



Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s.
Prešovská 48, 826 46 Bratislava

CYKLOTRASA DEVÍNSKA CESTA ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI



SPRIEVODNÁ SPRÁVA

OBSAH:

- 1 Identifikačné údaje.
- 2 Podklady.
- 3 Zdôvodnenie štúdie realizovateľnosti.
- 4 Špecifikácia úsekov Cyklotrasy Devínska cesta.
- 5 Základné údaje o technickom riešení jednotlivých úsekov Cyklotrasy Devínska cesta podľa technickej štúdie (TŠ) a dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR) objednanej Správou telovýchovných a rekreačných zariadení (STaRZ) Bratislava.
- 6 Zábery pozemkového pôdneho fondu (PPF), lesného pozemkového fondu (LPF) a chránených území.
- 7 Skúmané alternatívne trasy – trasa cez ostrov Sihot'.
- 8 Odhad nákladov jedn. úsekov Cyklotrasy Devínska cesta.
- 9 Zhodnotenie - záver.

1 Identifikačné údaje.

1.1 Stavba

- názov: „Cyklotrasa Devínska cesta“,
- charakter stavby: novostavba,
- miesto: Bratislava, Devínska cesta,
- zoznam dotknutých obcí a k. ú.: Bratislava, Devín, Karlova Ves, k.ú. Devín, k.ú. Karlova Ves,
- zdôvodnenie stavby: vzájomné prepojenie hlavných cyklistických trás (Medzinárodná dunajská cesta, Moravsko-dunajská cesta) a ich rozvoj.

1.2 Stavebník

- názov, adresa: STaRZ, Správa telovýchovných a rekreačných zariadení hl. mesta SR Bratislavy, Odbojárov č. 9, 831 04 Bratislava 3,
- nadriadený orgán: hl. mesto SR Bratislava.

1.3 Objednávateľ štúdie

- názov, adresa: Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s., Prešovská 48, 826 46 Bratislava 29.

2 Podklady.

2.1 Doteraz spracované materiály

- Koncepcia výstavby cyklotrás na území hl.m. SR Bratislavy (spracovateľ: Oddelenie dopravného plánovania a riadenia dopravy, Magistrát HM SR Bratislavy, 09/2000)
- Cyklistická doprava v Bratislave - rozvojový dokument (spracovateľ: Útvar dopravného inžinierstva HM SR Bratislavy, 10/1990)
- Medzinárodná dunajská cyklistická cesta - vybrané odbočky (spracovateľ: DIP, Ing. T. Cerovská, 03/1994)
- Cykloturistické prepojenie Devínska Nová Ves - Marchegg (spracovateľ: Geoconsult s.r.o., 12/1996)
- Komplexní řešení cyklotras a rozvoj cykloturistiky na jižní Moravě v návaznosti na systém cyklotras Slovenska a Dolního Rakouska (spracovateľ: ADONIS Mikulov, 01/1996)
- Koncept ÚPN SÚ Bratislava, 3 varianty, 2001
- Urbanisticko-krajinárska štúdiá cyklotrasy Bratislava – Devínska Nová Ves (spracovateľ STU – FA, 06/2002)
- Cyklotrasa Devínska cesta - Technická štúdiá vedenia trasy (spracovateľ Terraprojekt a.s., Bratislava, 12/2007)
- Cyklotrasa Devínska cesta - **Technická štúdiá vedenia trasy** (spracovateľ Terraprojekt a.s., Bratislava, 12/2007)
- Cyklistický chodník Devínska cesta, časť úseku č.1 a úsek č.2, Dokumentácia pre územné rozhodnutie – DÚR (spracovateľ Terraprojekt a.s., Bratislava, 12/2009).

2.2 Rozvojový dokument, ÚPD

- Územný plán hl. mesta SR Bratislavy, schválený v 05/ 2007

2.3 Technické podklady

- Digitálna technická mapa hl. mesta SR Bratislavy, STaRZ 11/2007,
- Fotodokumentácia a technický filmový materiál celého úseku Cyklotrasy Devínska cesta (spracovateľ SSC-CDB, 12/2007).

2.4 Podklady o území

- Orientačný inžiniersko-geologický prieskum pre stavbu „Bratislava-sanácia zosuvu komunikácie nad Dunajom, parc. č. 1503/4 a 1505/5“, spracovateľ RNDr. Marián Fabian, 02/2006
- Dendrologický prieskum pre stavbu „VZ Sihoť – úprava areálu BVS, časť Vrátnica, parkovisko a chodníky“, spracovateľ Ing. Katarína Serbinová, 01/2007
- Inžiniersko-geologický prieskum pre stavbu „VZ Sihoť – úprava areálu BVS, časť Štôľňa pod Devínskou cestou“, spracovateľ Unigeo, 10/2007

3 Zdôvodnenie štúdie realizovateľnosti.

3.1 Účel a ciele štúdie

Účelom štúdie realizovateľnosti je porovnanie alternatívnych riešení jednotlivých trás cyklistickej cesty z Bratislavy do Devína popri Devínskej ceste s napojením na existujúci úsek cyklotrasy pri moste na ostrov Sihoť v smere od parkoviska BVS pri moste na vodný zdroj Sihoť Bratislavy a na Moravsko-dunajskú cestu v smere od Devína.

Hlavnými cieľmi štúdie realizovateľnosti je:

- preukázať reálnosť technického riešenia zvolenej trasy,
- preukázať možnosť vylúčenia kríženia navrhovanej Cyklotrasy Devínska cesta s motorickou dopravou,
- preukázať možnosť vylúčenia kríženia navrhovanej Cyklotrasy Devínska cesta s inými komunikačnými trasami a zariadeniami,
- porovnať investičnú náročnosť variantu cez vodný zdroj Sihoť s pôvodnou trasou,

V súlade s obsahom dosiaľ spracovanej Územnoplánovacej dokumentácie pre usmerňovanie rozvoja hl.mesta SR Bratislavy považujeme cyklistickú dopravu za samostatnú súčasť mestského dopravného systému. Cyklistickú dopravu je potrebné riešiť z hľadiska zabezpečenia spolupôsobenia s ostatnými systémami dopravy tak, aby cyklistická doprava umožnila nielen prevzatie určitého podielu dopravnej práce (dochádzka do zamestnania, za rekreáciou a pod.), ale aby aj prispievala k rozvoju zdravotnej prevencie a napĺňaniu požiadaviek na rekreáciu a zotavenie pre obyvateľov mesta ako aj pre cykloturistov z iných regiónov a splňala pri tom kritériá bezpečnosti.

Stav rozvoja cyklistickej dopravy v Bratislave:

Prvé dopravno-inžinierske štúdie zamerané na cyklistickú dopravu v Bratislave boli spracované v r. 1985 - 1986.

V roku 1990 bol na Útvare dopravného inžinierstva spracovaný koncepčný materiál „Cyklistická doprava v Bratislave“.

Podľa tohto dokumentu sa cyklistické trasy z hľadiska významu členia do troch základných kategórií:

<u>hlavné trasy</u>	vytvárajú kompletný systém, prepájajúci jednotlivé časti mesta a v extraviláne nadväzujú na nadmestské a medzinárodné cyklistické trasy; ich rozvoj a realizácia je v kompetencii Magistrátu hl.m. SR Bratislavy,
<u>vedľajšie trasy</u>	sú rozvíjané v nadväznosti na hlavné trasy a vytvárajú plošnú sieť cyklistických cestičiek v jednotlivých mestských častiach, ich realizácia je v kompetencii jednotlivých mestských častí,
<u>doplnkové trasy</u>	zabezpečujú prístup k objektom, rekreačným plochám a pohyb v ich tesnej blízkosti; realizáciu by mali zabezpečovať vlastníci objektov a areálov, čiastočne mestské časti.

Tranzitné trasy

Medzinárodná dunajská cesta - vedie od hraničného priechodu Berg (Rakúsko) po pravobrežnej hrádzi Dunaja celým územím Petržalky až po mestskú časť Čuňovo, cez ktorú je prepojená na hraničný priechod Rajka (Maďarsko). Vetva tejto dunajskej cesty začína na Prístavnom moste, cez ktorý je trasa prevedená na ľavú stranu Dunaja a pokračuje po hrádzi súbežne s tokom Dunaja až po hranicu mesta.

Moravsko-dunajská cesta - začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Novým mostom a pokračuje nábrežím (proti toku rieky) popri Karloveskej zátokke a Devínskej ceste do Devína, odkiaľ pokračuje pozdĺž rieky Moravy do Devínskej Novej Vsi a ďalej smerom na Záhorie. V Devínskej Novej Vsi je v súčasnosti realizovaná odbočka z tejto trasy smerom na Rakúsko formou lávky ponad rieku Morava. Mostný objekt je súčasťou cyklotrasy medzi mestami Schlosshof v Rakúsku a Devínskou Novou Vsou na Slovensku a zabezpečuje premostenie rieky Moravy, priečnej cyklotrasy, slepého ramena, potoka Stará mláka a zvyškov starého mosta.

Vajnorská cesta - začína na nábreží pod Novým mostom a prepája túto trasu popri vnútornom dopravnom okruhu smerom k Vajnorskej ulici, s pokračovaním cez mestskú časť Vajnory až za hranice mesta.

Karpatská cesta prepája medzinárodné Dunajské cesty do priestoru Malých Karpát. Vedie cez most Lafranconi a Mlynskú dolinu do dopravne ukľudnených priestorov Železnej studničky. (Časť tejto strany v Mlynskej doline v úseku Staré grunty - Patrónka bola zrealizovaná v súvislosti s výstavbou diaľnice D2).

3.2 Záujmové územie štúdie realizovateľnosti

Záujmovým územím štúdie realizovateľnosti cyklotrasy z Devína do Bratislavy je celý úsek Devínskej cesty od ul. Kremefská v Devíne až po zastávku MHD pri moste z Devínskej cesty na ostrov Sihoť.

4 Špecifikácia úsekov Cyklotrasy Devínska cesta.

1. úsek: Kremefská – koniec PPO (protipovodňovej ochrany) (km 0,000 – 0,300, t.j. **dl. 300 m**),
2. úsek: koniec PPO – kameňolom na Devínskej ceste (km 0,300 – 2,300, t.j. **dl. 2000 m**),
3. úsek: kameňolom – začiatok obytnej zástavby (km 2,300 – 2,979, t.j. **dl. 679 m**),
4. úsek: začiatok obytnej zástavby - koniec obytnej zástavby (km 2,979 – 4,349, t.j. **dl. 1370 m**),
5. úsek: koniec obytnej zástavby – zastávka MHD Sihoť (km 4,349 – 5,164, t.j. **dl. 815 m**).

Ďalší posudzovaný úsek: alternatívna trasa cez ostrov Sihot' (km 2,090 – 6,522, t.j. dl. 4432 m)
– viď bod 7.

5 Základné údaje o technickom riešení jednotlivých vyprojektovaných úsekov Cyklotrasy Devínska cesta podľa PD (TŠ a DÚR) zabezpečovanej STaRZ Bratislava.

Členitosť terénu je v jednotlivých úsekoch rôznorodá. Toto zohľadňuje aj stavebno - technické riešenie jednotlivých úsekov Cyklotrasy Devínska cesta v doteraz spracovanej projektovej dokumentácii:

1. úsek (km 0,000 – 0,300, t.j. dl. 300 m): č.1

Je už zrealizovaný v rámci stavby Protipovodňová ochrana Bratislavy (PPOBA) formou železo-betónovej konzoly šírky 3,0 m na návodnej strane múrika PPOBA (viď foto).

2. úsek (km 0,300 – 2,300, dl. 2000 m): č.2

Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR) je v procese schvaľovania od 12/2009. Podľa informácií od STaRZ územné rozhodnutie na tento úsek cyklotrasy nie je k dnešnému dňu vydané.

Technické riešenie tohto úseku je kombináciou technického riešenia trasy:

- a/ na teréne bez ďalších konštrukčných opatrení (viď vzorový priečny rez „A“),
- b/ tesne nad terénom formou premostenia pilotových podpôr (viď vzorový priečny rez „B“) a
- c/ na teréne s ochranou zárubňovým múrom (viď vzorový priečny rez „C“).

Úsek na teréne popred kameňolom vyžaduje zmenu prevádzky kameňolomu tak, aby nedochádzalo k jej kríženiu s cyklotrasou a cestnou premávkou na Devínskej ceste. Toto je možné dosiahnuť zrealizovaním technologického tunela kameňolomu popod Devínsku cestu (viď obrazová príloha). Okrem tejto podmienky tento úsek z hľadiska bezpečnosti cyklistov nevyžaduje inštaláciu špeciálnych bezpečno – technických zariadení a ich prevádzkovanie.

3. úsek (km 2,300 – 2,979, dl. 679 m): č.3

Projektová dokumentácia je spracovaná v úrovni štúdie (2007). Technické riešenie tohto úseku je kombináciou stavebno - technického riešenia trasy:

- a/ na teréne bez ďalších konštrukčných opatrení (viď vzorový priečny rez „A“),
- b/ tesne nad terénom formou premostenia pilotových podpôr (viď vzorový priečny rez „B“) a
- c/ na teréne s ochranou zárubňovým múrom (viď vzorový priečny rez „C“).

Tento úsek nevyžaduje inštaláciu špeciálnych bezpečno – technických zariadení a ich prevádzkovanie.

4. úsek (km 2,979 – 4,349, dl. 1370 m): č.4

Projektová dokumentácia je spracovaná v úrovni štúdie (2007) v dvoch alternatívnych trasách. Z hľadiska stavebno - technického aj z hľadiska majetkových vzťahov je reálnejšia o niečo dlhšia trasa na teréne poza obytnú zástavbu po terajšej obslužnej nespevnenej komunikácii v dĺžke cca 1370 m. Jej prepojenie s Devínskou cestou vyžaduje ešte realizáciu krátkeho úseku (cca 70 m) formou visutej lávky. Stavebno - technické riešenie tohto úseku je vyjadrené vzorovým priečnym rezom „D“.

Tento úsek nevyžaduje inštaláciu špeciálnych bezpečno – technických zariadení a ich prevádzkovanie.

5. úsek (km 4,349 – 5,164, dl. 815 m): č.5

Technické riešenie tohto úseku je kombináciou stavebno - technického riešenia trasy:

- a/ na teréne bez ďalších konštrukčných opatrení (viď vzorový priečny rez „A“) a
 - b/ tesne nad terénom formou premostenia pilotových podpôr (viď vzorový priečny rez „B“).
- Tento úsek nevyžaduje inštaláciu špeciálnych bezpečno – technických zariadení a ich prevádzkovanie.

Úseky cyklotrasy č. 1 – 5 sa vyznačujú v sumáre touto charakteristikou a parametrami:

- Úseky cyklotrasy na úrovni terénu tvoria najdlhšiu časť cyklotrasy (šesť úsekov v celkovej dĺžke 2288m).
- Úseky cyklotrasy s technickým riešením tesne nad terénom formou premostenia pilotových podpôr (päť úsekov v celkovej dĺžke 1796 m).
- Úseky cyklotrasy v s potrebnou stabilizáciou terénu zárubným múrom (dva úseky v celkovej dĺžke 616 m).
- Úsek cyklotrasy s vedením trasy mimo zastavanú obytnú časť v dĺžke 1370 m.

6 Zábery PPF, LPF a chránených území.

- Zábery PF a LPF sú popísané a vyčíslené v samostatnej časti hore uvedenej technickej štúdie (12/2007) č. C1 – Majetkoprávny prieskum (záber pozemkov).

Samostatnou kapitolou je vzťah trasy k chráneným územiam. V tesnej blízkosti Cyklotrasy Devínska cesta (dva úseky o dĺžke spolu cca 3,5 km) sa totiž rozkladá **Chránená krajinná oblasť (CHKO) európskeho významu: SCI - SKUEV0064 Bratislavské luhy**. Je súčasťou NATURA 2000. Je to sústava chránených území členských krajín Európskej únie. Jej hlavným cieľom je zachovanie prírodného dedičstva, ktoré je významné nielen pre príslušný členský štát, ale najmä pre EÚ ako celok.

Táto sústava chránených území má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

Nespochybniteľnou výhodou situovania Cyklotrasy Devínska cesta podľa TŠ z 12/2007 je jej bezkolíznosť s Chránenou krajinnou oblasťou (CHKO) európskeho významu: SCI - SKUEV0064 Bratislavské luhy. Trasa prebieha len popri severnom okraji tejto chránenej krajinnnej oblasti.

7 Skúmané alternatívne trasy - trasa cez ostrov Sihot'

V štádiu spracovávania projektových dokumentácií (viď bod 2.1) bolo skúmaných aj niekoľko alternatívnych trás jednotlivých úsekov cyklotrasy z Bratislavy do Devína. Z nich sa uvádzala aj trasa cez ostrov Sihot' (vodárenský zdroj).

Trasa cez ostrov Sihot' je alternatívou v úseku cca od km 2,090 po km cca 5,250. Táto trasa je

dlhšia o cca 1,270 km, takže v tomto prípade všetky úseky Cyklotrasy od Devína po most na ostrov Sihot' by mali dohromady dĺžku cca 6,522 km.

Keďže ostrov Sihot' je vodným zdrojom Bratislavy, je v ochrannom pásme I. stupňa a evidovaný ako Chránená krajinná oblasť (CHKO) európskeho významu: SCI - SKUEV0064 Bratislavské luhy, jeho sprístupnenie by bolo podmienené rôznymi stavebno-technickými a bezpečnostnými úpravami, organizačnými a legislatívnymi zmenami a povoleniami:

Stavebno-technické úpravy by predstavovali minimálne:

- opravu časti betónovej cesty vybranej trasy,
- vybudovanie novej komunikácie časti vybranej trasy,
- čiastočnú opravu vojenského mosta vrátane jeho statického posúdenia a
- vybudovanie novej vrátnice pri vojenskom moste.

Bezpečnostné úpravy by predstavovali minimálne:

- úpravu uzáverov 70 monitorovacích sond formou:
 - a/ nadstavby oceľových rúr \varnothing 200 – \varnothing 300 mm do výšky 2,0 m na 30 monitorovacích sondách (viď príloha) ,
 - b/ nadstavby oceľových rúr \varnothing 200 – \varnothing 300 mm do výšky 2,5 m s pracovnou plošinou a vybavením meracím prístrojom na 40 monitorovacích sondách (viď príloha) ,
- úpravy zhlavia studní (poklapy, oplatenie),
- vybavenie trasy kamerovým systémom,
- vybavenie osôb pri vstupe na ostrov Sihot' čipovými kartami s možnosťou GPS lokalizácie
- evidenciu odovzdania čipovej karty pri opustení ostrova,
- vybavenie trasy informačným systémom,
- vybavenie trasy prípadnými ďalšími technickými ochrannými prvkami.

Organizačné zmeny by predstavovali minimálne:

- zvýšenie počtu pracovníkov bezpečnostnej strážnej služby,
- zmenu spôsobu a periodicity pravidelnej kontroly monitorovacích sond,
- zosúladenie a prispôbenie prevádzky Štátnych lesov pri ťažbe dreva a poľovníkov pri práci s divou zverou s pohybom verejnosti v lesnom priestore a spôsob čistenia týchto komunikácií po povodniach a dažďoch (viď foto).

Legislatívne zmeny by predstavovali minimálne:

- zmenu stupňa ochrany vodného zdroja z I. stupňa ochrany na nižší stupeň ochrany,
- rôzne povolenia a stanovenie podmienok pre možnosť vymáhania dodržiavania prísneho režimu pohybu osôb v chránenom území.

Odhad nákladov na trasu cez ostrov Sihot':

Stavebno - technické úpravy:	€
- oprava betónovej cesty (vyčistenie, vysprávky, oprava poškodených úsekov).....	25 000
- výkopy a zásypy pre kabeláž zabezpečovacej a meracej techniky.....	150 000
- oprava vojenského mosta.....	20 000
- posúdenie statickej bezpečnosti mosta statikom.....	5 000

- vybudovanie novej vrátnice pri vojenskom moste.....45 000
 - vybudovanie novej konštrukcie cesty š. 3 m v dĺžke cca 220 m.....55 000
- Spolu:.....**300 000**

Bezpečnostné úpravy:

€

- úprava uzáverov 70 monitorovacích sond formou nadstavby do v. 2,0m (30x) a do v. 2,5m (40x).....80 000
 - vybavenie 40 monitorovacích sond meracou technikou vr. kabeláže a súvisiacej technológie.....150 000
 - vybavenie trasy kamerovým systémom.....400 000
 - zabezpečenie čip. kariet s GPS lokalizáciou a technológiou.....15 000
 - zabezpečenie zberných studní stav. úpravami a technológiou.....210 000
 - náklady na 148 pokloповých snímačov vr. dátovej a napät'ovej kabeláže.....250 000
 - náklady na kontinuálne merače kvality vody a súvisiace revízie.....15 000
 - náklady na zvýšenie fyzickej ochrany a súvisiaceho zázemia.....400 000/rok
- Spolu:.....**1 520 000**

Pozn.: v tom nie sú započítané aj stále (každoročné) prevádzkové náklady vo výške cca 220 000 €.

8 Odhad nákladov jednotlivých úsekov Cyklotrasy Devínska cesta a alternatívnej časti trasy cez ostrov Sihot'.

úsek	od km	po km	dĺžka [m]	šírka	odhad IN [€]	poznámka
1	0,000	0,300	300	3 m		zrealizovaný
2	0,300	2,090	1790	3 m	2 450 000	DÚR 2009
3	2,090	2,979	889	3 m	1 750 000	TŠ 2007
4	2,979	4,349	1370	3 m	700 000	TŠ 2007
5	4,349	5,164	815	3 m	2 500 000	TŠ 2007
„S“	2,090	6,522	4432	3 m	1 820 000 *	cez ostrov Sihot'
3+4+5	2,090	5,164	3064	3 m	4 950 000	súbeh s trasou „S“
3+4+5	2,090	5,164	3064	2 m**	1 185 000	súbeh s trasou „S“

*jednorázovo stále náklady vo výške cca 400 000 €

**úsek 4 š. 3m

Pozn.: staničenie cyklotrasy začína od križovatky Devínskej cesty s ul. Kremel'ská v Devíne a končí pri moste s vrátnicou na ostrov Sihot' pri Devínskej ceste v Smere do Bratislavy.

9 ZHODNOTENIE - ZÁVER.

S Cyklotrasou Devínska cesta je uvažované vo všetkých relevantných územnoplánovacích dokumentoch. Táto štúdia realizovateľnosti hodnotí túto cyklotrasu v úseku od križovatky ulíc Devínskej cesty, Kremelskej ulice a Slovanského nábrežia v Devíne po most z Devínskej cesty na ostrov Sihoť v celkovej dĺžke 5002 metrov v súlade s nadradenou územnoplánovacou - dokumentáciou.

Sprievodným prínosom uvažovaného technického riešenia cyklotrasy medzi Devínom a Bratislavou (K. Vsou) by bola aj stabilizácia jestvujúcej vozovky na Devínskej ceste voči eróznym účinkom prúdiacej vody v ramene Dunaja pri jeho vyšších prietokoch.

Podstatná časť úseku cyklotrasy (dva úseky: cca 1,2 km a cca 2,3 km, spolu 3,5 km) je v súbehu s chránenou krajinnou oblasťou (CHKO) európskeho významu: SCI - SKUEV0064 **Bratislavské luhy**. Z toho dôvodu na stavbu cyklotrasy budú musieť byť v tomto úseku kladené tie najvyššie nároky a požiadavky z hľadiska ochrany ŽP.

A/

Na základe vyhodnotenia všetkých podkladov (bod 2) a dostupných najnovších informácií je evidentné, že poloha Cyklotrasy Devínska cesta je najvhodnejšia v trasovaní podľa úsekov opísaných v bode 5 (t.j. v intenciách doteraz spracovanej predprojektovej a projektovej dokumentácie) s týmto doporučením:

1./ V úseku č. 2 je nevyhnutné z hľadiska bezpečnosti a bezkolíznosti cyklotrasy vyriešiť križovanie cyklotrasy s prevádzkou kameňolomu (ťažká nákladná doprava – viď foto). Doporučeným riešením je technologický tunel kameňolomu s pásovými dopravníkmi popod Devínsku cestu. Je to výhodnejšie z hľadiska technického, z hľadiska bezpečnosti aj z hľadiska ekonomického, ako cyklotrasa na estakáde, resp. klasický tunel pre ťažkú techniku popod Devínsku cestu (viď príloha).

2./ V úseku č.4 doporučujeme trasovanie Cyklotrasy Devínska cesta poza obytnú zástavbu väčšinou po terajšej obslužnej nespevnenej komunikácii v dĺžke cca 1370 m. Je to výhodnejšie z hľadiska technického, ekonomického aj majetkoprávneho, ako trasa popri Devínskej ceste aj napriek tomu, že sa nachádza v inundačnom území.

B/

Nedoporučujeme trasovanie Cyklotrasy Devínska cesta cez ostrov Sihoť z týchto dôvodov:

1./ Ostrov Sihoť je vodárenský zdroj v ochrannom pásme I. stupňa so všetkými súvislosťami, ktoré vyplývajú z príslušnej legislatívy.

2./ Ostrov Sihoť je evidovaný ako Chránená krajinná oblasť (CHKO) európskeho významu SCI - SKUEV0064 Bratislavské luhy so všetkými súvislosťami, ktoré vyplývajú z príslušnej legislatívy.

3./ Vodárenský zdroj je strategickým miestom hl. mesta Bratislavy , a preto jeho sprístupnenie verejnosti by vyžadovalo vysoké náklady na jeho zabezpečenie (kamerový systém, technické ochranné prvky, nepretržitú strážnu službu atď.).

4./ Ostrov Sihot' je zátopové územie. Ostrov je priemerne v súčte 15 dní ročne pod vodou. Po každom zatopení sú všetky komunikácie zanesené náplavovým materiálom, ktorého odstránenie vyžaduje často aj ťažkú techniku a primeraný časový priestor. Skutočná využiteľnosť týchto komunikácií pre iné účely by preto bola aj časovo obmedzená a finančne veľmi náročná.

5./ Ostrov Sihot' je lesný revír. Pracovníci ŠL - lesnej správy v ňom po dobu priemerne 5 mesiacov (na jar a v lete) vykonávajú výrub, spracovanie a odvoz drevnej hmoty. Využívajú na to všetky komunikácie (viď foto).

6./ Ostrov Sihot' je poľovnícky revír. Poľovníci v ňom priemerne 2 krát do roka vykonávajú odstrel divej zveri (srnky, diviaky a i.).

7./ Trasa cez ostrov Sihot' je nie je súčasťou schválenej územnoplánovacej dokumentácie.

Spracoval: Ing.arch. Ľubomír Lapšanský
02/2012