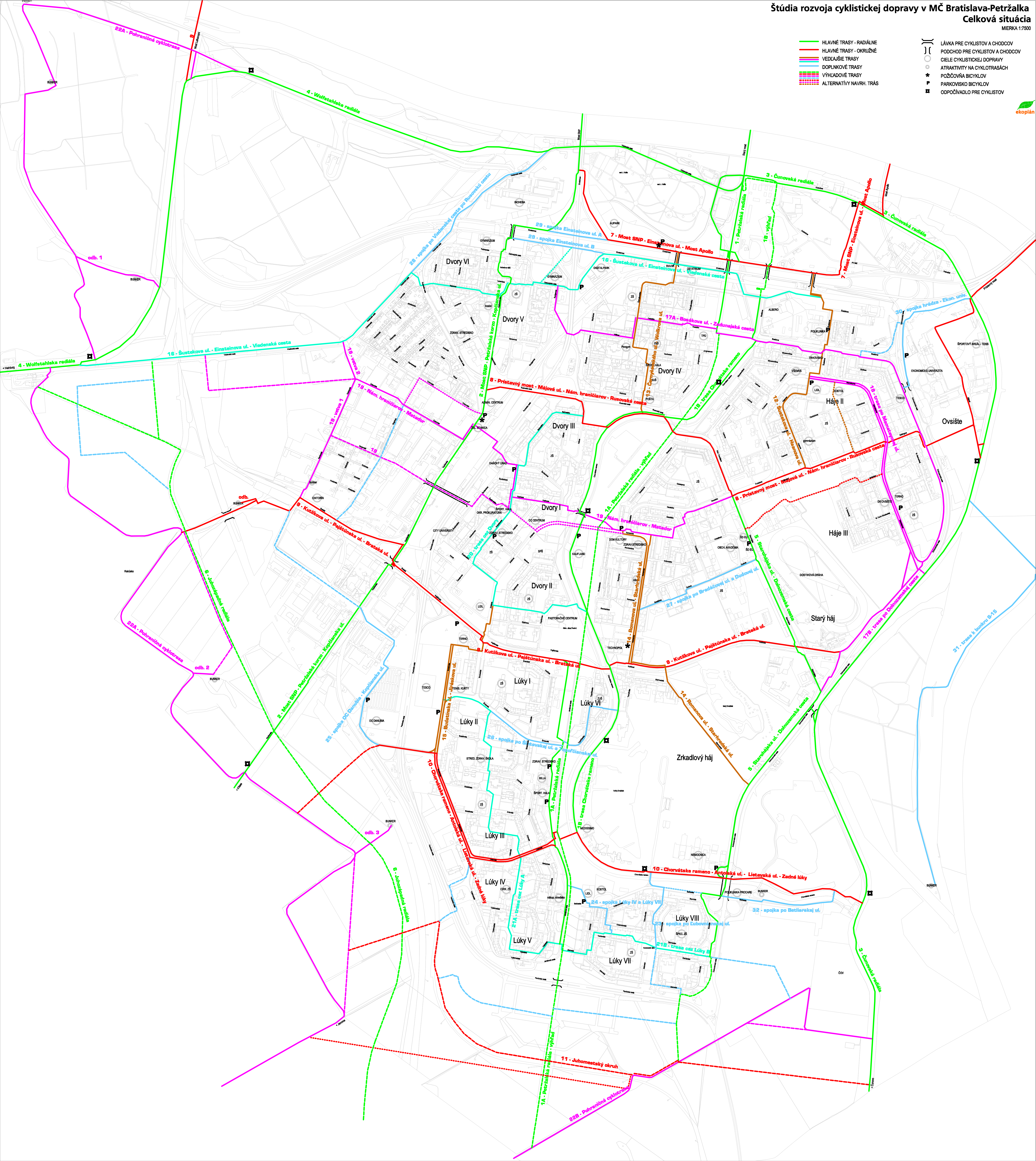




Štúdia rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava-Petržalka

mapová časť

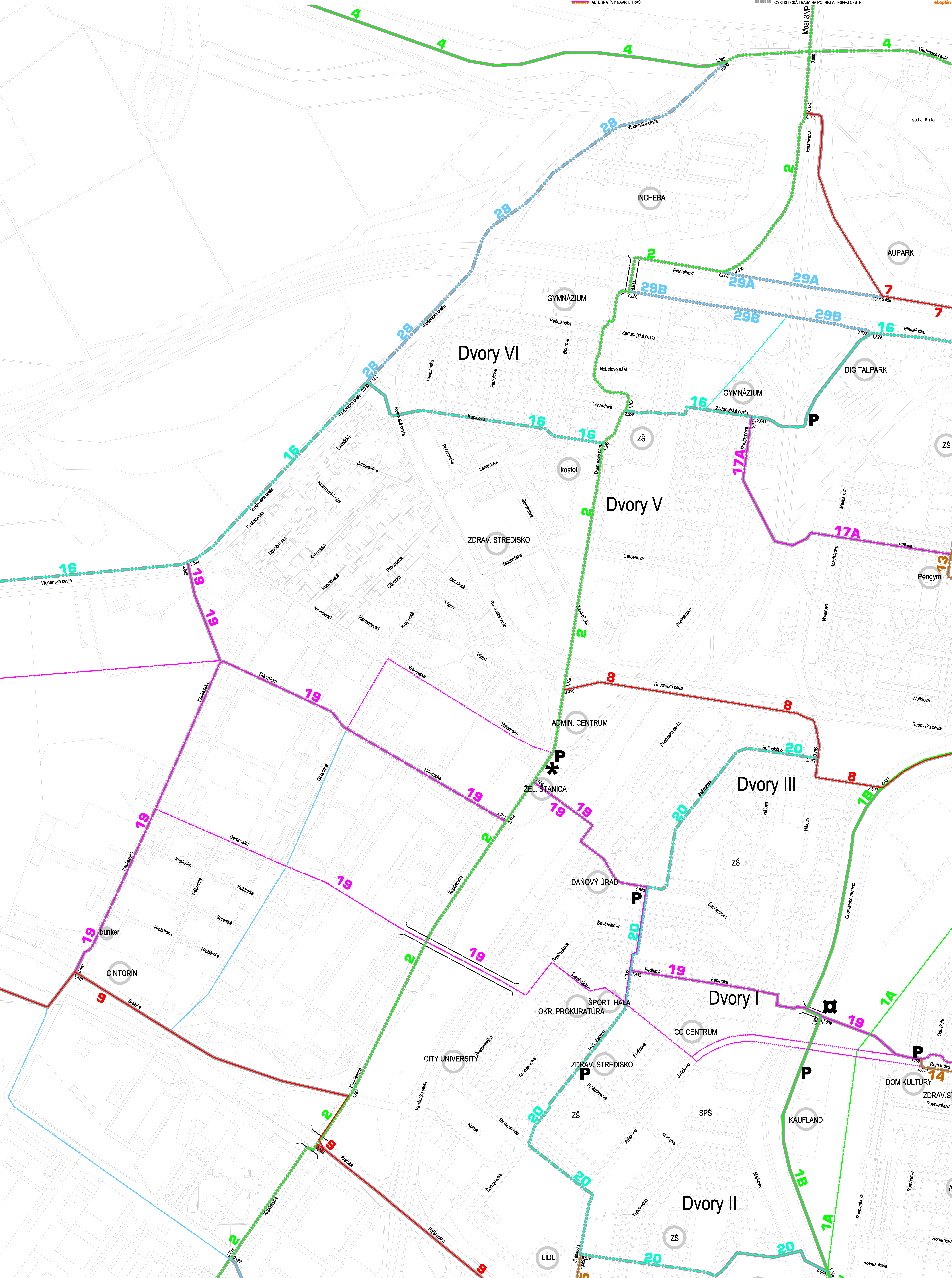
- HLAVNÉ TRASY - RADIÁLNE
- HLAVNÉ TRASY - OKRUŽNÉ
- VEDĽAJŠIE TRASY
- DOPLNKOVÉ TRASY
- VÝHLADOVÉ TRASY
- ALTERNATÍVY NAVRH. TRÁS
- LÁVKA PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- PODCHOD PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- CIELE CYKLISTICKEJ DOPRAVY
- ATRAKTIVITA NA CYKLOTRÁSACH
- POŽIČOVŇA BICYKLOV
- PARKOVISKO BICYKLOV
- ODPOČÍVAČKA PRE CYKLISTOV



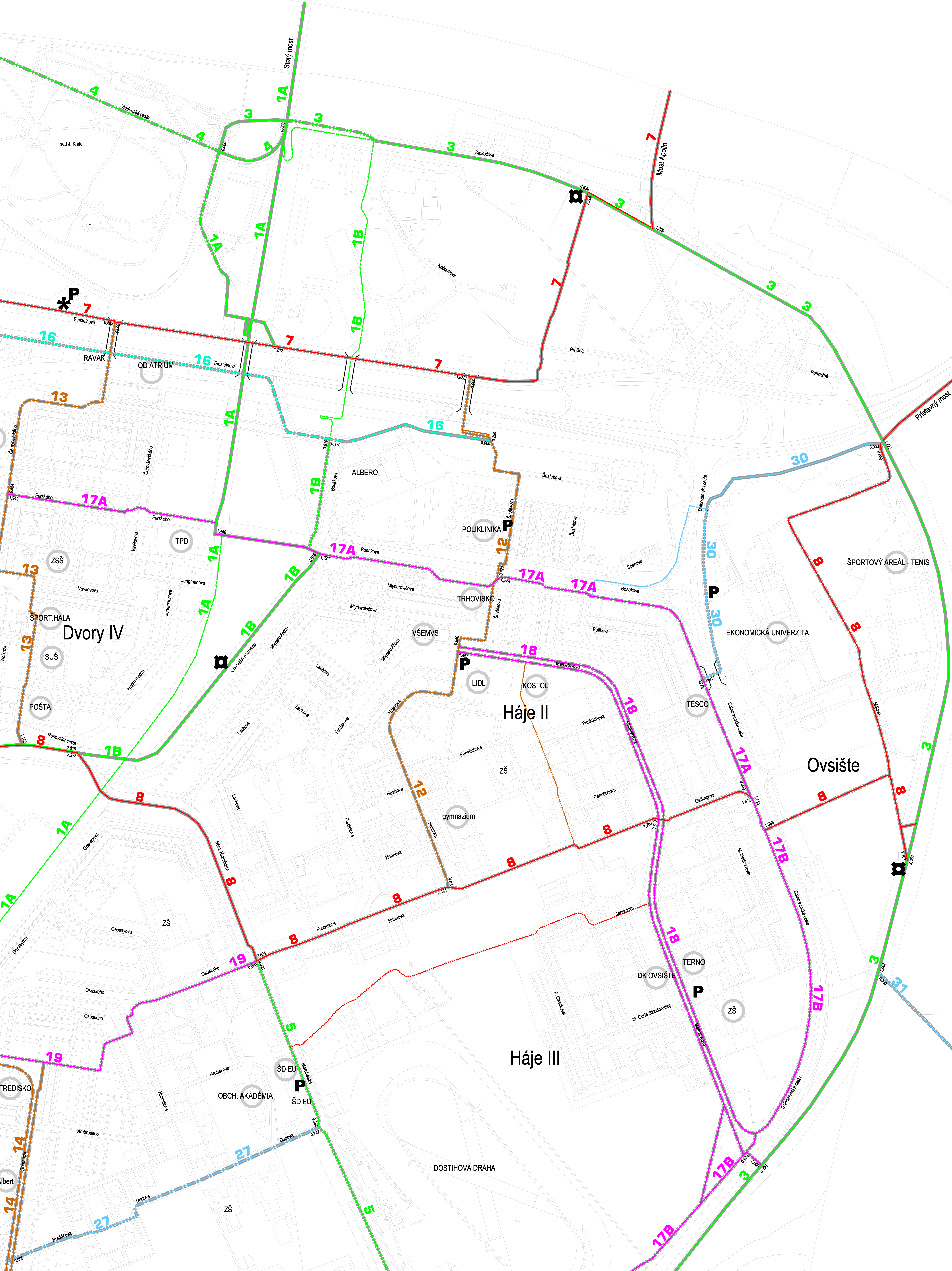
Štúdiá rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava-Petržalka
Konceptia cyklistických trás

MIERKA 1:2500

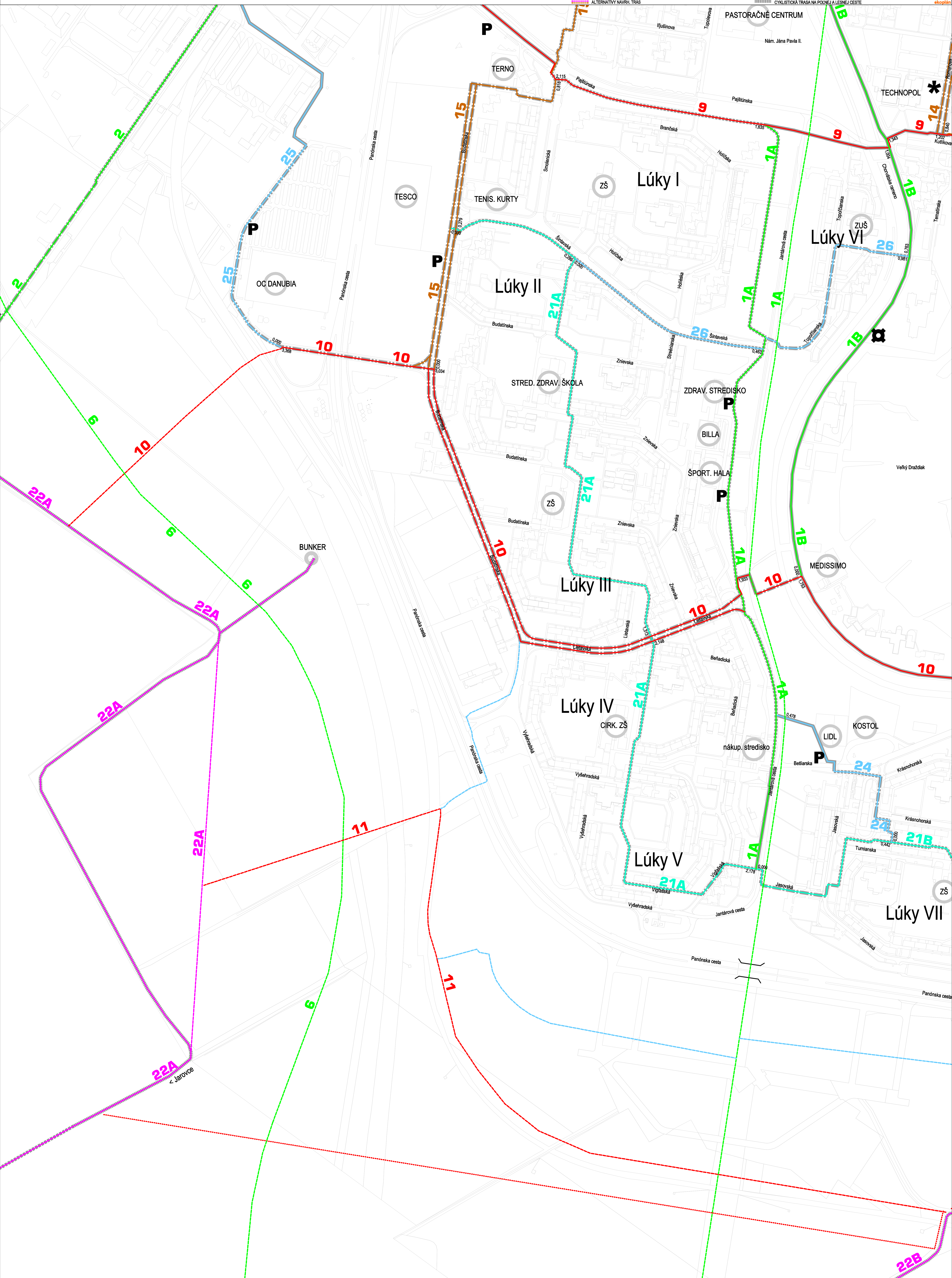
- HLAVNÉ TRASY - RADIÁLNE
- HLAVNÉ TRASY - OKRUŽNÉ
- VEDUŠIE TRASY
- DOPLNKOVÉ TRASY
- VÝHLADOVÉ TRASY
- ALTERNATÍVNY NAVRH. TRÁS
- LÁVKA PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- PODCHOD PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- CIELE CYKLISTICKEJ DOPRAVY
- ATRAKTIVITY NA CYKLOTRASÁCH
- SAMOSTATNÁ CYKLISTICKÁ CESTIČKA
- CESTIČKA PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- CYKLISTICKÁ TRASA NA ÚPOKOJI, KOMUNIKACII
- CYKLISTICKÉ PRUHY NA VOZOVKE
- CYKLISTICKÝ PÁS / KORIDOR NA VOZOVKE
- CYKLISTICKÁ TRASA NA POČNEJ A LESENEJ CESTE
- POŽIČOVNA BICYKLOV
- PARKOVISKO BICYKLOV
- ODPČIŤADLO PRE CYKLISTOV



- | | | | | | |
|--|--------------------------|--|---|--|---------------------------|
| | HLAVNÉ TRASY - RADIÁLNE | | SAMOSTATNÁ CYKLISTICKÁ CESTIČKA | | POŽOVŇA BICYKLOV |
| | HLAVNÉ TRASY - OKRUŽNÉ | | CESTIČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV | | PARKOVISKO BICYKLOV |
| | VEDUŠIE TRASY | | CYKLISTICKÁ TRASA NA UPOKOJ, KOMUNIKÁCI | | ODPOČÍVAČKA PRE CYKLISTOV |
| | DOPLNKOVÉ TRASY | | CYKLISTICKÉ PRUHY NA VOZOVKE | | ODPOČÍVAČKA PRE CYKLISTOV |
| | VÝHĽADOVÉ TRASY | | CYKLISTICKÝ PÁS / KORIDOR NA VOZOVKE | | |
| | ALTERNATÍVNY NAVRH. TRÁS | | CYKLISTICKÁ TRASA NA POČNEJ A LESENEJ CESTE | | |



- HLAVNÉ TRASY - RADIÁLNE
- HLAVNÉ TRASY - OKRUŽNÉ
- VEDUŠIE TRASY
- DOPLNKOVÉ TRASY
- VÝHĽADOVÉ TRASY
- ALTERNATÍVNY NAVRH. TRÁS
- LÁVKA PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- PODCHOD PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- CIELE CYKLISTICKEJ DOPRAVY
- ATRAKTIVITY NA CYKLOTRÁSACH
- SAMOSTATNÁ CYKLISTICKÁ CESTÍČKA
- CESTÍČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV
- CYKLISTICKÁ TRASA NA UPOKOJ. KOMUNIKÁCI
- CYKLISTICKÉ PRUHY NA VOZOVKE
- CYKLISTICKÝ PÁS / KORIDOR NA VOZOVKE
- CYKLISTICKÁ TRASA NA POČNEJ A LESENEJ CESTE
- POZOČOVNA BICYKLOV
- PARKOVISKO BICYKLOV
- ODPOČÍVADLO PRE CYKLISTOV

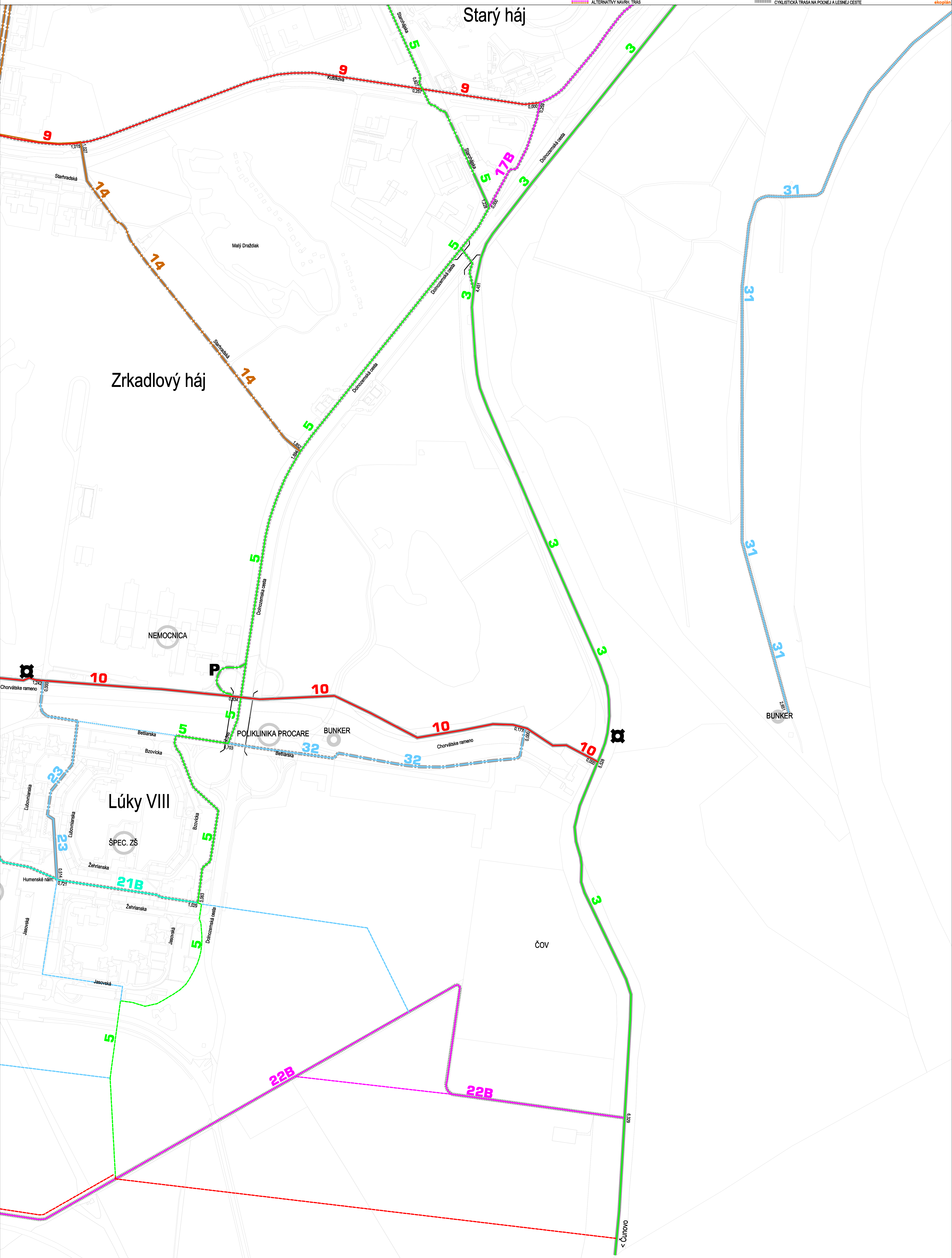


- HLAVNÉ TRASY - RADIÁLNE
- HLAVNÉ TRASY - OKRUŽNÉ
- VEDÚŠIE TRASY
- DOPLNKOVÉ TRASY
- VÝHLADOVÉ TRASY
- ALTERNATÍVNY NAVRH TRÁS

- LÁVKA PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- PODOCHOD PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- CIELE CYKLISTICKEJ DOPRAVY
- ATRAKTIVITY NA CYKLOTRÁSACH

- SAMOSTATNÁ CYKLISTICKÁ CESTIČKA
- CESTIČKA PRE CHODCOV A CYKLISTOV
- CYKLISTICKÁ TRASA NA ÚPOKOJ. KOMUNIKÁCI
- CYKLISTICKÉ PRUHY NA VOZOVKE
- CYKLISTICKÝ PÁS / KORIDOR NA VOZOVKE
- CYKLISTICKÁ TRASA NA POJNEJ A LESEJ CESTE

- POŽŮVNA BICYKLOV
- PARKOVISKO BICYKLOV
- ODPŮVADLO PRE CYKLISTOV





Štúdiá rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava-Petržalka

textová časť

Štúdia rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava-Petržalka

Obstarávateľ:

Mestská časť Bratislava – Petržalka
Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava

Spracovateľ:

Ekoplán, s.r.o.
Budatínska 10, 851 06 Bratislava

Hlavný riešiteľ:

Jaroslav Coplák, PhD.

Bratislava, 2014

Obsah

A. Textová časť

1. Úvod	3
Dôvody pre podporu cyklistickej dopravy	
2. Východiská pre návrh koncepcie cyklistickej dopravy	4
Technické normy a legislatíva	
Základné parametre cyklistických trás	
Typy cyklistických trás	
3. Súčasný stav cyklotrás v MČ Bratislava-Petržalka	10
4. Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy.	15
Kritériá pre návrh cyklotrás	
Hierarchia cyklotrás	
Etapy realizácie cyklotrás	
Zdroje a ciele cyklistickej dopravy	
Funkcie cyklotrás	
Sprievodná infraštruktúra	
Dopravné značenie a informačné značenie	
Možné okamžité stavebné opatrenia	
5. Opis navrhovaných cyklistických trás	29
6. Opatrenia na podporu cyklistickej dopravy	61
7. Zoznam východiskových podkladov	65
Príloha - Sumarizácia navrhovaných cyklistických trás	67

B. Grafická časť

Celková situácia (M 1: 7500)

Koncepcia cyklistických trás (M 1: 2500)

1. Úvod

Územie mestskej časti Bratislava – Petržalka je svojou konfiguráciou pre cyklistickú dopravu takmer ideálne. Značná popularita bicykla ako dopravného prostriedku v mnohých krajinách ukazuje, že pre človeka je takýto spôsob dopravy úplne prirodzený a ak má príležitosť sa mestom bezpečne pohybovať, využívajú bicykel všetky skupiny obyvateľov všetkých vekových skupín.

Významnou výhodou cyklistickej dopravy sú minimálne náklady na prevádzku, pričom pri dnešnom spôsobe života je pohyb mimoriadne dôležitý a práve bicykel môže pomôcť udržiavať zdravie populácie. Ďalšou výhodou sú nízke náklady na údržbu komunikácií pre cyklistov. Ak sa trasy vybudujú v potrebnej kvalite, ich trvanlivosť je rádovo dlhšia než v prípade automobilových komunikácií. Chodec ani cyklista nemôžu vytvoriť také zaťaženie vozoviek, aby ich zničili.

Vybudovaním kvalitnej a súvislej siete cyklotrás by časť miestnych dopravných tokov mohla prevziať cyklistická doprava, čím by sa znížilo zaťaženie komunikácií motorovou dopravou, znečistenie exhalátmi a hlukom, ako aj nároky na MHD.

Vybudovanie siete cyklistických trás bude mať pre mestskú časť Bratislava – Petržalka zásadný význam z hľadiska jej ďalšieho udržateľného rozvoja. Cyklistická doprava by sa mohla stať reálnou alternatívou k individuálnej automobilovej doprave.

Dôvody pre podporu cyklistickej dopravy

Hlavné dôvody na podporu cyklistickej dopravy a cykloturistiky možno rozdeliť do štyroch skupín, ako uvádza Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (9):

- Ekonomické

Neustály nárast cien pohonných hmôt a cien cestovného, stále častejšie dopravné zápchy a z toho prameniace časové straty pri preprave autom či verejnou osobnou dopravou čoraz viac zvýrazňujú prednosti cyklistickej dopravy. Reálne sa prejavia tam, kde sú podmienky na jej bezpečné využívanie. Zo všetkých jazd automobilom je až 30% kratších ako 3 km. Bicykel pritom môže byť v meste do vzdialenosti 5 km rýchlejší ako automobil. Na druhej strane cykloturistika má potenciál tvoriť významný podiel na cestovnom ruchu a stať sa prínosom pre ekonomiku štátu, samospráv i podnikateľov.

- Ekologické

Bicykel je dopravným prostriedkom, ktorý neprodukuje žiadne škodlivé emisie do ovzdušia. Jeho prevádzku tiež sprevádza podstatne menší hluk a vibrácie v porovnaní s motorovou dopravou. Používanie bicykla nevyžaduje spotrebu žiadnej energie (s výnimkou ľudskej), naopak prispieva k znižovaniu závislosti na fosílnych palivách a k znižovaniu emisií skleníkových plynov.

- Zdravotné

V jednotlivých krajinách EÚ od 30 do 80% dospeléj populácie trpí nadváhou. Pritom práve bicyklovanie sa odporúča ako výborný preventívny prostriedok, ktorý vedie k zníženiu rizika srdcovo-cievnych ochorení, ochorení na diabetes mellitus II. typu, k zníženiu rizika vysokého krvného tlaku atď. Exhaláty z dopravy v sídelných útvaroch sú považované za hlavnú príčinu ochorení dýchacieho systému a preto zastavenie rastu automobilizácie v mestách priaznivo ovplyvní zdravie obyvateľov.

- Sociálne

Bicykel je vhodným a dostupným dopravným prostriedkom pre všetky sociálne vrstvy a zároveň vedie k samostatnosti a podporuje nezávislosť detí a mladých ľudí. Pri návšteve mesta s klímou priateľskou voči cyklistom a s väčším počtom cyklistov v uliciach sa nedá nevšimnúť si, ako tento fenomén pozitívne vplyva na spoločenstvo a na kvalitu života. Bicyklovanie totiž dáva priestor k väčšej socializácii a bližším kontaktom medzi ľuďmi.

2. Východiská pre návrh koncepcie cyklistickej dopravy

Technické normy a legislatíva

V súčasnosti sú v SR platné dve základné technické normy týkajúce sa plánovania, výstavby a značenia cyklistickej infraštruktúry:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 01 8028 Cykloturistické značenie

STN 73 6110 definuje cyklistickú komunikáciu, cyklistický pruh, cyklistický pás, ich parametre a ďalšie podmienky ich výstavby.

Dopravné značenie vyplýva z platných vyhlášok Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z. a č. 361/2011 Z. z., ktoré regulujú premávku na pozemných komunikáciách a ich príloh so zoznamom a významom platného dopravného značenia. Ide o nasledovné dopravné značenie súvisiace s cyklistickou dopravou:

- Zvislé dopravné značenie – C8: Cestička pre cyklistov, C12, C13: Cestička pre vyznačených užívateľov, IP6: Priechod pre chodcov, IP7: Priechod pre cyklistov, A16: Cyklisti, B11: Zákaz vjazdu bicyklov, C24a: Vyhradený jazdný pruh, C24b: Koniec vyhradeného jazdného pruhu, IS40a-40i: Smerová tabuľa pred križovatkou, E16a-d: Dodatočné tabuľky
- Vodorovné dopravné značenie – V5d: Priestor pre cyklistov, V7 / V7a: Priechod pre cyklistov / primknutý k priechodu pre chodcov, V8a, 8b: Cyklistická šípka, V8c: Koridor pre cyklistov, S5c-d, S6b, S7a-c, S11c-d: svetelné signály na riadených križovatkách

Základné parametre cyklistických trás

Štandardná šírka cyklistického pruhu 1,5 m vychádza z priestorových nárokov cyklistu (p. obr. 1). Táto šírka poskytuje dostatočný priestor na manévrovanie cyklistu na samostatnom jednosmernom pruhu aj na obojsmernej cyklistickej komunikácii s celkovou šírkou 3 m. V oblúku pri polomeroch menších ako 25 m a rýchlosti väčšej ako 25 km/h je vhodné cyklistickú komunikáciu rozšíriť.

Oddelené jednosmerné komunikácie na samostatnom telese je vhodné navrhnuť ako dvojpruhové tak, aby bolo možné predbiehanie. V tomto prípade postačuje cyklistická komunikácia v šírke 3,0 m. V stiesnených pomeroch je možné obojsmernú cyklistickú komunikáciu zúžiť na 2,5 m bez bezpečnostného odstupu 0,5 m medzi oboma smermi.

Výnimočne pri lokálnych zúženiach disponibilného priestoru sa použije zúžený profil komunikácie v šírke 2 m, ale len v dĺžke max. 50 m. Bezpečnostný priestor cyklistickej trasy musí vždy siahať min. 0,25 m za hranu komunikácie a do výšky najmenej 2,5 m. Do tohto priestoru nesmú zasahovať žiadne pevné prekážky.

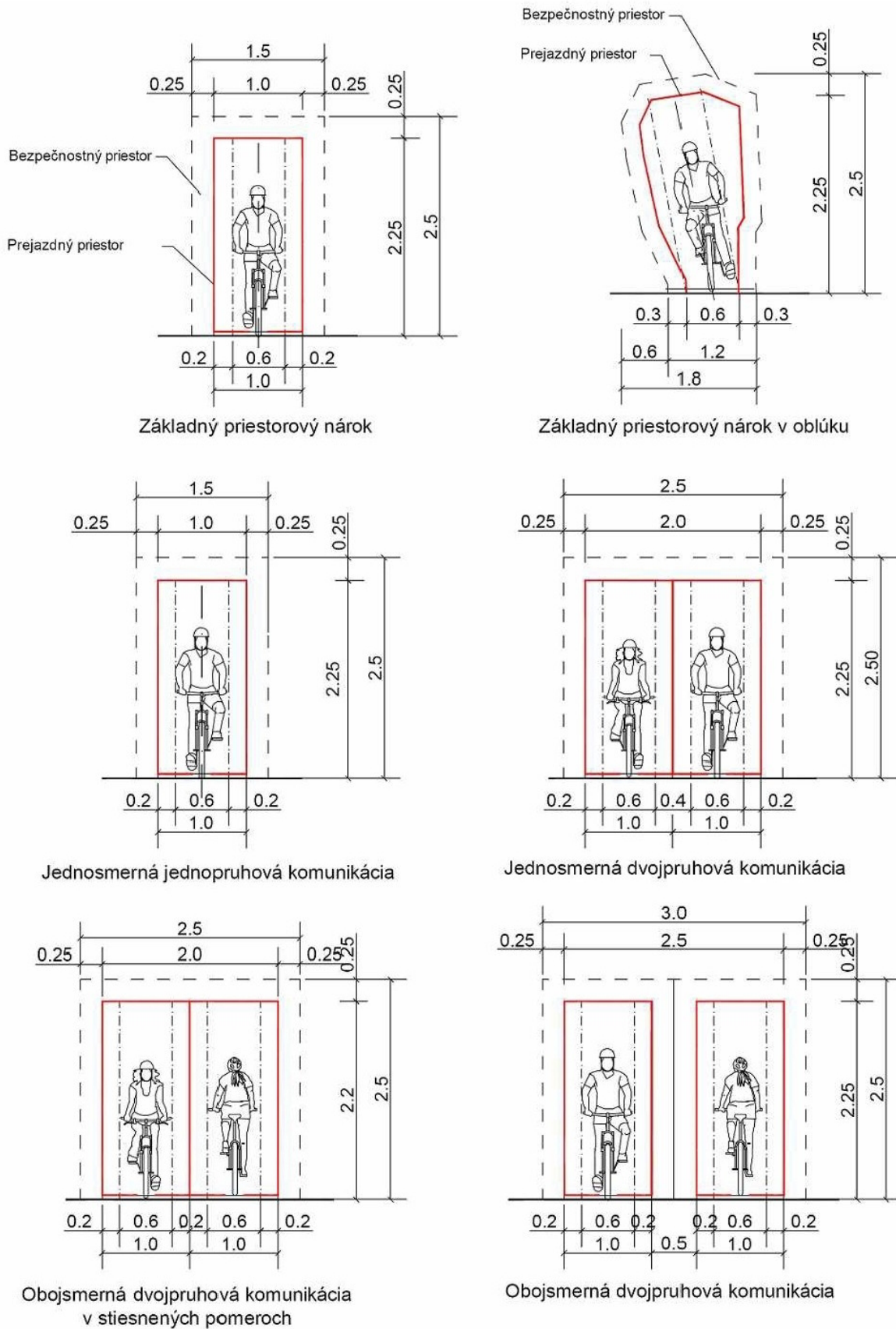
Na cyklistických trasách križujúcich automobilové komunikácie je potrebné vybudovať priechody pre cyklistov, ktoré podľa miestnych podmienok môžu byť primknuté k priechodom pre chodcov (s použitím vodorovného značenia V7, V7a a zvislého značenia IP7).

Vybrané parametre cyklistických trás:

- návrhová rýchlosť v bežných pomeroch: 25 km/h
- najmenšie polomery smerových oblúkov:
 - v trase: 8 m
 - pred križovatkou so spomalením jazdy: 5 m
 - pred povinným zastavením: 3 m
- šírka cyklistických komunikácií:
 - cyklistický pruh v stiesnených podmienkach, pri deliacom prúžku, pri páse / pruhu pre chodcov: 1,0 m
 - cyklistický pruh – samostatný a jednosmerný: 1,25 – 1,5 m
 - cyklistický pruh pri obojsmerných cyklistických komunikáciách: 1,5 m
 - viacúčelový cyklistický pruh ako súčasť jazdného pruhu šírky min. 3,5 m: 1,2 m
- priečny sklon (jednostranný / obojstranný; dostredný v smerových oblúkoch): 2%
- oddelenie cyklistických pruhov:
 - najmenší bezpečnostný odstup od jazdných pruhov: 0,5 m
 - zvýšený obrubník a odstup: 0,5 m
 - deliaci pás v extraviláne: min. 1,0 m

Parametre cyklistických trás vychádzajú zo základných priestorových nárokov cyklistu v pohybe, ako ilustruje obr. 1.

Obr. 1 Priestorové nároky cyklistu v pohybe (Zdroj: 6)



Typy cyklistických trás

V tejto štúdii sú navrhované nasledovné typy cyklistických trás:

1. Mestské cyklotrasy mimo hlavného dopravného priestoru:

- samostatná cyklistická cestička – odporúčaná šírka cyklistického pásu pre obojsmernú premávku je 3 m
- cestička pre chodcov a cyklistov:
 - s oddelenou prevádzkou – minimálna šírka je 4 m s odporúčaným delením 2 m + 2 m
 - so zmiešanou prevádzkou – najmenšia odporúčaná šírka je 3 m. Táto šírka zabezpečí v prípade stretnutia jedného cyklistu a dvoch chodcov nevyhnutný priestor 1 m pre cyklistu a 2x0,75 m pre chodcov.

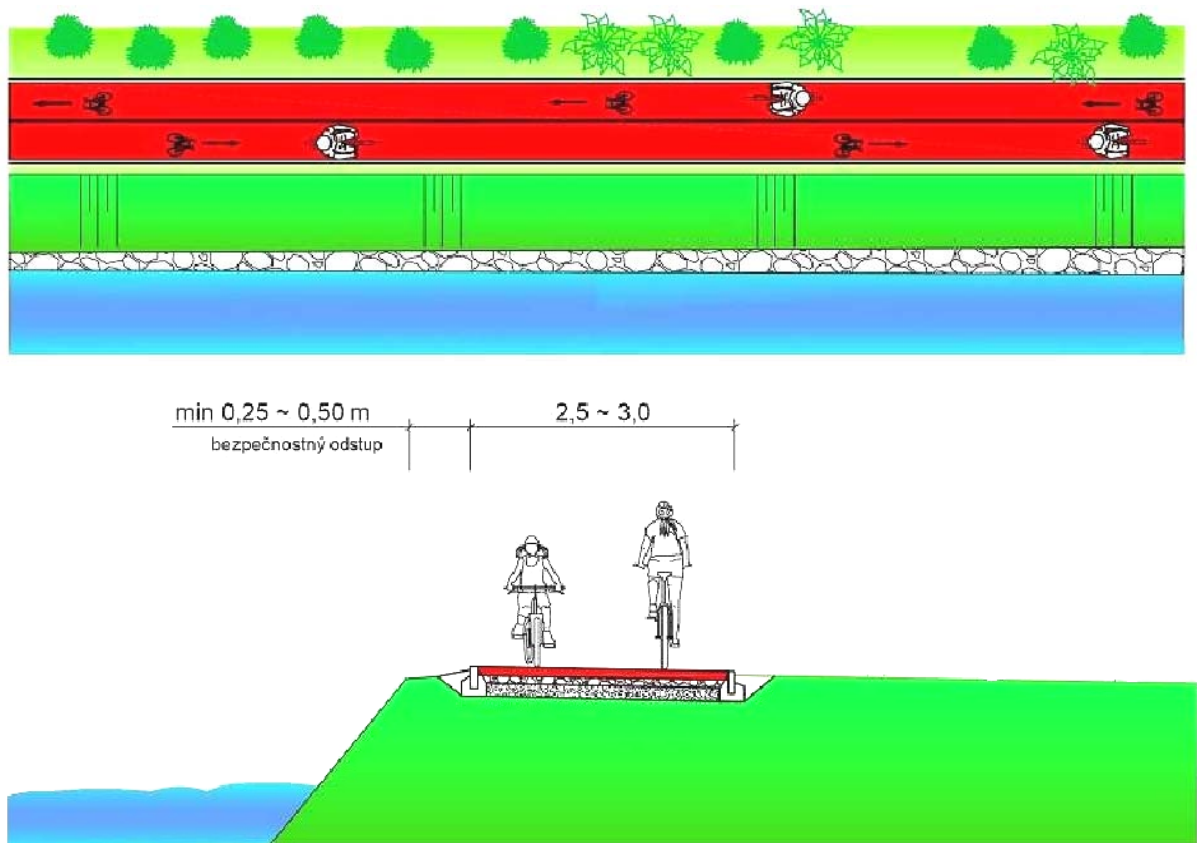
2. Mestské cyklotrasy v hlavnom dopravnom priestore:

- cyklistické pruhy na vozovke (oddelené jednosmerné pruhy) – pridružený pruh vyhradený cyklistom; odporúčaná šírka pruhu vyznačeného na vozovke je 1,5 m + 0,25 m (vodiaci prúžok)
- cyklistické pásy na vozovke – pridružený pás vyhradený cyklistom, ktorý je zložený najmenej z dvoch cyklistických pruhov šírky 1,25 m
- koridor pre cyklistov – koridor na vozovke označený piktogramom (pikto-koridor) – použité je vodorovné dopravné značenie V8c
- cyklistická trasa na upokojenej komunikácii:
 - obojsmerná cyklotrasa – pre cyklistickú premávku je vhodné využiť len komunikácie s nízkou intenzitou dopravy
 - jednosmerná upokojená komunikácia s protismerným cyklistickým pruhom

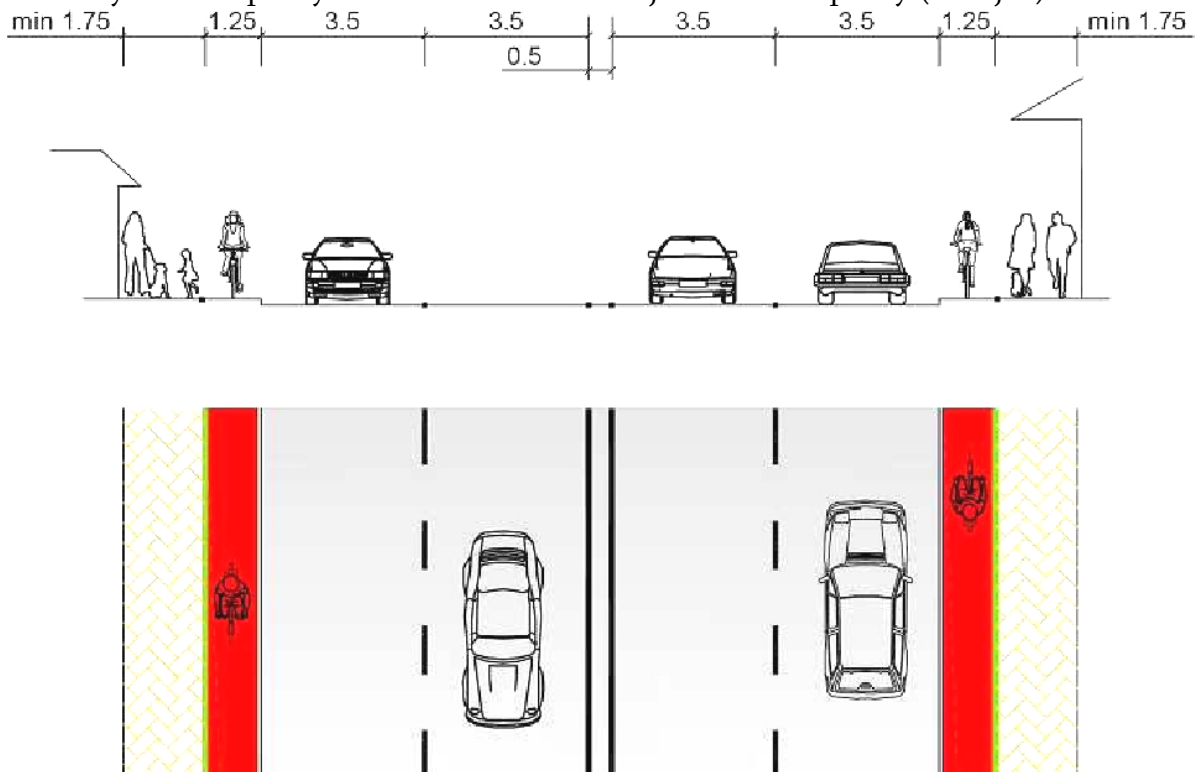
3. Rekreačné cyklotrasy:

- cyklistická trasa na poľnej a lesnej ceste – pre cyklistickú premávku sa využívajú málo frekventované účelové komunikácie (spevnené alebo nespevnené) so šírkou obvykle v rozpätí 2,5 – 5 m

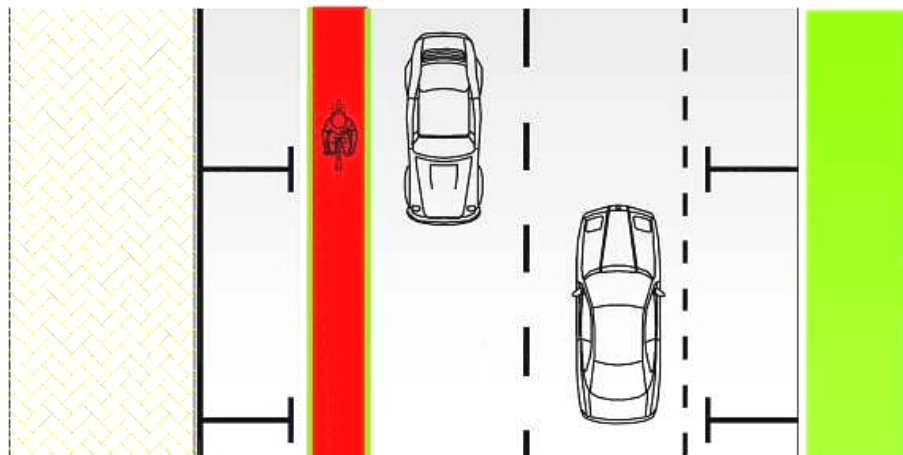
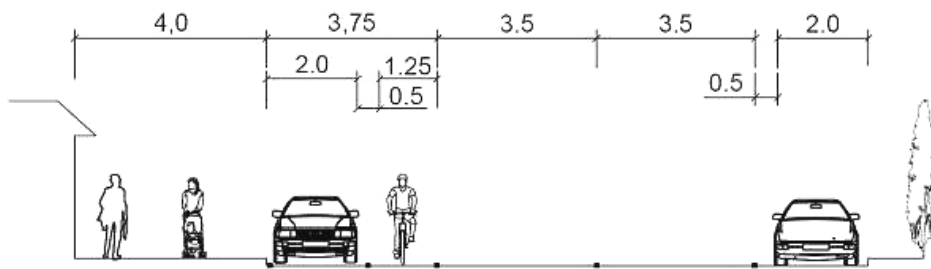
Obr. 2 Samostatná cyklistická cestička (Zdroj: 6)



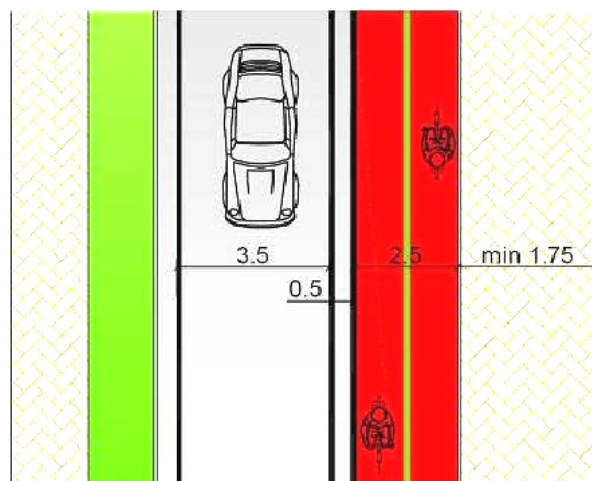
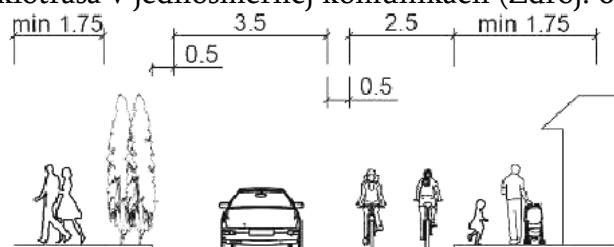
Obr. 3 Cyklistické pruhy na vozovke – oddelené jednosmerné pruhy (Zdroj: 6)



Obr. 4 Cyklistické pruhy na vozovke – príklad použitia v kombinácii s pozdĺžnym parkovaním automobilov (Zdroj: 6)



Obr. 5 Obojsmerná cyklotrasa v jednosmernej komunikácii (Zdroj: 6)



3. Súčasný stav cyklotrás v MČ Bratislava-Petržalka

V MČ Bratislava-Petržalka sú vybudované cyklistické trasy prevažne v radiálnom smere. Chýbajú priečne prepojenia a problémom je tiež, že existujúce trasy majú charakter izolovaných a prerušovaných úsekov. Z veľkej časti sú vedené pozdĺž vodných tokov, preto nedostatočne pokrývajú hlavné dopravné ciele. Na trasách sa vyskytujú početné bodové a líniové nedostatky – nevhodné úpravy obrubníkov, problematické riešenie križovatiek s automobilovými komunikáciami. Časť cyklotrás má nevyhovujúcu kvalitu povrchového krytu alebo nedostatočné šírkové parametre.

Prehľad cyklotrás v MČ Bratislava-Petržalka so stručným opisom stavu (zdroj: 4)

▪ Medzinárodná Dunajská cyklistická cesta

Úsek v k.ú. Petržalka začína na hraničnom priechode Berg. Cyklistická komunikácia má šírku 3,6. Povrch je asfaltobetónový bez výrazných porúch, v niektorých úsekoch cementobetónový. Od križovatky s účelovou komunikáciou (km 0,467) pokračuje ako komunikácia so zákazom vjazdu všetkých motorových vozidiel. V km 2,26 pri moste Lafranconi sa pripája Moravsko-Dunajská cyklotrasa. Na Viedenskej ceste vedie cyklotrasa po obojsmernom páse v hlavnom dopravnom priestore. V km 4,505 je Bikepoint. Na Klokočovej ul. sú vybudované po stranách komunikácie 1,0 m široké jednosmerné cyklistické pruhy. Ďalej je trasa na Klokočovej ul. vedená v hlavnom dopravnom priestore formou koridoru pre cyklistov (piktogramy na vozovke). Na konci koridoru pre cyklistov pokračujú na Klokočovej ul. po stranách komunikácie 1,0 m široké jednosmerné pruhy pre cyklistov až po Viedenskú cestu. Od km 5,743 trasa vedie po komunikácii so zákazom vjazdu všetkých motorových vozidiel so šírkou 3 m. V takejto podobe pokračuje aj ďalej, za Prístavným mostom, pričom priemerná šírka dosahuje 3,8 m. V km 9,636 je podchod pod Dolnozemskou cestou, cez ktorý je možné prejsť na cyklotrasu na Starohájskej ul. Ďalší úsek cyklotrasy je už označený ako samostatná cestička pre cyklistov. Vede súbežne s hrádzou, pričom na korune hrádze je povolený iba peší pohyb. Pri čistiarni odpadových vôd opäť začína spoločná cestička pre chodcov a cyklistov. Cyklotrasa ďalej pokračuje v k.ú. Jarovce a k.ú. Čunovo. Celá cyklotrasa je súčasťou Európskej siete cyklistických trás (Eurovelo 6). Celková dĺžka trasy na území hl. m. Bratislava je 15 852 m (z toho podstatná časť spadá do k.ú. Petržalka).

▪ trasa pozdĺž Chorvátskeho ramena (Južná radiála)

Trasa začína pri Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej ceste. Úvodný úsek po km 0,055 je spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s cementobetónovým povrchom, ktorý je značne poškodený. Priemerná šírka je 1,9 m, čo je nevyhovujúce. Za prečerpávacou stanicou pokračuje už vo vyhovujúcej šírke priemerne 3,0 m. Úsek medzi Antolskou ul. a Tematínskou ul. bol dobudovaný v roku 2013. Za priechodom cez Pajštúnsku ul. pokračuje cyklotrasa so šírkou 3,2 m. Cyklotrasa ďalej prechádza na pravý breh Chorvátskeho ramena po lávke s nevyhovujúcou šírkou. Za Rusovskou cestou cyklotrasa pokračuje po komunikácii so zákazom vjazdu všetkých motorových vozidiel pozdĺž Chorvátskeho ramena až k jeho koncu pri Bosákovej ul. Križovania s automobilovými komunikáciami nie sú vyznačené ako priechody pre cyklistov, pričom problémové je najmä križovanie s Rusovskou cestou. Celková dĺžka trasy (bez prerušení) je 5200 m.

- **cyklotrasa Most SNP – Kopčianska ul.**

Začiatok cyklotrasy je pri Viedenskej ceste pod Mostom SNP. Úsek je vybudovaný ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Protismerné pruhy sú v celej dĺžke rozdelené súvislou pozdĺžnou čiarou. Pás pre cyklistov má šírku 3 – 3,5 m. Za priechodom cez vjazd na výstavisko Incheba prechádza cyklotrasa na lávku cez Einsteinovu ul. Na konci lávky ešte nie je dobudovaný zjazd na Zadunajskú cestu a cyklisti musia použiť schody alebo výťah. Ďalej trasa pokračuje po spoločnej cestičke pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Za priechodom cez Zadunajskú cestu vedie cez Nobelovo nám. a Daliborovo nám. Priechody cez Gercenovu ul. a Záporožskú ul. sú voči jazdným pruhom prevýšené, t.j. majú funkciu spomaľovacieho prahu pre vozidlá. Trasa ďalej pokračuje popri železničnej stanici Bratislava – Petržalka. Od priechodu cez Kopčiansku ul. v križovatke s Údernickou ul. cyklotrasa pokračuje ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov v pridruženom priestore pozdĺž Kopčianskej ul. Cestička má dláždený povrch so šírkou 3 m. Od zastávky MHD Závod Matador pokračuje trasa po cestičke pre cyklistov oddelenej od hlavného dopravného priestoru pásom zelene. Šírka cestičky je 2,5 m. Protismerné pruhy sú oddelené prerušovanou čiarou. Za železničným priecetím sa cestička rozdeľuje na protismerné pruhy. Ďalej sú protismerné pruhy oddelené pásom zelene. Šírka jednotlivých pruhov je 1,5 – 1,8 m. Za spojením protismerných pruhov pokračuje cyklotrasa ako samostatná cestička pre cyklistov. Pri cestnom nadjazde pokračuje priechodom na opačnú stranu ulice a ďalej v hlavnom dopravnom priestore po páse oddelenom vodiacom koľajnicou pre cyklistov a chodcov. Povrch komunikácie je v tomto úseku porušený a nerovný. Za zastávkou MHD Kopčany – Sídliisko vedie cyklotrasa po spoločnej cestičke pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou v pridruženom priestore Kopčianskej ul. Šírka cestičky je 2,5 m, čo by v prípade zvýšenia intenzity cyklistov alebo peších nemuselo postačovať. Po 160 m sa rozdeľuje na cestičku pre cyklistov a chodník pre peších, resp. po spoločnej cestičke pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou, neskôr opäť po samostatnej cestičke pre cyklistov. Posledný úsek po štátnu hranicu nie je značený ako cyklotrasa a využíva sa hlavný dopravný priestor miestnej komunikácie. Celá cyklotrasa je súčasťou Európskej siete cyklistických trás (Eurovelo 13). Celková dĺžka trasy je 3576 m.

- **cyklotrasa na Dolnozemskej ceste – časti A, B**

Trasa – časť A začína na Dolnozemskej ceste pri Ekonomickej univerzite ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Celá cyklotrasa je vedená v pridruženom priestore Dolnozemskej cesty, od ktorej je oddelená pásom zelene. Šírka pruhu pre cyklistov je 1,5 m, čo nevyhovuje obojsmernej premávke cyklistov. Povrch je asfaltobetónový, na mnohých úsekoch prerušovaný priečnymi nerovnosťami a trhlinami, prípadne zarastený trávou. Len na niekoľkých kratších úsekoch je povrch novší, dláždený. Zvislé dopravné značenie v niektorých úsekoch absentuje, vodorovné dopravné značenie je staršie a miestami nečitateľné. Na križovatkách nie sú vyznačené priechody pre cyklistov (iba priechody pre chodcov). Úprava na križovatkách je bezbariérová. Na niektorých miestach do trasy značne zasahuje prerastená neudržiavaná zeleň. Priechod pre cyklistov nie je vyznačený na križovatke ulíc Dolnozemská a Antolská, čím vzniká prerušenie cyklotrasy. Ďalej trasa pokračuje cez križovátku ulíc Dolnozemská a Betliarska

na Bzovíckej ul. Má naďalej charakter spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov s pásom pre cyklistov šírky 1,7 m, ale s niekoľkými lokálnymi zúženiami na šírku 1,0 m. Zvislé dopravné značenie úplne absentuje. Za križovatkou so Žehrianskou ul. je vyznačená samostatná cestička pre cyklistov so šírkou len 1,0 m, čo je nevyhovujúce pre obojsmernú premávku cyklistov. Cyklotrasa končí na Jasovskej ul. pri areáli Auto Alba. Celková dĺžka trasy (bez prerušení) je 3575 m.

Trasa – časť B začína na Dolnozemskej ceste hneď za mimoúrovňovou križovatkou Dolnozemskej cesty s Einsteinovou ul. ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Ide o rozdelenie existujúceho chodníka v pridruženom priestore Dolnozemskej cesty na časť pre chodcov a cyklistov pozdĺžnu deliacou čiarou a vyznačením piktogramov. Pás pre cyklistov má šírku len 1,2 m, čo je nevyhovujúce pre obojsmernú premávku cyklistov. Asfaltobetónový povrch sa vyznačuje početnými priečnymi nerovnosťami a trhlinami. Na chodníku pred Ekonomickou univerzitou sa nachádza zastávka MHD a mimoúrovňový podchod popod Dolnozemsú cestu, okolo ktorých nie sú cyklisti vhodným spôsobom prevedení ďalej a preto hrozí riziko kolízií s chodcami. Za zastávkou cyklotrasa pokračuje v rovnakých parametroch. Šírka obojsmerného pásu pre cyklistov sa zväčšila na 1,3 – 1,5 m, čo však taktiež nevyhovuje. Zvislé dopravné značenie absentuje. Za čerpacou stanicou je povrch novší asfaltobetónový ale bez vodorovného dopravného značenia. Cyklotrasa končí v mieste napojenia na Medzinárodnú Dunajskú cyklistickú cestu. Celková dĺžka trasy (bez prerušení) je 1387 m.

- **cyklotrasa na Starohájskej ul.**

Trasa začína pri križovatke ulíc Starohájska a Osuského. Pokračuje pozdĺž Starohájskej ul. až k Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej ceste. Je vybudovaná ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou so šírkou 3,0 m. Priechod cez Dudovu ul. je nevhodne odsadený, navyše šírka priechodu je iba 1,5 m, čo nepostačuje pre obojsmernú premávku. Za prerušením Kutlíkovou ul., cez ktorú nie je vyznačený priechod pre cyklistov, pokračuje cyklotrasa len po parkovisko pri budove Bratislavskej vodárenskej spoločnosti. Ďalej je cyklotrasa prerušená (bez dopravného značenia), s možnosťou pokračovania po miestnej komunikácii. Posledný úsek cyklotrasy tvorí 46 m dlhá a 2,7 m široká samostatná cestička pre cyklistov, ktorá sa pripája na cyklotrasu vedenú pozdĺž Dolnozemskej cesty. Celková dĺžka trasy (bez prerušení) je 1104 m.

- **cyklotrasa na Einsteinovej ul. – časti A, B, C**

Cyklotrasa – časť A vedie v celej dĺžke okolo obchodného centra Aupark. Začiatok tohto úseku sa nachádza pri Sade Janka Kráľa neďaleko mosta SNP, z ktorého je možné sa k cyklotrase dostať len po chodníku pre chodcov. Trasa je prerušená vjazdom na parkovisko pri nákupnom centre (nie je tu vyznačený ani priechod pre chodcov). Pruh pre cyklistov má šírku 1,8 m, ďalej 2,0 m. Cyklotrasa je riešená ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Úsek končí pri výjazde z čerpaciej stanice pohonných hmôt. Celková dĺžka trasy je 703 m.

Úsek cyklotrasy – časť B (bez prerušení) je dlhý len 216 m. Tvorí ho prepojenie cyklotrasy z Mosta SNP na Petržalské korzo a cyklotrasy na Einsteinovej ul. (medzi dvoma križovatkovými vetvami). Ucelenému prepojeniu však bránia prerušenia na začiatku aj

konci úseku, kde nie sú vyznačené priechody pre cyklistov ani krátke úseky spoločnej cestičky medzi pripájacími a odbočovacími pruhmi z Einsteinovej ul. Cyklotrasa má šírku 1,8 m.

Ďalší úsek cyklotrasy na Einsteinovej ul. (časť C) je vyznačený vodorovným značením na južnej strane Einsteinovej ul. – od lávky pri Inchebe až po železničné priecestie po Bosákovu ul. v dĺžke cca 1400 m.

- **cyklotrasa na Krasovského ul.**

Začiatok tejto cyklotrasy sa nachádza pri rampe k premosteniu Einsteinovej ul. na Jantárovej ceste. Úsek je vybudovaný ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou (pás pre cyklistov je od pásu pre peších oddelený iba rozdielnym povrchom). Ďalej sa rozdeľuje na samostatné cestičky pre chodcov a cyklistov. Za priechodom cez Krasovského ul. opäť pokračuje ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou.

Nevhodné je umiestnenie značky B1 Zákaz vjazdu všetkých vozidiel, ktorá zakazuje aj vjazd cyklistov. Povrch trasy je dláždený, na jednom kratšom úseku asfaltobetónový. Celková dĺžka trasy je 163 m.

- **cyklotrasa na Pajštúnskej ul.**

Cyklotrasa začína pri križovatke Pajštúnskej ul. a Smolenickej ul. ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou šírky 3,0 m. Cyklotrasa s asfaltobetónovým povrchom s celkovou dĺžkou 279 m končí pri križovatke Pajštúnskej ul. a Brančskej ul.

- **cyklotrasa na Holíčskej ul.**

Cyklotrasa začína pri Šintavskej ul. a končí pri parkovisku pri bytovom dome na Holíčskej ul. Cyklotrasa má asfaltobetónový povrch, šírku 3,0 m a dĺžku 293 m

- **cyklotrasa na Šintavskej ul.**

Začiatok cyklotrasy je pri križovatke Šintavskej ul. a Budatínskej ul. Úsek je označený ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou a má šírku 2,9 m. Trasa je prerušená pri vjazde na parkovisko, cez ktorý nevedie priechod pre cyklistov ani chodcov a sú tu osadené bariérové obrubníky. Po prerušení cyklotrasa ďalej pokračuje v rovnakých parametroch až po parkovisko, kde odbočuje vpravo. Tu začína úsek v podobe spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Nenachádza sa tu zvislé dopravné značenie; vodorovné dopravné značenie rozdeľuje cestičku na dva pruhy so šírkou 1,5 m. Trasa končí v blízkosti Strednej zdravotníckej školy. Cyklotrasa má asfaltobetónový povrch a celkovú dĺžku 457 m.

- **cyklotrasa na Bosákovej ul.**

Trasa s dĺžkou 181 m začína pri Chorvátskom ramene a končí pri križovatke Bosákovej ul. a Jantárovej cesty. Je vybudovaná ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so šírkou 3,4 – 5,0 m. Povrchový kryt je z asfaltobetónu.

- **cyklotrasa na Gercenovej ul.**

Začiatok cyklotrasy je na križovatke Záporožskej ul. s Rusovskou cestou a koniec pri križovatke s Röntgenovou ul. Úsek je označený ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Pás pre cyklistov je široký 1,9 – 2,3 m. Cez Gercenovu ul. chýba priechod pre cyklistov. Celková dĺžka cyklotrasy je 457 m.

- **Moravsko-Dunajská cyklistická cesta**

Do riešeného územia zasahuje len výjazdovou rampou (dĺžka 84 m) a časťou mosta Lafranconi. Na moste je cyklistom vyhradená samostatná cestička pre cyklistov zložená z dvoch protismerných pruhov spoločnej šírky 2,7 m.

- **cyklotrasa cez Most SNP**

Do riešeného územia zasahuje len výjazdovou rampou s dĺžkou 24 m a šírkou 2,7 m a časťou Mosta SNP. Povrch je asfaltobetónový, trasu tvoria dva protismerné pruhy.

- **cyklotrasa cez Most Apollo**

Šírka cestičky je 3,1 m povrchový kryt je cementobetónový.

- **cyklotrasa cez Starý most**

Nadväzuje na cyklotrasu pri Chorvátskom ramene (Južná radiála). V súčasnosti prebieha komplexná rekonštrukcia Starého mosta.

- **cyklotrasa cez Prístavný most**

Cyklotrasa je súčasťou Dunajskej cyklistickej cesty. V k.ú. Petržalka začína na Medzinárodnej cyklistickej ceste. Na moste sú dva protismerné cyklistické pruhy so šírkou 2,9 m.

Okrem uvedených cyklotrás sa zvyšky vodorovného značenia, výnimočne aj zvislého značenia, nachádzajú aj na ďalších nesúvislých úsekoch – Estakáda Panónska cesta, na Bosákovej ul. (od Chorvátskeho ramena po Šustekovu ul. a od Šustekovej ul. po križovatku pri Prístavnom moste), na Jantárovej ceste pri Bille, krátke úseky na Ľubovnianskej ul., Turnianskej ul., Žehrianskej ul.

4. Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy

Kritériá pre návrh cyklotrás

V zmysle zadania MČ Bratislava – Petržalka má návrh siete cyklotrás spĺňať nasledovné kritériá:

- Bezpečnosť

Bezpečnosť je pri výbere bicykla ako dopravného prostriedku jeden z najdôležitejších faktorov. Cyklista predstavuje v rámci prevádzky na automobilovej komunikácii najohrozenejšieho účastníka, pričom miera ohrozenia sa zvyšuje spolu s nárastom intenzity motorovej dopravy. Prevažujúcim typom navrhovaných cyklistických komunikácií sú samostatné cestičky pre cyklistov – vedené buď v tesnom súbehu s peším chodníkom, prípadne ako oddelené samostatné komunikácie. Ukazuje sa, že vybudovanie takéhoto typu cyklistických komunikácií pomáha nárastu cyklistickej dopravy – časť cyklistov siete preferuje najrýchlejšie alebo najkratšie spojenie po motorovej komunikácii, no presun po samostatnej komunikácii je faktorom, ktorý pomáha pritiahnúť k cyklistickej doprave nových záujemcov (pri cestách do zamestnania alebo za rekreáciou).

- Optimálna obsluha územia a dostupnosť cieľov (prepojenosť trás)

Cieľom návrhu je prepojenie významných dopravných zdrojov a cieľov tak, aby sieť cyklistických komunikácií prepájala významné zdrojové body (obytné zóny) a ciele (školy, nákupné centrá, zdravotnícke zariadenia, pracoviská administratív, rekreačné plochy a športové zariadenia). Dôležitou požiadavkou bolo doplniť existujúcu sieť cyklotrás o priečne prepojenia hlavných cyklotrás.

- Pohodlie

Pohodlie pri cyklistickej doprave predstavuje najmä plynulosť presunu (minimalizácia bariér a konfliktných bodov počas cesty). Žiadúce je realizovať výstavbu jednotlivých úsekov cyklistických komunikácií v spojitých celkoch, aby nedošlo k drobeniu jednotlivých trás na menšie nespojité úseky – takáto trasa potom nemusí byť v plnom rozsahu využitá a prostriedky na jej výstavbu boli použité neefektívne. Dôležitá je aj kvalita povrchu a údržby cyklistických komunikácií – zlý stav povrchu znižuje rýchlosť jazdy a zvyšuje aj mieru ohrozenia a nepohodlia cyklistu. Dôležitým faktorom pohody je jednoznačné vedenie trasy.

- Priamosť

Priamosť spojenia predstavuje dôležitý faktor zvyšujúci výhodu cyklistickej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave a MHD.

- Atraktívnosť prostredia a cieľov

Atraktívnosť prostredia je dôležitá nielen pri rekreačnej cyklistike. Čím je atraktívnejšie prostredie trasy, prípadne čím atraktívnejšie body prepája, tým väčší je záujem cyklistov. Hlavné trasy by mali byť doplnené atraktívnou a udržiavanou zeleňou,

urbanistickým mobiliárom a súčasne prepájať miesta zvýšenej koncentrácie rekreačných a športových zariadení.

- Zohľadnenie územnoplánovacej dokumentácie a pripravovaných investičných a rozvojových zámerov

Navrhovaná koncepcia rešpektuje Územný plán hlavného mesta Bratislavy, ktorý definuje hlavné cyklistické trasy, Územný plán zóny CMC, ktorý tiež v predmetnom území navrhuje cyklistické trasy. Ďalej boli zapracované pripravované, resp. výhľadové rozvojové zámery (Južné mesto, Kapitúlske polia, zóna Matador), ako aj zámer vybudovania nosného systému MHD. Pri tvorbe koncepcie boli zohľadnené aj námety a podklady občianskych združení, uvedené v kap. 7.

Hierarchia cyklotrás

Cyklistické trasy z hľadiska hierarchie možno rozdeliť do troch kategórií:

- A. hlavné trasy – nadregionálne, regionálne, celomestské
 - vytvárajú systém medzinárodných, regionálnych a celomestských trás
 - prepájajú jednotlivé mestské časti a môžu byť súčasťou diaľkových a nadregionálnych trás
 - investične a realizačne zabezpečuje prevažne hl. m. SR Bratislava
- B. vedľajšie trasy – miestne
 - nadväzujú na hlavné trasy
 - vytvárajú základnú štruktúru cyklotrás v mestských častiach
 - investične a realizačne zabezpečujú mestské časti Bratislavy
- C. doplnkové trasy – lokálne
 - nadväzujú na vedľajšie trasy, zabezpečujú ich vzájomné prepojenie
 - prístup k miestnym objektom, školám, obchodom a pod.
 - investične a realizačne zabezpečujú mestské časti Bratislavy, prípadne súkromní investori

Uvedená kategorizácia bola uplatnená aj pri tvorbe tejto koncepcie. V nasledujúcom prehľade sú hierarchicky zaradené existujúce a navrhované trasy podľa označenia používaného v ďalšom texte a grafickej časti. Označené sú všetky navrhované aj výhľadové hlavné a vedľajšie trasy číslami od 1 do 32; výhľadové doplnkové trasy nie sú v tejto fáze označované. Toto označenie sa používa ďalej v textovej a grafickej časti tejto štúdie.

Pri realizácii cyklotrás odporúčame značiť trasy podľa celomestskej koncepcie v zmysle manuálu Cyklokoalície, so špecifickým označením okružných trás (O1 – Ox – od centra k okraju mesta), radiálnych trás (R1 – Rx – číslované podľa okruhu, na ktorom začínajú a podľa smeru, ktorým vedú) a vedľajších trás a spojok (Sxxx – číslo tvorí

kombinácia okruhu, smeru a konkrétnej trasy). Návrhy uvedeného označenia sú v zátvorkách v nasledujúcom prehľade.

A. hlavné trasy:

- 1A (R18) – Petržalská radiála
- 1B (R38) – trasa Chorvátske rameno
- 2 (R19) – Most SNP – Petržalské korzo – Kopčianska ul.
- 3 (R28) – Čunovská radiála
- 4 (R29) – Wolfstahlska radiála
- 5 (R48) – Starohájska ul. – Dolnozemska cesta
- 6 (R59) – Juhozápadná radiála
- 7 (O3) – Most SNP – Einsteinova ul. – Most Apollo
- 8 (O4) – Prístavný most – Májová ul. – Nám. hraničiarov – Rusovská cesta
- 9 (O5) – Kutlíkova ul. – Pajštúnska ul. – Bratská ul.
- 10 (O6) – Chorvátske rameno – Antolská ul. – Lietavská ul. – Zadné lúky
- 11 (O7) – Juhomestský okruh

B. vedľajšie trasy:

- 12 (S384) – Šustekova ul. – Haanova ul.
- 13 (S386) – Černyševského ul. – Wolkrova ul.
- 14 (S482) – Romanova ul. – Starhradská ul.
- 15 (S590) – Budatínska ul. – Jiráskova ul.
- 16 (S393) – Šustekova ul. – Einsteinova ul. – Viedenská cesta
- 17A (S383) – Bosákova ul. – Zadunajská cesta
- 17B (S480) – trasa po Dolnozemskej ceste
- 18 (S382) – trasa po Mamateyovej ul.
- 19 (S491) – Nám. hraničiarov – Matador
- 20 (S490) – trasa cez Dvory
- 21A (S590) – trasa cez Lúky sever – juh
- 21B (S681) – trasa cez Lúky východ – západ
- 22A (S592) – Pohraničná cyklotrasa sever – juh
- 22B (S781) – Pohraničná cyklotrasa východ – západ

C. doplnkové trasy:

- 23 (S680) – spojka po Ľubovnianskej ul.
- 24 (S682) – spojka Lúky IV a Lúky VII
- 25 (S594) – spojka OC Danubia – Kopčianska ul.

- 26 (S591) – spojka po Šintavskej ul. a Topoľčianskej ul.
- 27 (S481) – spojka po Bradáčovej ul. a Dudovej ul.
- 28 (S390) – spojka po Viedenskej ceste po Rusovskú cestu
- 29A (S391) – spojka Einsteinova ul. A
- 29B (S393) – spojka Einsteinova ul. B
- 30 (S380) – spojka hrádza – Ekonomická univerzita
- 31 (S691) – trasa k bunkru S-15
- 32 (S681) – spojka po Betliarskej ul.

Hlavné trasy sú vedené prevažne na samostatných cestičkách pre cyklistov (podobne ako sú realizované hlavné cyklistické komunikácie v mestskej časti v súčasnosti), niektoré úseky sú vedené aj v cyklistických pásoch v spoločnom dopravnom priestore s automobilovou dopravou, prípadne na spoločných komunikáciách s chodcami (len na miestach s nízkou intenzitou pohybu chodcov).

Vedľajšie trasy sú vedené prevažne po existujúcich komunikáciách – buď vo forme vyhradeného cyklistického pásu v telese cestnej komunikácie alebo v spoločnom priestore s motorovou dopravou (len na komunikáciách s nízkou intenzitou pohybu motorových vozidiel).

Doplňkové trasy sa vyznačujú nižšou predpokladanou intenzitou pohybu cyklistov, preto sú vedené po existujúcich komunikáciách, v spoločnom priestore s chodcami, prípadne s motorovými vozidlami (cesty s nízkou intenzitou pohybu vozidiel).

Vzhľadom k existencii dvojstupňovej samosprávy je pri výstavbe, ako aj pri správe a údržbe cyklotrás, potrebné koordinovať postup medzi hl. m. SR Bratislava (resp. Správou telovýchovných a rekreačných zariadení hl. mesta SR – STaRZ) a Mestskou časťou Bratislava – Petržalka. Väčšina plánovaných trás vedie vo verejnom priestore na pozemkoch hl. mesta SR Bratislava, resp. mestskej časti. Správa hlavných trás by mala byť zabezpečená na celomestskej úrovni – hl. m. SR Bratislava (prostredníctvom STaRZ), s výnimkou turistických trás, ktoré sú súčasťou Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej cesty (trasy č. 2, 3). V prípade vedľajších trás odporúčame správu cyklotrás diferencovať podľa funkcie cestného správneho orgánu komunikácií, v dopravnom priestore ktorých sú cyklotrasy vedené. Doplňkové cyklotrasy sú vedené prevažne v dopravnom priestore komunikácií spravovaných Mestskou časťou Bratislava – Petržalka.

Etapy realizácie cyklotrás

Realizácia celého systému cyklotrás je náročná časovo aj finančne, je preto vhodné ju rozdeliť do viacerých etáp – tak aby už pri prvých krokoch došlo k zlepšeniu celého systému cyklistických komunikácií a trasy boli dávané do užívania ako celky, nie ako izolované úseky. Predpokladáme rozdelenie realizácie na I. etapu, II. etapu a výhľad:

I. etapa zahŕňa realizáciu okamžitých opatrení a stavebných úprav a realizáciu úsekov, ktoré si nevyžadujú dlhodobú prípravu, ale prevažne len organizačné opatrenia.

Súčasne by v I. etape mala byť dobudovaná väčšina navrhovaných hlavných trás, s výnimkou trás mimo existujúcej zástavby. I. etapu budú tvoriť existujúce cyklistické trasy:

- 1B – trasa Chorvátske rameno
- 3 – Čunovská radiála
- 4 – Wolfstahlska radiála
- 5 – Starohájska ul. – Dolnozemska cesta
- 17B – trasa po Dolnozemskej ceste

Ďalej sa v I. etape sa dobudujú, resp. vybudujú nasledovné trasy alebo ich úseky:

- 1A – Petržalská radiála (paralelne s Jantárovou cestou len v úseku Pajštúnska ul. – Jasovská ul.) v dĺžke 1685 m
- 7 – Most SNP – Einsteinova ul. – Most Apollo (bez úseku cez plánované celomestské centrum) v dĺžke 1638 m
- 8 – Prístavný most – Májová ul. – Nám. hraničiarov – Rusovská cesta v dĺžke 4430 m
- 9 – Kutlíkova ul. – Pajštúnska ul. – Bratská ul. (len po Smolenickú ul. – t.j. po trasu č. 15) v dĺžke 2115 m
- 10 – Chorvátske rameno – Antolská ul. – Lietavská ul. – Zadné lúky (len po trasu č. 25) v dĺžke 3368 m
- 12 – Šustekova ul. – Haanova ul. v dĺžke 1475 m
- 13 – Černyševského ul. – Wolkrova ul. v dĺžke 1182 m
- 15 – Budatínska ul. – Jiráskova ul. v dĺžke 1059 m
- 16 – Šustekova ul. – Einsteinova ul. – Viedenská cesta (len v úseku Šustekova ul. – Digitalpark – po trasu 29B) v dĺžke 1329 m
- 17A – Bosákova ul. – Zadunajská cesta (len v úseku Šustekova ul. – Černyševského ul.) v dĺžke 1108 m
- 18 – trasa po Mamateyovej ul. v dĺžke 1457 m
- 19 – Nám. hraničiarov – Matador (len po železničnú stanicu Petržalka) v dĺžke 1908 m
- 20 – trasa cez Dvory v dĺžke 2079 m
- 25 – spojka Kopčianska ul. – OC Danubia v dĺžke 997 m
- 29A, 29B – spojka Einsteinova ul. v dĺžke spolu 875 m

V rámci II. etapy by malo pokračovať prepájanie existujúcich úsekov cyklistických komunikácií, resp. úsekov dobudovaných v predchádzajúcej etape. Realizovať by sa mali všetky navrhované vedľajšie a postupne aj doplnkové trasy, s výnimkou trás mimo existujúcej zástavby. V prípade hlavných trás je do II. etapy zaradený len technicky

a finančne najnáročnejší úsek (trasa č. 9). V II. etape sa vybudujú nasledovné trasy alebo ich úseky:

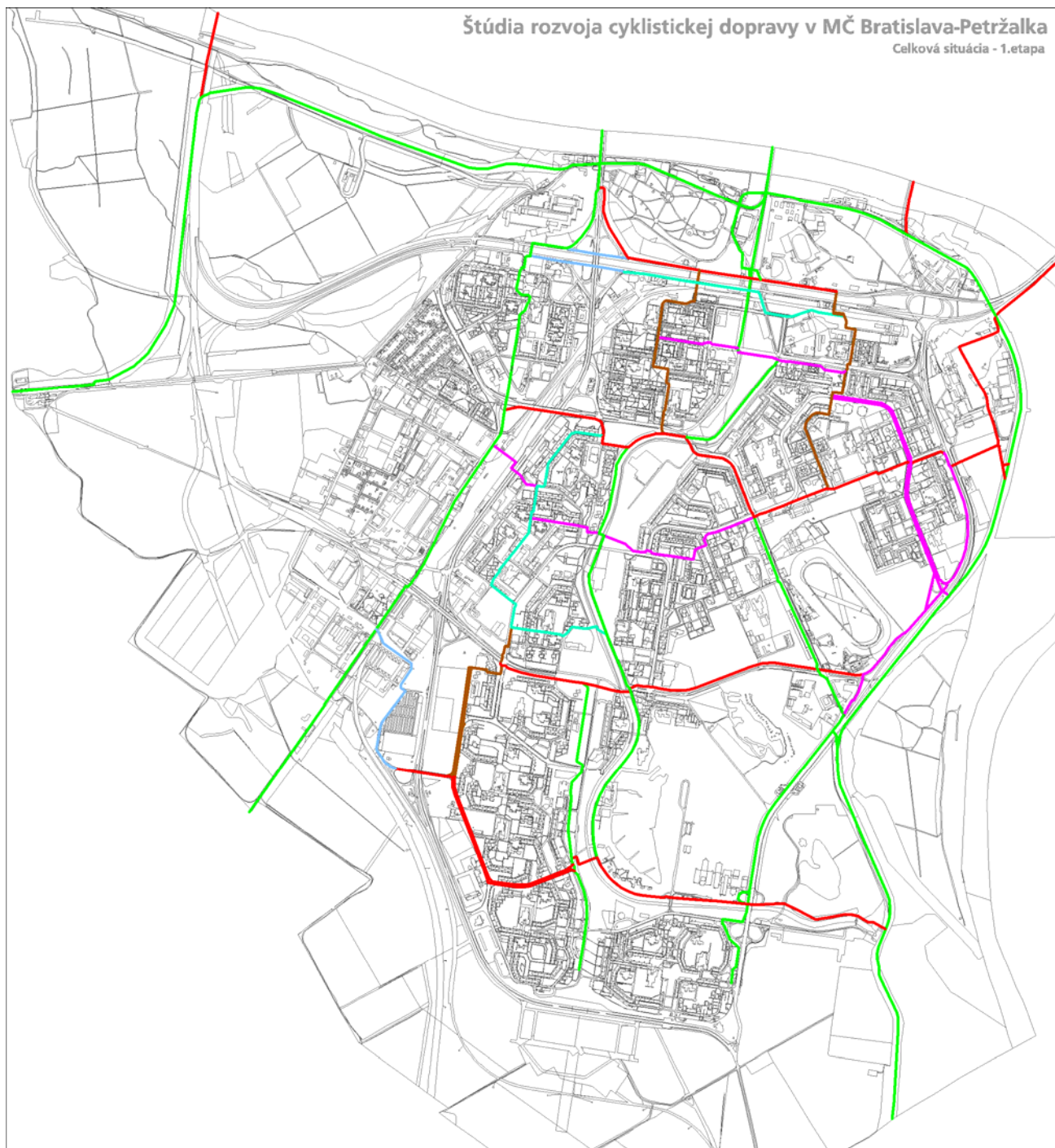
- 9 – Kutlíkova ul. – Pajštúnska ul. – Bratská ul. (od Smolenickej ul. po trasu č. 22A) v dĺžke 2264 m
- 14 – Romanova ul. – Starhradská ul. v dĺžke 1852 m
- 16 – Šustekova ul. – Einsteinova ul. – Viedenská cesta (od trasy č. 29B až po Wolfstahlsku radiálu) v dĺžke 3694 m
- 17A – Bosákova ul. – Zadunajská cesta (v úseku Černyševského ul. – Zadunajská cesta a Šustekova ul. – Gettingova ul.) v dĺžke 1629 m
- 19 – Nám. hraničiarov – Matador (od železničnej stanice Petržalka) v dĺžke 1777 m
- 21A, 21B – trasa cez Lúky v dĺžke spolu 3207 m
- 22A, 22B – Pohraničná cyklotrasa v dĺžke spolu 12894 m
- 23 – spojka po Ľubovnianskej ul. v dĺžke 514 m
- 24 – spojka Lúky IV a Lúky VII v dĺžke 478 m
- 26 – spojka po Šintavskej ul. a Topoľčianskej ul. v dĺžke 981 m
- 27 – spojka po Bradáčovej ul. a Dudovej ul. v dĺžke 747 m
- 28 – spojka po Viedenskej ceste po Rusovskú cestu v dĺžke 1060 m
- 30 – spojka hrádza – Ekonomická univerzita v dĺžke 817 m
- 31 – trasa k bunkru S-15 v dĺžke 2651 m
- 32 – spojka po Betliarskej ul. v dĺžke 703 m

Výhľadovo sa navrhujú cyklotrasy, ktoré je možné realizovať až v súvislosti s plánovaným rozširovaním zastavaného územia (predovšetkým v lokalitách Južné mesto, Kapitúlske polia, Zadné lúky), prípadne sú viazané na väčšie výhľadové investičné akcie, ako napr. výstavbu nosného systému MHD, revitalizáciu starej priemyselnej zóny a budovanie mimoúrovňového križovania dopravných koridorov, projekt celomestského centra (CMC) a pod. Ide o nasledovné trasy:

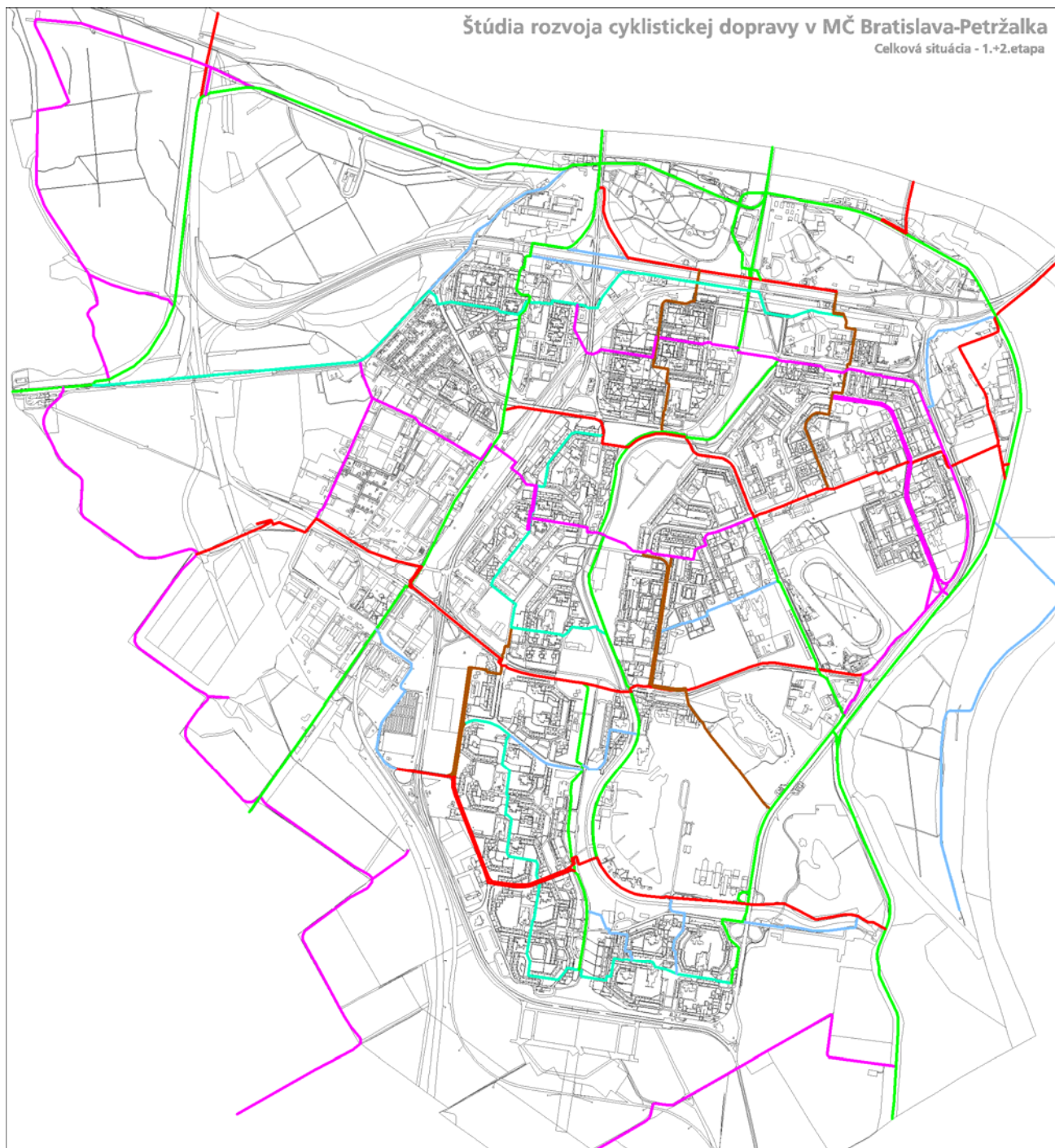
- 1A – Petržalská radiála (v nadväznosti na nosný systém MHD a s pokračovaním na Južné mesto) v dĺžke cca 4900 m
- 6 – Juhozápadná radiála (pozdĺž št. hranice s Rakúskom) v dĺžke cca 4600 m
- 11 – Juhomestský okruh (v plánovanom rozvojovom území Južné mesto) v dĺžke 3200 m
- napriamanie trasy č. 22A,B – Pohraničná cyklotrasa v dĺžke cca 2200 m
- prepojenie trasy č. 10 na trasy č. 6 a č. 22A,B ponad diaľnicu a železničnú trať v dĺžke 600 m
- prepojenie trasy č. 7 s mostom Apollo cez plánované celomestské centrum v dĺžke 570 m

- prepojenie trasy č. 1B od Bosákovej ul. po Starý most cez plánované celomestské centrum v dĺžke 1000 m
- pokračovanie trasy č. 19 mimoúrovňovým križovaním železnice a Panónskej cesty cez územie bývalého závodu Matador a ďalej cez lokalitu Kapitúlské polia (nahradí časť trasy po Úderníckej ul. a cez podchod pod železnicou) v dĺžke 1200 m + 1000 m
- pokračovanie hlavnej radiálnej trasy č. 5 do lokality Južné mesto v dĺžke 730 m
- pokračovanie trasy č. 25 cez Kopčiansku ul. s vyústením na Bratskú ul.
- spojka po Sosnovej ul. s podchodom cez Dolnozemsú cestu
- spojky z obytných štvrtí Lúky IV, Lúky VII a Lúky VIII do lokality Južné mesto a ďalšie spojky v nových obytných súboroch

Obr. 6 Návrh cyklistických trás – I. etapa



Obr. 7 Návrh cyklistických trás – I.+II. etapa



Zdroje a ciele cyklistickej dopravy

V urbanistickej štruktúre mestskej časti prevažuje obytné územie s vysokou hustotou zástavby. Z hľadiska zdrojov dopravy je územie mestskej časti pomerne homogénne, nemožno preto presne ohraničiť bodové zdroje cyklistickej dopravy. Za ciele cyklistickej dopravy možno považovať vybavenostné uzly a jednotlivé zariadenia občianskej vybavenosti. Sú zväčša miestneho významu, len v prípade niekoľkých možno hovoriť o uzloch celomestského významu (železničná stanica Petržalka, Aupark + Digitalpark, Ekonomická univerzita).

Funkcie cyklotrás

Podľa funkcie možno rozlíšiť cyklotrasy na:

- trasy všedného dňa využívané na cesty za prácou, do školy, menšie nákupy a pod., umiestnené v zastavanom území (obslužné trasy)
- trasy rekreačné – cykloturistické a športové, využívané na rekreáciu a turistiku najmä v dňoch voľna, umiestnené prevažne mimo zastavaného územia

V niektorých prípadoch dochádza k prelínaniu funkcie cyklotrás – napríklad trasa Chorvátske rameno plní predovšetkým rekreačnú funkciu, súčasne, ako geometrická os mestskej časti (do vybudovania radiály pozdĺž nosného systému MHD), sa využíva aj ako obslužná trasa. V prípade niektorých trás dochádza v priebehu trasy k zmene hlavnej funkcie; napríklad trasa Most SNP – Kopčianska ul. má v južnej polovici po hranicu s Rakúskom funkciu rekreačnej cyklotrasy, zvyšný úsek má funkciu obslužnej trasy.

Z hľadiska polohy sa môže uplatniť iné členenie (použitá aj v tejto koncepcii):

- radiálne trasy
- okružné trasy
- spojovacie trasy

Sprievodná infraštruktúra

Parkoviská a stojany pre bicykle

Stojany pre bicykle predstavujú statické prvky cyklodopravy, ktorých hlavným účelom je bezpečné odloženie bicykla jeho vlastníkom na dobu, počas ktorej nie je využívaný na aktívnu jazdu. Hlavne zvýšenie bezpečnosti odstavených bicyklov je jednou z najčastejších požiadaviek pravidelných cyklistov a podmienkou častejšieho používania bicykla u ostatnej verejnosti.

Pri všetkých cieľoch cyklistickej dopravy sa predpokladá umiestnenie cyklostojanov. V danej lokalite všetky parkovacie miesta nemusia byť nevyhnutne koncentrované na jednom mieste, žiadúce je rozmiestnenie siete stojísk s 5-10 parkovacími miestami na viac

miest v rámci danej lokality. Vhodnými priestormi sú napríklad nevyužiteľné časti parkovísk pre motorové vozidlá, prípadne časti spevnených plôch pre chodcov pri vstupných priestoroch budov.

Vhodné stojany pre parkovanie bicyklov musia umožňovať uzamknutie celého rámu bicykla, preto musia spĺňať výškové parametre (vrchná tyč vo výške minimálne 70 cm). Zároveň musí byť kostra stojanu vhodná na uzamknutie cez pevné zámky typu U. Z bezpečnostných dôvodov sú nevhodné stojany umožňujúce uzamknutie iba kolesa. Tieto stojany je prípustné použiť len výnimočne, napríklad v prípade stiesnených priestorových pomerov, za podmienky, že sú umiestnené v bezpečnej zóne (priamy dohľad strážnej služby, kamerový dohľad, priestor s obmedzeným vstupom).

Na najvýznamnejších cieľoch cyklistickej dopravy, resp. transformačných uzloch dopravy, odporúčame zriadiť parkoviská bicyklov (vyznačené v grafickej časti). Tu sa okrem inštalácie parkovacích stojanov na krátkodobé parkovanie predpokladá umiestnenie priestorov na dlhodobé parkovanie bicyklov.

Pri dlhodobom parkovaní musia byť odparkované bicykle dostatočne chránené pred krádežou i pred vplyvmi počasia. Stojany na bicykle by mali byť už z diaľky viditeľné – napr. ich označením štandardizovanou značkou IP12 (príp. IP18). Pre dlhodobé parkovanie sa okrem cyklostojanov odporúča zriadenie parkovacích prístreškov (železničná stanica, obchodné centrá, vzdelávacie inštitúcie, administratíva). V miestach zdrojov, vo vhodných polohách na sídliskách, odporúčame zriadiť uzamykateľné parkovacie boxy.

Jeden parkovací box zaberie plochu približne 15 m² a je vhodný pre umiestnenie 6 až 12 bicyklov v priestore pre každodenné dlhodobé parkovanie bicyklov (viac ako 8 hod.). Ide o náhradu miestnosti pre bicykle alebo pivnice zvyčajne umiestnenej v suteréne so zložitým prístupom k bicyklu, čo obmedzuje užívateľa v každodennom použití bicykla.

Parkovací prístrešok je tiež určený pre 6 až 12 bicyklov, záber plochy je rovnaký ako pri boxoch, približne 15m². Ide o zabezpečenie každodenného strednodobého parkovania bicyklov s kvalitným stojanom na bicykel a strieškou ako ochranou pred nepriaznivým počasím. Prístrešok umožňuje ľahké každodenné používanie bicykla s ľahkou manipuláciou a možnosťou uzamknutia bicykla.

Odpočívadlá pre cyklistov

Cykloodpočívadlá sú miestami pre oddych a posedenie cykloturistov, ale i miestom úkrytu pred zlým počasím. Na existujúcich a navrhovaných rekreačných cyklotrasách sa navrhuje vybudovanie odpočívadiel pre cyklistov. V návrhu je vytipovaných niekoľko bodov, kde je vhodná výstavba nových odpočinkových alebo hygienických zariadení pre cyklistov.

Uvažované body sa nachádzajú pri hlavných cyklistických trasách prevažne rekreačného významu – pri existujúcich (doplnenie vybavenia na Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej ceste, na trase Chorvátske rameno, na trase Most SNP – Petržalské korzo – Kopčianska ul.) ako aj pri navrhovaných (Pohraničná cyklotrasa, trasa k bunkru S-15). Základný rozsah predstavuje posedenie, prípadne prístrešok s informačným panelom s

vyobrazením máp s príslušnými cyklotrasami, doplnkovo sa odporúča na vybraných odpočívadlách zriaďovať pitné fontánky, WC, prevádzky občerstvenia a pod. Takéto doplnky na cyklotrasách výrazne zvyšujú atraktivitu trasy a tým aj jej návštevnosť a význam pre cestovný ruch.

Cykloservisy

Cykloservisy predstavujú špecializované miesta, kde je možné využiť služby odbornej kontroly a opráv bicyklov. Na území mestskej časti sú cykloservisy súčasťou služieb ponúkaných v jednotlivých predajniach bicyklov a športových potrieb. Ide o komerčné služby poskytované súkromnými prevádzkami, preto nie je možné navrhnúť ich presné umiestnenie.

Požičovne bicyklov

Vhodné je postupne rozšíriť ponuku služieb pre cyklistov o požičovne bicyklov. Obvykle fungujú tak, že cyklista si môže bicykel na jednej strane požičať a na opačnej strane ho vrátiť. Spôsob prevádzky požičovní bicyklov je potrebné koordinovať na celomestskej úrovni. Vhodné polohy predstavujú uzlové priestory, najmä transformačné uzly dopravy – napr. železničná stanica, v budúcnosti aj na zastávkach nosného systému MHD.

Cyklosčítače

Na hlavných cyklistických trasách (najprv na hlavných radiálnych trasách) odporúčame postupne inštalovať cyklosčítače, ktoré umožnia presnejšie monitorovať vyťaženosť jednotlivých trás a na základe týchto údajov realizovať potrebné opatrenia. Súčasne môžu slúžiť ako podporný nástroj pri prezentácii prínosu cyklistickej dopravy.

Okrem verejnej sprievodnej infraštruktúry sa predpokladá, že k jej budovaniu budú prispievať najmä zamestnávateľia – zriaďovaním parkovísk pre bicykle vlastných zamestnancov, prezliekarní a spých.

Dopravné značenie a informačné značenie

Navrhované cyklotrasy je potrebné dôsledne vyznačiť v teréne v súlade s platnými vyhláškami č. 9/2009 Z.z., príloha č. 1 a č. 361/2011 Z. z. Na vyznačenie sa použije vodorovné a zvislé značenie. Pri vodorovnom značení je osobitne dôležité všetky križovania cyklistických trás s automobilovými komunikáciami riešiť a vyznačiť ako priechody pre cyklistov (môžu byť primknuté k priechodom pre chodcov).

Pri zvislom značení sa smerové tabule s cieľmi (IS 40a-d) používajú pred križovatkami cyklistických trás v dostatočnej vzdialenosti tak, aby cyklista dokázal tabuľu prečítať počas jazdy a pokračovať želaným smerom bez nutnosti zosadať z bicykla.

Návesť pred križovatkou (IS 40e) je vhodné použiť pred väčšími či zložitejšími križovatkami, kde sa križuje viacero významných cyklistických trás, pre jednotlivé smery môže byť uvedených aj viacero cieľov. Tabule je taktiež potrebné umiestniť v dostatočnej

vzdialenosti pred križovatkami, aby cyklista dokázal tabuľu prečítať počas jazdy a pokračovať želaným smerom bez nutnosti zosadať z bicykla.

Smerové tabule pre cyklistov (IS 40f-i) sa používajú pri zmenách smeru, na potvrdenie jazdy po trase či na oznámenie o jej ukončení v medziľahlých úsekoch.

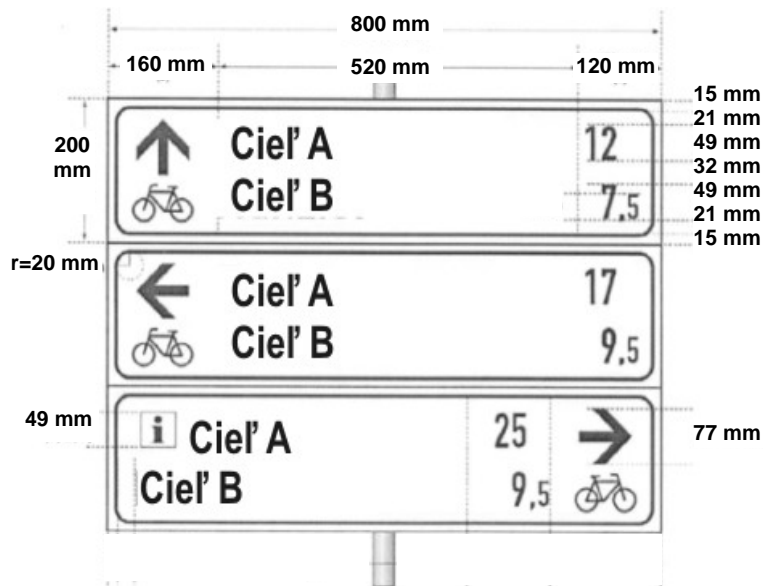
Ukážky zvislého dopravného značenia na cyklistických trasách sú na obr. 8.

Obr. 8 Ukážka zvislého dopravného značenia IS40a-40i

<p>IS 40a Smerová tabuľa pre cyklistov (s jedným cieľom)</p>	<p>IS 40f Smerová tabuľa pre cyklistov</p>
<p>IS 40b Smerová tabuľa pre cyklistov (s dvoma cieľmi)</p>	<p>IS 40g Smerová tabuľa pre cyklistov</p>
<p>IS 40c Smerová tabuľa pre cyklistov (s jedným cieľom)</p>	<p>IS 40h Smerová tabuľa pre cyklistov</p>
<p>IS 40d Smerová tabuľa pre cyklistov (s dvoma cieľmi)</p>	<p>IS 40i Koniec cyklistickej trasy</p>
	<p>IS 40e Návesť pred križovatkou pre cyklistov</p>

Okrem zvislého dopravného značenia sa na cyklistických trasách používa informačné značenie. Informačné značky je potrebné umiestniť predovšetkým na križovatkách cyklistických trás. Za súčasť informačného značenia možno považovať aj exteriérové mapy pre cyklistov so schematickým vyznačením siete cyklotrás. Odporúčame ich situovať na rekreačných trasách v rámci vyznačených návrhov odpočívadiel pre cyklistov, ako aj na vybraných hlavných trasách v blízkosti križovatiek. Príklad informačného značenia je na obr. 9.

Obr. 9 Ukážka informačného značenia na cyklotrasách



Možné okamžité stavebné opatrenia

Realizáciou týchto opatrení je možné s relatívne nízkymi nákladmi predĺžiť existujúcu sieť cyklistických komunikácií na území MČ Bratislava – Petržalka a vytvoriť pomerne ucelenú sieť trás. Ide prevažne o riešenie existujúcich problémových miest, kratšie prepojenia už realizovaných úsekov cyklistických komunikácií. Len v minimálnom rozsahu ide o výstavbu nových cyklistických cestičiek. Okamžité opatrenia zahŕňajú drobné stavebné a organizačné úpravy:

- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Rusovskú cestu na trase č. 1B – trasa Chorvátske rameno
- odstránenie ostatných kolíznych úsekov na trase č. 1B – trasa Chorvátske rameno
- vybudovanie a vyznačenie priechodov pre cyklistov na všetkých ostatných existujúcich cyklistických trasách
- odstránenie kolíznych úsekov na trase č. 10 – najmä nevyhovujúceho úseku pri prečerpávacej stanici
- prepojenie cyklistických trás č. 5 a 10 pri Nemocnici sv. Cyrila a Metoda
- vybudovanie / obnovenie cyklistickej trasy od Mosta SNP pri nákupnom centre Aupark a pozdĺž Einsteinovej ul. (časť trasy č. 7)
- prepojenie cyklistických trás č. 9 a 1A a 1B (úsek Technopol – Chorvátske rameno – Jantárová cesta)
- vyznačenie prepojenia trás Petržalské korzo a Chorvátske rameno (pozdĺž Rusovskej cesty a Hálovej ul.)
- vybudovanie cyklistickej trasy Chorvátske rameno – Nám. hraničiarov, vrátane premostenia Chorvátskeho ramena pozdĺž Rusovskej cesty

5. Opis navrhovaných cyklistických trás

Opis navrhovaných trás (s výnimkou výhľadových trás) je štruktúrovaný do nasledovných častí:

- funkcia trasy
- vedenie trasy
- atraktivity a ciele na trase
- predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia
- dĺžka trasy
- finančné nároky trasy

1A (R18) – Petržalská radiála

Funkcia trasy

hlavná radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa bude kopírovať trasu budúceho nosného systému MHD. Zo Starého mosta bude viesť južným smerom až do plánovanej štvrte Južné mesto, pričom bude tvoriť hlavnú os cyklistickej dopravy MČ Bratislava – Petržalka. I. etapu predstavuje úsek zo Starého mosta po Bosákovu ul. s napojením na trasu č. 17A (hlavná vetva). Druhá vetva je vedená najprv na vozovke na miestnej komunikácii na Krasovského ul. a ďalej po samostatnej cyklistickej cestičke k lávke nad Einsteinovou ul., pričom zabezpečuje napojenie na Medzinárodnú Dunajskú cyklistickú cestu a trasu č. 7. V I. etape sa ďalej dobuduje úsek pozdĺž Jantárovej cesty v obytných súboroch Lúky. Do vybudovania celej trasy 1A bude funkciu južnej radiály plniť trasa č. 1B pozdĺž Chorvátskeho ramena.

Atraktivity a ciele na trase

- zdravotné stredisko
- predajňa Billa
- športová hala
- nákupné stredisko – Jantárová cesta
- výhľadovo: občianska vybavenosť pozdĺž hlavnej rozvojovej osi

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie samostatnej cyklistickej cestičky zo Starého mosta po Bosákovu ul.
- vybudovanie napojenia na trasu č. 7 k nájzdovej rampe na lávku nad Einsteinovou ul.
- obnovenie značenia cyklotrasy na chodníku pozdĺž Holíčskej ul. a rekonštrukcia chodníka pozdĺž Holíčskej ul.

- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky po priechod na Šintavskej ul.
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Šintavskú ul. (primknutý k exist. priechodu pre chodcov)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od Šintavskej ul. po predajňu Billa
- rozšírenie a rekonštrukcia chodníka od športovej haly po nákupné stredisko v obytnom súbore Lúky IV
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku v úseku od športovej haly
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez križovatkové vetvy Lietavskej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky pozdĺž Jantárovej cesty od nákupného strediska až po trasu č. 21

Dĺžka trasy

1685 m + 1770 m – len I. etapa

Finančné nároky trasy

175 000 Eur (I. etapa)

1B (R38) – trasa Chorvátske rameno

Funkcia trasy

hlavná radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa vedie v zelenom páse pozdĺž Chorvátskeho ramena. Odpája sa od okružnej trasy č. 10, ktorá vedie pozdĺž Chorvátskeho ramena až po zdravotnícke zariadenie Medissimo. V súčasnosti končí na Bosákovej ul. pri predajni Albero. Výhľadovo sa predĺži cez budúce celomestské centrum, s napojením priamo na Starý most. Do výstavby cyklistickej trasy č. 1A bude tvoriť hlavnú južnú radiálu.

Atraktivity a ciele na trase

- zdravotnícke zariadenie Medissimo
- Technopol (miestny úrad BA-Petržalka)
- Kaufland
- výhľadovo: celomestské centrum

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou
- vybudovanie nového premostenia Chorvátskeho ramena s dostatočnou šírkou v blízkosti Romanovej ul.

- zriadenie odpočívadiel pre cyklistov
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Rusovskú cestu

Dĺžka trasy

3810 m (od trasy č. 10 po trasu č. 16)

Finančné nároky trasy

80 000 Eur

2 (R19) – Most SNP – Petržalské korzo – Kopčianska ul.

Funkcia trasy

hlavná radiálna trasa

Vedenie trasy

Samostatná cyklotrasa z Mosta SNP vedie pri výstavisku Incheba, lávkou prechádza nad Einsteinovu ul., ďalej vedie cez Nobelovo nám., Daliborovo nám., Gercenovu ul., križuje Záporožskú ul., podchodom prechádza pod Rusovskou cestou až k Železničnej stanici Petržalka. V tomto úseku prebieha paralelne s pešou trasou pod názvom Petržalské korzo. Trasa od železničnej stanice pokračuje po Kopčianskej ul., kde je vedená po chodníku na ľavej strane cesty, za podjazdom pod Bratskou ul. prechádza na druhú stranu. Trasa ďalej vedie po vozovke miestnej komunikácie s pokračovaním do Kitsee (Rakúsko). Je súčasťou trasy Eurovelo 13 – Cesta Železnej opony, ktorá vedie z Nórska do Turecka.

Atraktivity a ciele na trase

- výstavisko Incheba
- ZŠ
- Kostol Povýšenia sv. kríža
- Administratívne centrum Röntgenova
- Železničná stanica Petržalka

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- dobudovanie zjazdu z lávky nad Einsteinovou ul. na Zadunajskú cestu
- vyznačenie priechodu pre cyklistov pri železničnej stanici

Dĺžka trasy

4422 m (od križovania s trasou č. 3)

Finančné nároky trasy

20 000 Eur

3 (R28) – Čunovská radiála

Funkcia trasy

- hlavná okružná trasa
- rekreačná trasa medzinárodného významu

Vedenie trasy

Medzinárodná Dunajská cyklistická cesta, v úseku zasahujúcom do k.ú. Petržalka, je pre účely tejto štúdie rozdelená na trasu č. 3 – Čunovská radiála a trasu č. 4 Wolfstahlska radiála. Čunovská radiála začína pri Starom moste na Viedenskej ceste. Po 200 m potom už vedie po korune dunajskej hrádze. K.ú. Petržalka opúšťa poniže čistiarne odpadových vôd. V takmer celej svojej dĺžke je vyznačená ako samostatná cyklistická cestička. Len na Viedenskej ceste vedie cyklotrasa po obojsmernom páse v hlavnom dopravnom priestore, resp. na Klokočovej ul. v podobe jednosmerných cyklistických pruhov v hlavnom dopravnom priestore.

Atraktivity a ciele na trase

- Sad Janka Kráľa
- výhľadovo: celomestské centrum

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- zabezpečenie dôsledného značenia cyklotrasy
- zriadenie odpočívadiel pre cyklistov

Dĺžka trasy

6625 m (v k.ú. Petržalka)

Finančné nároky trasy

15 000 Eur

4 (R29) – Wolfstahlska radiála

Funkcia trasy

- hlavná okružná trasa
- rekreačná trasa medzinárodného významu

Vedenie trasy

Medzinárodná Dunajská cyklistická cesta, v úseku zasahujúcom do k.ú. Petržalka, je pre účely tejto štúdie rozdelená na trasu č. 3 – Čunovská radiála a trasu č. 4 Wolfstahlska radiála. Wolfstahlska radiála začína na Starom moste. V k.ú. Petržalka končí na hraničnom priechode Berg. V takmer celej svojej dĺžke vedie po korune dunajskej hrádze ako samostatná cyklistická cestička. Len na Viedenskej ceste vedie cyklotrasa po obojsmernom páse v hlavnom dopravnom priestore.

Atraktivity a ciele na trase

- Sad Janka Kráľa
- výstavisko Incheba

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- zabezpečenie dôsledného značenia cyklotrasy
- zriadenie odpočívadiel pre cyklistov

Dĺžka trasy

5639 m (v k.ú. Petržalka)

Finančné nároky trasy

15 000 Eur

5 (R48) – Starohájska ul. – Dolnozemska cesta

Funkcia trasy

hlavná radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na križovatke Starohájskej ul. s Osuského ul. a Furdekovou ul. Vede po už vyznačenej trase na Starohájskej ul. ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Po križovaní Kutlíkovej ul. pokračuje krátko po chodníku a následne na vozovke miestnej komunikácie na Starohájskej ul. Na konci cesty pokračuje samostatná cestička pre cyklistov až po Dolnozemska cestu. Cyklotrasa potom vedie po chodníku pozdĺž Dolnozemskej cesty v pridruženom dopravnom priestore, kde je v súčasnosti vyznačená cyklotrasa (rozdelením chodníka na pás pre cyklistov a pás pre chodcov). Cyklotrasa až po vyústenie na Betliarskej ul. sa navrhuje ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou, čo je možné vzhľadom k nízkej intenzite pohybu chodcov. Súčasťou trasy je aj existujúce ľavostranné odbočenie na Medzinárodnú Dunajskú cyklistickú cestu s podchodom pod Dolnozemska cestou. Pred mostom nad Chorvátskym ramenom bude vyznačené odbočenie vpravo – po existujúcej miestnej komunikácii, čím sa zabezpečí prepojenie s cyklistickou trasou č. 10. Po vyústení na Betliarsku ul. pokračuje po chodníku, križuje Betliarsku ulicu a ďalej vedie po existujúcich chodníkoch v podobe cestičky pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou cez obytný súbor Lúky VIII až po koniec trasy 21B. Výhľadovo bude pokračovať ďalej južným smerom cez Panónsku cestu do plánovanej štvrte Južné mesto.

Atraktivity a ciele na trase

- Obchodná akadémia – Starohájska ul.
- študentský domov EU – Starohájska ul.
- dostihová dráha

- Nemocnica sv. Cyrila a Metoda – Antolská ul.

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- obnovenie značenia na Starohájskej ul.
- rozšírenie chodníka na Starohájskej ul. v úseku Osuského ul. – Dudova ul. (výhľadovo)
- vybudovanie nového priechodu pre cyklistov s Dudovou ul. – napriamanie trasy na Starohájskej ul.
- rekonštrukcia vozovky na Starohájskej ul. v úseku medzi Kutlíkovou ul. a Dolnozemskou cestou a vyznačenie cyklotrasy na vozovke
- obnovenie značenia na Dolnozemskej ceste
- rozšírenie chodníkov na Dolnozemskej ceste (výhľadovo)
- odstránenie priečných nerovností chodníka na Dolnozemskej ceste (lokálne)
- oprava, rozšírenie chodníka na vyústení z nadjazdu na Betliarsku ul.
- odstránenie, resp. úpravy vegetácie zasahujúcej do cyklistickej trasy
- vyznačenie odbočenia vpravo na miestnej komunikácii k Nemocnici sv. Cyrila a Metoda s prepojením na cyklotrasu č. 10
- rekonštrukcia a rozšírenie chodníka pozdĺž Betliarskej ul. a vyznačenie cyklotrasy
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Betliarsku ul. (súčasne sa odporúča presunutie priechodu pre chodcov o 15 m)
- obnovenie značenia cyklotrasy v obytnom súbore Lúky VIII na chodníkoch

Dĺžka trasy

3063 m

Finančné nároky trasy

95 000 Eur (I. etapa)

6 (R59) – Juhozápadná radiála

Funkcia trasy

hlavná radiálna trasa

Vedenie trasy

Začiatok trasy bude na Viedenskej ceste, resp. na trase č. 4, pričom trasa bude pokračovať v koridore plánovanej zbernej komunikácie funkčnej triedy B2.

7 (O3) – Most SNP – Einsteinova ul. – Most Apollo

Funkcia trasy

hlavná okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa odbočuje pod Mostom SNP z trasy č. 2. Vede paralelne s križovatkovou vetvou na Most SNP a ďalej pozdĺž Einsteinovej ul. po spoločnej cestičke pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Trasa je vedená po existujúcom, resp. v časti po navrhovanom chodníku až po poslednú lávku nad Einsteinovou ul., kde sa napája na trasu č. 12. Výhľadovo, po vybudovaní celomestského centra, bude pokračovať ďalej severným smerom na dunajskú hrádzu a ďalej cez Most Apollo po vyznačenej cyklistickej trase.

Atraktivity a ciele na trase

- Sad Janka Kráľa
- nákupné centrum Aupark
- výhľadovo: celomestské centrum

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky v úseku od Mosta SNP po malú okružnú križovatku pri nákupnom centre Aupark
- obnovenie značenia na chodníku pozdĺž Einsteinovej ul.
- vybudovanie cestičky pre chodcov a cyklistov (prípadne samostatnej cyklistickej cestičky) pozdĺž areálu betonárne (Ekobeton) po ČSPH OMV, na mieste provizórneho chodníka

Dĺžka trasy

2206 m – po vyústenie na trasu č. 3 (z toho I. etapa 1638 m)

Finančné nároky trasy

100 000 Eur

8 (O4) – Prístavný most – Májová ul. – Nám. hraničiarov – Rusovská cesta

Funkcia trasy

hlavná okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa z Prístavného mosta pretína dunajskú hrádzu a vede po vozovke miestnej komunikácie na Májovej ul., za Ekonomickou univerzitou. Ďalšia pripájacia vetva z hrádze je navrhovaná z južného smeru. Trasa úroveňovo križuje Dolnozemskú cestu a pokračuje rovno po chodníku na Gettingovej ul. Ďalej križuje Mamateyovu ul. a taktiež vede rovno po chodníku cez obytný súbor. Odtiaľto až po Furdekovu ul. má podobu

cestičky pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. V tomto úseku sa križuje s cyklotrasami č. 12 a 18. Alternatívne je možné vedenie trasy cez Jankolovu ul. a po asfaltovej ceste cez lužný les s vyústením na Starohájskej ul. Trasa potom vedie po chodníku na Furdekovej ul. Na Nám. hraničiarov odbočuje vpravo a vedie paralelne so zbernou komunikáciou ako samostatná cyklistická cestička, vrátane premostenia Chorvátskeho ramena. Využíva koridor Chorvátskeho ramena a po 336 m odbočuje vpravo na chodník a následne vedie po vozovke na Hálovej ul. Ďalej vedie po ľavostrannom chodníku na nadjazde nad Panónskou cestou a železnicou, ktorý bude vyhradený výlučne pre cyklistov ako samostatná obojsmerná cestička (pre chodcov sa odporúča vyhradiť pravostranný chodník).

Atraktivity a ciele na trase

- Ekonomická univerzita
- gymnázium a ZŠ Pankúchova
- Administratívne centrum Röntgenova

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vybudovanie spevnených výjazdov na dunajskú hrádzu v oboch smeroch
- vyznačenie cyklotrasy na miestnej komunikácii na Májovej ul.
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Dolnozemskú cestu
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku na Gettingovej ul.
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Mamateyovu ul. (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov), vrátane bezbariérovej úpravy obrubníkov
- vyznačenie cyklotrasy na vnútroblokových chodníkoch na Haanovej ul. a Polereckého ul.
- bezbariérová úprava obrubníkov pri vyústeniach Haanovej ul. na Furdekovu ul.
- vybudovanie priechodov pre cyklistov cez Starohájsku ul. a Osuského ul. (primknutých k exist. priechodom pre chodcov)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky pozdĺž komunikácie na Námestí hraničiarov
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky (prípadne spolu s chodníkom pre chodcov) pozdĺž Rusovskej cesty – premostenie Chorvátskeho ramena
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku medzi Chorvátskym ramenom a Hálovou ul. a rozšírenie chodníka
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Hálovej ul.
- vyznačenie obojsmernej cyklotrasy po existujúcom ľavostrannom chodníku až po vyústenie na Petržalské korzo
- bezbariérová úprava úseku od nadjazdu po vyústenie na Petržalské korzo (nahradenie schodov kontinuálnou nájazdovou rampou)

Dĺžka trasy

4430 m – od vyústenia Prístavného mosta (z toho 77 m spoločne s trasou č. 17B, 336 m spoločne s trasou č. 1B)

Finančné nároky trasy

270 000 Eur

9 – Kutlíkova ul. – Pajštúnska ul. – Bratská ul.

Funkcia trasy

hlavná okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na križovatke Dolnozemskej cesty a Kutlíkovej ul. Pokračuje ďalej po chodníku na Kutlíkovej ul., pričom križuje Starohájsku ul. a Romanovu ul. V tomto úseku je riešená ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou. Od Romanovej ul. po Chorvátske rameno a ďalej, až po trasu č. 1A bude mať podobu samostatnej cestičky pre cyklistov. Ďalej pokračuje paralelne s Pajštúnskou ul. po existujúcom chodníku ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou, prípadne s oddelenou prevádzkou (v tomto prípade je potrebné rozšírenie chodníka). Trasa križuje Smolenickú ul. a od križovania s trasou č. 15 vstupuje do zeleného pásu, resp. medzery medzi protismernými pruhmi zbernej komunikácie na Bratskej ul. ako samostatná cyklistická cestička. Na mimoúrovňovom križovaní Bratskej ul. a Kopčianskej ul. sa nájazdom dostane na úroveň Kopčianskej ul., s ktorou pokračuje v súbehu viac ako 100 m. Samostatná cyklistická cestička bude ďalej vedená v trase železničnej vlečky súbežne s Bratskou ul. až po koniec Petržalského cintorína, kde prechádza na druhú stranu Bratskej ul. Ďalej bude viesť po chodníku na nadjazde nad diaľnicou s vyústením na trasu č. 22A a výhľadovo na trasu č. 6. Okružná trasa môže ďalej pokračovať v súbehu s trasami č. 22A, 6, a 4, pričom súčasťou okružnej trasy je aj trasa na moste Lafranconi.

Atraktivity a ciele na trase

- Technopol (miestny úrad BA-Petržalka)
- predajňa Terno
- Petržalský cintorín
- kultúrna pamiatka – bunker

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy po chodníku na Kutlíkovej ul.
- rozšírenie a vyznačenie priechodu pre cyklistov cez Starohájsku ul.
- odstránenie priečných nerovností chodníka na Kutlíkovej ul. (lokálne)
- rozšírenie chodníka v blízkosti križovatky Kutlíkovej ul. a Romanovej ul.

- rozšírenie chodníka v celej dĺžke a vybudovanie samostatných pásov pre chodcov a cyklistov (výhľad)
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Romanovu ul. (primknutý k exist. priechodu pre chodcov)
- vybudovanie novej samostatnej cyklistickej cestičky v úseku Technopol – Chorvátske rameno – Jantárová cesta po existujúci chodník pozdĺž Pajštúnskej ul. v trase vyšliapaného chodníka (odporúča sa realizovať spolu s výstavbou pešieho chodníka)
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Jantárovú cestu (primknutý k exist. priechodu pre chodcov)
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku na Pajštúnskej ul.
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Smolenickú ul. (primknutý k exist. priechodu pre chodcov)
- bezbariérová úprava obrubníkov na križovaní so Smolenickou ul.
- rozšírenie chodníka na Pajštúnskej ul. v celej dĺžke a vybudovanie samostatných pruhov pre chodcov a cyklistov (v II. etape)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky v zelenom páse, resp. v medzere medzi protismernými pruhmi zbernej komunikácie na Bratskej ul.
- vybudovanie nájzdovej rampy pre cyklistov na križovatke Bratská ul. – Kopčianska ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky pozdĺž Bratskej ul.
- vyznačenie priechodu pre cyklistov na Bratskej ul.
- vyznačenie samostatného cyklistického chodníka na chodníkoch na nadjazde nad diaľnicou
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky – odbočka k bunkru

Dĺžka trasy

4379 m – po vyústenie na trasu č. 22A (z toho I. etapa 2115 m, II. etapa 2264 m; 19 m spoločne s trasou č. 1A, 119 m spoločne s trasou č. 2, 27 m spoločne s trasou č. 15)

Finančné nároky trasy

100 000 Eur (I. etapa), 500 000 Eur (II. etapa)

10 (O6) – Chorvátske rameno – Antolská ul. – Lietavská ul. – Zadné lúky

Funkcia trasy

hlavná okružná trasa

Vedenie trasy

Začiatok trasy je na Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej ceste v blízkosti ČOV. Vede v zelenom páse pozdĺž Chorvátskeho ramena až po zdravotnícke zariadenie Medissimo. Tu odbočuje vľavo na zaslepenú komunikáciu, na jej konci pokračuje ako samostatná cyklistická cestička v trase nespevneného chodníka až po priechod na Jantárovej ceste. Po krátkom súbehu s trasou č. 1A pokračuje po Lietavskej ul., neskôr odbočí vpravo na Budatínsku ul., z ktorej potom odbočí vľavo smerom k OC Danubia. Na Lietavskej ul. a na Budatínskej ul. bude mať podobu oddelených jednosmerných pruhov na vozovke v hlavnom dopravnom priestore. Výhľadovo bude pokračovať ponad diaľnicu a železniciu do lokality Zadné lúky s možným napojením na trasy č. 6 a 22A.

Atraktivity a ciele na trase

- Nemocnica sv. Cyrila a Metoda – Antolská ul.
- zdravotnícke zariadenie Medissimo

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- rozšírenie cyklistickej cestičky v úseku od Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej cesty po prečerpávaciu stanicu v dĺžke 177 m
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky pozdĺž Jantárovej cesty
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Jantárovú cestu (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov)
- vyznačenie oddelených jednosmerných cyklistických pruhov na vozovke na Lietavskej ul. (reorganizácia pôvodne štvorpruhovej komunikácie na dvojpruhovú s pozdĺžnym parkovaním a jednosmernými cyklistickými pruhmi na každej strane)
- vyznačenie oddelených jednosmerných cyklistických pruhov na vozovke na Budatínskej ul. (reorganizácia pôvodne štvorpruhovej komunikácie na dvojpruhovú s pozdĺžnym parkovaním a jednosmernými cyklistickými pruhmi na každej strane)
- vyznačenie jednosmerných cyklistických koridorov na vozovke miestnej komunikácie na nadjazde nad Panónskou cestou

Dĺžka trasy

3368 m – len I. etapa (z toho 35 m spolu s trasou č. 1A)

Finančné nároky trasy

100 000 Eur

11 (O7) – Juhomestský okruh

Funkcia trasy

hlavná okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa bude viesť v ochrannom pásme koridorov technickej infraštruktúry južne od súčasného zastavaného územia. Bude viesť plánovanou štvrtou Južné mesto a bude prepájať Medzinárodnú Dunajskú cyklistickú cestu, budúcu železničnú stanicu, trasy č. 1A, 6, 22A, 22B.

12 (S384) – Šustekova ul. – Haanova ul.

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na Einsteinovej ul., ktorú križuje mimoúrovňovou lávkou. Vyúsťuje za bytovým domom na Šustekovej ul. Ďalej pokračuje po upokojenej miestnej komunikácii na Šustekovej ul., pri poliklinike (Zóna 30). Križuje Bosákovu ul. a následne je vedená po chodníku pozdĺž Šustekovej ul. ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Po križovaní Mamateyovej ul. pokračuje na Haanovej ul., kde je vedená po miestnej obslužnej komunikácii a od areálu gymnázia ako protismerný cyklistický pruh na jednosmernej upokojenej komunikácii. Trasa končí na zákrute Haanovej ul., kde sa napája na trasu č. 8. Alternatívne je možné vedenie trasy pri Saleziánoch a po chodníku cez Polereckého ul.

Atraktivity a ciele na trase

- poliklinika Šustekova ul.
- predajňa Lidl
- gymnázium

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Šustekovej ul.
- vyznačenie priechodu pre cyklistov cez Bosákovu ul. (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov)
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku na Šustekovej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Haanovej ul.

Dĺžka trasy

1475 m

Finančné nároky trasy

65 000 Eur

13 (S386) – Černyševského ul. – Wolkrova ul.

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa začína mimoúrovňovou lávkou pre chodcov a cyklistov ponad Einsteinovu ul. Lávka vyúsťuje na Černyševského ul., odkiaľ cyklotrasa pokračuje po existujúcej upokojenej komunikácii (Zóna 30). Na konci Černyševského ul. odbočuje vľavo a ďalej pokračuje po chodníkoch až po križovanie Rusovskej cesty ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Za križovaním Rusovskej cesty sa krátkou navrhovanou samostatnou cyklistickou cestičkou pri Chorvátskom ramene napojí na trasu č. 8.

Atraktivity a ciele na trase

- ZŠ Černyševského ul.
- Združená stredná škola Wolkrova ul.
- Súkromná stredná umelecká škola anim. tvorby / Akadémia filmovej tvorby a multimédií – Vlastenecké nám.
- športová hala – Vlastenecké nám.
- pošta

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Černyševského ul.
- vyznačenie cyklotrasy na chodníkoch v obytnom súbore Dvory IV (medzi Černyševského ul. a Rusovskou cestou)
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Rusovskú cestu (primknutý k exist. priechodu pre chodcov)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od križovania s Rusovskou cestou po cyklotrasu Chorvátske rameno (napr. v trase nespevneného chodníka)

Dĺžka trasy

1182 m (z toho 116 m spoločne s trasou č. 17A)

Finančné nároky trasy

50 000 Eur

14 (S482) – Romanova ul. – Starhradská ul.

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

zabezpečenie prístupu do rekreačného územia v okolí Malého Draždiaka a chatovej osady

Vedenie trasy

Trasa je po Romanovej ul. v takmer celej dĺžke vedená v hlavnom dopravnom priestore v podobe oddelených jednosmerných cyklistických pruhov na vozovke. Ľavý pruh začína po navrhovanej samostatnej cyklistickej cestičke odpájajúcej sa z trasy č. 19 a ďalej pokračuje rovnako ako pravý pruh v hlavnom dopravnom priestore Romanovej ul. až po križovatku s Kutlíkovou ul. Pravý pruh začína na križovatke s Osuského ul. Pri budove Technopol trasa odbočuje na Kutlíkovu ul., ktorú po 187 m križuje a vzápätí pokračuje po existujúcej miestnej komunikácii (Starhradská ul.). Vyúsťuje na chodník na Dolnozemskej ceste.

Atraktivity a ciele na trase

- dom kultúry
- zdravotné stredisko
- predajňa Albert
- Technopol
- Malý Draždiak

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklistických pruhov v hlavnom dopravnom priestore na Romanovej ul. (spolu s komplexným preriešením hlavného dopravného priestoru – zriadenie odstavného pruhu)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od zákruty na Romanovej ul. po trasu č. 19
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Romanovu ul. (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov)
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Kutlíkovu ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od Kutlíkovej ul. po Starhradskú ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Starhadskej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky – od konca Starhadskej ul. po Dolnozemska ul., vrátane terénnych úprav na prekonanie výškového rozdielu

Dĺžka trasy

1852 m (z toho 187 m spoločne s trasou č. 9)

Finančné nároky trasy

105 000 Eur

15 (S590) – Budatínska ul. – Jiráskova ul.

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

zabezpečenie prístupu k veľkokapacitným zariadeniam obchodu

Vedenie trasy

Trasa začína na Budatínskej ul. na odbočení trasy č. 10. Má podobu oddelených jednosmerných pruhov na vozovke v hlavnom dopravnom priestore až po predajňu Terno. Potom odbočuje vpravo na miestnu obslužnú komunikáciu, resp. parkovisko a vyúsťuje na chodník na Smolenickej ul. Križuje Pajštúnsku ul., vedie po chodníku následne prechádza na druhú stranu Jiráskovej ul. a pokračuje po chodníku až po trasu č. 20.

Atraktivity a ciele na trase

- predajňa Tesco
- predajňa Terno
- predajňa Lidl

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie oddelených jednosmerných cyklistických pruhov na vozovke na Budatínskej ul. (prípadne cyklistických koridorov)
- vyznačenie cyklistickej trasy na vozovke upokojenej miestnej komunikácie a parkovisku za predajňou Terno
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Pajštúnsku ul. (primknutý k existujúcemu pešiemu priechodu)
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Jiráskovu ul.
- vybudovanie cestičky pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou pozdĺž Smolenickej ul. a Jiráskovej ul. (prípadne samostatnej cyklistickej cestičky)

Dĺžka trasy

1059 m

Finančné nároky trasy

90 000 Eur

16 (S393) – Šustekova ul. – Einsteinova ul. – Viedenská cesta

Funkcia trasy

vedľajšia okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa začína za Šustekovou ul. pod lávkou nad Einsteinovou ul. Vedie ako samostatná cyklistická cestička v trase nespevnenej cesty a vyúsťuje pri predajni Albero. Ďalej pokračuje po vozovke miestnej komunikácie, cez železničné priecestie až po Einsteinovu ul. Pozdĺž Einsteinovej ul. a ďalej po chodníku pozdĺž križovatkovej vetvy pred administratívnym komplexom Digitalpark až po koniec Zadunajskej cesty vedie ako

cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Alternatívne je namiesto trasy pred administratívnym komplexom Digitalpark možné zvoliť diagonálnu trasu pred gymnázium, vedúcu ďalej cez existujúci podchod pod križovatkovou vetvou. Na Zadunajskej ceste trasa vedie po vozovke miestnej komunikácie až po Petržalské korzo, ktorým vedie po spoločnej trase až po odbočenie vpravo na Daliborovo nám. Odtiaľ vedie najprv ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou a ďalej po vozovke miestnej komunikácie na Kapicovej ul. Križuje Rusovskú cestu a po navrhovanej samostatnej cestičke pre cyklistov až po Viedenskú cestu. Na Viedenskej ceste má podobu obojsmerného cyklistického pásu až po napojenie na trasu č. 4.

Atraktivity a ciele na trase

- predajňa Albero
- obchodný dom Atrium
- obchodné centrum Ravak
- administratívny komplex Digitalpark
- Gymnázium Mercury
- ZŠ Nobelovo nám.

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky medzi Bosákovou ul. a Šustekovou ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie cez železničnú trať až po Einsteinovu ul.
- obnovenie značenia cyklotrasy po chodníku pozdĺž Einsteinovej ul.; (výhľadovo rozšírenie chodníka)
- vyznačenie cyklotrasy po chodníku pozdĺž križovatkovej vetvy ako samostatnej cyklistickej cestičky
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od Zadunajskej cesty cez podchod pod Panónskou cestou
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Zadunajskej ceste a cez Nobelovo nám.
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku medzi Kapicovou ul. a Daliborovým námestím
- úprava parkovania na pozdĺžne (namiesto šikmého) na Kapicovej ul.
- vyznačenie protismerného cyklistického pruhu na jednosmernej upokojenej komunikácii na Kapicovej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od Kapicovej ul. po Rusovskú cestu
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Rusovskú cestu (odporúča sa posunúť aj priechod pre chodcov), vrátane bezbariérovej úpravy

- vyznačenie cyklistického pásu na vozovke na Viedenskej ceste

Dĺžka trasy

5023 m (z toho I. etapa 1329 m, II. etapa 3694 m; 89 m spoločne s trasou č. 2)

Finančné nároky trasy

85 000 Eur (I. etapa), 200 000 Eur (II. etapa)

17A (S383) – Bosákova ul. – Zadunajská cesta

Funkcia trasy

vedľajšia okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na križovatke Dolnozemskej cesty s Gettingovou ul. Najprv vedie po Blagoevovej ul. Cyklotrasa bude vedená v protismere automobilovej dopravy, t.j. na jednosmernej upokojenej komunikácii s protismerným cyklistickým pruhom až po križovanie s Bulíkovou ul. Ďalej vedie po chodníku pozdĺž Bosákovej ul. a Farského ul. až po križovanku s Černyševského ul. a Vavilovovou ul. ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov (v I. etape so zmiešanou prevádzkou, v II. etape po rozšírení s oddelenou prevádzkou). Na Farského ul. vedie po upokojenej miestnej obslužnej komunikácii (Zóna 30). V II. etape bude ďalej pokračovať najprv spoločne s trasou č. 13 a ďalej po miestnej obslužnej komunikácii na Pifflovej ul. Navrhovanou samostatnou cyklistickou cestičkou prejde pod Panónskou cestou a cez železnicu a vyústi na Röntgenovu ul. Odtiaľ sa po vozovke miestnej komunikácie napojí na trasu č. 16 na Zadunajskej ceste.

Atraktivity a ciele na trase

- odbočenie k Ekonomickej univerzite
- Tesco Expres – Blagoevova ul.
- predajne potravín – Bosákova ul.
- odbočenie k poliklinike – Šustekova ul.
- trhovisko Bosákova ul.
- predajňa TPD

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky medzi koncom Blagoevovej ul. a križovankou s Gettingovou ul.
- vyznačenie protismerného cyklistického pruhu na jednosmernej upokojenej komunikácii na Blagoevovej ul.
- úprava parkovania na pozdĺžne (namiesto šikmého), prípadne obmedzenie parkovania na Blagoevovej ul., v úseku paralelnom s Dolnozemskou cestou

- vyznačenie priechodov pre cyklistov cez Šustekovu ul., Gettingovu ul., Farského ul., Černyševského ul.
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku pozdĺž Bosákovej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku na Farského ul.
- rozšírenie chodníka na Farského ul. (v II. etape)
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Farského ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Pifflovej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky medzi Pifflovou ul. a Röntgenovou ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Röntgenovej ul.

Dĺžka trasy

2737 m (z toho I. etapa 1108 m, II. etapa 1629 m; 116 m spoločne s trasou č. 13)

Finančné nároky trasy

40 000 Eur (I. etapa), 110 000 Eur (II. etapa)

17B (S480) – trasa po Dolnozemskej ceste

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na vyústení Starohájskej ul. na Dolnozemskú cestu. Trasa na Dolnozemskej ceste ďalej križuje Kutlíkovu ul. a Mamateyovu ul. Končí na križovaní Dolnozemskej cesty s Gettingovou ul., kde pokračuje ako trasa 17A Bosákova ul. – Zadunajská cesta. Cyklotrasa sa navrhuje ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou (vzhľadom k nízkej intenzite pohybu chodcov).

Atraktivity a ciele na trase

- dostihová dráha

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie priechodov pre cyklistov cez Mamateyovu ul., Kutlíkovu ul.
- obnovenie značenia na Dolnozemskej ceste
- rozšírenie chodníkov na Dolnozemskej ceste (výhľadovo)
- odstránenie priečných nerovností chodníka na Dolnozemskej ceste (lokálne)

Dĺžka trasy

1740 m

Finančné nároky trasy

50 000 Eur

18 (S382) – trasa po Mamateyovej ul.

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na Dolnozemskej ceste tromi napájacími vetvami, z toho dve sa napájajú na trasu č. 17B a jedna križuje Dolnozemskú cestu a zabezpečuje prepojenie na trasu č. 3. V celej dĺžke vedie po Mamateyovej ul., kde budú vyznačené oddelené jednosmerné cyklistické pruhy na vozovke. Končí napojením na trasu č. 12 na križovaní so Šustekovou ul.

Atraktivity a ciele na trase

- ZŠ Mamateyova ul.
- predajňa Terno
- Dom kultúry Ovsište
- Saleziáni Don Bosco
- predajňa Lidl

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie oddelených jednosmerných cyklistických pruhov na vozovke na Mamateyovej ul. (reorganizácia pôvodne štvorpruhovej komunikácie na dvojpruhovú s pozdĺžnym parkovaním a jednosmernými cyklistickými pruhmi na každej strane)
- vyznačenie priechodu pre cyklistov cez Dolnozemskú cestu

Dĺžka trasy

1457 m

Finančné nároky trasy

75 000 Eur

19 (S491) – Nám. hraničiarov – Matador

Funkcia trasy

vedľajšia okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na Nám. hraničiarov. Odtiaľto až po Fedinovu ul. má podobu cestičky pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Najprv vedie po chodníku na Osuského ul., križuje Hrobákovu ul. a po chodníkoch vnútri obytného súboru sa dostáva na Romanovu ul., ktorú križuje a potom pokračuje v trase vyšliapaného chodníka ku Chorvátskemu ramenu. Vedie najprv ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov po chodníku, ktorý stúpa od Chorvátskeho ramena po bytový dom na Fedinovej ul. Ďalej pokračuje po upokojenej miestnej komunikácii (Zóna 30). Na konci komunikácie vchádza na chodník, kde sa zakrátko spája s trasou č. 21. Alternatívne je v tomto úseku možné vedenie trasy po Jiráskovej ul. v oddelených jednosmerných pruhoch na vozovke až po CC Centrum a odtiaľ po chodníku. Ďalej vedie v súbehu s trasou č. 21 takmer 200 m, potom odbočuje vľavo na Ševčenkovu ul. k daňovému úradu. Tu vedie na vozovke miestnej komunikácie, potom na navrhovanej samostatnej cyklistickej cestičke pri daňovom úrade, križuje Panónsku cestu a ďalej vedie podchodom vyúsťujúcim v priestoroch železničnej stanice Petržalka. Krátko pokračuje spolu s trasou č. 2, potom odbočuje vpravo na Údernícku ul., kde je vedená na vozovke miestnej komunikácie a ďalej na vozovke na Kaukazskej ul. (výhľadovo ako samostatná cyklistická trasa). Vyúsťuje dvoma vetvami, jedna na Bratskú ul. – na trasu č. 9, druhá na Viedenskú cestu – na trasu č. 16.

Alternatívne je možné (z dôvodu zvýšeného rizika dopravných kolízií a obmedzených priestorových možností na Úderníckej ul.) vedenie trasy na vozovke miestnej komunikácie na Vranovskej ul., s napojením na Údernícku ul. po chodníku pri kúpalisku Matador.

Výhľadovo sa odporúča presmerovať trasu do samostatného koridoru, ktorý bude začínať na Ševčenkovej ul. pri športovej hale, ďalej bude viesť na chodníku a potom na vozovke obslužnej komunikácie na Švabinského ul. a odtiaľ mimoúrovňovým križovaním Panónskej cesty a železnice až do lokality Matador a z nej po Dargovskej ul.

Atraktivity a ciele na trase

- dom kultúry na Romanovej ul.
- CC Centrum
- športová hala
- daňový úrad
- železničná stanica Petržalka
- kúpalisko Matador
- Petržalský cintorín

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- rozšírenie chodníka na Osuského ul. a vyznačenie cyklotrasy
- bezbariérová úprava obrubníkov na vjazde z Romanovej ul. a na Hrobákovej ul.
- vylúčenie parkovania na chodníku na Hrobákovej ul.
- rozšírenie chodníka na Romanovej ul. a vyznačenie cyklotrasy

- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Osuského ul. (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od Chorvátskeho ramena po križovatku Romanovej ul. s Osuského ul.
- rozšírenie / vybudovanie spoločnej cestičky pre chodcov a cyklistov po chodníku od Chorvátskeho ramena po bytový dom na Fedinovej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Fedinovej ul.
- rozšírenie chodníka od konca Fedinovej ul. po napojenie na trasu č. 20 a vyznačenie cyklotrasy
- bezbariérové úpravy bodov medzi prechodom cyklotrasy z miestnej komunikácie na chodník
- vyznačenie cyklotrasy na miestnej komunikácii na Ševčenkovej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky pri daňovom úrade
- vyznačenie priechodu pre cyklistov na Panónskej ceste
- vyznačenie cyklotrasy na miestnych komunikáciách na Úderníckej ul. a Kaukazskej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky medzi Kaukazskou ul. a Bratskou ul. (vetva 1)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky medzi Kaukazskou ul. a Viedenskou cestou (vetva 2)

Dĺžka trasy

3685 m (z toho I. etapa 1908 m, II. etapa 1777 m; vetva 2 = 223 m; 103 m spoločne s trasou č. 2, 188 m spoločne s trasou č. 20)

Finančné nároky trasy

150 000 Eur (I. etapa), 120 000 Eur (II. etapa)

20 (S490) – trasa cez Dvory

Funkcia trasy

vedľajšia okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa začína pri Chorvátskom ramene, cez ktoré prechádza nad jeho prekrytým korytom a ďalej vedie ako samostatný cyklistický chodník približne v trase nespevneného (vyšliapaného) chodníka a existujúceho pešieho chodníka. Odtiaľ vedie po vozovke upokojenej komunikácie na Tupolevovej ul. (Zóna 30), ďalej ako samostatná cyklistická cestička až po Jiráskovu ul., odbočuje vpravo a po vedie po chodníku pozdĺž Jiráskovej ul. ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Na vyústení Švabinského

ul. križuje Jiráskovu ul. a pokračuje po vozovke na Švabinského ul. (Zóna 30). Medzi koncami obslužných komunikácií Čapajevova ul. a Prokofievova ul. je vedená po chodníku ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov. Ďalej vedie po vozovke na Prokofievovej ul. a na jej konci je opäť vedená po chodníku ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov. Následne je vedená na vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Belinského ul. až po Hálovu ul., kde sa napája na trasu č. 8.

Atraktivity a ciele na trase

- Pastoračné centrum Jána Pavla II.
- ZŠ Tupolevova ul.
- ZŠ Prokofievova ul.
- predajňa Lidl
- zdravotné stredisko
- daňový úrad (Daňové riaditeľstvo)

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky od Chorvátskeho ramena po miestnu komunikáciu na Tupolevovej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Tupolevovej ul.
- vyznačenie cyklistickej trasy na chodníku na Jiráskovej ul. a rozšírenie chodníka
- vybudovanie priechodu pre cyklistov na Jiráskovej ul., vrátane bezbariérovej úpravy obrubníkov
- bezbariérová úprava obrubníkov na prechode medzi miestnou komunikáciou a chodníkom na Prokofievovej ul. a na vyústení na Švabinského ul.
- vyznačenie cyklotrasy po existujúcom chodníku medzi Švabinského ul. a Prokofievovou ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Prokofievovej ul.
- vyznačenie cyklotrasy po existujúcich chodníkoch medzi Prokofievovou ul. a Ševčenkovou ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Belinského ul.

Dĺžka trasy

2079 m (z toho 188 m spoločne s trasou č. 19)

Finančné nároky trasy

140 000 Eur

21A (S590) – trasa cez Lúky sever – juh

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

Vedenie trasy

Trasa so začiatkom na Šintavskej ul. vedie najprv po existujúcom chodníku pozdľ Šintavskej ul. ako cestička pre chodcov a cyklistov. Prevažná časť trasy však vedie vnútornými priestormi obytných súborov Lúky II, Lúky III, Lúky IV, Lúky V. Vyúsťuje na trasu č. 1A – Petržalská radiála a ďalej pokračuje ako trasa 21B – trasa cez Lúky východ – západ. Je vedená takmer výlučne po existujúcich chodníkoch v podobe cestičky pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Po upokojenej miestnej komunikácii je cyklotrasa vedená len v krátkom úseku na Vígľášskej ul.

Atraktivity a ciele na trase

- vnútroblokové oddychové priestory v obytných súboroch Lúky III a Lúky V
- stredná zdravotná škola
- ZŠ Budatínska ul.
- cirkevná ZŠ s gymnáziom

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na chodníku pozdľ Šintavskej ul.
- vyznačenie cyklotrasy po existujúcich chodníkoch v obytných súboroch Lúky II, Lúky III, Lúky IV, Lúky V
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Lietavskú ul., vrátane bezbariérovej úpravy
- rozšírenie chodníka na Vígľášskej ul.
- bezbariérová úprava obrubníkov na prechode z chodníka na miestnu komunikáciu na Vígľášskej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Vígľášskej ul.

Dĺžka trasy

2178 m

Finančné nároky trasy

70 000 Eur

21B (S681) – trasa cez Lúky východ – západ

Funkcia trasy

vedľajšia okružná trasa

Vedenie trasy

Trasa nadväzuje na trasu 21A od križovania s Jantárovou cestou. Je vedená takmer výlučne po existujúcich chodníkoch v podobe cestičky pre chodcov a cyklistov

s oddelenou prevádzkou. Po upokojenej miestnej komunikácii je cyklotrasa vedená len v krátkom úseku na Jasovskej ul.

Atraktivity a ciele na trase

- nákupné stredisko na Jasovskej ul.
- ZŠ Humenské nám.
- špeciálna ZŠ

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Jantárovú cestu
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na Jasovskej ul. až po Turniansku ul.
- obnovenie značenia cyklotrasy v obytných súboroch Lúky VII a Lúky VIII na chodníkoch

Dĺžka trasy

1029 m

Finančné nároky trasy

35 000 Eur

22A (S592) – Pohraničná cyklotrasa sever - juh

Funkcia trasy

vedľajšia radiálna trasa

rekreačno-poznávací trasa

Vedenie trasy

Trasa začína pri Moste Lafranconi a vedie prevažne po účelovej asfaltovej ceste so šírkou 3-5 m, výnimočne po nespevnenej lesnej a poľnej ceste. Pri hraničnom priechode Berg vedie spoločne s trasou č. 4. Križuje Viedenskú cestu a ďalej pokračuje po asfaltovej účelovej komunikácii až do miestnej časti Jarovce. Trasa približne kopíruje štátnu hranicu s Rakúskom a súčasne bývalú petržalskú pevnostnú líniu. Na trase navrhujeme tri odbočky ku kultúrnym pamiatkam – zachovalým objektom bunkrov. Výhľadovo sa vyrovná smerové vedenie trasy.

Atraktivity a ciele na trase

- kultúrne pamiatky – bunkre

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na účelovej asfaltovej ceste
- úprava prístupových poľných a lesných ciest k bunkrom
- výhľadovo úprava smerového vedenia trasy

Dĺžka trasy

10 303 m v k.ú. Petržalka pred vyrovnáním; (z toho 269 m spoločne s trasou č. 4; 909 m = odbočky 1 – 3)

Finančné nároky trasy

50 000 Eur

22B (S781) – Pohraničná cyklotrasa východ – západ

Funkcia trasy

vedľajšia okružná trasa

rekreačno-poznávacía trasa

Vedenie trasy

Trasa začína na Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej ceste pod čistiarnou odpadových vôd. Vede po účelovej asfaltovej ceste. Križuje cestu I/2 a železnicu a ďalej pokračuje v k.ú. Jarovce, kde je potrebné vybudovať úsek za nadjazdom nad diaľnicou pozdĺž vetrolamu v dĺžke cca 800 m. V k.ú. Jarovce sa napojí na trasu 22A, s ktorou vytvorí ucelený okruh. Výhľadovo sa vyrovná smerové vedenie trasy pri ČOV.

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na účelovej asfaltovej ceste
- vyhudovanie samostatnej cyklistickej cestičky v k.ú. Jarovce na prepojenie s trasou č. 22A
- výhľadovo úprava smerového vedenia trasy

Dĺžka trasy

2591 m v k.ú. Petržalka pred vyrovnáním

Finančné nároky trasy

20 000 Eur

23 (S680) – spojka po Ľubovnianskej ul.

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 10 a č. 21B

Vedenie trasy

Trasa začína pri Chorvátskom ramene odbočením z trasy č. 10. Najprv vedie po miestnej komunikácii po moste, ďalej prechádza na chodník pozdĺž Betliarskej ul., ktorú vzápätí križuje. Pokračuje po existujúcom chodníku ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov, ďalej po upokojenej miestnej komunikácii. Posledný úsek bude samostatná

cyklistická cestička v trase vyšliapaného chodníka až po napojenie na trasu č. 21B. Výhľadovo môže trasa pokračovať južným smerom po Jasovskej ul., s napojením na trasu č. 5

Atraktivity a ciele na trase

- Chorvátske rameno
- odbočenie k Nemocnici sv. Cyrila a Metoda

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na vozovke miestnej komunikácie na premostení Chorvátskeho ramena
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku pozdĺž Betliarskej ul. a rozšírenie chodníka
- vyznačenie priechodu pre cyklistov cez Betliarsku ul.
- úpravy obrubníkov na križovaní s Betliarskou ul.
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku na Ľubovnianskej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky medzi Ľubovnianskou ul. a Humenským námestím

Dĺžka trasy

514 m

Finančné nároky trasy

35 000 Eur

24 (S682) – spojka Lúky IV a Lúky VII

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 1A a č. 21B

Vedenie trasy

Trasa začína v obytnom súbore Lúky VII. V začiatočnom úseku je vedená po existujúcom chodníku ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou, ďalej pokračuje po upokojenej komunikácii na Krásnohorskej ul. (zóna 30), ďalej opäť po chodníku až po križovanie s Betliarskou ul. Pokračovať bude pozdĺž parkoviska pri predajni Lidl až po existujúci priechod pre chodcov na Jantárovej ul. ako samostatná cyklistická cestička, kde sa napojí na trasu č. 1A.

Atraktivity a ciele na trase

- kostol
- predajňa Lidl

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklistickej trasy na chodníku v obytnom súbore Lúky VII

- vyznačenie cyklistickej trasy na vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Krásnohorskej ul.
- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Betliarsku ul. (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov)
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky (resp. spolu s chýbajúcim chodníkom pre chodcov) pozdĺž parkoviska pri predajni Lidl až po existujúci priechod na Jantárovej ul.
- vyznačenie priechodu pre cyklistov cez Jantárovú cestu (primknutý k existujúcemu priechodu pre chodcov)

Dĺžka trasy

478 m

Finančné nároky trasy

50 000 Eur

25 (S594) – spojka OC Danubia – Kopčianska ul.

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 2 a č. 10

Vedenie trasy

Trasa začína odpojením z trasy č. 10 pri obchodnom centre Danubia, kde bude vyznačená v podobe cyklistického koridoru na vozovke v hlavnom dopravnom priestore a ďalej pozdĺž hraníc výrobných areálov ako samostatná cyklistická cestička. Pred vyústením na Kopčiansku ul. prejde cez zabezpečené železničné priecestie. Výhľadovo bude predĺžená po vetve Kopčianskej ul. s vyústením na trasu č. 9.

Atraktivity a ciele na trase

- obchodné centrum Danubia

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie jednosmerných cyklistických pikto-koridorov na vozovke miestnej komunikácie
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky (od predajne Ford po železničné priecestie)

Dĺžka trasy

997 m

Finančné nároky trasy

100 000 Eur

26 (S591) – Spojka po Šintavskej ul. a Topoľčianskej ul.

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 21A, č. 1A a č. 1B

Vedenie trasy

Trasa začína odbočením z trasy č. 21A na Šintavskej ul. Vede po existujúcom chodníku pozdĺž Šintavskej ul. ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou. Od križovania so Strečnianskou ul. bude viesť po navrhovanej samostatnej cyklistickej cestičke. Spolu s trasou č. 1A križuje Šintavskú ul. a pokračuje na vozovke miestnej komunikácie na Topoľčianskej ul. (Zóna 30). Pred ZUŠ odbočuje vpravo na chodník ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou a cez premostenie Chorvátskeho ramena vyúsťuje na trasu č. 1B.

Atraktivity a ciele na trase

- Tesco
- ZŠ Holíčska ul.
- ZUŠ

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- úpravy obrubníkov na križovaniach s miestnymi komunikáciami
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku pozdĺž Šintavskej ul.
- vybudovanie samostatnej cyklistickej cestičky pozdĺž Šintavskej ul. v úseku od vyústenia Strečnianskej ul.
- vyznačenie priechodu pre cyklistov cez Šintavskú ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Topoľčianskej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku a lávke nad Chorvátskym ramenom

Dĺžka trasy

981 m (z toho 26 m spoločne s trasou č. 1A)

Finančné nároky trasy

40 000 Eur

27 (S481) – spojka po Bradáčovej ul. a Dudovej ul.

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 14 a č. 5

Vedenie trasy

Trasa začína na Romanovej ul. – vedie po vozovke upokojenej miestnej komunikácie na Bradáčovej ul. (Zóna 30). Na zákrute komunikácie pokračuje rovno po chodníku ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Po vyústení na Dudovu ul. opäť vedie po vozovke upokojenej miestnej komunikácie až na Starohájsku ul.

Atraktivity a ciele na trase

- ZŠ Dudova ul.
- Obchodná akadémia Hrobáková ul.

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na vozovke na miestnej komunikácii na Bradáčovej ul.
- bezbariérová úprava obrubníkov pri prechodoch cyklotrasy z miestnej komunikácie na chodník
- vyznačenie cyklotrasy na chodníku medzi Bradáčovou ul. a Dudovou ul.
- úprava dopravných retardérov na miestnej komunikácii na Dudovej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke na miestnej komunikácii na Dudovej ul.

Dĺžka trasy

747 m

Finančné nároky trasy

35 000 Eur

28 (S390) – spojka po Viedenskej ceste po Rusovskú cestu

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 4 a č. 16

Vedenie trasy

Trasa začína odbočením z Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej cesty, ktorá z Viedenskej cesty ďalej pokračuje po dunajskej hrádzi. Až po napojenie na trasu č. 16 je v celej dĺžke vedená na Viedenskej ceste v podobe obojsmerného cyklistického pásu.

Atraktivity a ciele na trase

- výstavisko Incheba

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklistického pásu na vozovke na Viedenskej ceste

Dĺžka trasy

1060 m

Finančné nároky trasy

50 000 Eur

29A (S391) – spojka Einsteinova ul. A

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 2 a č. 7

Vedenie trasy

Trasa predstavuje spojnicu medzi križovatkovými vetvami po severnej strane Einsteinovej ul. Je vedená po existujúcom chodníku ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou.

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- obnovenie a dobudovanie značenia
- vyznačenie priechodov pre cyklistov cez križovatkové vetvy

Dĺžka trasy

345 m

Finančné nároky trasy

10 000 Eur

29B (S393) – spojka Einsteinova ul. B

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 2 a č. 16

Vedenie trasy

Trasa je vedená po južnej strane Einsteinovej ul. na existujúcom chodníku ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou .

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- vyznačenie cyklotrasy na chodníku pozdĺž Einsteinovej ul.
- vyznačenie priechodov pre cyklistov cez križovatkové vetvy

Dĺžka trasy

530 m

Finančné nároky trasy

15 000 Eur

30 (S380) – spojka hrádza – Ekonomická univerzita

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 3 a č. 17A

Vedenie trasy

Existujúca trasa začína po odbočení z Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej cesty, najprv ako samostatná cyklistická cestička, pri Ekonomickej univerzite ako cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou. Podchodom cez Dolnozemsú cestu sa napája sa na trasu č. 17A.

Atraktivity a ciele na trase

- Ekonomická univerzita

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- dobudovanie prístupovej cestičky z Prístavného mosta / Medzinárodnej Dunajskej cyklistickej cesty
- rekonštrukcia existujúcej cyklistickej cestičky
- rozšírenie existujúceho chodníka pozdĺž Dolnozemskej cesty
- dobudovanie vhodného napojenia podchodu na existujúci chodník

Dĺžka trasy

817 m

Finančné nároky trasy

70 000 Eur

31 (S691) – trasa k bunkru S-15

Funkcia trasy

rekreačno-poznávacía trasa

Vedenie trasy

Trasa odbočuje z dunajskej hrádze v lokalite Ovsíšte. Vede po existujúcej nespevnenej lesnej ceste, ďalej pozdĺž toku Dunaja do lokality Starý háj až k bunkru S-15.

Atraktivity a ciele na trase

- bunker S-15

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- úprava lesnej cesty a vyznačenie cyklotrasy

Dĺžka trasy

2651 m

Finančné nároky trasy

5000 Eur

32 (S681) – spojka po Betliarskej ul.

Funkcia trasy

prepojenie trás č. 5 a č. 10

Vedenie trasy

Trasa sa odpája od trasy č. 10 na premostení Chorvátskeho ramena a vedie najprv po účelovej komunikácii pozdĺž Chorvátskeho ramena. Ďalej pokračuje po chodníku na Betliarskej ul. (za predpokladu jeho rozšírenia). Alternatívne je možné predĺženie trasy po chodníku na Betliarskej ul. až po Ľubovniansku ul. – t.j. po spojku č. 23.

Atraktivity a ciele na trase

- Poliklinika ProCare Betliarska ul.
- kultúrna pamiatka – bunker S-13

Predpoklady realizácie, stavebné úpravy a opatrenia

- rozšírenie / vybudovanie chodníka pred Poliklinikou ProCare na Betliarskej ul.
- vyznačenie cyklotrasy na vozovke účelovej komunikácie pozdĺž Chorvátskeho ramena
- vybudovanie spevneného povrchu na premostení Chorvátskeho ramena

Dĺžka trasy

703 m

Finančné nároky trasy

45 000 Eur

6. Opatrenia na podporu cyklistickej dopravy

Okrem výstavby samotnej infraštruktúry je potrebné systematicky implementovať podporné opatrenia, reprezentujúce ucelenú stratégiu podpory cyklistickej dopravy. Ide o rôzne skupiny opatrení:

- komunikačné opatrenia
- organizačné opatrenia
- technické opatrenia

Väčšinu z odporúčaných opatrení pre dosiahnutie žiadúcej efektivity je potrebné realizovať na celomestskej úrovni a mnohé dokonca na národnej úrovni (to sa týka najmä komunikačných opatrení a kampaní).

Komunikačné opatrenia

Vzhľadom na súčasný nepriaznivý stav vnímania cyklistov ostatnými účastníkmi cestnej premávky ale aj zamestnancami inštitúcií, ktoré ovplyvňujú rozvoj cyklistiky, bude v nasledujúcich rokoch veľmi dôležitá snaha o zmenu ich postojov. Dôležitú úlohu v tomto bude zohrávať osвета. Osvetová činnosť by mala byť zameraná na odstraňovanie predsudkov, omylov a neprávď o cyklistike a propagáciu jej pozitívnych dopadov. Bicykel by mal byť postupne aj na Slovensku vnímaný ako praktický, užitočný a efektívny prostriedok na pohyb v mestách a ich okolí, ako aj spoznávanie krajiny (Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR).

Spoločným cieľom týchto opatrení je zmena postavenia a povedomia o cyklistickej doprave, aby sa sformovala klíma priateľská k cyklistom a cyklistickej doprave. S viacerými nástrojmi počíta aj Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR v rámci Opatrenia 4.1.3 Zvyšovanie povedomia obyvateľov a účastníkov cestnej premávky o výhodách a prínosoch používania bicykla v každodennom živote a o rizikách spojených so zraniteľnými účastníkmi premávky (osvetová činnosť, vzdelávanie verejnosti, rôzne kampane, napr. „Európsky týždeň mobility“, „Do práce na bicykli“, kampane na zvýšenie bezpečnosti cyklistov na cestách...

Komunikačné, resp. marketingové nástroje by mali podchytiť všetky relevantné cieľové skupiny. Potrebná je komunikácia smerom k obyvateľom (rôznym vekovým skupinám obyvateľov) – propagáciou zdravého životného štýlu, udržateľných foriem mobility. Pre každú cieľovú skupinu je vhodné vypracovať posolstvá, ktoré oslovia ich potreby a túžby. Je potrebné uvedomiť si, že aj cyklistická doprava je určitý produkt, ktorý je potrebné dostať k ľuďom a preto aj cyklistická doprava potrebuje marketing, pričom jeho kľúčovou zložkou sú kampane.

Nemenej dôležitá je komunikácia a budovanie vzťahov s potenciálnymi partnermi, ktorí by sa mohli spolupodieľať na budovaní cyklistickej infraštruktúry – developermi, zamestnávateľmi, sponzormi. Aj keď z hľadiska výšky zdrojov na rozvoj cyklistickej infraštruktúry bude zrejme ťažisko nákladov spočívať na samospráve a úloha súkromných

zdrojov bude skôr doplnková, participácia súkromného sektora môže výrazne zvýšiť efektívnosť komunikačných aktivít a zvýšiť podiel cyklistov v uliciach mesta.

Uvádzame nasledovné námety, resp. príklady dobrej praxe:

- **Kampane „na bicykli do práce“**

Kampane podobného zamerania je vhodné realizovať v spolupráci so zamestnávateľmi. Okrem samotnej komunikácie kampane je potrebné nastaviť systém benefitov, zvyšujúcich záujem zamestnancov o dochádzanie do práce na bicykli. Podporu je vhodné zamerať aj na samotných zamestnávateľov – napríklad organizovaním grantových súťaží pre firmy zo strany samosprávy. Iniciátorom preto môže byť aj samotná mestská časť.

Kampane by mali byť zamerané aj na ďalšie cieľové skupiny – napr. kampaň „do školy na bicykli“ – osobitný význam má na stredných školách, kde môže študentov motivovať k samostatnosti a zodpovedným environmentálnym postojom. Pre žiakov nižších ročníkov ZŠ je vhodné zavedenie sprevádzania žiakov na bicykloch z domu do školy a späť.

Marketingový potenciál má aj spolupráca s veľkokapacitnými zariadeniami obchodu, finančnými inštitúciami (varianty kampane „na bicykli za nákupmi“, „na bicykli do banky“, z ktorých môže vzniknúť dlhodobější spolupráca v podobe PPP projektov pri výstavbe cyklotrás a ich vybavenia sprievodnou infraštruktúrou (informačné značenie a odpočívadlá sú možnými nositeľmi reklamného obsahu sponzorov).

- **Vzdelávacie kurzy a cyklistické tréningy pre deti a dospelých**

Kurzy by mali byť zamerané predovšetkým na bezpečné bicyklovanie, vzájomnú ohľaduplnosť medzi rôznymi účastníkmi premávky. Vhodné je posilnenie dopravnej výchovy predovšetkým u detí, a to už od materských škôl (Opatrenie 4.3.1 Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR). S tým súvisí aj potreba obnovenia / budovania dopravných ihrísk. Kampane môžu byť zamerané aj na dospelých, prevažne staršie vekové skupiny, ktoré majú obavy jazdiť na bicykli v intenzívnejšej premávke.

- **Vytvorenie kódexu cyklistu**

Kódex cyklistu by obsahoval hlavné etické zásady jazdy na bicykli, čím môže zvýšiť bezpečnosť premávky a eliminovať riziko kolízií medzi cyklistami a chodcami, či vozidlami. Kódex súčasne podporuje zdieľanie hodnôt a postojov, čím prispieva k formovaniu cyklo-komunity. Príklad 10-bodového kódexu cyklistu: Klub pražských cyklistů www.klubcyklistu.cz

- **Webové služby na podporu cyklistiky**

V rámci webových služieb na podporu cyklistiky je vhodné zriadiť webový portál s informačnými systémami, interaktívnymi mapami, umožňujúcimi online plánovanie trás (vyhľadávač trás). Súčasťou portálu môžu byť aj ďalšie interaktívne služby – napr. nahlasovanie problémov na trasách. Prevádzkovanie systému je vhodné na celomestskej úrovni, pričom podmienkou je existencia relatívne ucelenej siete trás. S vytvorením

národného webového portálu počíta aj akčný plán Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR (Opatrenie 4.1.1). Príklad webového vyhľadávača trás: <http://prahounakole.cz>

- **Organizovanie cyklojádz**

Cyklojazdy na bicykloch, kolobežkách, korčuliach a ďalších nemotorových dopravných prostriedkoch ulicami miest svojou podstatou vyvolávajú vlnu pozornosti. Sú nielen oslavou slobodného pohybu mestom a príležitosťou zažiť ulice inak ako plné áut, ale sú aj podnetom k širšej diskusii o cyklistike ako modernom, efektívnom a zdravom spôsobe dopravy v meste. Cyklojazdy zvyčajne organizujú občianske združenia v spolupráci so samosprávami.

Organizačné opatrenia

Organizačné opatrenia predstavujú finančne pomerne nenáročné projekty, koordinujúce úsilie rôznych subjektov. Tým zvyšujú efektívnosť investícií do samotnej infraštruktúry. Možno sem zaradiť aj rôzne služby pre cyklistov, ktoré im pomáhajú spríjemňovať a zjednodušovať používanie bicyklov a posilňujú výhody cyklistiky ako spôsobu dopravy v prostredí miest.

- **Systém prenájmu / zdieľania bicyklov**

Prenájom alebo zdieľanie bicyklov je systém rozšírený v mnohých krajinách západnej Európy (napr. v mestách Aalborg, Frankfurt, Stockholm). Systémy obvykle fungujú ako požičovne s obsluhou alebo častejšie samoobslužné, na vymedzených stanovištiach, pričom bicykel je možné zapožičať a vrátiť na odlišných stanovištiach. Existujú rôzne prístupové systémy prenájmu (karty, kódové prístupy, kľúče, peňažná záloha – analógia s nákupnými košíkmi). Systémy zdieľania bicyklov vyžadujú registráciu, aby sa predišlo stratám bicyklov spôsobených anonymnými užívateľmi. Prevádzkovateľmi môžu byť samosprávy, ale aj podnikateľské subjekty, združenia, reklamné spoločnosti. Bicykle je možné použiť ako účinný reklamný nosič. V podkapitole „Sprievodná infraštruktúra“ sú uvedené vhodné lokality pre umiestnenie takýchto stanovišť v rámci MČ Bratislava – Petržalka.

- **Opatrenia na prevenciu krádeží bicyklov**

V krajinách strednej a východnej Európy je (okrem nedostatočnej infraštruktúry) najväčšou bariérou rozvoja cyklistickej dopravy vysoké riziko krádeže bicykla. Možné opatrenia na prevenciu krádeží bicyklov predstavujú posilnenie hliadok pred dôležitými cieľmi cyklistickej dopravy, zabezpečenie stráženia parkovísk bicyklov. Námety organizačných opatrení na prevenciu krádeží bicyklov ďalej predstavujú napr. počítačové programy pre nájdené bicykle (príklad uplatniteľný najmä v oblastiach s masívnym rozšírením cyklistickej dopravy: automatický vyhľadávač bicyklov v meste Lent/Nijmegen), systémy registrácie bicyklov (www.registerbicyklov.sk), vydávanie miestnych poznávacích značiek pre bicykle (Piešťany). Okrem organizačných opatrení sú vhodné aj fyzické opatrenia – vybavenie parkovísk a verejných priestranstiev kamerovými systémami, špeciálne stojany a zámky na bicykle a pod.

- **Dopravno-organizačné opatrenia**

V rámci týchto opatrení sa odporúča na križovatkách so svetelnou signalizáciou umožniť prednostnú zelenú pre cyklistov, zladenie svetelnej signalizácie na blízky križovatkách v podobe „zelenej vlny“, povolenie odbočovania cyklistov vpravo aj na červenú a pod.

- **Prevážanie bicyklov v prostriedkoch mestskej a prímestskej dopravy**

V Bratislave prostriedkoch MHD je podporovaná preprava bicyklov (2 bicykle súčasne v 1 vozidle) a tento stav treba udržať. Na vybraných linkách MHD je vhodné zvýšiť podiel nízkopodlažných vozidiel s vyššou kapacitou prepravovaných bicyklov, prípadne počas víkendov vyčleniť špeciálne vozidlá s prívesmi na tento účel. Z hľadiska MČ Bratislava – Petržalka je uvedený projekt vhodné realizovať na linkách pokrývajúcich hlavné ciele prímestskej rekreácie (najmä linky MHD do Čunova), perspektívne aj na linkách prímestskej autobusovej a železničnej dopravy. Vo všeobecnosti integrovanie verejnej dopravy s cyklistickou sieťou môže priniesť výhody pre verejnú dopravu a cyklistiku, ktoré ako udržateľné druhy dopravy sa môžu vhodne dopĺňať. S využitím kombinácie verejnej dopravy a cyklistickej dopravy je možné uskutočniť dlhšie trasy aj za hranice mestskej časti.

Technické opatrenia

Táto skupina opatrení sa týka prevažne sprievodnej infraštruktúry, ktorá má osobitný synergický potenciál podporiť cyklistickú dopravu a zvýšiť záujem verejnosti o túto formu dopravy. Okrem uvedených progresívnych riešení je pre rozvoj cyklistickej dopravy kľúčové budovanie kvalitných odkladacích miest pre bicykle, parkovísk a garáží – podrobnejšie opísané v podkapitole „Sprievodná infraštruktúra“.

- **Inštalovanie cyklosčítačov**

Zariadenia na automatické sčítanie cyklistov možno využiť nielen pre účely projektovania a výstavby optimálnej siete cyklotrás, ale priamo aj ako nástroj na podporu cyklistickej dopravy a zvyšovanie povedomia o cyklistike. Širokej verejnosti tieto zariadenia môžu ukázať, koľko cyklistov využíva denne bicykel a necyklistov môžu povzbudiť k zmene správania. Pravidelným cyklistom potvrdzujú správnosť ich dopravnej voľby.

- **Zriaďovanie cyklistických bodov**

V rámci budovania sprievodnej infraštruktúry je vhodné okrem odpočívadiel, resp. namiesto nich zväziť aj budovanie cyklistických bodov, tzv. cyklopointov, bike-pointov. Cyklistický bod môže zahŕňať rôzne služby pre cyklistov – napr. samooprava bicyklov, informačné plochy a materiály, posedenie, dobíjanie elektrických bicyklov (príklad: projekt komunity Utópia www.utopia.sk).

7. Zoznam východiskových podkladov

Koncepčné dokumenty

- 1. Pasportizácia súčasného stavu cyklistických trás Mestská časť Bratislava – Petržalka, DIC Bratislava s.r.o., 1995
- 2. Cyklistická doprava v Bratislave, Útvar dopravného inžinierstva hl. m. SR Bratislavy, 1990
- 3. Zóny 30 Petržalka – Lúky, Útvar dopravného inžinierstva hl. m. SR Bratislavy, 1993
- 4. Pasport mestských cyklotrás a cyklistickej siete v meste Bratislava, Výskumný ústav dopravný, Žilina, 2113
- 5. Analýza podmienok v oblasti rozvoja nemotorovej dopravy s dôrazom na cyklo dopravu v samosprávnych celkoch SR s cieľom naštartovania implementácie Národnej cyklostratégie 2013-2020, Výskumný ústav dopravný, Žilina 2013
- 6. Manuál pre navrhovanie cyklistických ciest na území Bratislavy, DIC Bratislava, 2013
- 7. Parkovací manuál, Cyklokoalícia 2011
- 8. Cyklistická doprava v Bratislave – rozvojový dokument, BicyBa / ArTUR, 2003
- 9. Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, MDVaRR SR, 2013
- 10. Mapa odporúčaných cyklotrás v Bratislave (Cykloguerilla): dostupné na: <http://cykloguerilla.blogspot.sk/2010/06/mapa-odporucanych-cyklotras-v.html>
- 11. Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov
- 12. Územný plán zóny CMC – časť Petržalka, MARKROP
- 13. Konceptia cyklistickej dopravy v Bratislave, Cyklokoalícia, 2011
- 14. Návrh značenia a číslovania mestských cyklotrás v Bratislave, Cyklokoalícia, 2013
- 15. Cyklo dopravná enCYKLOpédia. Vzdelávací materiál projektu Mobile2020

Mapové podklady

- 16. katastrálna mapa
- 17. satelitná mapa
- 18. dokumentácia z prieskumov súčasného stavu

Legislatíva a technické normy

- 19. Vyhláška č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

- 20. Vyhláška č. 361/2011 Z.z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MV SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- 21. STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- 22. STN 01 8028 Cykloturistické značenie

Príloha - Sumarizácia navrhovaných cyklistických trás

Označ. trasy	Dĺžka v m					Náklady v Eur			Správca
	celkom	stav	I. etapa	II. etapa	výhľad	celkom	I. etapa	II. etapa	
1A (R18)	4900	1685	1770		4900	175000	175000		HLMSRBA/STaRZ
1B (R38)	3810	3810				80000	80000		HLMSRBA/STaRZ
2 (R19)	4422	4422				20000	20000		HLMSRBA/STaRZ
3 (R28)	6625	6625				15000	15000		SCK/BSK
4 (R29)	5639	5639				15000	15000		SCK/BSK
5 (R48)	3063	3063				95000	95000		HLMSRBA/STaRZ
6 (R59)	4600				4600				HLMSRBA/STaRZ
7 (O3)	2206		1638			100000	100000		HLMSRBA/STaRZ
8 (O4)	4430		4430			270000	270000		HLMSRBA/STaRZ
9 (O5)	4379		2115	2264		600000	100000	500000	HLMSRBA/STaRZ
10 (O6)	3368		3368			100000	100000		HLMSRBA/STaRZ
11 (O7)	3200				3200				HLMSRBA/STaRZ
12 (S384)	1475		1475			65000	65000		MČ BA-PE
13 (S386)	1182		1182			50000	50000		MČ BA-PE
14 (S482)	1852			1852		105000	105000		MČ BA-PE
15 (S590)	1059		1059			90000	90000		HLMSRBA/STaRZ
16 (S393)	5023		1329	3694		285000	85000	200000	MČ BA-PE
17A (S383)	2737		1108	1629		150000	40000	110000	MČ BA-PE

Označ. trasy	Délka v m					Náklady v Eur			Správca
	celkom	stav	I. etapa	II. etapa	výhľad	celkom	I. etapa	II. etapa	
17B (S480)	1740	1740				50000	50000		HLMSRBA/STaRZ
18 (S382)	1457		1457			75000		75000	MČ BA-PE
19 (S491)	3685		1908	1777		270000	150000	120000	MČ BA-PE
20 (S490)	2079		2079			140000	140000		MČ BA-PE
21A (S590)	2178			2178		70000		70000	MČ BA-PE
21B (S681)	1029			1029		35000		35000	MČ BA-PE
22A (S592)	10303			10303	(2200)	50000		50000	MČ BA-PE
22B (S781)	2591			2591		20000		20000	MČ BA-PE
23 (S680)	514			514		35000		35000	MČ BA-PE
24 (S682)	478			478		50000		50000	MČ BA-PE
25 (S594)	997		997			100000	100000		MČ BA-PE
26 (S591)	981			981		40000		40000	MČ BA-PE
27 (S481)	747			747		35000		35000	MČ BA-PE
28 (S390)	1060			1060		50000		50000	HLMSRBA/STaRZ
29A (S391)	345		345			10000	10000		HLMSRBA/STaRZ
29B (S393)	530		530			15000	15000		HLMSRBA/STaRZ
30 (S380)	817			817		70000		70000	MČ BA-PE
31 (S691)	2651			2651		5000		5000	MČ BA-PE
32 (S681)	703			703		45000		45000	MČ BA-PE