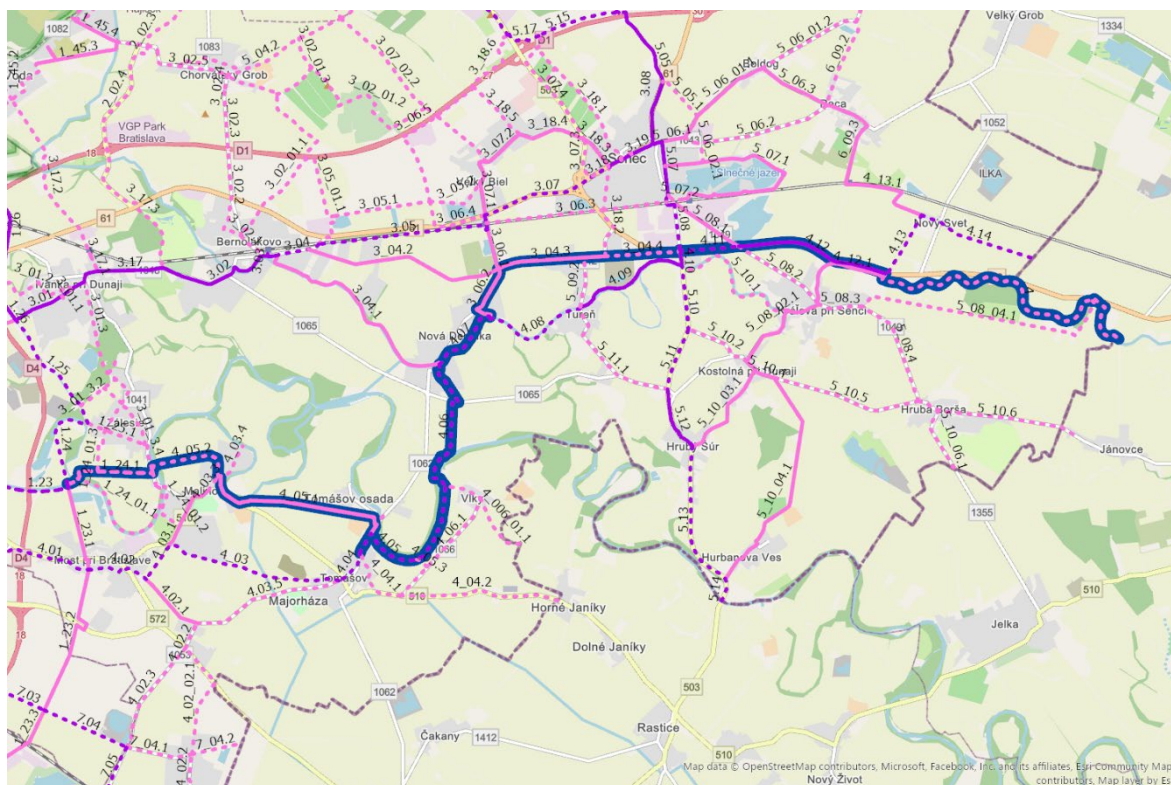
## 6. Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov - Senec.

Projekt dopravných cyklotrás Zálesie – Tomášov - Senec má prioritný cieľ spojiť sieť cyklodopravných 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 cyklodopravných 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 cyklodopravnému 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\_05.1, 4\_05.2, 4.06, 4.07, 4.15, 4\_01.3, 4\_01\_03.1, 4\_03.1 v dĺžke 30,2 km.

Tab. 4.6 Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov – Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
1_24.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 897	474 170,53
3_04.3	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	2 116	529 020,73
3_04.4	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	1 483	370 791,25
3_06.2	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	1 305	326 218,54
4_12.2	Podunajská	pridružená	PD, stavba	CYK	6 246	1 561 474,66
4.05	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 152	787 988,56
4.06	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	2 964	740 963,51
4.07	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 467	366 644,07
4.11	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 153	288 214,61
4.12	Podunajská	hlavná	PD, stavba	CYK	2 979	744 787,74
4_05.1	Podunajská	pridružená	PD, stavba	CYK	3 688	921 897,04
4_05.2	Podunajská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 747	436 858,35
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>7 549 029,59</b>



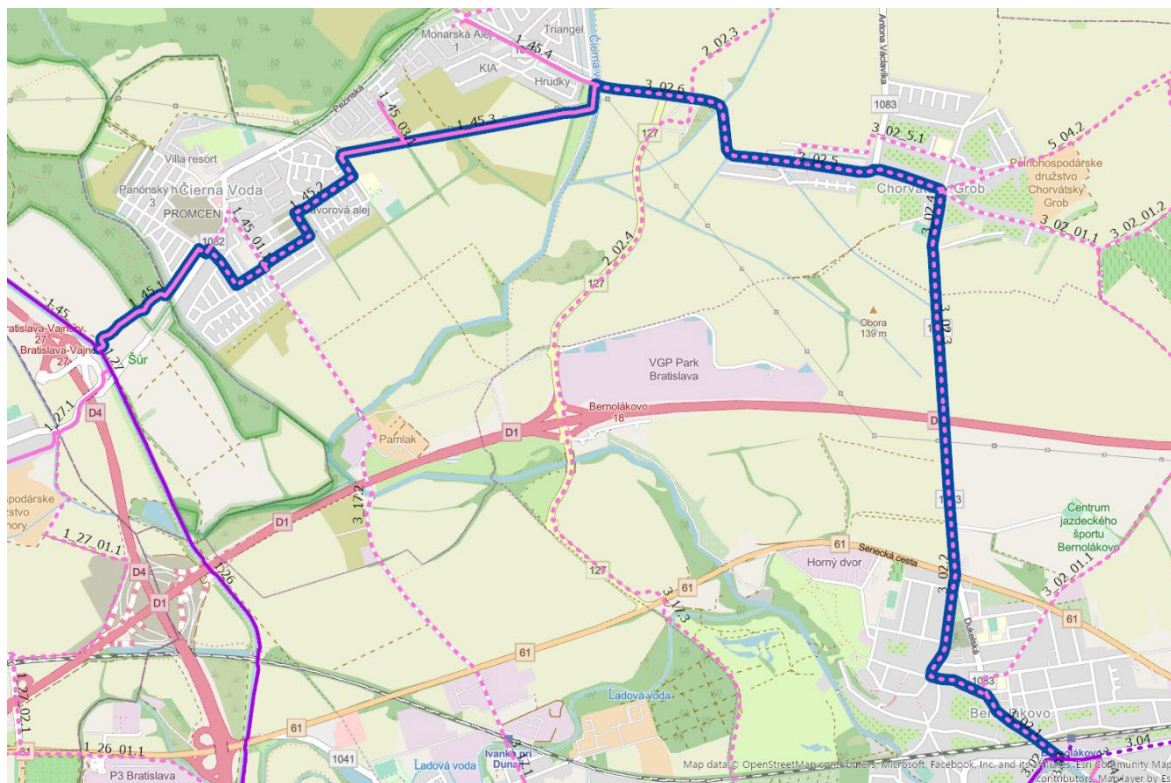
Obr. 4.6 Projekt dopravných cyklistických trás Zálesie – Tomášov – Senec

## 7. Projekt dopravných cyklistických trás Vajnory - Chorvátsky Grob – Bernolákovo

Projekt rieši cyklistickú dopravu v regionálnom rozvojovom póle mesta Bratislavy a nadväzuje na projekt dobudovania juhovýchodnej časti bratislavskej dopravnej cyklistickej trasy. Vybudovaním úseku 1\_45.1 až 1\_45.3 dĺžky 4,33 km z obce Chorvátsky Grob (lokality - Čierna Voda) s napojením na Bratislavskú cyklodopravnú trasu (existujúcu cyklotrasu JuRaVa) sa dosiahne napojenie tohto rozvojového územia obce na najbližšiu železničnú stanicu Vajnory. Úseky 3\_02.5, 3\_02.6 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. 4.7 Projekt dopravnej cyklistickej trasy Vajnory - Chorvátsky Grob – Bernolákovo

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
1_45.1	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	943	235 633,79
1_45.2	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 655	413 723,25
1_45.3	Bratislavská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 750	437 580,35
3_02.1	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	602	150 480,10
3_02.2	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	2 065	516 229,29
3_02.3	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	1 024	256 077,29
3_02.4	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	332	83 102,61
3_02.5	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	1 569	492 331,79
3_02.6	Senecká	pridružená	PD, stavba	CYK	856	213 993,75
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>2 799 152,22</b>



Obr. 4.7 Projekt dopravnej cyklistickej trasy Vajnory - Chorvátsky Grob – Bernolákovo

## 8. 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 Ivanka pri Dunaji cez Veľký Biel do Senca dĺžky 13,97 km sa spojí mesto Bratislava bezpečnou cyklotrasou s okresným mestom Senec.

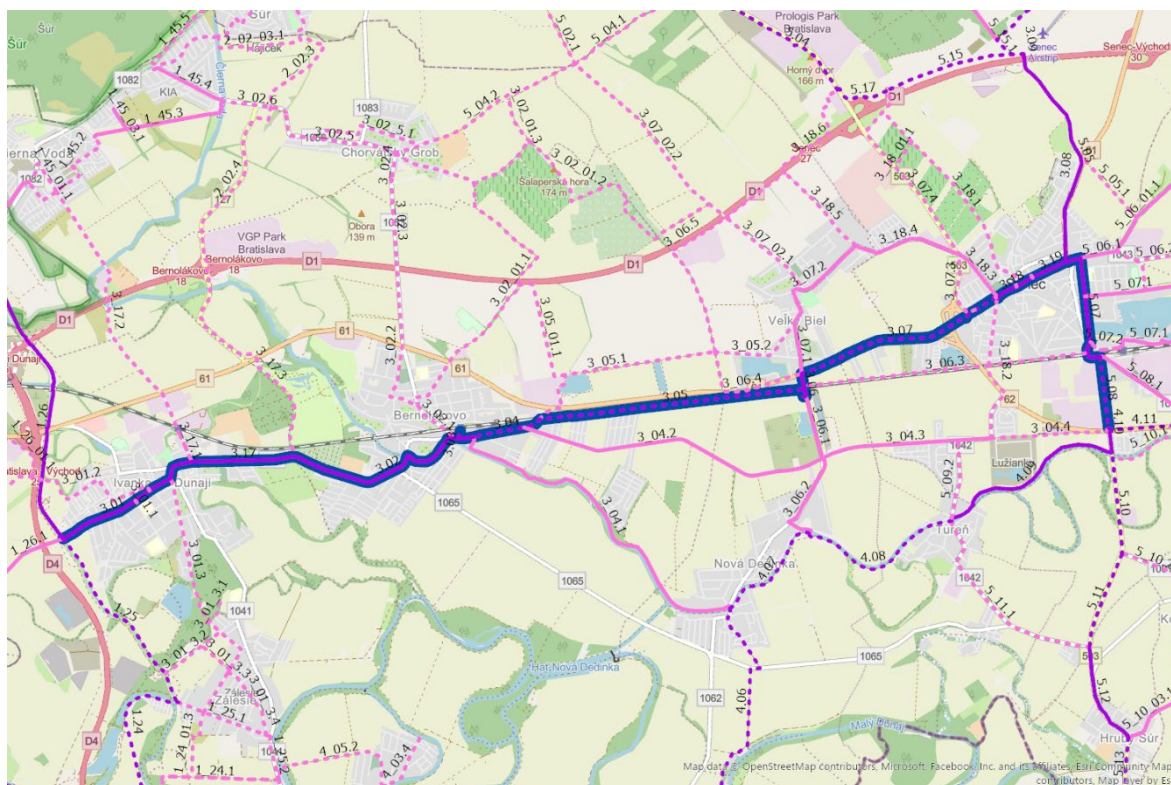
Zároveň z druhej strany mesta Senec je potrebné vybudovať úseky 5.08 a 5.07 dĺžky 2,5 km, ktoré doplnia uvedenú Seneckú cyklotrasu so železničnou stanicou Senec a ďalšími príslušnými obcami južne od mesta Senec. V rámci rekonštrukcie cesty I/62 v mieste križovania s navrhovaným úsekom cyklotrasy 5.08 a 5.07 je potrebné uvažovať s mimoúrovňovým križovaním – cyklotrávkou, ktorá prepojí s okresným mestom Senec obce Hrubý Šúr, Hurbanova Ves, Kostolná pri Dunaji, Kráľová pri Senci, Hrubá Borša, Tureň a Nová Dedinka. Celková dĺžka tejto trasy bude 16,44 km.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.8.

Tab. 4.8 Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava – Senec

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
3.01	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	1 915	478 630,26
3.02	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	2 547	636 637,60
3.03	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	86	21 570,51
3.04	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	859	214 709,59
3.05	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	3 373	843 139,44
3.06	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	282	70 532,71
3.07	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	2 632	658 032,69
3.17	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	1 284	320 967,24
3.18	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	454	113 424,27
3.19	Senecká	hlavná	PD, stavba	CYK	542	135 535,56
5.06	Slniečná	hlavná	PD, stavba	CYK	191	47 626,35
5.07	Slniečná	hlavná	PD, stavba	CYK	1 390	347 390,12
5.08	Slniečná	hlavná	PD, stavba	CYK	889	222 150,46
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>4 110 346,81</b>





Obr. 4.8 Projekt dopravných cyklistických trás Bratislava - Senec

## 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 cyklolávky 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 podrobnejšej 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, v dĺžke 8,6 km, ktoré navzájom prepoja obec Zohor (železničná stanica s plánovaným záchytným parkoviskom aj pre bicykle) s obcou Lozorno ( priemyselné parky).

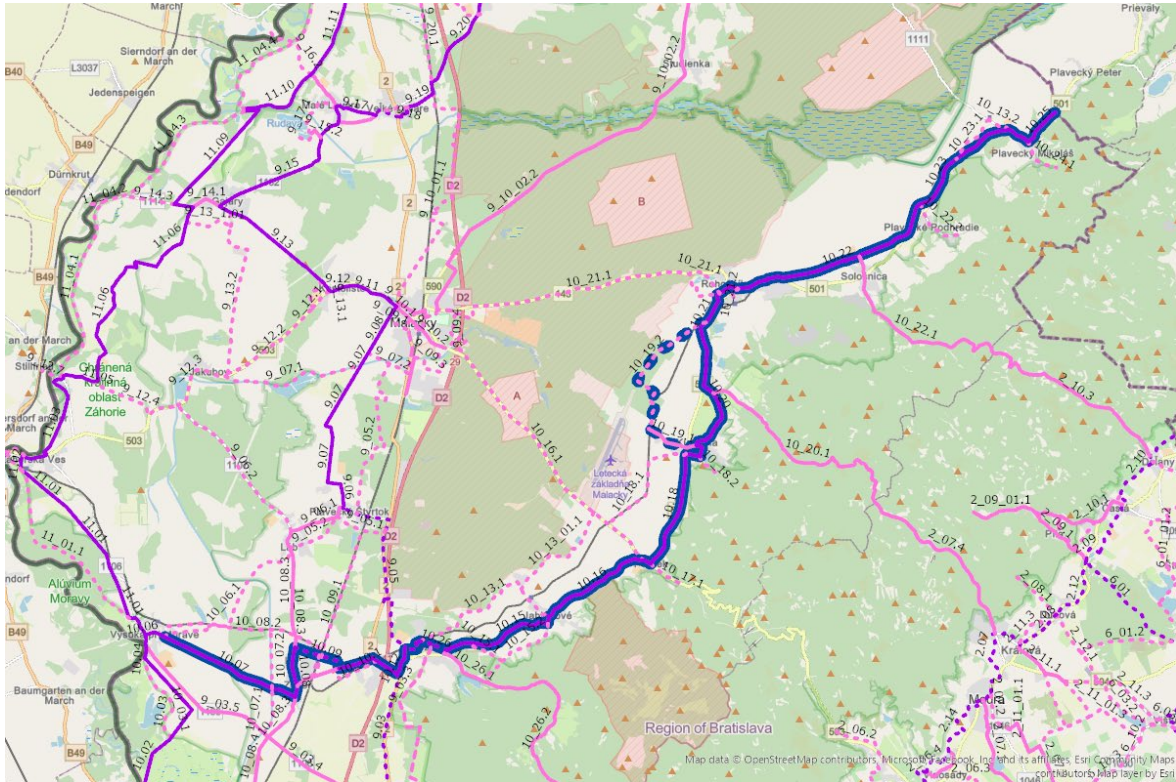
Na úseku 10.07 je uvažované s vybudovaním samostatnej cyklocestičky paralelne s cestnou komunikáciou v rámci budúcej rekonštrukcie tejto komunikácie.

Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.9.a.

Tab. 4.9.a 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	1 273 543,97
10.08	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 801	450 172,22
10.09	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 848	462 059,38
10.10 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 484	371 001,84
10.11 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	793	198 182,11
10.12 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	948	236 915,29
10.13 +	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	178	44 553,85
10.14 +	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	417	104 256,65
10.15	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 171	1 042 820,67
10.16	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 083	1 020 718,67
10.17	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	284	71 014,47
10.18	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 712	1 178 075,42
10.19	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	611	152 713,15
10.20	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 524	880 953,46
10.21	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	3 598	899 427,86
10.22	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	7 651	1 912 777,02
10.23	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 291	1 072 726,10
10.24	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	846	211 472,60
10.25	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 466	366 473,60
10.26	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	618	154 398,60
10.27 +	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	687	171 871,57
10_19.1 °	Malokarpatská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 896	474 071,33
10_19.2 °	Malokarpatská	pridružená	PD, stavba	CYK	5 478	1 369 561,50
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>14 119 761,35</b>

Poznámka: \* Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 4  
+ Úsek, ktorý je zahrnutý aj v projekte č. 10  
° Alternatívna trasa



Obr. 4.9.a Projekt Malokarpatskej dopravnej cyklickej trasy Rakúsko – Malé Karpaty

Súčasťou vybudovania Malokarpatskej dopravnej cyklickej trasy Rakúsko - Malé Karpaty je aj projekt cyklolávok cez rieku Morava.

Projekt cyklolávok 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, ktorý tvorí cyklolávka VysoMarch v dĺžke len 233 m prepojiť rakúske územie obce Marchegg s obcou Vysoká pri Morave a s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území Vysoká pri Morave, čím sa vytvorila 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\_12.7 napája rakúsku obec Stilltried s obcou Suchohrad, ktorou vedie medzinárodnú cyklotrasa EuroVelo 13 v dĺžke 748 m.

Úseky cyklotrasy 9\_14.5 a 9\_14.4, 9\_14.3 s cyklotrávkou cez rieku Moravu prepoja Dürnkrot s medzinárodnou cyklotrasou EuroVelo 13 v katastrálnom území obce Gajary a úseky cyklistickej cestičky 9.13, 9.12, 9.11, 9.10 prepoja obec Kostolište a okresné mesto Malacky.

Úsek cyklotrasy 9\_14.2 s cyklotrávkou 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.

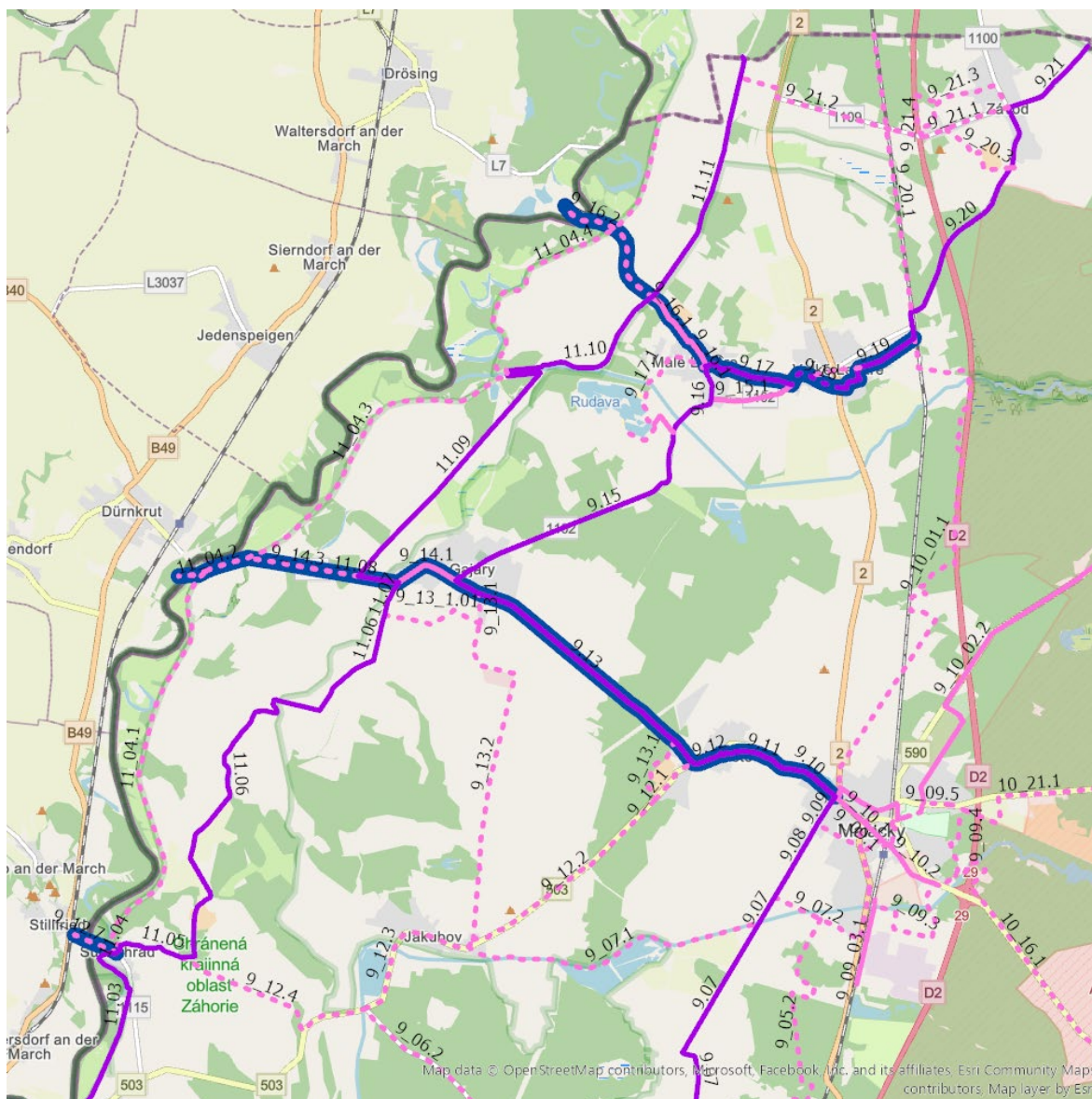
Predpokladané orientačné náklady sú zobrazené v tabuľke Tab. 4.9.b.

Tab. 4.9.b Projekt Cyklotrávok cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
9.10 <sup>2</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	522	130 591,57
9.11 <sup>2</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 255	313 795,35
9.12 <sup>2</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 343	335 629,97
9_12.7 <sup>1</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	748	5 186 894,00
9.13 <sup>2</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	4 041	1 010 233,95
9.14 <sup>2</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	436	108 925,24
9_14.1 <sup>2</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 082	270 450,75
9_14.2 <sup>2</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	671	167 808,79
9_14.3 <sup>2</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 830	457 392,02
9_14.4 <sup>2</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	704	175 896,16
9_14.5 <sup>2</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	479	5 119 763,93
9_16.1 <sup>3</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	1 479	369 759,14
9_16.2 <sup>3</sup>	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK, lávka	2 320	5 580 067,66
9.17 <sup>3</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 516	379 060,83
9.18 <sup>3</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	954	238 409,37
9.19 <sup>3</sup>	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	1 653	413 258,65
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>19 844 678,73</b>

Poznámka:

- <sup>1</sup> cyklotrávka Suchohrad – Stillfried
- <sup>2</sup> cyklotrávka Gajary – Dürnkrot
- <sup>3</sup> cyklotrávka Malé Leváre - Drösing



Obr. 4.9.b Projekt Cyklotávok cez rieku Morava, Záhorie – Rakúsko

**10. Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava**

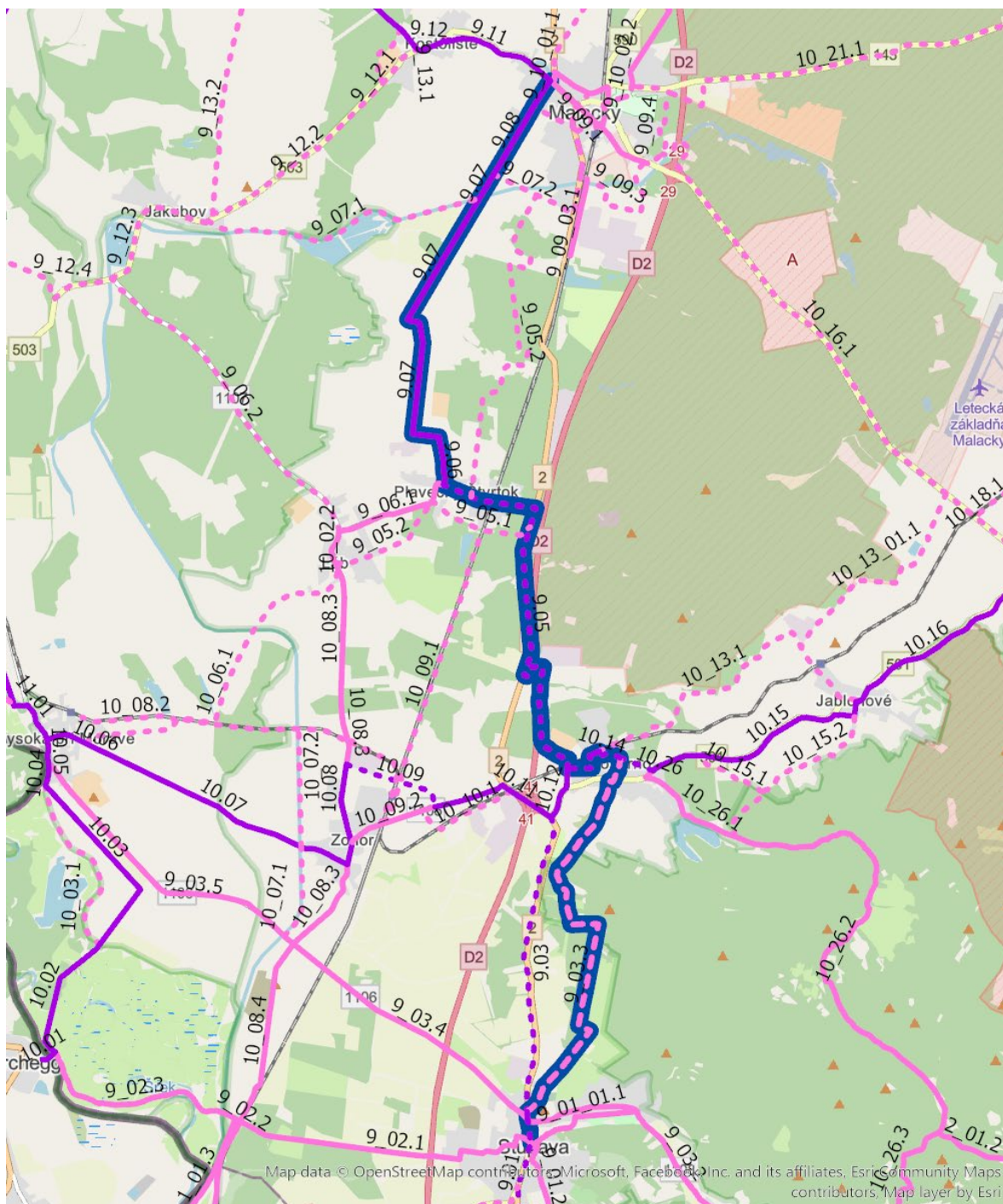
Projekt dopravných cyklotrás Malacky - Stupava má prioritný cieľ spojiť dve mestá na Záhorí, zároveň na tejto cyklotrase dopravne spojiť i priemyselný park Lozorno, prípadne umožniť dochádzku do blízkeho priemyselného parku - Zohor. Táto navrhovaná trasa vytvára možnosť napojenia blízkych obcí na túto 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 všetky úseky v dĺžke 25,14 km, ktoré sú uvedené v tabuľke 4.10.

Tab. 4.10 Projekt dopravných cyklistických trás Malacky – Stupava

číslo	názov	význam	druh činnosti	objekt	dĺžka (m)	náklady (€)
9.02	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	433	108 188,79
9_03.3	Záhorská	pridružená	PD, stavba	CYK	7 717	1 929 344,59
9.05	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	7 206	1 801 524,62
9.06	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	855	213 857,67
9.07	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	6 013	1 503 156,20
9.08	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	982	245 483,86
9.09	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	535	133 798,12
9.22	Záhorská	hlavná	PD, stavba	CYK	121	30 231,53
10.13 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	178	44 553,85
10.14 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	417	104 256,65
10.27 *	Malokarpatská	hlavná	PD, stavba	CYK	687	171 871,57
<b>Orientačné náklady spolu v EUR bez DPH</b>						<b>6 286 267,45</b>

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



Obr. 4.10 Projekt dopravných cyklistických trás Malacky - Stupava





幸せな旅