

A. SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1. Obsah

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ	2
1.1 Identifikačné údaje stavby	2
1.1.2 Stavba	2
1.1.3 Stavebník.....	2
1.1.4 Projektant	2
2. ZDÔVODNENIE STAVBY.....	3
2.1 Záujmová oblasť	3
3. PODKLADY	3
3.1 Vstupné podklady	3
3.2 Technické podklady	4
4. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O DOKUMENTÁCIÍ	4
4.1 Údaje o stavbe	5
4.2 Zámery iných stavebníkov v dotknutom území	6
4.3 Záverečné zhodnotenie	6

1. Všeobecná časť

1.1 Identifikačné údaje stavby

1.1.2 Stavba

Stavba:

Názov stavby:	Chodník a cyklotrasa na Nábřeží Ľubomíra Kadnára (Karloveské rameno, t.j. od Mosta Lafranconi po Klub Mark Twain)
Miesto:	Bratislavský kraj, Bratislava
Katastrálne územie:	Staré mesto, Karlova Ves,
Druh stavby:	Novostavba
Stupeň dokumentácie:	dokumentácia pre územné rozhodnutie
Kategória cesty:	Cyklotrasa a chodník pre peších
Plánované termíny:	Uvedenie do prevádzky: r. 2024
Špecifikácia činnosti:	PD na výstavbu cyklochodníka a chodníka pre peších

1.1.3 Stavebník

Názov a adresa:	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava
Osoba oprávnená na rokovanie:	Ing. Stanislav Skýva

1.1.4 Projektant

Názov a adresa projektanta:	GEOCONSULT, s.r.o. Ružinovská 42 821 03 Bratislava IČO 314 229 69 E-mail: office@geoconsult.sk
Hlavný inžinier projektu :	Ing. Dušan Hestera

2. ZDÔVODNENIE STAVBY

Účelom projektu je vypracovanie dokumentácie na územné rozhodnutie - realizácia Devínskej radiály v úseku Nábr. Ľubomíra Kadnára – Klub Mark Twain. V súčasnosti sa v mestskej časti už nachádza cyklotrasa Záhorská Ves – Jarovce na ktorú bude nadväzovať navrhovaná cyklotrasa.

Vybudovanie cyklistickej trasy bude mať pre mestskú časť Bratislava – Karlova Ves zásadný význam z hľadiska ďalšieho udržateľného rozvoja. Cyklistická doprava by sa mohla stať reálnou alternatívou k individuálnej automobilovej doprave.

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.

Cyklistické okruhy prepájajú jednotlivé radiály v pravidelnej vzdialenosti od centra mesta. Okružná trasa O5 prepája radiály v úrovni Mlynskej doliny v západnej časti mesta, Mladej gardy v severnej časti mesta, Tomášikovej vo východnej časti mesta a Kutlíkovej v južnej časti mesta. Spája ulice Kutlíkova – Pajštúnska – Bratská – Kapitúlske polia – Most Lafranconi – Mlynská dolina – Pri Habánskom mlyne – Opavská – Ďurgalova – Jahodová – Uhrova – Bárdošova – Na Revíne – Bárdošova – Bellova – Ôsma – Brusnicová – Krahulčia – Sliachka – Račianska – Jánoškova – Kukučínova – Pluhová – Gavlovičova – Hattalova – Zátisie – Tomášikova – Kaštieľska – Parková – Jastrabia a Komárňanská.

2.1 Záujmová oblasť

Záujmová oblasť je vymedzená existujúcou komunikáciou od mosta Lafranconi, následne nespevneným chodníkom a asfaltovou cestou s napojením na existujúcu križovatku pri Klube Mark Twain. Riešenie návrhu bolo obmedzené na danú trasu.

3. PODKLADY

3.1 Vstupné podklady

Pri spracovaní návrhu cyklotrasy boli použité tieto podklady:

- katastrálna mapa v digitálnej forme,
- miestna obhliadka.
- Výstup z technickej mapy mesta
- Zameranie terénu poskytnuté objednávateľom
- Domeriavky terénu (2022 GEO3, s.r.o.)
- Pokyny investora a závery z rokovaní s dotknutými organizáciami.

3.2 Technické podklady

Návrh projektu cyklotrasy rešpektuje príslušné normy a technické predpisy:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií,
- TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry (06/2019).
- Technické listy mesta Bratislava

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

Dopravné značenie vyplýva z platnej vyhlášky Ministerstva vnútra SR č 9/2009 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ako aj z platnej STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách“.

Pri návrhu cyklotrasy boli uvažované tieto parametre:

- Šírka chodníka pre peších 2,50m,
- Šírka komunikácie pre cyklistov 3,50m s rozšírením v oblúku a pri pozdĺžnom sklone nad 4,5%
- V úseku so stiesnenými pomermi spojená komunikácia premenlivej šírky
- vzdialenosť medzi jednotlivými značkami v intraviláne je max. 9,0 m a 3,00-4,50 m pred prekážkou.

4. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O DOKUMENTÁCIÍ

V rámci projektu cyklotrasy Chodník a cyklotrasa na Nábřeží Ľubomíra Kadnára (Karloveské rameno, t.j. od Mosta Lafranconi po Klub Mark Twain) bola spracovaná PD cyklotrasy, ktorej podrobnosti sú zrejmé z príloh.

Záujmová trasa začína na existujúcej komunikácii pod mostom Lafranconi, kde sa odpája od existujúcej cyklotrasy – Dúbravskej radiály. Koniec cyklotrasy je v mieste napojenia na cyklotrasu Záhorská Ves – Jarovce, v križovatke pri klube Mark Twain. Trasa vedie po existujúcej miestnej komunikácii, v km 0,040 sa odpája a vedie ako samostatná trasa po rastlom teréne bez existujúceho spevnenia, pokračuje po existujúcej asfaltovej ceste pozdĺž nábrežného múru a napája sa do križovatky pri klube MT.

Šírkové parametre prvého úseku sú dané existujúcim spevnením, kde je existujúca cyklotrasa vedená na severnej strane (vpravo od osi). Navrhovaná cyklotrasa pokračuje pravostranne. Rovnako navrhovaný chodník pre chodcov nadväzuje na existujúci chodník vedený južne bližšie k Dunaju a pokračuje na rovnakej strane. V rámci PD je na existujúcom spevnení navrhnuté vybudovanie dvoch ostrovčekov medzi vedením cyklistov a chodcov za účelom plynulého napojenia navrhovanej komunikácie. V rámci tohto úseku sa existujúci poškodený povrch odfrézuje a položí nová obrusná vrstva s farebnosťou v zmysle koordinačnej situácie. V km 0,040 sa odpájame od existujúceho spevnenia a ďalej sú navrhované komunikácie vedené súbežne až po km 0,180 po nespevnenom povrchu. Od tohto miesta z dôvodu stiesnených pomerov tvorených existujúcou zástavbou, sú cyklisti a chodci vedení v spoločnom priestore až po koniec úseku. Spojená trasa je premenlivého šírkového usporiadania medzi exist. zástavbou.

4.1 Údaje o stavbe

V rámci projektu vybudovania cyklotrasy bol spracovaný návrh vedenia cyklotrasy, ktorý je zrejmý z prehľadnej situácie v mierke 1:25tis (príloha D.1.1), ortofotomapy v mierke 1:2000 (prílohy D.1.3), koordinačného výkresu s dopravným značením v mierke 1:500 (príloha D.1.5) a následne z ostatných podrobných výkresov v rámci prílohy D.2 (Cyklochodník), kde sa nachádzajú pozdĺžny profil, vzorové priečne rezy a charakteristické priečne rezy. Z majetkoprávneho hľadiska je v dokumentácii príloha H (zjednodušená dokumentácia pre MPV).

Celková dĺžka návrhu cyklotrasy je 467m. Na dĺžke 40m je vyznačená ako cyklokoridor po existujúcej ceste. Na tomto úseku sa vybudujú dva ostrovčeky z kamennej dlažby v zmysle situácie stavby a zrealizuje sa obnova asfaltového povrchu. Ďalej sa vyznačí vodorovným a zvislým značením oddelené vedenie chodcov a cyklistov. Od km 0,040 sa navrhuje vybudovať kompletnú vozovku pre oddelené vedenie chodcov a cyklistov na dĺžke 135m. V rámci výnimočného pojazdu motorovými vozidlami sa uvažuje s multikárou na čistenie a zimnú údržbu vozovky a tiež nakoľko komunikácia je v časti vedená v blízkosti brehov Dunaja a protipovodňového múra aj servisných vozidiel SvP, š.p. Povodie Dunaja, o.z. Pre pojazd je uvažovaná v rámci úseku oddelenej dopravy časť cyklistickej dokumentácie.

Na ďalšom úseku je trasa vedená spojenie pre cyklistov a chodcov, na zvýšenie bezpečnosti, upozornenie cyklistov, že sa nachádzajú na zmiešanom profile s chodcami, budú v intervaloch 100m zriadené priečne cez vozovku spomaľovacie prahy z kamennej dlažby. Dĺžka spojeného úseku je 290m a vedie až po koniec úseku. Zvislým dopravným značením bude úsek vyhradený v oboch smeroch prioritne pre chodcov a cyklistov s umožnením jazdy motorových vozidiel za podmienky neobmedzenia pešej a cyklistickej premávky.

V úseku súbežného vedenia chodcov a cyklistov sú komunikácie oddelené betónovým obrubníkom uloženým na stojato v zmysle prílohy D.2.2 – Vzorové priečne rezy. Oddelenie od zelene je zabezpečená parkovými obrubníkmi a krajinou zo štrkodrviny o šírke 0,5m. Vpravo je na úseku 0,040 až 0,180 navrhnutá priekopa na odvedenie vody z vozovky a zachytenie pritekajúcej dažďovej vody z rastlého terénu. Na úseku 0,069 až 0,090 je v rámci priekopy navrhnutá vsakovacia a odparovacia časť, s hĺbkou 2,0m šírkou 1,0m. Priekopa je v tomto mieste obalená separačnou geotextíliou a vyplnená štrkodrvinou, ktorá sa bude počas užívania kontrolovať a v prípade jej znefunkčnenia zanesením sa kamenivo odstráni a vyplní novým predpísanej frakcie.

Konštrukcia vozovky cyklotrasy v úseku súbežného vedenia s chodcami pozostáva z:

- asfaltového betónu bordovej farby	AC8o, II	STN RN 13108-1	50mm
- infiltračný postrek	PI; CB	STN 73 6129	1,5kg/m ²
- Betón C16/20 XF2(SK)-CI0,4	C16/20	SNT EN 206+A1	150mm
- Nestm. vrstva zo štrkodrvinou	ŠD 31,5Gc	STN 73 6126	200mm

Spolu o hrúbke min. 400mm

Modul deformácie na úrovni zemnej pláne min. Edef,2=60MPa.

Konštrukcia vozovky samostatného chodníka pozostáva z:

- Betónovej dlažby	DB	STN 73 6131-1	80mm
- Lôžka zo štrkodrvinou	ŠD 0/4	STN EN 13242	40mm
- Nestmelenej vrstvy zo ŠD	ŠD 31,5Gc	STN 73 6126	200mm

Spolu o hrúbke min. 320mm

Modul deformácie na úrovni zemnej pláne min. Edef,2=60MPa.

Konštrukcia vozovky spojeného vedenia chodníka a cyklochodníka pozostáva z:

- Betónovej dlažby	DB	STN 73 6131-1	80mm
- Lôžka zo štrkodrviny	ŠD 0/4	STN EN 13242	40mm
- Betón C16/20-XF2(SK)-CI0,4		STN EN 206+A1	100mm
- Nestmelenej vrstvy zo ŠD	ŠD 31,5Gc	STN 73 6126	200mm

Spolu o hrúbke min. 420mm

Modul deformácie na úrovni zemnej pláne min. Edef,2=60MPa.

V prípade, že počas realizácie nebude možné dosiahnuť predpísané parametre na úrovni zemnej pláne sa v súčinnosti s projektantom navrhnu potrebné sanácie podložia. Vozovka na úseku spojenej dopravy a cyklochodníka je zosilnená z dôvodu plánovaného pojazdu vozidiel príľahlých pozemkov ako aj údržby SvP, š.p., Povodie Dunaja, o.z.

Z majetkového a správcovského hľadiska je cyklotrasa situovaná na pozemkoch Slovenskej republiky a Univerzity Komenského v Bratislave ako aj tretích strán, ktoré sú zrejmé z prílohy H tejto PD. Majetko - právne vysporiadaná bude stavebníkom – Hlavné mesto Bratislava v stavebnom konaní.

4.2 Zámery iných stavebníkov v dotknutom území

V rámci rokovania s SvP, š.p., Povodie Dunaja, o.z. bol projektant informovaný o pripravovanom projekte – pretesňovania podložia protipovodňových múrov v dotknutom území. Realizácia je naplánovaná na 4. kvartál roku 2022. V rámci rokovaní bolo dohodnuté, že realizácia cyklochodníka sa bude uvažovať až po uskutočnení prác SvP, š.p., Povodie Dunaja, o.z.

4.3 Záverečné zhodnotenie

Predmetná dokumentácia, prináša svojim technickým riešením významné zvýšenie komfortu a organizovanosti užívateľov tohto úseku siete mestskej komunikácie. Vybudovaním tejto cyklistickej trasy by sa obmedzil pohyb cyklistov na Botanickej ulici a tým by sa zvýšila bezpečnosť pre účastníkov cestnej premávky.

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.

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

V Bratislave, október 2022

Vypracoval: Ing. Dušan Hestera