

Focus Sekcie riadenia programov regionálneho rozvoja



Devínsky most v korunách stromov



Pri pohľade na Cyklomost slobody v Devínskej Novej Vsi – jediný nový most cez rieku Moravu u nás, sa môže človeku zdať, že most je pripravený skočiť do prúdu tečúcej masy vody. Nikde totiž nie je vo vode zakotvený a nad hladinou rieky akoby visí tesne pred skokom do vody vo vzduchu. Stojí pritom na mieste dopravného historického spojenia, ktoré si pamätá ešte časy, kedy práve tade cez Moravu viedla z Bratislavy do Viedne konská železnica, lebo šlo o najkratšie spojenie týchto miest. Dnes tade prejdete peši, alebo na bicykli.



V Londýne list nemajú



„Keď stlačíte proti sebe list trávy, tak vám vznikne oblúkový tvar podobný mostu,“ vysvetľuje princíp stavby unikátneho diela v Devínskej Novej Vsi jeho autor pán **Ing. arch. Milan Beláček**, ktorý zdôrazňuje: **„Zišla sa tu celá plejáda vynikajúcich ľudí z rôznych odborov, bez ktorých by táto stavba nevznikla, lebo podmienky boli veľmi tvrdé. Úžasná bola práca stavbyvedúceho pána Ing. Jozefa Zajonca, ktorý kedysi koordinoval práce aj pri prehradení Dunaja pri výstavbe vodného diela v Gabčíkove. Rovnako aj výsledky, aké predviedol pán prof. h. c., prof. Dr. Ing. Zoltán Agócs, PhD., ktorý ako veľmi dobrý odborník, obetavý človek, spracoval rozhodujúce náročné statické výpočty a projektant rozhodujúcej stavebnej časti Ing.**

Ľuboš Rojko, PhD. A samozrejme, nebyť zdrojov z Európskej únie, most by sa tu zrejme nikdy ani nepostavil. Vďaka príprave a výstavbe mosta sme získali neoceniteľné skúsenosti.“



Prostriedky z Európskeho fondu regionálneho rozvoja získali v Devínskej Novej Vsi cez program Cezhraničnej spolupráce Slovenska a Rakúska 2007 – 2013 pri výstavbe tejto nevšednej bioarchitektúry. K nej získal pán **Beláček** vzťah cez lásku k prírode, keďže vyrastal v Žiline a prázdniny trávil pod Rozsutcom, pri Súľovských skalách, či pri Váhu, keď na ňom začali stavať známe vážske kaskády.



Podobný zavesený most oceľovej konštrukcie nájdeme len v Londýne a to Most Milénia, ktorý má 333 metrov. Devínsky most má 525 metrov. Most v Londýne stál osemkrát viac, čo sa premietlo na meter štvorcový v náraste ceny až o štrnásťkrát viac ako v Devínskej Novej Vsi. Pritom Devínsky most nie je lacnejší na úkor pevnosti. V Londýne nie sú také extrémne záplavy ako na Morave tradične dvakrát do roka. Devínsky most od uvedenia do prevádzky spĺňa všetky normy, kým Miléniový most v Londýne už pre nápor turistov pri jeho otvorení museli rekonštruovať.



Zázraky sa dejú



Pán **Beláček** hovorí doslova o zázraku, že nik pri extrémne zložitej montáži mosta najmä v zimnom období tuhých mrazov neutrpel úraz: „**Pri montáži zo začiatku neboli zábradlia. Ťažké mechanizmy a stavebná výroba nemohli ísť do chráneného územia, takže sa konštrukcia vyrábala mimo stavenisko, obmedzenia aké v Londýne nemali.**“



Súťaž na dodávateľa stavby vyhralo konzorcium Ingsteel a Doprastav, kým montážnu časť mali na starosti špičkoví odborníci z Hutných montáží Ostrava, ktorých poznajú aj vo svete a boli aj pri stavbe Londýnskeho oka, či pri osadzovaní vrát na komorách priehrady v Gabčíkove; a rovnako aj pri výstavbe mostu SNP v Bratislave.



„V podstate je oblúk nad tokom tvarovo list trávy, dlhé steblo. Inšpirácie z prírody nie sú samoučelné, lebo príroda je dokonalejšia, ako naše technické vedomosti a otvára nám možnosti stavať pevnejšie, ale aj krajšie. Návštevník mosta prekoná pri prechádzke po moste výškový rozdiel siedmich metrov. Horizontálna sila, ktorá vzniká pôsobením oblúka, sa bez problémov v časti mosta nad zaplavovaným územím kompenzuje, následné zaťaženie stečie bez väčších horizontálnych napätí cez oceľové opory v tvare V do zeme,“ vysvetľuje technické riešenie pán Beláček: „Keďže ide o územie chránené v Natura 2000, v ktorom nie je povolené stavať. Preto je most len pre peších a pre cyklistov. Most dosahujúci

v portáloch , ktoré nesú oblúk výšku dvadsať metrov je podľa stanoviska rakúskej ochrany prírody pod úrovňou lesa, zároveň po celej dĺžke mosta mimo tok rieky sa pohybujete priamo v korunách stromov.“



Pešia plavba vzduchom



Rakúski ochranári mali podmienku, že most nesmie byť vyšší ako dvadsať metrov, teda aby bol pod úrovňou lužných lesov. Zároveň z vrcholu oblúka nad korunami a riekou v najvyššom bode vo výške osemnásť metrov, sú nádherné pohľady do prírody. Pri výstavbe museli byť dodržané prísne predpisy na veľkosť plavebného gabaritu. Ten predstavuje pre plavbu lodí výšku minimálne osem a šírku päťdesiat metrov. Preto most visí nad riekou a vytvára tak dojem, akoby plával vo vzduchu.



Z detstva každé dieťa vie, že vyliezť na strom bola tá najväčšia sloboda, akú ste mohli zažiť. Most Slobody je však slobodným podľa názvu z iných príčin, lebo vedie ponad územie, kde stála železná opona uzatvárajúca Slovensko od Rakúska dlhých štyridsať rokov. Po roku 1989 však boli ľudia žijúci v siedmich obciach administratívne spadajúcich pod Engelhartstetten zásadne proti výstavbe mosta v tomto mieste, o čom rozhodli aj v miestnej samospráve: „**Museli sme získať dôveru všetkých slovenských, aj rakúskych orgánov ministerstiev životného prostredia, či občianskych združení,**“ spomína pán **Beláček** na roky trpezlivého presviedčania.



Kobra pomohla



Ľudia v Devínskej Novej Vsi sú stále v pozitívnom šoku z diela, ktoré je v strede tejto časti mestskej časti Bratislavy, čím má k nemu každý blízko: „**Je to ideálne miesto na stretnutia, či na prechádzku,**“ hovorí starosta Devínskej Novej Vsi pán **Milan Jambor**. Nakoniec pri presviedčaní o potrebe výstavby mosta im pomohla aj nová štúdia rozvoja prihraničných obcí Rakúska a Slovenska tzv. Kobra (kooperácia Bratislava – Viedeň), podľa ktorej sa v priestore medzi hlavnými mestami Bratislavou a Viedňou môže zvýšiť počet obyvateľov do dvadsiatich rokov až o 400 tisíc ľudí.



Dôležité bolo získanie partnera na výstavbu mosta, keďže obec Engelhartstetten bola finančne malým partnerom na také rozhodnutie. Do rokovaní tak za Slovensko vstúpil Bratislavský samosprávny kraj a za rakúsku stranu krajinská vláda Dolného Rakúska. Poslanci krajinského parlamentu Dolného Rakúska odsúhlasili výstavbu a spoluprácu s Bratislavským samosprávnym krajom. Dnes na Moste slobody bežne stretnete cyklistov, ktorí sa vám zdravia pekne nemecky „**Grüß Gott**,“ teda Pozdravený buď Boh, alebo ako u nás sa vraví Pochválený buď Ježiš Kristus.



A most sa napája na rakúskej strane na pôvodnú barokovú tristoročnú cestu, ktorou viedla neskôr aj konská železnica Viedeň – Bratislava a dnes sa tu preháňajú turisti na korčuliach, či bicykloch. Neďaleko vedie regionálna železničná trať, ktorá má zastávku aj v Devínskej Novej Vsi a vedie do Viedne, kde dnes žije v jej východnej časti okolo 40 tisíc Slovákov. A tí môžu domov prísť aj na bicykloch. Rovnako ako turisti z prístavu v Bratislave si môžu urobiť po cyklotrasách výlet cez Most slobody až do Rakúska, čím sa rozširujú možnosti cestovného ruchu a zhodnotenia celého prírodného územia.



Chuck Norris na scéně



„Už teraz v okolí mosta rýchlo pribúdajú služby,“ pán Jambor vyratúva: „Sú tam tenisové kurty, či lanová dráha, bufety.“ Nad kauzou Mosta Chucka Norrisa sa pán Jambor pousmeje: „Nijako neovplyvnila náš vzťah k mostu ako k miestu spoločenského a kultúrneho vyžitia. Nieкто z recesie náš Cyklomost slobody nazval pri prieskume, aké mu dať meno mostom Chucka Norrisa, ale vzťah občanov k mostu sa vôbec nezmenil. Len sa nad tým môžeme zasmiať a mávnuť rukou. Aspoň sa náš most dostal do širšieho povedomia, lebo ho takto začali ľudia vnímať aj v zahraničí, že niečo také existuje na Slovensku.“



Počas výstavby bolo na stavenisku cez veľkonočné sviatky cez tritisíc divákov. Nečudo, živé predmontážne pracoviská a vlastná montáž nad tokom cez obrovské žeriavy, na stavbe bol ekologický dozor, aby žiaden mechanizmus nezasiahol vzácny prírodný biotop: „**A potom pred dokončením cez víkendy sa na stavenisko vyberali záľahy divákov. Záujem o most neutícha ani po jeho otvorení,**“ usmieva sa pán **Beláček**, ktorý si vo svojich päťdesiatich siedmich rokoch už ani nepredstavoval, že postaví tak peknú a náročnú stavbu.



Využitie čakanie



Pán starosta **Jambor** dodáva: „Vďaka ďalším projektom z Programu cezhraničnej spolupráce Slovenska a Rakúska 2007 – 2013 sa dnes upravuje aj okolie mosta. Pribúdajú odpočívadlá a detské ihriská, čiže Cyklomost slobody sa stáva naším druhým prirodzeným centrom mestskej časti. Smerujú sem ľudia nielen z Bratislavského kraja, ale aj z celého Slovenska, lebo prechádzka po moste je veľmi atraktívna.“



Dlhý čas bol most cez rieku Morava nedosiahnuteľná predstava, iba pekný sen bez možnosti ho realizovať. Pán **Beláček** chodil ako dieťa do výtvarnej školy a vždy chcel študovať výtvarné umenie, ale nakoniec vyštudoval architektúru. Pritom v rodine mali mnoho známych stavbárov v dopravných stavbách a aj on maturoval z dopravných stavieb. Nakoniec bol prvým architektom v rodine, keď sa dostal na prestížnu fakultu architektúry do Brna k odborníkom práve na náročné oceľové konštrukcie (prof. Antonín Kurial, prof. Ferdinand Lederer), pričom má prax a patričné oprávnenia aj z oblasti ochrany životného prostredia. Jeho svokor bol šéf výstavby severo-južnej magistrály v Prahe a mostov cez Vltavu pán Ing. Tomášek: „**Vďaka rodinným**

kontaktom som mal prístup k technickým informáciám a túto oblasť som sledoval. V rodine videli moju budúcnosť v dopravných stavbách, čo sa teraz nakoniec potvrdilo týmto mostom, ktorý je mojou najvýznamnejšou stavbou.“



Čiže v správnu chvíľu do seba „náhody“ zapadli, všetky skúsenosti pán **Beláček** využil a vznikla výnimočná stavba aj v rámci svetových parametrov: **„Keďže sa roky nedalo s projektom mostu v Devínskej pohnúť, tak som celý ten čas chodil do knižníc a preštudoval som technické riešenia stovky rozličných mostov,“** pán **Beláček** vypočítava zvláštne zákruty osudu, ktoré vyústili do unikátnej podoby Mosta slobody. V prvom momente mu na rakúskej strane neverili, že jeho projekt mostu môže skutočne v takej podobe existovať a dá sa postaviť. Dnes pri pohľade na most vzniká dojem, akoby sa vznášal nad riekou Moravou.



Pätnäšť rokov života



Vznik tohto technického skvostu zabral pánovi **Beláčekovi** pätnásť rokov života priprav, hoci realizácia už potom prebehla veľmi rýchlo: „**Most vedie v chránenom krajinnom území Slovenska a najmä Rakúska.**“ A práve náš západný sused je známy svojimi prísnyimi predpismi chrániacimi životné prostredie. Tie všetky výstavba aj prevádzka splnila a vznikla hodnota navyše. Cez most môže prejsť jedno vozidlo do dva a pol tony. Cvičenie záchranných služieb Rakúska a Slovenska ukázalo, že Most Slobody v prípade potreby spája záchranné zbory. Vďaka šírke štyroch metrov a unikátnemu technickému riešeniu, prejde cez most sanitka a v situáciách, aké môžu nastať, sa teda most stáva strategickou stavbou aj v prípade záchrany života.



Slovenský a rakúsky breh sa na tomto mieste v Devínskej Novej Vsi cez rieku Moravu do Schlosshofu spojil po vyše 60 rokoch. Dovedy tu bol sčasti kamenný most ešte z čias Márie Terézie, ktorý mal z dreva konštrukciu nad vodou. A túto časť vždy pri extrémnych stavoch rozvodnená Morava odniesla. Kedysi tu bol čulý život medzi slovenským a rakúskym brehom, lebo most cez Devínsku Novú Ves bol po stáročia najbližšou spojnicou Bratislavy a Viedne. A Mária Terézia mala v Schlosshofe svoje vidiecke sídlo.



Boli tam až do polovice 20. storočia na lúkach pri Morave kolotoče, ihriská, miesta stretávania ľudí z prihraničných obcí Rakúska a Slovenska. Spustením železnej opony pred vyše 60 rokmi sa pohraničné pásmo od ľudí izolovalo. Všetko zlé je na niečo dobré, lebo sa tak vytvoril vzácny biotop lesa a mokradí, keďže ľudia sem chodiť nesmeli. Preto most dnes neslúži pre dopravu autami, iba vo výnimočných život ohrozujúcich situáciách, za to sa však stal atrakciou pre turistov a najmä cyklistov.



Zabíjali ľudí elektrickým prúdom



Zo slovenskej strany bol postavený ostnatý drôt, aby sa nik nemohol dostať na západ cez rakúsku hranicu. Odborníci Ústavu pamäte národa evidujú štyridsať mŕtvych, ktorí sa predsa za tie roky pokúsili dostať na druhú stranu práve cez územie, ktoré dnes premostuje Most slobody: „**Na suchej hranici v Petržalke používala pohraničná stráž aj samostatne útočiace psi púšťané na voľno,**“ šokuje detailami z tejto nedávnej histórie hranice medzi Slovenskom a Rakúskom pracovník Ústavu pamäte národa pán **Mgr. Ľubomír Morbacher, PhD.**



Preto Ústav pamäte národa pripravil sériu pamätníkov pripomínajúcich obeť komunistického zriadenia od roku 1948, ktoré boli postavené aj s podporou projektu z Programu cezhraničnej spolupráce Slovenska a Rakúska 2007 - 2013. Pod Mostom Slobody je vedľa cyklotrasy pamätník v podobe pôvodného ostnatého drôtu, do ktorého do roku 1965 bola vháňaná elektrina pod vysokým napätím, aby preliezajúcich emigrantov zastavili aj za cenu ich usmrtenia.



Po tomto roku podľa informácií od pána **Morbachera** sa používalo už len nízke napätie. To slúžilo ako signalizačná sústava, že ak sa niekto pokúsil ostnatý drôt prekonať, okamžite pohraničníari vedeli, na akom úseku prišlo k pokusu o útek a vyrazili tam motorizované hliadky: „**Napriek týmto opatreniam sa podarilo niektorým ľuďom hranicu prekročiť,**“ dodáva pán **Morbacher**. Tých, ktorí, žiaľ, zahynuli, si teda pripomínajú na cyklotrase železnej opony vedúcej vedľa Mosta slobody až po Devín, kde je hlavný monumentálny pomník obetiam.



Z Nórska až do Bulharska



Dnes je Most Slobody spojnicou na medzinárodnej cyklistickej trase z Nórska do Bulharska Eurovelo 13. Na projekt Mostu Slobody nadväzujú ďalšie dva projekty z Programu cezhraničnej spolupráce Slovenska a Rakúska 2007 – 2013. Ide o pripravované informačné body v rámci projektu Za mostom, kde sa turisti zo zahraničia cez integrovaný informačný systém môžu napojiť cez wifi na internet a získať podrobný opis miesta, kultúrneho vyžitia, či dopravných spojení vo vlastnom jazyku.



Ďalej sú v rámci projektu Perimost osadzované smerovníky medzinárodnej trasy Eurovelo 13 z Nórska do Bulharska a boli osadené nové označenia horských cyklotrás v Malých Karpatoch v smere od Moravy, kedy sa preznačilo takmer 300 kilometrov. V rámci Perimostu sú budované odpočívadlá, lavičky a orientačné body. Zároveň z projektu Za mostom sa postavili pamätníky pripomínajúce časy železnej opony. Tak vznikol oddychový areál prepojený s rakúskou stranou, ktorý dnes využívajú aj zahraniční návštevníci Bratislavy.



V Devínskej Novej Vsi žije početná chorvátska menšina. Aj u pána starostu **Jambora** sa doma v jeho detstve hovorilo týmto jazykom: „**Mama s babkou sa rozprávali po chorvátsky a počas vypuknutia vojny v tejto balkánskej krajine v deväťdesiatych rokoch, naši občania spontánne pomáhali rôznymi zbierkami.**“



Slováci získali viac



Možno aj to je dôvod, že dnes v Devínskej Novej Vsi dokážu úspešne spolupracovať s rakúskou stranou bez problémov. Pán **Jambor** vysvetľuje: „**Je to trošku nerovnomerné postavenie. My máme takmer dvadsať tisíc obyvateľov a na rakúskej strane sedem obcí dohromady má len tisíc sedemsto občanov. Cyklomostom sme teda jednoznačne viac získali my.**“



Na čas prípravy a výstavby spomína projektový manažér Úradu Bratislavského samosprávneho kraja pán **Ing. Ivan Magát** takto: „**Ako rakúska strana, tak aj my sme sa obávali, ako sa bude taká obrovská oceľová konštrukcia vynímať v tomto chránenom prírodnom prostredí. Už po začatí stavby rakúski ochranári odvolali všetky svoje opatrenia, keď videli, ako slovenské firmy Ingsteel a Doprastav správajú šetrne k životnému prostrediu. Výsledok je zasadený citlivo do prírody a aj preto najmä v lete tu zažívame taký nápor turistov, že na moste sa nedá len tak postávať, aby vás dav nestrhol so sebou.**“



K množstvu problémov pri náročnej výstavbe môžeme prirátať podmienky vodohospodárov, ktorí požadovali, aby piliere nestáli v toku rieky Morava. Zložitým orieškom bolo aj zosúladenie výškopisu a polohopisu súradnicových systémov, keď v Rakúsku zostal starý rakúsko – uhorský systém merajúci výšku od Jadranského mora (Gauss-Krügerove zobrazenie a súradnicový systém), kým my rátame výšku od hladiny Baltského mora (Křovákovým zobrazovacím a súradnicovým systémom boli vytvorené základné topografické mapy z územia Slovenska), čím vzniká rozdiel 80 centimetrov. Preto museli vytvoriť nový jednotný mapový podklad pre stavbu.



Oblúk nad riekou vyrobili Lodenice Komárno: „**Tie majú skúsenosti s krivkami a s výrobkami, ktoré sú náročné na geometriu,**“ dodáva pán **Beláček**.



Fakt, že závesy nosnej konštrukcie boli napnuté hneď, bez nejakých redukcií, či opakovaných pokusov, vzbudzuje u odborníkov úžas, ako to celé bolo do detailov presne matematicky vyrátané. Geometria bola naplánovaná do najjemnejších detailov. Len tak sa mohlo stať, že v dejinách existencie Doprastavu ide len o druhý most v histórii, kedy sa závesy predopli hneď na prvýkrát a už sa nemuseli korigovať: **„Lisy napli na predpísané napätie závesy a nosná konštrukcia mosta bola dokončená.“**



Cezhraničnú spoluprácu Slovenska s Rakúskom má na starosti z Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy aj pán **Mgr. Marek Dinka**, ktorý most využil celkom svojsky v súlade so svojím zamestnaním: „**Práve idem na pracovné rokovanie práve k projektom cezhraničnej spolupráce do Schlosshofu. Tak som si povedal, že pohyb na čerstvom vzduchu mi urobí dobre a auto som nechal v Devínskej Novej Vsi.**“ Peši je tam rýchlejšie a po ceste ešte skontroluje úroveň niektorých prác, keďže v okolí mosta sa stále pracuje v rámci stále ďalších projektov. Momentálne sa im podarilo uspieť s projektom na vytváranie územných plánov prepojenia malých obcí v pohraničí s územným plánom veľkého hlavného mesta Bratislavy. Je to dôležité, veď most v Devínskej Novej Vsi bol tiež na začiatku v územnom pláne Bratislavy, ale nebol v územnom pláne v Rakúsku. Ide o projekt BAUM. Z 80 obdobných európskych projektov boli ocenené v Bruseli štyri a jeden z nich je práve BAUM o vytváraní prepojení územných plánov. Je to začiatok ďalšej spolupráce a výstavby možno aj ďalšej dopravnej infraštruktúry.



Bociany kontrolovali kvalitu



Pán architekt **Beláček** je ako sám hovorí ešte stará škola. Pri návrhu stavby, pred odsúhlasením projektu si stavajúcich modely, aby si overil ako sa bude most správať, aby dokázal hľadať efektívny tvar a redukovať prípadné chyby: **„Ide o to, ako to pôsobí a nie o to, ako to vyzerá. Ak v gotike nemali matematiku a nevedeli si to prepočítať, pracovali empiricky; postavili katedrálu, dali dole lešenie a buď to spadlo, alebo zostalo. Od čias renesancie už máme rozvoj matematiky a musíme si teda vedieť veci správne spočítať a nadimenzovať.“** Taký postup sa už dnes v digitálnom čase nenosí. Rovnako nie sú obvyklé ani také detailné šetrné prístupy k životnému prostrediu pri výstavbe, aké sa použili v tomto prípade. Kúsok od spájania mosta hniezdili bociany

a hniezdia tam aj naďalej. Vôbec ich výstavba prechádzkovej lávky ľudí cez koruny stromov nevyrušovala pri odchove mláďat.



„Všetky rozhodnutia sa prijímali kolektívne podľa zásady, že prednosť má prísnejšia legislatíva. A rakúski ochranári majú u našich susedov silné slovo, keď dokázali zastaviť aj výstavbu priehrady pod Viedňou,“ spomína pán Beláček a dodáva: **„Preto myslieť si, že sa nám podarí Cyklomost slobody vôbec postaviť a ešte jednoducho, podľa prvého návrhu, by bola veľmi smelá a trúfalá predstava.“** Pri prvých prieskumoch ho na hraniciach ešte

kontrolovali rakúski pohraničníci a pozerali sa mu do fotoaparátu, čo tam na hranici fotografoval?



Most slobody pokračuje klenbovými pôvodnými mostami z 18. storočia, ktoré rakúski odborníci za týmto účelom rekonštruovali.



Stačí prejsť iba malý kúsok a návštevník sa ocitne pri rakúskej národnej pýche, akou je nesporne zámok Schlosshof spolu s barokovými záhradami. Práve preto zámok nazývajú aj rakúskym Versailles.



Pani **Eleonóra Tollová** a pani **Barbora Halčáková** chodia na most s deťmi na prechádzku: „Je to veľmi pekný priestor a nič krajšie tu pre deti v prírode nemáme,“ hovorí pani **Halčáková**.



Pani Tollová ju dopľňa: „Páči sa mi, že most stále udržiavajú, a že zakázali na ňom pohyb korčuliarov, lebo už tak je dost' preplnený. Aj my si nosíme korčule až na druhú stranu a potom na nich ideme už po hrádzi k zámku v Schlosshofe. Pekný je most aj v noci ako je nasvietený.“



Svetlo kameňom sváru



S nasvietením mosta mal pán **Beláček** problémy. Rakúske krajinské životné prostredie nesúhlasilo s osvietením mosta v chránenom území. Až keď sme začali realizovať na slovenskej strane led spodného osvetlenia s extrémne nízkymi nákladmi na prevádzku a dlhou životnosťou, tak sa podarilo osvetlenie presadiť: „**Nakoniec uznali, že z pohľadu bezpečnosti je osvetlenie cyklomosta nutné a Rakúšania zmenili v priebehu výstavby stavebné povolenie, čím ho zapracovali do projektu.**“



„Zabudli sme si doklady,“ vysvetľuje pani Alexandra Šoltýsová dôvod, prečo sa vracia predčasne z prechádzky z mosta so svojim dvojročným synčekom Miškom: „Vyšli sme preto len po stred mosta a ideme si po ne domov.“



Dieťa musí mať v zahraničí pas, ale inak sú s možnosťami, aké most priniesol do Devínskej Novej Vsi veľmi spokojní. Pas pre malého synčeka v kočiari nemal ani pán **Jozef Ružovič**, ktorý to vysvetlil, že šli len na prechádzku po moste: „**Inokedy chodíme až do Schlosshofu, lebo tam majú pri zámku koníky, čo sa mojim deťom veľmi páči.**“



Milenci na vrchole



Cyklomost slobody získava aj ďalší prívlastok ako most milencov. Tí si sem na vrchole mosta dávajú svoje zámky na znak trvania ich lásky do zábradlia. Pri jeho výrobe najprv odborníci tvar zábradlia u pána **Beláčka** reklamovali, že niečo také subtílne sa nedá vyrobiť: „**V podstate je to tvar kvapky. Používané minimálne rozmery profilov sme museli zohľadniť podľa pripomienok ochranárov, keďže v tejto oblasti žije až 50 vtáčích druhov, aby sa operence na moste nezranili.**“



Rieka Morava na svojich brehoch vytvára meandre. Keďže sa dvakrát do roka vylieva, z mosta ich môžete pozorovať ako učebnicu geológie na dlani. Pán **Beláček** sa prírodou inšpiruje dlhšiu dobu ešte v čase, keď definoval úsporné stavby rodinných domov podľa zásad piatich „E“: ekologické, environmentálne, ergonomické, ekonomické a energetické hľadiská. Doteraz, ak sa chcel dostať na druhú stranu do Schlosshofu, tak z Devínskej Novej Vsi cestoval okľukou cez Petržalku až tridsať kilometrov a Marchegg po železnici. So smiechom dodáva: „**Ten most mi veľmi chýbal.**“ Z obľuby ako na slovenskej, tak aj na rakúskej strane, akú si Most slobody získal však vidno, že chýbal mnohým viac ako polstoročie.



Celá stavba je pritom od nápadu, až po realizáciu dielom slovenských odborníkov: **„Rakúšania ako partneri prijali naše riešenia. Súťaže sa zúčastnili firmy z celej Európy, ale slovenskí stavbári ponúkli cenu o milión eur lacnejšiu.“** Pri pohľade odspodu od brehu vidno, že most podopiera podľa

pána **Beláčka** ako ju nazval „**stromčeková podpera**“. To je aj dôvod, prečo most v rieke nemá žiadnu oporu, lebo toto stromčekové riešenie dokáže zmenšiť stodvadsať metrový rozpon mosta.



Devínska Nová Ves je od roku 1972 mestskou časťou Bratislavy. Je známa najmä automobilkou Volkswagen, už menej tým, že tadiaľto viedla prvá kónská železnica na trase Prešpork - Devínska Nová Ves - Schlosshof - Viedeň od roku 1838. Teraz je známa aj netradičným mostom, o ktorý sa

zaujímajú turisti aj zo zahraničia. A túto raritu získala vďaka príspevku z európskych fondov.



Zatiaľ statiku mosta monitorujú cez body na konštrukcii pri pravidelných meraniach. Majú však už vypracovaný systém monitorovania mostnej konštrukcie cez satelit. Zatiaľ je tento projekt ešte nedokončený. Pán **Beláček** však verí, že je to len do času. Ved' dočasne medzi Devínskou Novou Vsou a Schlossofom chýbal most iba vyše 60 rokov. Dnes si na to už nik nepamätá, hoci most je v prevádzke zatiaľ iba jeden rok.



Program cezhraničnejspolupráce Slovensko – Rakúsko 2007
– 2013



Prioritná os 2 – Dostupnosť a trvalo udržateľný rozvoj

Cieľ osi: Rozvoj prirodzenej atraktivity regiónu, jeho prístupnosti a infraštruktúry založený na princípe environmentálnej udržateľnosti

Oblasť podpory 2.1 – Doprava a regionálna dostupnosť

Projekt Cyklomost Slobody

Projektoví partneri: Krajinská vláda Dolného Rakúska (Vedúci partner) , Bratislavský samosprávny kraj (hlavný cezhraničný partner), Hlavné mesto SR Bratislava, Mestská časť Bratislava-Devínska Nová Ves.



Príspevok z EÚ zdrojov
4 191 282 eur



Začiatok a ukončenie realizácie

04/2010 - 05/2012



Projekt Perimost

Projektoví partneri: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung (Vedúci partner), Bratislavský samosprávny kraj



Príspevok z EÚ zdrojov
796 994 eur

Začiatok a ukončenie realizácie
10/2011 - 12/2013



Prioritná os 1 - Znalostný región a ekonomická konkurencieschopnosť



Cieľ osi: Vybudovať cezhraničnú inovatívnu a vzdelanostnú ekonomiku založenú na kultúrnom dedičstve a sociálnej inklúzii



Oblasť podpory: 1.2 – Kultúrna spolupráca, spolupráca
v oblasti cestovného ruchu



Projekt Behind the Bridge – Za mostom



Projektoví partneri: - Bratislavský samosprávny kraj (Vedúci partner), Mestská časť Bratislava-Devínska Nová Ves, Donau Niederösterreich Tourismus GmbH, Marktgemeinde Engelhartstetten, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstrassenplanung



Príspevok z EÚ zdrojov
387 033 eur



Začiatok a ukončenie realizácie

04/2011 - 12/2013



Kontakty:

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR

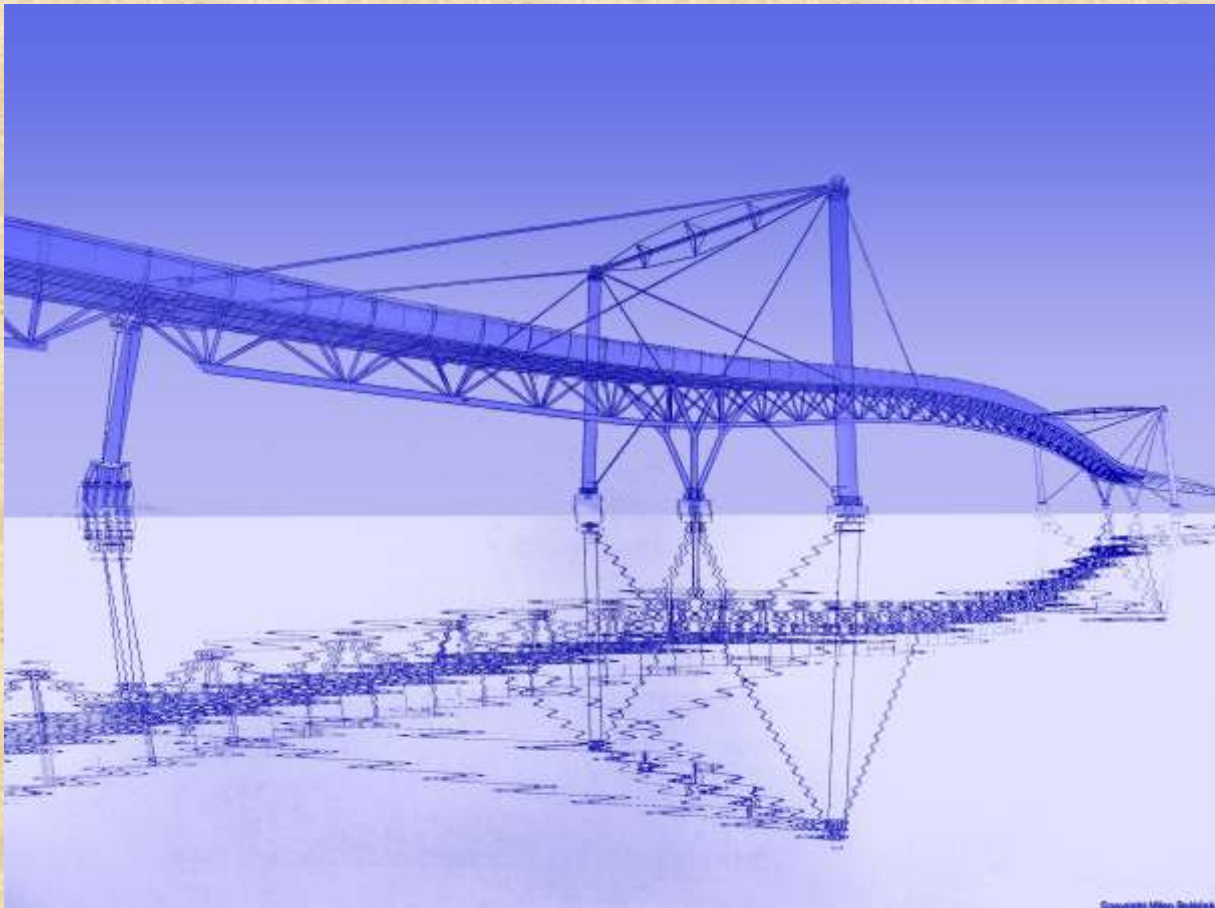
Dobrovičová 12

812 66 Bratislava

tel: 00421 2 59 26 61 11

fax: 00421 2 59 26 64 35

www.mpsr.sk



Sekcia riadenia programov regionálneho rozvoja

Prievozská 2/B

825 25 Bratislava 26

<http://www.sk-at.eu/>

