

## Sumár návrhu

so stručným popisom najsilnejších stránok zvoleného riešenia podľa kritérií určených vyhlasovateľom

### 1. Ekonomická náročnosť navrhnutého riešenia

Navrhované riešenie trasy využíva v čo najširšej možnej miere jestvujúci potenciál komunikácií, ciest a poľných ciest na umiestnenie obojsmernej cyklotrasy v danom území. Využitím jestvujúcich ciest pozdĺž Devínskej cesty v dĺžke 2 240 m z celkovej dĺžky 4 946 m sa minimalizuje výška investičných nákladov na konštrukcie a terénne úpravy cyklotrasy. Nezanedbateľné sú i náklady na výkup pozemkov. Zvyšok trasy je vedený súbežne s Devínskou cestou na štandardnej konštrukcii s asfaltovým povrchom a na náročnej konštrukcii vyloženej rímsy ponad svah brehov dunajských ramien. Výška investičných nákladov zahŕňa štandardné konštrukcie a skladby povrchov, prípravu územia, vodorovné i zvislé dopravné značenie a vybavenie odpočívadiel. Navrhované riešenie rozdelenia na jednotlivé časti umožňuje etapizáciu výstavby cyklotrasy podľa náročnosti investičných nákladov a majetkoprávneho vysporiadania pozemkov určených pre jej výstavbu.

### 2. Konštrukčno-stavebné riešenie a kvalita navrhnutého riešenia

Cyklistická trasa je prirodzene rozdelená na jednotlivé časti, ktoré sú rozdielne svojim vedením vo vzťahu ku Devínskej ceste a líšia sa návrhom konštrukčného riešenia i konečnou povrchovou úpravou trasy. Takéto riešenie prispieva ku potlačeniu monotónnosti trasy, k zmene v spôsobe jazdy i vnímania okolitého prostredia.

V úseku A a F je trasa vedená na konzolovite ukončenom monolitickom železobetónovom tráme osadenom na veľkopriemerových pilótových základoch. Povrchová vrstva je tiež betónová.

Trasa B je vedená po jestvujúcej vyjazdenej poľnej ceste. Jej konštrukcia bude upravená zhutnenými štrkovými vrstvami. V rovnakom prevedení budú i povrchy na odpočívadlách.

Novo navrhovaná trasa v častiach C a E vedená v súbehu s Devínskou cestou bude mať konštrukciu s asfaltovým povrchom.

V častiach D a G, kde sa na zriadenie trasy využívajú existujúce komunikácie – Nad Sihoňou, Nad ostrovom a Devínska cesta – kameňolom, budú poškodené úseky ciest lokálne vyrovnané a vyspravené. Následne bude v šírkovom usporiadaní cyklotrasy komunikácia opatrená liatym asfaltom.

Mimoúrovňové križovanie Devínskej cesty v časti G bude tvoriť lávka v tvare S, ktorá nájazdovou rampou vystúpa ponad Devínsku cestu a do ulice Nad Sihoňou sa zapojí v jej hornej úrovni. Lávka bude oceľová, založená na pilótových základoch. Na oceľových stĺpoch bude osadená priehradová konštrukcia nesúca pochôdznu časť lávky.

Odpočívadlá budú vybavené zariadeniami predmetmi vybranými so zreteľom na životnosť, odolnosť a prírodné materiály.

### 3. Urbanistické začlenenie do kontextu súčasného prostredia

Návrh preferuje tam, kde sú na to aspoň trochu vhodné podmienky, samostatné vedenie trasy, čím zrovnoprávňuje cyklistov, ktorí tak prestávajú byť len trpenými účastníkmi dopravy. V návrhu sú efektívne zosúladené podmienky funkčnosti a objektívne danosti lokality. Funkčnosť cyklistickej trasy, ktorá je vedená v priestorovo zložitých podmienkach, je zabezpečená celou škálou možností technického riešenia pri dôslednom rešpektovaní požiadaviek na minimalizáciu zásahov do krajiny. Navrhovaná cyklistická trasa je citlivo vložená do prírodného prostredia, ktoré rešpektuje svojim smerovým a výškovým vedením. Využitie jestvujúcich poľných a lesných ciest a vedenie trasy vedľa Dunaja naplní rekreačno-turistickú funkciu cyklistickej trasy. Jednotlivé úseky a ich rôznorodé vedenie umožnia cyklistom spoznať krásu riečnych ramien a lužných lesov, z veľkého odpočívadla budú mať neobmedzený výhľad na krajinu s hlavným tokom Dunaja. Atraktívne prostredie, bezpečnosť a preferencia cyklistov po celej dĺžke trasy a možnosť oddychu v kultúrnom prostredí zvýšia záujem o túto časť Bratislavy aj medzi menej zdatnými cyklistami či rodinami s deťmi.

**Miera bezpečnosti a komfortu cyklistov**

Vytvorenie bezpečného riešenia pre automobilovú a cyklistickú dopravu dôslednou segregáciou motorovej a nemotorovej dopravy je východiskovou myšlienkou predkladaného návrhu. V celej dĺžke cyklotrasy je v riešení navrhnutá cyklotrasa obojsmerná v šírkovom usporiadaní 2 x 1,5 m s bezpečnostným priestorom 0,25 m po oboch stranách. V mieste vedenia trasy na konzole a na lávke je bezpečnosť voči prepadnutiu zabezpečená zvýšeným zábradlím. Cyklotrasa v riešenom rozsahu križuje Devínsku cestu tri razy. Dve križovania sú úrovňové so zosadnutím z bicykla, zabezpečené ochranným zábradlím a dopravným značením. Tretie križovanie je mimoúrovňové lávkou s nájazdovou rampou. Navrhovaná cyklotrasa je ukončená vyrovnávacou rampou popri schodisku z ulice Nad Sihoťou na Devínsku cestu, kde sa existujúcim úrovňovým priechodom napája na existujúcu cyklotrasu. Navrhované riešenie ponúka plnohodnotný priestor pre pohyb cyklistov na cyklotrase. Takmer polovičné vedenie trasy mimo priestor Devínskej cesty a návrh odpočívadiel zvyšuje mieru bezpečnosti cyklistov a zabezpečuje komfort jazdy s možnosťou zastaviť sa, oddýchnuť si v priestore bez kontaktu s dopravnou premávkou na Devínskej ceste.

Dňa 18. 09. 2013

podpis účastníka