

DIC Bratislava s.r.o., Kocel'ova 15, 821 08 Bratislava

**OVEROVACIA ŠTÚDIA – STREDOVÝ PÁS, CYKLOTRASA
TRNAVSKÉ MÝTO – ROŽŇAVSKÁ - VAJNORY – ZLATÉ PIESKY**

Sprievodná správa

Bratislava, jún 2014

OBSAH:

1. Identifikačné údaje
2. Cieľ štúdie
3. Charakteristika územia
4. Návrh cyklotrasy
 - 4.1. Širšie vzťahy a väzby s podobnými stavbami
 - 4.2. Zásady návrhu
 - 4.3. Varianty
 - 4.4. Členenie stavby
 - 4.5. Výsledný návrh
5. Prehľad úsekov a investičné náklady
6. Etapizácia
7. Závery a odporúčania

Príloha: Širšie vzťahy - schéma

Zodpovedný projektant: Ing. Fedor Zverko

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE STAVBY:

Názov:	Overovacia štúdia – stredový pás, Cyklotrasa Trnavské mýto – Rožňavská – Zlaté piesky
Miesto stavby :	Bratislava II, Bratislava III
Investor stavby:	STaRZ hl. m. SR Bratislavy
Obstarávateľ:	STaRZ hl. m. SR Bratislavy
Projektant:	DIC Bratislava s.r.o., Bratislava
Zodpovedný projektant:	Ing. Fedor Zverko
Stupeň:	štúdia

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

2.1. Východiskové podklady

- Vyhľadávacia a overovacia štúdia cyklotrasy Trnavské mýto – Rožňavská – Vajnory – Zlaté piesky (2012),
- katastrálna mapa mesta,
- technická mapa dotknutého územia,
- obhliadka miesta stavby,
- požiadavky investora,
- projekt Malokarpatsko-Šúrska cyklomagistrála-JURAVA (2012),

2. CIEĽ ŠTÚDIE

Cieľom štúdie je overenie možnosti umiestnenia cyklistickej trasy od Istropolisu na Trnavskom mýte po Vajnorské jazerá v strednom deliacom páse Trnavskej a Rožňavskej ul. Dôvodom takéhoto umiestnenia je vyhnúť sa súkromným a nevysporiadaným majetkovým pomerom mimo telesa komunikácií.

Touto cyklotrasou sa vytvorí prepojenie medzi centrálnou mestskou oblasťou (CMO), MČ Vajnory a rekreačným územím Zlaté piesky.

Významné ciele by mali byť priamo dostupné z tejto trasy – športoviská, obchodné domy a pod.

3. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

Komunikačný ťah Trnavská – Rožňavská – Cesta na Senec vytvára významnú radiálu ZAKOSu (Základný komunikačný systém) ako cesta I. triedy č. 61 spájajúcu Bratislavu s územím Slovenska. Funkčná trieda cesty je B1 zberná komunikácia základnej kategórie 22/50 so stredným deliacim pásom, na úkor ktorého sa v križovatkách pridávajú ľavé odbočovacie pruhy. Stredný deliaci pás v šírke cca 6 – 12 m sa v križovatkách zúži na 3-4 m.

Chodníky pri vozovke komunikácie sú široké 2,5 – 3 m s osadenými stĺpmi verejného osvetlenia a stĺpmi trakčného vedenia trolejbusov, ktoré zužujú efektívny priestor chodníka o 0,75 – 1 m. V úseku Zimný štadión – Tomášikova je chodník na severnej strane cesty vybudovaný pozdĺž fasád objektov, alebo oplotení, ktoré sú odsadené od cesty o cca 7 m.

V ďalšom koridore tohto komunikačného ťahu v úseku Slovinská – Studená sú oplotenia a stavby osadené pri chodníku. Aj v tomto úseku sú chodníky široké 2,5 – 3 m s osadenými stĺpmi verejného osvetlenia a stĺpmi trakčného vedenia trolejbusov, ktoré zužujú efektívny priestor chodníka o 0,8 – 1,1 m.

Pozdĺž Cesty na Senec až po nadjazd z Vajnory je na jej severnom okraji pás zelene široký do 10 m.

4. NÁVRH CYKLOTRASY

4.1. Širšie vzťahy a väzby s podobnými stavbami

Cyklotrasa navrhnutá v koridore dopravnej tepny Istropolis - Trnavská – Rožňavská – Zlaté piesky - Cesta na Senec – železničná stanica Bratislava Vajnory bude tvoriť hlavnú východnú cyklistickú radiálu, ktorá bude spájať rekreačné centrum Zlaté piesky a MČ Bratislava – Vajnory s centrom mesta. Táto trasa bude nahrádzať pôvodnú hlavnú cyklistickú trasu „Vajnorská cesta“, ktorá bola v rozvojom dokumente „Cyklistická doprava v Bratislave (r. 1990 a r. 1993) umiestnená do dopravného koridoru Vajnorskej ul. Táto ulica je dnes už obostavaná tak, že sa, až na krátke úseky, nedá využiť na umiestnenie cyklistických pruhov. Preto je táto cyklistická radiála premiestnená do dopravného koridoru Trnavská – Rožňavská – Cesta na Senec, pričom začiatok a koniec trasy je zhodný ako u pôvodnej východnej radiály.

V centre mesta sa cyklotrasa pripojí na cyklotrasu plánovanú v koridore Dostojevského radu, Karadžičovej a Križnej ul. Vo Vajnoroch sa táto trasa napojí na systém cyklotrás navrhnutých v rámci projektu Malokarpatsko-Šúrska cyklomagistrála-JURAVA. Spolu tak vytvoria cyklotrasy v celkovej dĺžke cca 40 km umožňujúcim, okrem iného, aj spojenie centra Bratislavy s centrom mesta Svätý Jur.

4.2. Zásady návrhu

Návrh cyklotrasy bol uskutočnený na základe nasledovných zásad:

- cyklotrasu viesť, až na výnimky, ako obojsmerné cyklistické cestičky bez ich rozdelenia na samostatné jednosmerné pruhy,
- vytvoriť súvislú trasu pre cyklistov v šírke 3 m a len v prípade stiesnených pomerov navrhnuť na krátkych úsekoch zúženie na min. 2 m,
- jednosmerné pruhy pre cyklistov v šírke min. 1,2 m.

Tieto zásady mali za cieľ navrhnuť homogénnu cyklotrasu, na ktorej by sa mohli cyklisti veľmi ľahko orientovať.

4.3. Varianty

Pôvodný zámer bol využiť na cyklistickú trasu stredný deliaci pás Trnavskej cesty a Rožňavskej ul. Obhliadkou sa zistilo, že tento pás je prerušovaný prepojeniami a križovatkami na úseky v dĺžke 300 – 800 m. V križovatkách sa zužuje o jazdné pruhy pre ľavé odbočenia na cca 3 m. V tomto zúženom priestore sú osadené stĺpy cestnej svetelnej signalizácie (CSS) a dopravné značky, ktoré tvoria neprekonateľnú prekážku cyklistom. Bolo preto nutné hľadať iné možnosti na umiestnenie cyklotrasy v koridore tohto dopravného ťahu. V rámci hľadania najvhodnejšej trasy bolo vykonaných rad obhliadok ulíc s celkovou dĺžkou asi 30 km.

Ako jedna z možností bolo umiestniť cyklotrasu od Istropolisu úrovňovým priechodom cez Vajnorskú do Družstevnej a Kalinčiakovej, úrovňovým neriadeným priechodom cez Bajkalskú ul. ju previesť do priestoru za športovou halou Pasienky s pokračovaním až po obchodný dom Kaufland. Táto trasa má rad nevýhod:

- ulice Družstevná a Kalinčiakova sú úzke so šírkou cca 6 m jednosmerné a s jednostranným i obojstranným parkovaním. Voľný priestor na jazdu áut zostal široký cca 3 - 4 m, ktorý vôbec nevyhovuje jednosmernej jazde áut spolu s obojsmernou jazdou cyklistov,
- úsek Kalinčiakovej ul. v areáli futbalového štadióna sa pripravuje do prestavby ako súčasť výstavby Národného futbalového štadióna,

- úrovňový a neriadený priechod cez Bajkalskú je menej bezpečný ako riadený a zriadenie novej CSS by navýšilo finančné náklady.

Ďalšou možnosťou bolo umiestniť cyklotrasu do zelene na južnej strane Trnavskej už od Trnavského mýta. Tu je veľkou prekážkou ČS PH, ktorá zužuje priestor tak, že tu je veľmi ťažko umiestniť cyklotrasu. Jej prípadné umiestnenie by tu znamenalo vytvoriť neriadené priechody s ostrým uhlom kríženia, súbeh cyklistov a áut na ČS PH s nedostatočnými rozhl'admi a záber zelene. Ďalej od Zimného štadióna na tejto strane smerom von z mesta až po Tomášikovu ul. je rad parkovísk prerušovaných ostrovmi zelene so stromami, ktoré sa v niektorých úsekoch nedajú bez výrubu obísť. Navyše by boli cyklisti v neustálom kontakte s automobilovou dopravou i keď len na parkoviskách.

Priestor Rožňavskej sa v úseku Tomášikova – Studená na jej južnej strane zužuje až k chodníkom a na severnej strane od Slovinskej po Studenú na relatívne úzky zelený pás. Na oboch stranách sú osadené stĺpy verejného osvetlenia, ktoré prakticky znemožňujú umiestnenie cyklotrasy. V obytnej časti Trnávka boli preto vykonané obhliadky s cieľom umiestniť do miestnych komunikácií cyklotrasu až po Studenú. Tieto komunikácie, až na malé výnimky, sú úzke a husto „oparkované“ vrátane ulíc Bočná, Stredná a Krajná.

Z obhliadok vyplynula ako najreálnejšia cyklotrasa umiestnená na severnej strane Trnavskej a Rožňavskej až po Slovinskú. Takto navrhnutá trasa je v prevažnej miere v kontakte len s chodcami a na vlastnom telese a vedie pozdĺž významných cieľov – štadióny, obchodné centrá. Od Slovinskej ju bolo nutné umiestniť do miestnej komunikácie na Trnávke s krátkym úsekom na južnej strane Rožňavskej. Potom trasa už bez variantov pokračuje okolo rýchleho občerstvenia McDonald, cez parkovisko obchodného centra Soravie po Studenú ul. a odtiaľ okolo Tesca k Vajnorským jazerám.

4.4. Členenie trasy

Cyklistickú trasu navrhujeme rozdeliť na jednotlivé úseky - stavebné objekty tak, aby sa mohli realizovať postupne. Zámer je v tom, aby už samotný stavebný objekt tvoril relatívne samostatný úsek cyklistickej trasy a mohol tak aspoň čiastočne plniť svoju úlohu. Ďalej navrhujeme spojenie niektorých úsekov do celkov - častí, ktoré vytvoria samostatné a funkčné časti a môžu byť chápané aj ako etapy jej postupného budovania.

Rozdelenie na stavebné objekty a samostatné časti je navrhnuté nasledovne:

Časť A Istropolis – Slovinská ul.:

Stavebné objekty - úseky:

- SO 01 Úsek Trnavská
- SO 02 Úsek Rožňavská ulica 1

Časť B Slovinská ul. – Studená ul.

Stavebné objekty - úseky:

- SO 03 Úsek Jakabova ulica
- SO 04 Úsek Banšelova ulica
- SO 05 Úsek Terchovská ulica
- SO 06 Úsek Rožňavská 2

Časť C Studená ul. – Železničná stanica Bratislava Vajnory

Stavebné objekty - úseky:

- SO 07 Úsek Cesta na Senec
- SO 08 Úsek Vajnorské jazero
- SO 09 Úsek Železničná stanica Bratislava – Vajnory

Časť D Železničná stanica Bratislava Vajnory – Železničná stanica Bratislava Východ

Stavebné objekty - úseky:

SO 10 Úsek Prijazdná ulica

SO 11 Úsek Východná ulica

SO 12 Úsek Železničná stanica Bratislava Východ

4.5. Popis výsledného variantu

4.5.1. Časť A Istropolis – Slovinská ul.

SO 01 Úsek Trnavská

Úsek začína pred Istropolisom v dotyku s Kukučínovou ul., kde sa predpokladá umiestniť cyklotrasu. Cyklotrasa prechádza pozdĺž západnej fasády na chodníku popri komunikácii parkoviska, ktorý je od rozptylovej plochy pred Istropolisom oddelený nízkym múrikom. Pokračuje obchádzaním rozptylovej plochy pred Istropolisom a smeruje k podchodu pod križovatkou.

V podchode je potrebné nainštalovať na schody pre smery do podchodu koľajničky na pohodlnejšiu prepravu bicykla. Pri východoch z podchodu sa dajú použiť pohyblivé schody. Tento spôsob prechodu cez križovátku je v momentálnych dopravných pomeroch omnoho bezpečnejší, ako ich prechod úrovňovo cez križovátku.

Po východe z podchodu trasa pokračuje na severnej strane Trnavskej až po Družstevnú v miestnej komunikácii využívanvej na parkovanie. Ďalej trasa pokračuje jednosmernou komunikáciou využívanou na parkovanie osobných áut až po ul. Pri starej prachárni. Tam trasa prechádza do pešej zóny pri Zimnom štadióne a pokračuje chodníkom pozdĺž fasády Zimného štadióna, hotela Hilton a oplotenia štadióna základnej školy po Bajkalskú. Na prechod cyklistov sa využije úprava existujúcej CSS súbežne s chodcami.

Pred športovou halou Pasienky trasa využíva málo používanú zásobovaciu komunikáciu a parkovisko. Ďalej trasa využíva chodník pred Kauflandom až po Tomášikovu, ktorý bude potrebné rozšíriť.

SO 02 Úsek Rožňavská ulica 1

Od Tomášikovej po Slovinskú je trasa navrhnutá na rozšírenom chodníku s výnimkou úseku pod železničným mostom. Od vjazdu do obchodného centra R1 je trasa navrhnutá vo voľnom priestore medzi teplovodom a chodníkom až po Slovinskú. V križovatke Rožňavská – Slovinská riadenej cestnou svetelne signalizáciou (CSS) prejde trasa križovatkou novým priechodom vyhradeným len pre cyklistov a nasmeruje sa do Jakabovej ul.

Časť A - návrh stavebno-dopravných úprav:

- úprava schodíšť v podchode – koľajničky,
- úsek podchod – Družstevná: regulácia parkovania áut, obojsmerný pohyb cyklistov, jeden pruh s červeným asfaltom,
- úsek Družstevná – pešia zóna pri Zimnom štadióne: úprava parkovania a org. dopravy, obojsmerný pohyb cyklistov, pruh v protismere - červený asfalt,
- úsek Zimný štadión - Bajkalská: pred štadiónom základnej školy rozšírenie chodníka, obojsmerný pohyb cyklistov, povrch - červený asfalt,
- úsek Bajkalská – Tomášikova: rozšírenie chodníka, obojsmerný pohyb cyklistov, povrch - červený asfalt,
- Tomášikova - železničný most: rozšírenie chodníka, obojsmerný pohyb cyklistov, povrch - červený asfalt,
- železničný most – vjazd do obchodného centra R1: spoločný obojsmerný pohyb cyklistov a chodcov na existujúcom chodníku,

- vjazd do obchodného centra R1 –Slovinská: obojsmerný pohyb cyklistov na samostatnom telese s červeným asfaltom medzi chodníkom a teplovodom,
- križovatka Rožňavská - Slovinská: vytvorenie nového priechodu pre cyklistov cez Rožňavskú, priechod pre cyklistov cez Slovinskú,
- všetky križovatky s CSS - doplnenie signálnej skupiny pre cyklistov,
- všetky priechody cez komunikácie - červený asfalt.

4.5.2. Časť B Slovinská ul. – Studená ul.

SO 03 Úsek Jakobova ul.

Za križovatkou so Slovinskou trasa vedie na samostatnom telese cez zeleň popri ihrisku na Jakobovu ul. Vo variante sa v tomto mieste môže využiť existujúci chodník, ktorý bude potrebné rozšíriť a cez Doležalovu ul. prejsť do Jakobovej ul.

Odklon od Rožňavskej ul. navrhujeme ako dôsledok malého priestoru na chodníkoch pozdĺž Rožňavskej a veľkého počtu vchodov na pozemky rodinných domov (cca 12 až 15 m od seba vzdialených na 800 m dlhom úseku). Ďalej je tu aj zúžená efektívna šírka chodníka stĺpmi verejného osvetlenia, ktoré z neho uberajú až 1 m. Spoločné využívanie chodníka pešími a cyklistami je preto nebezpečné.

Jakobovu navrhujeme zjednosmerniť v smere k Doležalovej tak, aby sa priestor tejto ulice dal využiť pre pohyb a parkovanie áut a obojsmerný pohyb cyklistov. Pre protismerný pohyb cyklistov je navrhnutý samostatný pruh s červeným asfaltom. Cyklisti v súhlasnom pohybe s autami sa budú pohybovať ako riadni účastníci cestnej premávky.

SO 04 Úsek Banšelova ulica

Ďalej trasa smeruje priechodom cez Rádiovú a otočku trolejbusov na existujúci chodník, ktorý bude potrebné rozšíriť. Chodník v zástavbe mimo Banšelovej je vedený tesne pri plnom murovanom plote. Trasa na chodníku ústi na Banšelovu a je nasmerovaná do Terchovskej priechodom cez Banšelovu ul.

SO 05 Úsek Terchovská ulica

Cyklotrasa je navrhnutá v Terchovskej ul. (slepá ulica) a končí pred križovatkou Galvaniho – Rožňavská. Ďalej trasa prejde priechodom pre cyklistov križovatkou cez Galvaniho ul. a je nasmerovaná do zelene pozdĺž Rožňavskej ul.

SO 06 Úsek Rožňavská 2

Trasa po prechode križovatkou Galvaniho – Rožňavská je nasmerovaná do plochy zelene vedľa chodníka na južnej strane Rožňavskej, kde je navrhnutá na samostatnom telese. Variantne je usporiadaný priečny rez, kde vo variante 1 je cyklotrasa umiestnená vedľa existujúceho chodníka. Vo variante 2 je trasa umiestnená na existujúcom chodníku a pre peších je navrhnutý nový chodník. Ďalej trasa vedie pozdĺž tohto chodníka okolo ČS PH firmy ÖMV, budovy firmy IVECO až po odbočku k nákupnému centru Möbelix.

Cyklistická trasa odbočuje na obslužnú komunikáciu, na ktorej sa rozdelí do samostatných jednosmerných pruhov vo vozovke. Takto rozdelená cyklotrasa prechádza cez parkovisko nákupného centra Möbelix až po Studenú ul. a ďalej prechádza cez križovatku k hypermarketu Tesco.

Variant prechodu cyklotrasy cez túto križovatku môže byť realizovaný aj prostredníctvom pradradených stopčiar pre cyklistov a s prechodom cyklistov na ten istý signál, ako pre autá.

Vozovky ciest v tomto úseku sú široké 8 m umožňujúce umiestniť do vozovky jednosmerné cyklistické pruhy bez výraznejšieho vplyvu na nízku intenzitu

automobilovej dopravy. Pre jazdné pruhy zostáva šírka cca 5,5 m (2x 2,75 m) čo úplne postačuje pre jazdu prevažne osobných áut.

Časť B - návrh stavebno-dopravných úprav:

- úsek Slovinská – Jakobova: cyklotrasa na samostatnom telese, obojsmerný pohyb cyklistov, povrch cyklotrasy s červeným asfaltom,
- Jakobova ul.: zjednosmernenie ulice, reorganizácia parkovania, obojsmerný pohyb cyklistov a pruh pre protismerný pohyb cyklistov s červeným asfaltom,
- úsek SO 04 Banšelova (chodník pri Banšelovej ul.): rozšírenie chodníka, obojsmerná trasa s červeným asfaltom,
- úsek SO 05 Terchovská ul.: obojsmerná trasa s červeným asfaltom, usporiadanie parkovania,
- Rožňavská ul.: rozšírenie chodníka, cyklotrasa na samostatnom telese, obojsmerná trasa s červeným asfaltom,
- nákupné centrum Möbelix: rozdelenie trasy na jednosmerné pruhy vo vozovke v šírke 1,25 m (červený asfalt), úprava organizácie dopravy na komunikácii a parkovisku,
- všetky križovatky s CSS - doplnenie signálnej skupiny pre cyklistov,
- všetky priechody cez komunikácie - červený asfalt.

4.5.3. Časť C Studená ul. – Železničná stanica Bratislava Vajnory

SO 07 Úsek Cesta na Senec

Po prechode trasy cez križovatku Studená – prístup k hypermarketu Tesco bude trasa pokračovať vo dvoch samostatných jednosmerných pruhoch (červený asfalt) pri každom okraji vozovky obchvatovej komunikácie okolo parkoviska Tesca. Vybudovaný nadchod nad Cestou na Senec umožní cyklistom prechod na jej druhú stranu, kde je rad podnikateľských aktivít. Trasa, rozdelená na dva pruhy, ďalej vedie obslužnou komunikáciou (šírka 8 m) až k otočke pri vstupe do rekreačného areálu Zlaté piesky. Jeden jednosmerný pruh prejde cez fyzický ostrov otočky na samostatnom telese a spojí sa druhým jednosmerným pruhom pred vstupom do areálu Zlatých pieskov. Odtiaľ trasa prejde nadchodom na druhú strany Cesty na Senec do priestoru otočky električiek na Starej Vajnorskej, kde je rad podnikateľských aktivít.

V tomto mieste sa trasa rozdelí na východ k Železničnej stanici Bratislava Vajnory a na severozápad k obytnej časti Rača „Rendez“.

Trasa pre smer k Železničnej stanici Bratislava Vajnory využije pás zelene na severnom okraji Cesty na Senec a to až po nadjazd Rybničnej z Vajnor. Pre tento úsek sa vybuduje trasa na samostatnom telese. Pod nadjazdom sa trasa napojí na existujúcu komunikáciu, ktorá dovedie cyklistov k Vajnorským jazerám.

SO 08 Úsek Vajnorské jazero

Trasa pokračuje na komunikácii rovnobežnej s Cestou na Senec od nadjazdu po jazerá a ďalej okolo Vajnorských jazier, sprístupňujúcimi rekreačné objekty, až po násyp koľajiska stanice. Na týchto komunikáciách s veľmi nízkou intenzitou dopravy sa budú cyklisti pohybovať ako riadni účastníci cestnej premávky. Trasa bude vyznačená len orientačným a dopravným značením.

SO 09 Úsek Železničná stanica Bratislava - Vajnory

Navrhnutou cestou pre cyklistov na násype koľajiska sa trasa dostane až k nadchodu pre peších nad železničnou traťou pri Železničnej stanici Bratislava Vajnory. Tu bude potrebné prízjazd k nadchodu prispôsobiť cyklistom rozsiahlejšími stavebnými úpravami. Nadchod má len schody a preto bude potrebné na schodisko

**Overovacia štúdia – stredový pás,
Cyklotrasa Trnavské mýto – Rožňavská – Zlaté piesky**

pripevniť koľajničky na pohodlnejšiu prepravu bicykla. Nadchodom sa cyklistická trasa pripojí na projektovaný systém cyklotrás Malokarpatsko-Šúrska cyklomagistrála-JURAVA.

ŽSR má zámer vybudovať v tomto mieste podchod pre peších pod telesom koľajiska, ktorý prepojí jeho obe strany a bude vyhovovať aj cyklistom.

Časť C - návrh stavebno-dopravných úprav:

- úsek Studená – Zlaté piesky: dva samostatné a rozdelené pruhy (červený asfalt) vo vozovke, jeden smer cyklotrasy v otočke na samostatnom telese,
- úsek Zlaté piesky – nadchod pre peších – cestný nadjazd z Rybníchej: cyklotrasa na samostatnom telese, povrch cyklotrasy s červeným asfaltom,
- pod nadjazdom: posun oplotenia regulačnej stanice plynu,
- cestný nadjazd – Vajnorské jazera: bez stavebných úprav, len orientačné a dopravné značenie,
- úsek SO 08 Vajnorské jazera: bez stavebných úprav, len orientačné a dopravné značenie,
- násyp koľajiska stanice: nájzdová rampa k nadchodu, šírkové úpravy pred nadchodom,
- nadchod pre peších: doplnenie schodísk koľajničkami,
- všetky prechody cez komunikácie - červený asfalt.

5. PREHLAD ÚSEKOV A INVESTIČNÉ NÁKLADY

Časť - stavebný objekt	Dĺžka (m)	DZ+OZ (dĺžka m)	Nový povrch (m ²)	Nová vozovka (m ²)	IN (€)
Časť A Istropolis – Slovinská ul.	2 829	155	3 800	1 830	205 655
SO 01 Úsek Trnavská	1 960	155	2 700	880	125 155
SO 02 Úsek Rožňavská ulica 1	869	0	1 100	950	80 500
Časť B Slovinská ul. – Studená ul.	2 247	0	2 770	880	127 100
SO 03 Úsek Jakabova ulica	661	0	760	230	34 300
SO 04 Úsek Banšelova ulica	267	0	420	310	28 100
SO 05 Úsek Terchovská ulica	172	0	560	0	16 800
SO 06 Úsek Rožňavská 2	1 147	0	1 030	340	47 900
Časť C Studená ul. – Žel. stanica Bratislava Vajnory	3 705	1 295	3 760	3 140	271 095
SO 07 Úsek Cesta na Senec	3 013	650	3 760	3 080	267 450
SO 08 Úsek Vajnorské jazero	594	595	0	0	595
SO 09 Úsek Žel. stanica Bratislava - Vajnory	98	50	0	60	3 050
Časť D Žel. stanica Bratislava Vajnory – Žel. stanica Bratislava - Východ	3 896	1 969	80	4 810	244 869
SO 10 Úsek Príjazdová ulica	715	715	0	0	715
SO 11 Úsek Východná ulica	1 900	0	0	4 810	240 500
SO 12 Úsek Žel. stanica Bratislava Východ	1 281	1 254	80	0	3 654
Spolu časti A - D	12 677	3 419	10 410	10 660	848 719

Vysvetlivky:

- DZ+OZ: trasa len s dopravným a orientačným značením
Nový povrch: odfrézovanie povrchovej vrstvy asfaltu a polozenie vrstvy červ. asfaltu
Nová vozovka: samostatné teleso cyklotrasy, vozovka s červeným asfaltom

6. ETAPIZÁCIA

Postup výstavby – etapizácie bude závisieť od objemu pridelených finančných prostriedkov a rozhodnutie o rozsahu etáp musí byť prijaté investorom stavby. V tejto štúdii nie je potrebné navrhnuť priamo postup výstavby, ale skôr vytvoriť ucelené časti, ktoré sa budú môcť budovať samostatne. Preto je celá stavba rozčlenená na samostatné a funkčné ucelené časti A – D, ktoré sa v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie môžu využiť ako etapy a pridať im poradie výstavby.

Výstavba navrhovaných cyklotrás sa môže riadiť podľa nasledovných princípov:

- realizovať najprv tie úseky, ktoré nevyžadujú veľké investičné náklady a vytvoria aspoň zárodok budúceho systému ,
- pokračovať s výstavbou krátkych úsekov s relatívne nízkymi nákladmi – doplnenie systému,
- dokončenie systému s investične najnáročnejšími úsekmi.

7. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

V predkladanej štúdii bola preverená možnosť umiestnenia cyklotrasy do koridoru komunikačného ťahu Trnavská – Rožňavská – Cesta na Senec a bolo zistené, že trasu v tomto priestore je možné umiestniť. Dá sa predpokladať, že po zahájení prác na projekte s presnými mapovými podkladmi, sa vykonajú zmeny v trasovaní cyklistickej cesty, ktoré však nebudú znamenať zásadnú odchýlku od daného koridoru a navrhnutých parametrov.

Pre ďalšie pokračovanie projektovej prípravy odporúčujeme vykonať nasledovné:

- prerokovať túto štúdiu s dotknutými organizáciami a toto prerokovanie bude slúžiť ako podklad pre ďalší stupeň projektovej prípravy,
- zistiť majetkové pomery k pozemkom na navrhovanej cyklotrase,
- osloviť jednotlivé mestské časti na získanie nasledovných podkladov:
 - najaktuálnejšia technická mapa,
 - geodetické zamerania polohopisu a výškopisu s inžinierskymi sieťami, ak také boli v tomto priestore vykonané,
 - odsúhlasené zámery na výstavbu v koridore cyklotrasy, ktoré by mohli nejakým spôsobom ovplyvniť jej trasu,
 - snímky z katastrálnej mapy dotknutého priestoru,
- odporúčujeme vypracovať pre celú trasu len jednostupňový projekt stavby, ktorý sa použije pre územné aj stavebné konanie,
- odporúčujeme, aby súčasťou projektu bol aj projekt orientačného značenia ako samostatnej projektovej časti,
- požiadať Krajský stavebný úrad o určenie jedného stavebného úradu pre vydanie územného a stavebného povolenia.

