

Materiál na rokovanie  
Mestského zastupiteľstva  
hlavného mesta SR Bratislavy  
dňa **25. 06. 2020**

---

**Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy**

---

**Predkladateľ:**

Ing. arch. Matúš Vallo v. r.  
primátor

**Zodpovedný:**

Mgr. Peter Bánovec v. r.  
riaditeľ sekcie, SD

**Spracovateľ:**

Mgr. Tomáš Peciar v. r.  
Oddelenie dopravného inžinierstva

**Materiál obsahuje:**

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa s uznesením MsR
3. Správa o plnení Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy za rok 2019 a akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na rok 2020

## **NÁVRH UZNESENIA**

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní materiálu

**schvaľuje**

správu o plnení Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy za rok 2019 a akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na rok 2020.

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

Materiál Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy bol pôvodne spracovaný poradcom primátora a predložený na schválenie mestskému zastupiteľstvu v septembri 2014, pričom bol aj schválený (uznesenie č. 1743/2014). Vtedy agenda udržateľnej mobility patrila pod KP, nie pod oddelenie stratégie a projektov alebo sekciu dopravy. Materiál mal slúžiť ako podklad pre obstaranie samostatného územného generelu cyklistickej a pešej dopravy, tiež definoval, že pri dopravno-kapacitnom posudzovaní veľkých investičných projektov sa má zahrnúť intenzita pešej a cyklistickej dopravy, upravoval cyklistickú a pešiu dopravu ako rovnocennú k individuálnej automobilovej a verejnej doprave a mal mať dopad na reálne znižovanie emisií CO<sub>2</sub> do roku 2020 v zmysle medzinárodného záväzku Bratislavy (tzv. Dohovor primátorov).

V nadväznosti na uvedené, ODI aktualizovalo uvedený strategický materiál aj vzhľadom na dynamický rozvoj Bratislavy, napr. o nové cyklistické trasy, resp. vedenie už zadefinovaných cyklotrás, ako aj základné princípy, ciele a vzťahy motorovej a nemotorovej dopravy. Taktiež navrhlo zrušiť niektoré body pôvodného uznesenia a nahradiť ich novými.

**Uznesením Mestskej rady hlavného mesta SR Bratislavy č. XX/2020 zo dňa 12. 03. 2020 Mestská rada hlavného mesta SR Bratislavy odporúča Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy prerokovať „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“.**

# Vlastný materiál

---

# Správa o plnení Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy za rok 2019 a akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na rok 2020

hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Dátum:  
Verzia: sk-text-1.01  
Licencia: CC0

# Úvod

Potreba vypracovať plnenie Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý obsahuje aktualizované priority mesta v oblasti cyklo dopravy a samotný akčný plán pre rok 2010 vychádza z dokumentu Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy schváleného ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25.9.2014.

Prvý Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy bol vypracovaný pre rok 2015. Pre rok 2016 nebol vypracovaný žiaden akčný plán. Pre roky 2017 a 2018 boli opätovne vypracované akčné plány, tie sa však nematerializovali, resp. len v minimálnej podobe.

Na rok 2019 bol vypracovaný obsiahly akčný plán, ktorý sa však vzhľadom na obmedzené kapacity odborníkov na cyklo dopravu síce realizoval, najviac však v miere o nových zónach, príprave parkovacej politiky a nastavovaní procesov.

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy má za v prvom rade nastaviť konkrétne opatrenia, ktoré sa budú realizovať v danom roku s cieľom zvýšiť podiel nemotorovej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy.

Pôvodný cieľ z akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2015, ktorý sa preniesol aj do akčných plánov pre roky 2017 a 2018 bol znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy (z 39,6 %) na 35 % v roku 2025, 25 % v roku 2030 a menej ako 20 % v roku 2040. Celková deľba prepravnej práce podľa Územného generelu dopravy (2014) osôb žijúcich v Bratislave bola v čase prieskumu: 39,6 % IAD, 32,6 % verejná doprava, 26,2 % chôdza a 1,6 % cyklistická doprava. Pri zohľadnení vnútromestskej aj regionálnej dopravy tvorí individuálna automobilová doprava tvorí 47,1 %, zatiaľ čo verejná doprava 31,1 %, a nemotorová doprava len 21,8 %. Dominantným módom všetkých ciest, ktoré súvisia s účelom práce, je individuálna automobilová doprava. U takýchto ciest respondenti uviedli, že v 52,8 % prípadov využili individuálnu automobilovú dopravu, v 35,4 % verejnú dopravu a len v 11,8 % prípadov to bol mäkký mód, tzn. chôdza či bicykel.

Akčný plán udržateľného energetického rozvoja schváleným mestským zastupiteľstvom 30.1.2014 zaväzuje primátora znížiť produkciu CO<sub>2</sub> o 20 % do roku 2020 vrátane realizovania opatrení ako budovanie cyklotrás a zavedenie systému zdieľaných bicyklov (bike-sharing), ktoré prispievajú k zníženiu podielu IAD o 8%. Zároveň zaväzuje primátora zvýšiť podiel cyklistickej dopravy z 1 na 8 %. Tento cieľ je dlhodobo nevhodnou politikou ďaleko od dosiahnutia. Práve preto je potrebné zo strany mesta akcelerovať realizáciu opatrení na podporu nemotorovej dopravy a znižovania podielu individuálnej automobilovej dopravy a v čo najkratšej dobe sa priblížiť cieľom, ktoré sa Bratislava zaviazala dosiahnuť v rámci Dohovoru primátorov a udržateľného rozvoja mesta. V tomto čase môžeme konštatovať, že sa akčný plán mestu Bratislava nepodarilo naplniť. Mestu stále chýbajú dáta, ako meranie počtu cyklistov či už na celkovej deľbe prepravnej práce, alebo na meraní v konkrétnych úsekoch.

## Rok 2020

Akčný plán pre rok 2020 kopíruje akčný plán na rok 2019 a dopĺňa jednoduché kapitoly. Je rozdelený na dve časti. Prvá sa venuje cyklistickej doprave, druhá pešej doprave. Každý časť je rozdelená na samostatné kapitoly.

**Prvá kapitola** v prvej časti sa venuje celkovému plánu cyklotrás vychádzajúc z uznesenia mestského zastupiteľstva č. 1743/2014 a Územného generelu dopravy. Identifikuje potreby prípravy projektovej dokumentácie jednotlivých cyklotrás, tak aby vznikli použiteľné, na seba nadväzujúce trasy a na uliciach, ktoré sú v súčasnosti najpoužívanejšie alebo majú najväčší potenciál na využitie. Práve tie tvoria kostru mestskej siete bezpečných cyklistických trás - sú to hlavné cyklistické radiály (označené písmenom R a číslom trasy) a okruhy (označené písmenom O a číslom trasy).

**Druhá kapitola** sa venuje upokojeniu dopravy v rezidenčných štvrtiach a centre mesta ale aj v jednotlivých centrách mestských častí. Práve prvé stovky a posledné stovky metrov z domu do práce/školy/obchodu/a pod. už

zvyčajne vedú mimo hlavnej siete cyklistických trás (radiály a okruhy), avšak bezpečnosť ľudí na bicykli musí byť zabezpečená aj tam.

**Tretia kapitola** sa venuje rýchlym a často lacným opatreniam, ktoré dokážu zlepšiť kvalitu pohybu bicyklom po Bratislave tým, ktorí už bicykel pravidelne používajú, ale aj prilákať stovky nových. Zahŕňa zoznam všeobecných i konkrétnych návrhov na trvalú alebo dočasnú úpravu dopravného značenia, na doplnenie navigačného značenia či iných bodových opatrení.

**Štvrtá kapitola** sa venuje parkovacej infraštruktúre pre bicykle - na krátkodobé aj dlhodobé parkovanie bicyklov, ale aj doplnkovej infraštruktúre pre bicykle a ľudí na bicykloch.

**Piata kapitola** je zameraná na systém zdieľaných bicyklov a jeho ďalšiu podporu a rozvoj.

**Šiesta kapitola** sa venuje údržbe. Tá je momentálne rozdelená medzi mestskú príspevkovú organizáciu Správa telovýchovných a rekreačných zariadení (STaRZ) a magistrátne Oddelenie správy komunikácií. Lokálne cyklotrasy udržiavajú mestské časti. Nejednoznačnosť a zlá komunikácia medzi zodpovednými dlhodobe vedie k problémom s údržbou cyklistických trás.

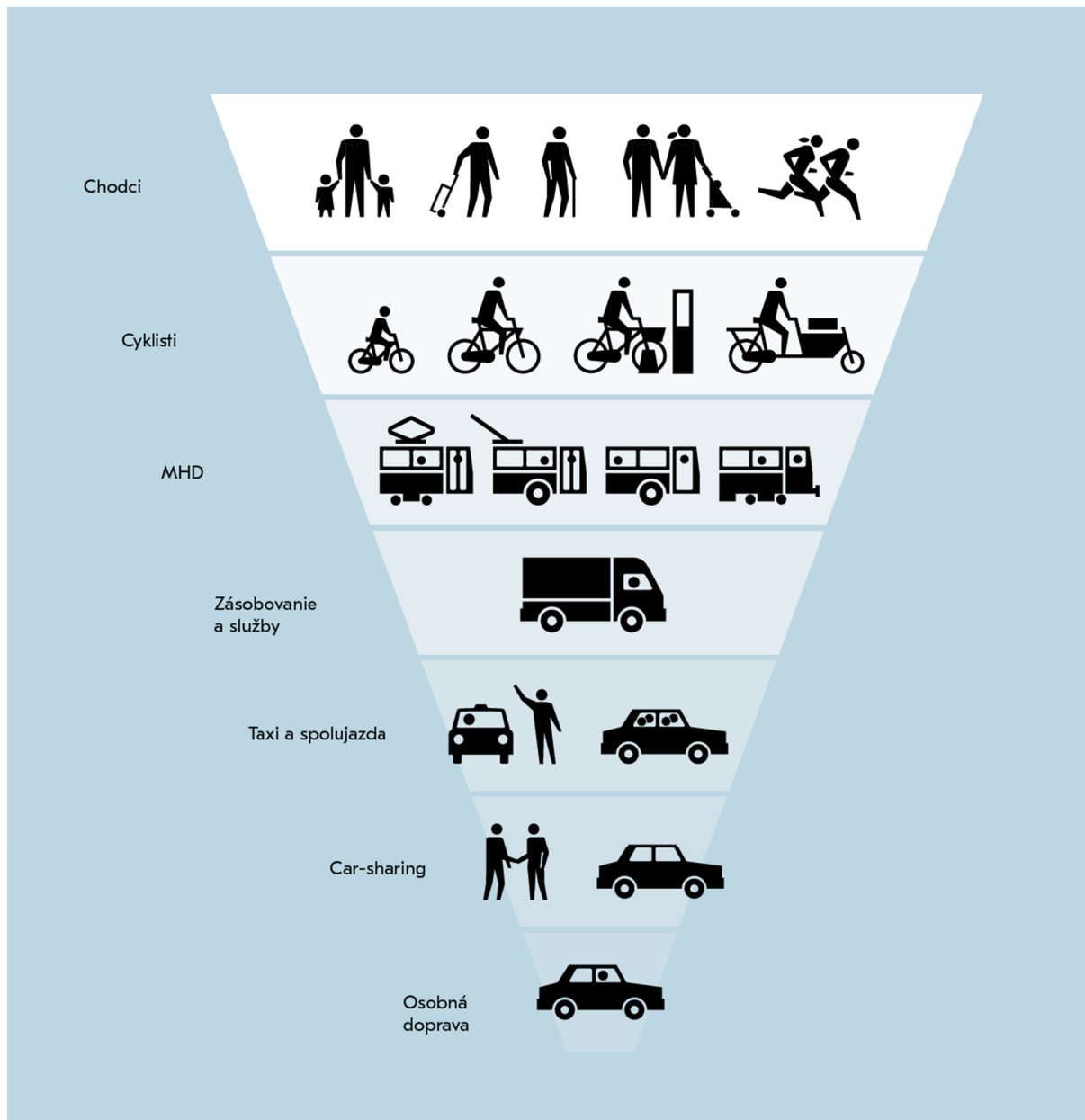
Posledná, **siedma, kapitola** prvej časti sa zaoberá tiež veľmi podstatnej oblasti - komunikácii a participácii.

Kampane, vrátane súťaže Do práce na bicykli či projektu Európsky týždeň mobility, sú dôležitou súčasťou podpory udržateľnej mobility vedúcej k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy v rámci prepravnej práce.

Participácia na projektoch cyklotrás v posledných 4 rokoch úplne vymizla. Bude potrebné obnoviť dôveru mesta pri plánovaní cyklistickej infraštruktúry v rámci mesta.

Druhá časť je venovaná pešej doprave a je rozdelená na kapitoly o celkovom systémovom nastavení pešej dopravy v kontexte dopravného inžinierstva, rozširovaní pešej zóny, plošnom upokojovaní dopravy, redizajnu križovatiek, bezbariérovosti a vybranému zoznamu projektov plánovaných v roku 2020 so schváleným rozpočtom.

Pešiu a cyklistickú dopravu považujeme za najdôležitejšie druhy dopravy z hľadiska udržateľnej mobility, zdravia obyvateľov, životného prostredia a udržateľného rozvoja mesta.



Obr. 1: Prioritou v oblasti mobility podľa knihy Plán Bratislava sú na prvom mieste chodci, na druhom cyklisti. Zdroj: Plán Bratislava - Matúš Vallo a kolektív ([www.planbratislava.sk/mobilita](http://www.planbratislava.sk/mobilita)).

### A.1) Sieť hlavných mestských cyklistických trás

Hlavnú kostru cyklotrás v Bratislave tvoria radiály a okruhy, ktoré sa vzájomne prepájajú na dôležitých križovatkách. Táto sieť umožní po dobudovaní bezpečný, rýchly a komfortný pohyb ľudí prostredníctvom bicyklov (ale i kolobežiek či elektrických vozíkov zdravotne postihnutých ľudí a pod.). Vychádza z uznesenia mestského zastupiteľstva č. 1743/2014 a Územného generelu dopravy. Jednotlivé cyklistické radiály a okruhy (trasy prepájajúce radiály tvoriace priečne prepojenia medzi mestskými časťami) navrhuje viesť predovšetkým na uliciach, ktoré sú už teraz hlavné dopravné koridory mestskej hromadnej dopravy, motorovej dopravy či pešej dopravy, ako súčasť pestrej palety dopravných možností obyvateľov. Navrhnutá sieť cyklotrás je podkladom pre aktualizáciu územného plánu mesta, ktorý v nedostatočnej miere reflektuje potreby pohybu ľudí na bicykloch. Tak ako takmer každá ulica je dostupná pre ľudí prostredníctvom motorových vozidiel alebo peši, by takmer každá ulica mala byť dostupná pre ľudí na bicykloch.

Úlohou mesta z roku 2019 - začatie obstarávania projektovej dokumentácie cyklistických trás, ktoré sú z hľadiska potenciálneho a súčasného využitia ako aj nadväznosti na existujúcu sieť cyklistických trás najdôležitejšie a najlogickejšie sa nepodarilo z kapacitných dôvodov splniť. Na pozíciu cyklokoordinátora mesta nastúpil Mgr. Tomáš Peciar v októbri 2019 a dovtedy neboli vyhlásené žiadne verejné obstarávania na projektovú dokumentáciu bezpečných segregovaných cyklotrás. Táto úloha sa teda presúva ako priorita akčného



plánu na rok 2020. Začiatkom roka sme nastavili v spolupráci s úradom verejného obstarávania ako i konzultantmi na projektovanie základnú mustru opisu na zadávanie verejných obstarávaní. V mesiaci Február bolo prvé obstarávanie zaslané do komisie a do procesu VO.

Ide o riešené územie R17 – Mlynské nivy v úseku Bajkalská po Hraničnú.

Následovať budú verejné obstarávania na

- 1) Radlinskeho R13- Kollárovo nám. – Račianske mýto.
- 2) Prievozska R17 Dunajská - Mlynské nivy
- 3) Trnavská - od Trnavského mýta po Kaufland

Od roku 2019 sme sa posunuli vnímaním o komplexnosti najdôležitejších úsekov z hľadiska bezpečnosti chodcov a cyklistov preto zaradíme preriešenie celkových križovatiek

- 1) Križovatka 300 – 301 Trnavské mýto
- 2) Križovatka č. 421 Patrónka
- 3) Križovatka č. 332 J. Čabelku - Pionierska-Jarošova

## A.2. Analýza aktuálneho stavu a doplnenie priorít na rok 2020

Bratislava má momentálne okolo 110 km cyklistických komunikácií<sup>1</sup> rôznej kvality a úrovne vnímania bezpečnosti. Z hľadiska kontinuálnosti a segregácie od motorovej dopravy patria zelené koridory pozdĺž vodných tokov (hrádze) k tým najlepším. Cyklotrasy v zastavanom území sú menej časté, nespojité a často ťažko použiteľné. Ale práve tie sú najdôležitejšie na to, aby ľudia použili bicykel na bežné presuny v meste, ktoré doteraz realizovali iným spôsobom.

Z existujúcich trás sú najpoužiteľnejšie z hľadiska kontinuálnosti a bezpečnosti najmä R11 Dúbravská radiála (Krchace - Líščie údolie - Nábřežná promenáda - centrum), R19 Kopčianska radiála (Kopčany - Dvory V, VI - centrum), R27 Malodunajská radiála (Vrakuňa - Prístav - centrum), O4 (Bajkalská - Prístavný most), R28 Čunovská radiála (Čunovo - hrádza - Petržalka), R29 Wolfsthalska radiála (št.hr. Petržalka-Berg - hrádza - Petržalka) a kombinácia trás R18 Petržalská radiála + R38 Chorvátske rameno (Draždiak - centrum). Na základe toho je možné povedať, že najpoužiteľnejšiu sieť cyklotrás napojenú na centrum majú k dispozícii obyvatelia Petržalky, Vrakuňa, čiastočne Ružinova a Karlovej Vsi.

Súčasťou pripravovaného predĺženia električkovej trate do Petržalky (Nosný systém MHD Petržalka - 2. etapa) je aj projektová dokumentácia a realizácia cyklistickej radiály R18 Petržalská radiála (úsek Bosákova - Janíkov dvor). Realizácia sa očakáva najneskôr do polovice roka 2023. V roku 2019 sa cyklotrasa R18 pevne ukotvila v projektovej dokumentácii nosného systému.

V roku 2020 pracujeme na okruhu O4, ktorý plánujeme spraviť zmenou VDZ a zvislého značenia.

Od roku 2018 prebieha príprava projektovej dokumentácie cyklistickej radiály R51 Devínska cesta v úseku Sihot' - Devín (mimo časti Záhrady), ako súčasť pripravovanej dokumentácie na komplexnú rekonštrukciu Devínskej cesty. V Októbri roku 2019 sme sa pokúsili znovu otvoriť tému otvorenia ostrova Sihot' pre cyklistov, avšak vedenie MŽP túto trasu neodporučilo a s riešením nesúhlasilo.

V roku 2019 začali prípravy rekonštrukcie električkovej trate Ružinovskej radiály, kde sme aktívne začali riešiť aj napojenia cyklistických trás na Ružinovskej ceste.

V roku 2020 rokovania prebiehajú. Ako jeden z dôležitých cieľov je vytvorenie podkladu Križnej ulice s segregovanou cyklotrasou po oboch stranách vozovky.

## A.3. Priority z roku 2019 a doplnenie priorít na rok 2020

### *R13 Račianska radiála*

popis: Spája centrum mesta s Novým Mestom a Račou pozdĺž Račianskej ulice a tvorí jednu z dvoch najvyužívanejších spojnic s lesoparkom.

trasa: Kollárovo nám. - Radlinského - Račianske mýto - Račianska - Žitná

úsek: Kollárovo nám. - Hečkova

dĺžka: 7 km

plán na rok 2020: Príprava na úseky

- 1) Kollárovo nám. – Radlinského
- 2) Riešenie križovatky J.Čabelku

<sup>1</sup> Passport cyklotrás, STaRZ, 2018

V decembri 2019 sme absolvovali viacero rokovaní s VÚZ, kde sme pripravili POD, viedli viaceré rokovania na najvyššej úrovni (minister-primátor) no zatiaľ sa nám nepodarilo nájsť vhodné riešenie, nakoľko prioritou ministerstva, ktoré sa do budovy VÚZ presťahovala, považuje za najvyššiu prioritu parkovanie vozidiel IAD. V roku 2020 po voľbách iniciatívu zopakujeme a budeme pokračovať v snahe nájsť ideálne riešenie na tomto úseku. Od vyriešenia tejto križovatky a tohto územia zaleží ako budeme ďalej pokračovať v budovaní Račianskej radiály.

V roku 2020 pripravujeme riešenie vedenia cyklistov cez Račianske mýto v projektovej dokumentácii. Realizácia však závisí na vyriešení majetkových vzťahov.

#### *R14 Vajnorská radiála*

popis: Spojenie významnej cyklistickej spojnice medzi Račianskou a Vajnorskou (O6 Odborárska) a rezidenčnými zónami Dynamitka a Mierová kolónia s centrom. Trasa sa v budúcnosti predĺži cez Vajnorskú až do Vajnora.

trasa: Kollárovo nám. - Radlinského - Floriánske nám. - Blumentálska - Krížna - Trnavské mýto - Vajnorská

úsek: Kollárovo nám. - Odborárska

dĺžka: 4 km

V roku 2020 v rámci prípravy parkovacej politiky plánujeme vytvoriť segregovaný cyklopruh po oboch stranách Vajnorskej ulice v úseku od Trnavského mýta po Odborársku.

V roku 2019 ODI pripravilo POD na znovuvytvorenie zaniknutého cyklopruhu na Vajnorskej v úseku medzi Bajkalskou a Junáckou.

Developer VIVO plánuje riešiť časť pred VIVO ako cyklopruh.

Riešenie križovatky Zátíšie vziđe z developmentu celej zóny ako i prípadného rozširovania Tomášikovej v tomto úseku.

Následné pokračovanie po Vajnorskej riešime zmiešaným cyklistickým a peším chodníkom v roku 2020.

#### *R16 Ružinovská radiála*

popis: Spojenie konečnej električky v Ružinove s centrom. Trasa sa v budúcnosti napojí cez Vrakuňu na existujúcu cyklotrasu na Dvojkřížnej ulici spájajúcu Vrakuňu so žel. stanicou Podunajské Biskupice.

trasa: Špitálska - Odborárske nám. - Záhradnícka - Ružinovská

úsek: Kamenné nám. - Astronomická

dĺžka: 5,5 km

V rámci dôležitej Ružinovskej radiály pripravujeme nový pohľad na radiálu pri električkovej trati a to obojsmernú cyklotrasu po severnej i južnej strane.

Južná strana bude pripravená na všetky križovania v rámci rekonštrukcie Ružinovskej radiály.

V októbri 2019 sme sa zapojili do výzvy Mindop – Cyklototácie, kde sme uspeli a v rámci 5 percentného spolufinancovania opravíme severnú časť od Jadrovej po Lidl.

#### *R17 Prievozská radiála*

popis: Spojenie Prievozu s centrom.

trasa: Dunajská - Mlynské nivy - Hraničná - Stachanovská

úsek: Kamenné nám. - Prievoz

dĺžka: 4,5 km

V 2020 pripravujeme VO na PD úseku R17 – Mlynské nivy od Bajkalskej po Hraničnú.

Máme spracovanú štúdiu trasy v úseku prvej časti Mlynské nivy, ktorá sa začne realizovať s pripraveným developmentom

#### *R20 Priečna os*

popis: Spojenie železničnej stanice a autobusovej stanice.

trasa: Štefanovičova - Imricha Karvaša - Májkova - Sasinkova - Karadžičova

úsek: Hlavná stanica - Stanica Nivy

dĺžka: 2,5 km

V roku 2020 plánujeme iba dočasné zlepšenia tejto trasy.

#### *R34 Novomestská radiála*

popis: Spojenie južnej strany železničnej trate cez Slovany k Tržnici s napojením na ostatné cyklistické trasy v križovatke Trnavské mýto.

trasa: Kukučínova

úsek: Trnavské mýto - Riazanská

dĺžka: 2 km

V 2020 plánujeme naše zámery preberať s Investorom budovy bývalého Istropolisu.

#### *R41 Karloveská radiála*

popis: Trasa pozdĺž Karloveskej ulice napájajúca sa na trasu do Devína a centra (po nábreží) ako alternatívna paralelná trasa k Dúbravskej radiále (R11) vedenej cez Líščie údolie.

trasa: Karloveská

úsek: Devínska cesta - Harmincova

dĺžka: 4 km

#### *R47 Dolnohonská radiála*

popis: Spojenie Podunajských Biskupíc s uzlom Prístavný most, z ktorého je ďalej možné pokračovať do Petržalky (O4 juhovýchod), centra (R27) i Ružinova (O4 sever) a Nového Mesta (O4 sever).

trasa: Slovaftská - Kazanská

úsek: Prístavný most - Dvojkřížna

dĺžka: 6 km

V roku 2020 sa zapájame v rokovaní pri výstavbe D4R7.

#### *R52 Patrónka – Dúbravka*

popis: Spojenie Dúbravky s Patrónkou s pokračovaním na cyklotrasu do Petržalky (O5 juh), centra (R12) či do lesoparku na jednej strane a do Borov a Volkswagen (R11) na druhej strane.

trasa: Dúbravská cesta - Polianky - Húščavova – Beňovského – Alexyho – Dražického/Na Vrátkach – Agátová

úsek: Patrónka - Bory

dĺžka: 6,5 km

V roku 2020 pripravujeme projekčne cyklotrasu na Harmincovej a cyklotrasu na Poliankach.

Územie Bory by malo byť budované celé priateľsky k cyklistom, navrhujeme developerom zlepšenia pre pripojenie do tohto územia a zadávame konkrétne požiadavky na riešenia v danom území.

#### *R55 Letisková radiála*

popis: Spojnica Letiska, nákupných centier s uzlom Trnavská x Tomášikova, s možnosťou pokračovať do Nového Mesta (O5 sever), Ružinova (O5 juh) a centra (R35)

trasa: (stará) Trnavská cesta - Ivánska cesta

úsek: Tomášikova - IKEA

dĺžka: 2,5 km

V prvom polroku 2020 neplánujeme projektovať túto cyklotrasu.

### *O2 2. okruh*

popis: Okružná trasa vedená po východnej a južnej časti mestského dopravného okruhu prepájajúce Račianske mýto s nábrežím po Kradzičovej. Napája sa na významné hlavné mestské cykloradiály (R13, R14, R16, R20, R17, R26, R27, R18, R19 a R11).

trasa: Rázusovo nábrežie - Fajnorovo nábrežie - Dostojevského rad - Karadžičova - Legionárska

úsek: Rybné nám. - Račianske mýto

dĺžka: 3,5 km

V prvom polroku 2020 neplánujeme projektovať túto cyklotrasu.

### *O3 3. okruh*

popis: Okružná trasa vedúca z Hlavnej stanice cez Trnavské mýto, Most Apollo až k Mostu SNP v Petržalke prepájajúca všetky hlavné mestské cykloradiály (R20, R13, R14, R34, R35, R16, R26, R17, R27, R28, R18, R19 a R29) smerujúce do všetkých smerov okrem západnej časti Bratislavy

trasa: Trnavská cesta - Miletičova - Košická

úsek: Most Apollo - Trnavské mýto

dĺžka: 2,5 km

Úsek Košická sa bude realizovať v rámci nového developmentu územia.

### *O4 4. okruh*

popis: Okružná trasa spájajúca Račiansku radiálu (R13) so Starou Petržalkou cez Bajkalskú a Prístavný most. Napája sa na dôležité mestské cykloradiály (R13, R34, R14, R35, R16, R26, R36, R17, R47, R27, R28, R48, R18, R38 a R19). Východná (stredná) časť je už sprístupnená.

### Severovýchodná časť O4

trasa: Jarošova - Bajskalská  
úsek: Račianska - Trenčianska  
dĺžka: 2,3 km

### Južná časť O4

trasa: Haanova - Nám. hraničiarov - Rusovská cesta  
úsek: Dolnozemska - Petržalské korzo  
dĺžka: 3 km

Túto časť trasy pripravujeme s MČ Petržalka a projekčne bude pripravená v roku 2020. Pokúsime sa spraviť aj realizačnú činnosť.

### O5 5. okruh

popis: Okružná trasa prepájajúca radiály v úrovni Mlynskej doliny v západnej (R12, R21, R11, R51), Mladej gardy v severnej (R33, R13, R34), Tomášikovej vo východnej (R14, R35, R55, R16, R36, R17, R47) a Kutlíkovej v južnej časti mesta (R28, R48, R18, R36, R19, R29).

### Západná a severozápadná časť O5

trasa: Mlynska dolina - Pri Habánskom mlyne - Opavská - Jaskový rad  
úsek: Most Lafranconi - Podkolibská  
dĺžka: 5,5 km

### Severovýchodná a východná časť O5

trasa: Zátiešie - Tomášikova - Kaštieľska  
úsek: Račianska - Malý Dunaj  
dĺžka: 7,5 km

### Prepojenie Jarovce-Rusovce

trasa: Ovocná - Balkánska  
úsek: Ovocná - Balkánska  
dĺžka: 1,7

## A.4) Plošné upokojuvanie dopravy

### A.4.1) Analýza aktuálneho stavu

Nosná sieť mestských cyklotrás pozdĺž hlavných dopravných tepien a zelených koridorov musí nadväzovať na upokojené zóny ako napr. rezidenčné štvrte s vysokou hustotou osídlenia, rezidenčné štvrte s nízkou hustotou osídlenia, centrá jednotlivých štvrtí, zóny biznis centier a iné špecifické štvrte, ktorými ľudia na bicykli jazdia prvých alebo posledných 5 minút svojej cesty. Hlavné mestské cyklotrasy totiž nevedú vždy presne tam kam obyvatelia potrebujú ísť a preto je potrebné, aby boli v bezpečí a cítili sa v bezpečí aj keď napr. odbočia z cykloradiály do sídliska.

Plošné upokojuvanie dopravy v sídliskách, štvrtiach rodinných domov, centrách a pod. má svoju históriu, avšak nie veľmi konzistentne a účinne. Len v niektorých mestských častiach sú zavedené systematicky zóny 30 a len niektoré z nich obsahujú funkčné prvky upokojuvanie dopravy. Málokto budia pocit bezpečia jazdy na bicykli pre dospelého človeka, nieto pre naše indikátory - deti a seniorov na bicykli. Je to spôsobené dlhoročnou preferenciou individuálnej automobilovej dopravy, tvaru križovatiek v týchto štvrtiach, šírkou komunikácií, dezorganizáciou v oblasti statickej dopravy a pod.

Systematická analýza nám pomôže identifikovať jednotlivé štvrte spadajúce do kritérií "first/last mile" zóny s napojením na existujúce alebo plánované hlavné mestské cyklotrasy.

### A.2.2) Priority

Analýza nám povie kde zóny upokojenej dopravy zrealizovať, ale len manuál so štandardizovanými dopravno-organizačnými a stavebno-technickými riešeniami pre plošné upokojuvanie dopravy dá odpoveď aké opatrenia budú fungovať a ako sa majú realizovať, aby pôsobili unifikovane a boli pochopiteľné všetkými účastníkmi cestnej premávky. Tento manuál, resp. vzorové listy, môžu byť podkladom pre Metropolitný inštitút Bratislavy pri vytváraní Manuálu verejných priestorov.

Na základe analýzy a štandardizovaných riešení mesto pripraví v spolupráci s mestskými časťami a ostatnými zložkami mesta, ktoré majú v kompetencii prípravu parkovacej politiky komplexné projekty organizácie dopravy, ktoré budú zahŕňať aj prvky plošného upokojuvanie dopravy. V prípade, že parkovacia politika nebude v identifikovaných štvrtiach zavádzaná v prvej vlne (2020-2021), budú možné navrhnuté opatrenia realizovať aj mimo projektu parkovacej politiky.

Prioritou sú rezidenčné štvrte s vysokou hustotou osídlenia (sídlišká) a štvrte v širšom centre mesta s dobrým napojením na existujúce a plánované bezpečné cyklistické trasy.

## Opatrenia

### Opatrenie A2a

Analýza štvrtí pre zavedenie plošného upokojenia dopravy s prioritou nemotorovej dopravy

Popis: Spracovanie dopravnej analýzy.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI

V roku 2019/2020 úzko spolupracujeme s MČ Staré Mesto, Nové Mesto, Ružinov, Petržalka, kde pomáhame pri zavádzaní pilotných zón parkovacej politiky vo veľkej miere aj upokojovaním zón, či už formou tvarovania ulice a vytipovávaní parkovacích miest, ako i riešení cyklistických protismeriek, miest na odkladanie bicyklov/motoriek a spriechodnení chodníkov pre chodcov.

### Opatrenie A2b

Štandardizácia stavebno-technických a dopravných opatrení plošného upokojenia dopravy s prioritou nemotorovej dopravy

Popis: Návrh štandardizovaných dopravno-organizačných i stavebno-technických riešení pre plošné upokojovanie dopravy.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, ÚHA, OSK

Návrh by sa mal realizovať v roku 2020 v rámci prípravy design manuálu mesta.

## A.3) Rýchle opatrenia

Rýchle a často aj lacné opatrenia dokážu výrazne zjednodušiť život ľuďom používajúcim bicykel ako dopravný prostriedok. Opatrenia zahŕňajú bezbariérové úpravy, priechody pre cyklistov, legalizáciu jazdy na bicykli v protismere, legalizáciu jazdy na bicykli na chodníkoch, ktoré nie sú príliš využívané chodcami alebo neexistuje iná bezpečná alternatíva, navigačné tabule pre cyklistov, zaslepenia prejazdnych komunikácií a pod. Táto kapitola zahŕňa zoznam všeobecných i konkrétnych návrhov na úpravu dopravného značenia, na doplnenie navigačného značenia či iných bodových opatrení, ktoré je možné dopĺňať do zoznamu a realizovať priebežne a mať trvalý alebo dočasný charakter.

### A.3.1) Združené cestičky pre chodcov a cyklistov

Na uliciach, ktoré sú aktuálne z dôvodu vysokej intenzity motorovej dopravy a max. povolenej rýchlosti nad 30 km/h nebezpečné na jazdu na bicykli širokej verejnosti je možné zvážiť dočasne, do doby vybudovania skutočných segregovaných cyklotrás, vyznačenie združených, resp. zdieľaných trás pre chodcov a cyklistov pomocou dopravného značenia C12 alebo C13. Po dobudovaní segregovaných cyklotrás (kapitola A.1.2) bude značenie pre združený pohyb cyklistov a chodcov odstránené.

Zoznam vhodných chodníkov na dočasné zdieľané cestičky pre chodcov a cyklistov (zoznam nie je konečný, je živý):

Číslo trasy	Ulica, úsek	Dĺžka (m)	Šírka (m)	Komentár
O5	Tomášikova, úsek Vajnorská - NIDO	720	3,5	Chodník na strane Kuchajdy
O6	Trnavská a Vrakunská cesta, úsek Maximiliána Hella - Astronomická	1200	3,25	
R17	Mlynské Nivy, úsek Bajkalská - Hraničná	2x600	2x3	Chodníky po oboch stranách Mlynských Nív

R13	Račianska, úsek Nobelova - Pekná cesta	500	3,5	Chodník od tunela (ŽST Vinohrady) po Peknú cestu
R14	Vajnorská, úsek Bajkalská - Junácka	260	3,0	Chodník popred Novú dobu od Bajkalskej ulice po Junácku ulicu
R14	Vajnorská, úsek Tomášikova - Polus	160	3,5	Chodník okolo Kuchajdy od Polusu po Tomášikovu ulicu
R14	Vajnorská, úsek Tomášikova - Bojnická	1900	4,0	Chodníky po oboch stranách ulice
R14	Vajnorská, úsek Bojnická - Zlaté piesky	920	3,0	Chodníky na oboch stranách ulice
R35	Trnavská, úsek Jégeho - Bajkalská	160	4,2	Chodník popri Zimnom štadióne + obnova zničených stĺpikov
R35	Trnavská, úsek Bajkalská - Tomášikova	800	4,2	Chodník na severnej strane ulice
R35	Rožňavská, úsek Tomášikova - Galvaniho	1500+1800	3,5	Obidva chodníky po obidvoch stranách Rožňavskej ulice, severný od Tomášikovej ulice po DPB, južný od Tomášikovej ulice po Galvaniho ulicu
R35	Rožňavská, úsek Galvaniho - Studená	1200	3,5	Chodník na južnej strane ulice
O7	Galvaniho, úsek Rožňavská - Ivánska	1300	2,5	Obidva chodníky od Rožňavskej ulice po Ivánsku cestu
O4	Jarošova, úsek Kukučínova - Vajnorská	560		Dokončenie projektu z roku 2018 úpravou pôvodného návrhu DZ
O4	Bajkalská, úsek Prešovská - Ružínovská	550	3,0	Východný chodník od Prešovskej po moste až po existujúcu cyklotrasu pred Rosum
R16	Záhradnícka, úsek Jégeho - Líščie nivy	360	3,5	Chodník na strane v parku
O3	Miletičova, úsek Trnavská - Záhradnícka	430	3,0	Chodník na východnej strane ulice
O3	Košická, úsek Pribinova - Mlynské nivy	350	4,0	Chodníky na oboch stranách ulice
R12	Brnianska, úsek Patrónka - Pri Habánskom mlyne	420		Chodník na južnej strane ulice
R11	M. Schneidera-Trnavského, úsek, Harmincova - Janka Alexyho	530		Predĺženie cestičky pre chodcov a cyklistov až po Janka Alexyho
O5	Kutlíkova, úsek Starohájska - Romanova	1100		Obnova pôvodnej cyklotrasy na chodníku na severnej strane ulice
R48	Dolnozemska, úsek Starohájska - Antolská	1100		Obnova pôvodnej cyklotrasy na chodníku na západnej strane ulice
R36	Prievozska, úsek Ružová dolina - Bajkalská	400		Chodník na severnej strane ulice

O5	Mlynská dolina, úsek Botanická - Staré grunty - Patrónka	2170		Chodník na západnej strane
O3	Einsteinova, úsek Aupark - Pri seči	550		Chodník medzi dvomi ČS OMV na severnej strane ulice
R12	Lávka pri SAV, úsek Hlboká - Leškova	250		Lávka medzi Leškovou, Hlbokou a Múzeom dopravy

Vzhľadom na kapacity dedikované na POD pre cyklo dopravu bolo možné opatrenie pripraviť iba čiastočne. V blízkej budúcnosti 2020 bude referát cyklo dopravy posilnený o človeka, ktorý bude pripravovať aj tieto POD.

### A.3.2) Obojsmerná jazda na bicykli v jednosmerkách

V Bratislave funguje už asi 30 úsekov ulíc v kumulatívnej dĺžke viac ako 7 km v MČ Staré Mesto, Petržalka, Nové Mesto, Ružinov, Rača, Vajnory i Lamač, v ktorých môžu cyklisti jazdiť obojsmerne, napriek tomu, že pre motorovú dopravu sú len jednosmerné. Legalizácia obojsmernej jazdy na bicykli v jednosmerných uliciach je možná na základe dodatkových tabulí E16b/E16c. Za rok 2018 neevidujeme žiadne dopravné nehody<sup>2</sup> týkajúce sa jazdy cyklistu v protismere na komunikácií, ktorá je legalizovaná na takúto jazdu. Jednosmerné ulice bránia prirodzenému pohybu ľudí na bicykloch, pričom dôvod na zriadenie jednosmernej premávky je zvyčajne zvýšenie počtu parkovacích miest alebo zabránenie nechcenému tranzitu motorových vozidiel. Nemyslí sa pritom na pohyb nemotorových vozidiel, ktoré sú nútené obchádzať veľké bloky ulíc a vystavovať sa nebezpečeniu na cestách s vyššou intenzitou motorovej dopravy.

Postupné preverenie a vyznačenie všetkých jednosmerných komunikácií, prioritne tých, ktoré sú súčasťou siete hlavných mestských cyklotrás, by zjednodušilo pohyb ľudí na bicykli.

Existujúce úseky jednosmerných komunikácií s povolenou obojsmernou jazdou na bicykli:

- Viedenská cesta, úsek Krasovského - Aušpic, 1 km
- Sibírska, úsek Kraskova - Legerského, 350 m
- Teplická, úsek Račianska - Smikova, 160 m
- Smikova, úsek Teplická - garáže, 170 m
- Račianska, úsek Smikova - Teplická, 280 m
- Halašova, úsek Riazanská - Pluhová, 300 m
- Svätovojeťská, úsek Vajnorská - Ľudové námestie, 230 m
- Ľudové námestie, 400 m
- Chemická, úsek Vihorlatská - Magentova, 280 m
- Vihorlatská, úsek Tylova - Chemická, 100 m
- Tylova, úsek Vihorlatská - Magnetova, 270 m
- Gouthova, 400 m
- Ukrajinská, úsek Kraskova - Ursýnuho, 110 m
- Letná, úsek Považská - Slničná, 60 m
- Moravská, úsek Sliezska - Škultétyho, 110 m
- Sliezka, úsek Plzeňská - Moravská, 90 m
- Plzeňská, úsek Robotnícka - Sliezska, 50 m
- Športová, úsek Bartoškova - Kalinčiaková, 100 m
- Alstrova, úsek Zlatá - Stupavská, 280 m
- Brnianska, úsek Pri Habánskom mlyne - Prokopa Veľkého, 500 m
- Prokopa Veľkého, úsek Brnianska - Hroboňova, 180 m
- Židovská, úsek Mikulášska - Beblavého, 190 m
- Dunajská, úsek Štúrova - Rajska, 270 m
- Cyrilova, úsek Jelačičova - Metodova, 140 m
- Metodova, úsek Cyrilova - Levická, 160 m
- Dorastenecká, úsek Rybníčka - Šutráková, 350 m
- Tomanova, úsek k ulici Pri starom letisku, 100 m
- Tomanova, úsek Hospodárska - Na jarku, 400 m

<sup>2</sup> Zoznam dopravných nehôd v Bratislavskom kraji za rok 2018, KR PZ BA

- Na jarku, úsek Tomanova - Roľnícka, 110 m
- Rajtáková, úsek Lediny IV - Vysokohorská, 210 m

Vybrané návrhy, vrátane úsekov komunikácií v správe mestských častí (zoznam je živý):

- Páričkova, úsek Svätoplukova - Karadžičova (konečný stav po rekonštrukcii)
- X Klobučnícka, úsek Nedbalova - Nám. SNP
- Rajska, úsek Dunajská - Cintorínska
- Nedbalova, úsek Uršulínska - Klobučnícka
- Medená, úsek Tobrucká - Štúrova
- Fajnorovo nábrežie, úsek Múzejná - Vajanského nábrežie
- Leškova, úsek Nám. slobody - Čajakovského
- Cintorínska, úsek Rajska - Cukrová
- Poľná, úsek Moskovská - Sasinkova
- Lazaretská, úsek Ferienčkova - Dunajská
- Zámocká, úsek Pilárikova - Palisády
- Dobrovičova, úsek Alžbetínska - Bezručova
- Dobrovičova, úsek Štúrova - Múzejná
- Vysoká, úsek Obchodná - Živnostenská
- Vysoká, úsek Nám. 1. mája - Živnostenská
- Štefanovičova, úsek Žilinská - Šancová
- Kvačalova, úsek Velehradská - Koceľova
- Kohútova, úsek Gemerská - Miletičova
- X Kadnárova, úsek Černockého - Vrbenského
- Hrušková, úsek Remeselnícka - Mrázova
- Remeselnícka, úsek Oráčska - Hruškova
- Cintulova, úsek Račianska - Ormisova
- Skalická cesta, úsek Nám. Biely kríž - garáže
- X Zátíšie, úsek Tetmayerova - Vajnorská
- Pluhová, úsek Pri Dynamitke - Kukučínova
- Hálova
- Prokofievova
- Topoľčianska, úsek Kutlíkova - Jantárová cesta
- Jasovská, úsek k Turnianskej
- Bazovského
- Hydínárska, úsek Ulica svornosti - Monardová
- Staromlynská, úsek Pri trati - Janka Kráľa
- Hviezdoslavova, úsek 8. mája - Pri trati
- Borekova, úsek Kovová - Vrakunská
- Borekova, úsek od Kazanskej
- Malodunajská
- Včelárska, úsek Radničné nám. - Kaštieľska
- Konopná, úsek Syslia - Čečinová
- Radničné námestie, úsek Čečinová - Mierová
- Radničné námestie, úsek Mierová - Struková
- Komárnica, úsek Stropkovská - Moldavská
- Haburská, úsek Tokajčeka - Solivarská
- Líščie nivy, úsek Palkovičova - Prešovská
- Justičná, úsek Záhradnícka - Chorvátska
- Poľská, úsek Justičná - Karadžičova
- Irkutská-Maďarská, úsek po Gerulatskú
- Kol'ajná, úsek Ihrisková - Trávna
- Hubeného, úsek Pekná cesta - Černockého
- Cyprichova

Úseky označené X sa realizovali v 2019.



V roku 2020 plánujeme realizovať viacero z vyššie uvedeného podľa kapacít na ODI.

### **Opatrenie A3b**

Zobojsmernenie jednosmerných ulíc pre ľudí na bicykloch

Popis: Audit jednosmerných komunikácií, spracovanie projektov organizácie dopravy a vyznačenie jednosmerných úsekov ulíc, ktoré sú bezpečné na obojsmernú jazdu na bicykli.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov + 5 000 EUR

Druh opatrenia: Organizačné + investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 10

Zodpovednosť: ODI, OSK

Vzhľadom na kapacity dedikované na POD pre cyklo dopravu bolo možné opatrenie pripraviť iba čiastkovo (v tabuľke vyznačené). V blízkej budúcnosti 2020 bude referát cyklo dopravu posilnený o človeka, ktorý bude pripravovať aj tieto POD.

### **A.3.3) Cyklistické pruhy a koridory pre cyklistov**

Medzi rýchle opatrenia na zvýšenie bezpečnosti ľudí na bicykli patria aj úpravy dopravného značenia komunikácií tak, aby sa efektívnejšie využila ich šírka. Niektoré komunikácie môžu dočasne alebo trvalo získať aspoň vyhradené pruhy pre cyklistov, ktoré aspoň bielu čiaru alebo menšou fyzickou zábranou oddelia ľudí na bicykloch od motorovej dopravy, alebo koridor pre cyklistov, ktorý upozorňuje ostatných účastníkov cestnej premávky na zvýšený pohyb ľudí na bicykloch a nim zase ukazuje ideálnu stopu pre jazdu.

Navrhované úseky na možné úpravy organizácie dopravy za účelom zvýšenia bezpečnosti ľudí na bicykloch (zoznam je živý):

- Košická, úsek Miletičova - Mlynské nivy
- Špitálska, celá ulica
- Dunajská, úsek Rajska - Lazaretska
- Tomášikova, úsek Trnavská cesta - Ružinovská
- Drieňová, úsek Sabinovská - Tomášikova
- Záhradnícka, úsek Karadžičova - Miletičova
- Riazanská, úsek Kukučínova - Vajnorská
- Podháj, úsek Hodonínska - Cesta na Klanec (zmena projektu z roku 2018)
- Líščie údolie, úsek poliklinika - Pod Rovnicami
- Líščie údolie, úsek poliklinika - Svrčia
- Krížna, úsek Odborárske nám. - Legionárska
- Krížna, úsek Legionárska - Trnavské mýto
- Vajnorská, úsek Trnavské mýto - Bajkalská
- Janka Alexyho, úsek Dražická - Landauova
- Hodonínska, úsek Bakošova - Pod násypom

### **Opatrenie A3c**

Zvýšenie bezpečnosti ľudí na bicykloch pomocou vyhradených pruhov alebo koridoru

Popis: Analýza vhodných komunikácií a následné spracovanie projektov organizácie dopravy zameraných na efektívnejšie využitie priestoru vozovky a zvýšenie bezpečnosti ľudí pri jazde na bicykli.

Odhad nákladov: 15 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 3

Zodpovednosť: ODI, OSK

Vzhľadom na kapacity dedikované na POD pre cyklo dopravu bolo možné opatrenie pripraviť iba čiastkovo (v tabuľke vyznačené). V blízkej budúcnosti 2020 bude referát cyklo dopravu posilnený o človeka, ktorý bude pripravovať aj tieto POD.

### **A.3.4) Navigačné dopravné značenie pre cyklistov**

Vyhľadávka 9/2009 pozná navigačné tabule určené pre cyklistov IS40 už viac ako 5 rokov, napriek tomu sa veľmi nevyužívajú. Súčasťou rýchlych opatrení v roku 2020 je aj vyznačenie existujúcich dlhších úsekov cyklotrás, ktoré pomôžu najmä novým cyklistom lepšie sa orientovať.

Návrh trás na vyznačenie:

- R11 Dúbravská radiála, úsek Rybné námestie - PriF UK a Juventa - Dúbravka
- R12 Lamačská radiála, úsek Hlboká - Hroboňova
- R18 Petržalská radiála, úsek Kamenné námestie - Bosákova
- R19 Kopčianska radiála (Petržalské korzo), úsek Rybné námestie - štátna hranica s Rakúskom (smer Kittsee)
- R26 Páričkova - Trenčianska, úsek Karadžičova - Bajkalská
- R27 Malodunajská radiála, úsek Eurovea - Hradská
- R28 Čunovská radiála, úsek Most Apollo - Čunovo
- R29 Wolfsthalska radiála, úsek Most SNP - štátna hranica s Rakúskom (smer Wolfsthal)
- R48 Starohájska radiála, úsek Chorvátske rameno - Dolnozemska

### **Opatrenie A3d**

Navigačné dopravné značenie

Popis: Návrh a osadenie navigačného dopravného značenia (IS40) na existujúcich a nových celistvých úsekoch cyklistických komunikácií.

Odhad nákladov: 15 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 3

Zodpovednosť: ODI, OSK

V roku 2020 pripravujeme celkom nové smerové značenie na cyklistické radiály a pripojenia.

### **A.3.5) Bezpečnosť v križovatke**

Zvýšiť bezpečnosť, zlepšiť viditeľnosť a dať prioritu účastníkom cestnej premávky na bicykloch je možné aj v križovatkách. Najmä v centre a na uliciach, ktoré už dnes vykazujú zvýšený počet bicyklov na cestách, je potrebné zamyslieť sa nad úpravou radenia v jazdných pruhoch, obmedzeniami v jazdných pruhoch, zákazmi vymyslenými špecificky pre motoristov, ale ovplyvňujúce aj ľudí na bicykloch a pod. Špecificky v svetelne riadených križovatkách s vyššou priemernou intenzitou bicyklov je vhodné vyznačenie priestoru pre cyklistov (V5d) vpredu pred STOP čiarou jazdného pruhu. Toto opatrenie má za cieľ znížiť riziko zrážky alebo nehody, ktoré je štandardne v križovatkách vyššie ako v medzikrižovatkových úsekoch. Ľudia na bicykli sa vďaka tomu cítia v križovatke bezpečnejšie, sú na očiach motoristov a križovátku prechádzajú na signál voľno prví, pred motorovou dopravou.

Zoznam križovatiek a navrhované opatrenia (zoznam je živý):

- Špitálska x Mickiewiczova (V5d zo všetkých smerov)
- Špitálska x 29. augusta (V5d vo všetkých smerov)
- Záhradnícka x Krížna (V5d takmer vo všetkých smeroch)
- Záhradnícka x Karadžičova (V5d v pravých pruhoch na Záhradníckej)
- Dunajská x 29. augusta (doplniť V5d na ul. 29. augusta)
- Záhradnícka x Miletičova (V5d v pravých pruhoch na Záhradníckej, pruh v smere Ružinov)
- Záhradnícka x Svätoplukova (V5d v priamych pruhoch na Záhradníckej)
- Košická x Miletičova (V5d takmer vo všetkých smeroch)
- Mýtina x Nám. slobody x Imricha Karvaša (V5d v priamych pruhoch na Imricha Karvaša)

### **Opatrenie A3e**

Zvýšenie bezpečnosti ľudí na bicykloch v križovatkách

Popis: Spracovanie projektov organizácie dopravy zameraných na zvýšenie viditeľnosti a preferencie bicyklov v križovatkách.

Odhad nákladov: 10 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 3

Zodpovednosť: ODI, OSK

Vzhľadom na kapacity dedikované na POD pre cyklo dopravu bolo možné opatrenie pripraviť iba čiastkovo (v tabuľke vyznačené). V blízkej budúcnosti 2020 bude referát cyklo dopravy posilnený o človeka, ktorý bude pripravovať aj tieto POD.

### A.3.6) Vyhradené pruhy pre verejnú a cyklistickú dopravu

Na úseku ulice, kde ešte neexistuje plnohodnotná fyzicky oddelená cyklistická komunikácia, ale zároveň je v danom úseku v pravom jazdnom pruhu vyznačený vyhradený jazdný pruh pre verejnú dopravu (MHD) sú ľudia používajúci bicykel ako dopravný prostriedok nútení používať iný ako pravý jazdný pruh, keďže ten je vyhradený len pre MHD. Jazda na bicykli v ľavom alebo strednom jazdnom pruhu, keď po pravici sa premávajú autobusy alebo trolejbusy je pre ľudí na bicykli veľmi nepríjemná a nebezpečná. Bežným riešením je kombinovaný vyhradený pruh pre verejnú aj cyklistickú dopravu ako jedno z dočasných opatrení na zníženie rizika zranenia alebo smrti ľudí jazdiacich na bicykli. Alternatívne dopravné značenie je prostredníctvom dopravnej značky B3 (zákaz vjazdu všetkým motorovým vozidlám) s dodatkovou tabuľou "okrem MHD".

Ani v zahraničí neodporúčajú, aby jazdili ľudia na bicykli vľavo od vyhradeného pruhu. Príklad z českého technického predpisu č. 179 a holandského dizajn manuálu pre cyklistickú dopravu nižšie:

#### ČR: TP 179

Pokud není v konkrétním případě žádoucí společné užívání vyhrazeného jízdního pruhu i cyklisty, je z **hlediska bezpečnosti cyklistů nepřijatelný společný provoz motorových vozidel a cyklistů v jízdním pruhu sousedícím vlevo s vyhrazeným jízdním pruhem.** Cyklista by byl „sevřený“ mezi vozidly vyhrazeného a přilehlého jízdního pruhu.<sup>3</sup>

#### Holandsko: Design Manual for Bicycle Traffic

Hlavne je nevyhnutné **zabrániť situáciám, kedy je cyklista uzavretý medzi autobus a motorové vozidlo.**<sup>4</sup>

Zoznam vhodných úsekov komunikácií s existujúcimi alebo plánovanými vyhradenými pruhmi pre MHD s možnosťou doplnenia o povolenú jazdu na bicykli v danom pruhu (zoznam je živý):

- Mýtna, úsek Račianske mýto - Povraznícka
- Rusovská cesta, úsek Hálova - Vlastenecké námestie (obojsmerne)
- Osuského, úsek pred Zrkadlovým hájom
- Záhradnícka, úsek Karadžičova - Odborárske nám. (obojsmerne)
- Ružinovská, úsek Herlianska - Tomášikova
- Prievozská, úsek Bajkalská - Košická (obojsmerne)
- Gagarinova, úsek Rumančekova - Bajkalská (obojsmerne)
- Dostojevského rad, úsek Klemensova - Šafárikovo nám.
- Dostojevského rad, úsek Landererova - Továrenská
- Štefánikova, úsek Tolstého - Palisády
- Pražská + Brnianska, úsek Patrónka - Sokolská (obojsmerne)
- Lamačská, úsek od OC Lamač - D2
- Panónska, úsek Rusovská cesta - Bratská (obojsmerne)
- Nám. 1. mája, úsek Nám. slobody - Banskobystrická
- Staromestská + Hodžovo nám, úsek podjazd - Banskobystrická
- Landererova, úsek Čulenova - Košická
- Karloveská, úsek Molecova - Devínska cesta
- Trnavská cesta, úsek Tomášikova - Jégeho
- Trnavská cesta, úsek Miletičova - Vajnorská
- Trnavská cesta, úsek OMV - Jégeho
- Košická, úsek Landererova - Mlynské nivy (obojsmerne)
- Košická, úsek Tekovská - Mlynské nivy
- Košická, úsek Gelnická - Miletičova
- Pražská, úsek Sokolská - Šancová
- Šancová, úsek Štefánikova - Murgašova
- Šancová, úsek Jelenia - Björnsonova
- Saratovská, úsek Drobného - Dúbravčická (obojsmerne)
- Tomášikova, úsek Obilná - Nevádzova

<sup>3</sup> BARTOŠ Luděk, Technický predpis 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty (Ministerstvo dopravy ČR), KOURA, ISBN 80-902527-3-7

<sup>4</sup> Design Manual for Bicycle Traffic (CROW, 2009), ISBN: 978 90 6628 494 4

- Harmincova. úsek pred križovatkou s Poliankami

### **Opatrenie A3f**

Zvýšenie bezpečnosti ľudí na bicyklov pozdĺž koridorov s preferenciou MHD

Popis: Spracovanie projektov organizácie dopravy zameraných na zvýšenie bezpečnosti ľudí na bicykli pozdĺž koridorov s preferenciou MHD a neexistujúcou segregovanou cyklistickou infraštruktúrou.

Odhad nákladov: 5 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 3

Zodpovednosť: ODI, OSK

V roku 2019 boli realizované Cyklo-Bus pruhy na Záhradníckej ulici a Štefánikovej ulici.

Tento krok považujeme za zásadný nakoľko sa jedná o prvý Bus + Cyklo pruh v Bratislave a určite posunul paradigmu vnímania vzťahu vodičov autobusov a cyklistov.

#### **A.3.7) Bodové opatrenia**

Priechody pre cyklistov, zaslepenie komunikácie pre tranzitnú dopravu, sprezajzdnenie úseku výmenou dopravnej značky zákaz vjazdu všetkým vozidlám (B1) za zákaz vjazdu všetkým motorovým vozidlám (B3) a iné probicyklové opatrenia, ktoré vedú k zníženiu intenzity motorovej dopravy a naopak zvyšujú komfort a kvalitu jazdy na bicykli a týkajú sa jedného miesta, nie komplexného územia alebo ulice.

##### **A.3.7.1) Priechody pre cyklistov**

Zoznam miest, s dopytom po priechode pre cyklistov s priamym napojením na cyklistické a komunikácie a upokojené komunikácie (zoznam nie je konečný, je živý):

- Brnianska, priechod pre chodcov Opavská (doplniť priechod pre cyklistov)
- Gagarinova, priechod pre chodcov Brodná (doplniť priechod pre cyklistov)
- Gagarinova, priechod pre chodcov Pažitková (doplniť priechod pre cyklistov)
- Rožňavská, priechod pre chodcov Doležalova (doplniť priechod pre cyklistov)

### **Opatrenie A3g**

Bodové opatrenia - priechody pre cyklistov

Popis: Spracovanie zadání na verejné obstarávanie na projektovú dokumentáciu a výstavbu priechodov pre cyklistov, obstaranie zhotoviteľov a realizácia. Bodové opatrenie je navrhované v nadväznosti na existujúce cyklistické a upokojené komunikácie.

Odhad nákladov: 20 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 1

Zodpovednosť: ODI, OSK

Vzhľadom na kapacity dedikované na POD pre cyklo dopravu bolo možné opatrenie pripraviť iba čiastočne (v tabuľke vyznačené). V blízkej budúcnosti 2020 bude referát cyklo dopravy posilnený o človeka, ktorý bude pripravovať aj tieto POD.

#### **A.4) Parkovacia a doplnková infraštruktúra**

Bicyklovanie nie je len o cyklotrasách ale aj o bezpečnom parkovaní bicyklov, jeho prípadnom servise na ulici či dátach o počte prejazdov bicyklov za určité obdobie. V nasledujúcich podkapitolách sú uvedené informácie o rozvoji krátkodobého parkovania bicyklov, vzťahu parkovania bicyklov a novej výstavby ako aj o možnostiach rozvoja doplnkovej infraštruktúry.

##### **A.4.1) Parkovacia infraštruktúra pre bicykle**

Krátkodobé i dlhodobé parkovanie bicyklov nie je riešené systematicky pri povoľovaní novej výstavby.

Developeri obytných súborov, fabrík, polyfunkčných budov aj obchodných centier navrhujú krátkodobé (návštevnícke) či dlhodobé (rezidentské, zamestnanecké) parkovanie bicyklov pomerne náhodne a na dobrovoľnej báze. Ak majú byť tieto nové budovy udržateľné, mali by obsahovať počet parkovacích miest, ktorý zodpovedá žiadanému alebo cieľovému podielu prepravnej práce bicyklom.

### **Opatrenie A4a**

Parkovanie pre bicykle pri novej výstavbe

Popis: Spracovanie usmernenia pre návrh počtu parkovacích miest pre bicykle pri novej výstavbe a premietnutie usmernenia do záväzného stanoviska mesta..

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné  
Financovanie: Existujúce náklady na zamestnancov  
Zodpovednosť: ODI, SÚP

V roku 2019 sme nevytvorili vlastné usmernenie, ale v každom stanovisku už požiadavky na parkovanie bicyklov boli premietnuté. V rámci počtov pre parkovanie sme vychádzali z TP085.

#### *A.4.1.1) Infraštruktúra pre krátkodobé parkovanie bicyklov*

Približne od roku 2012 mesto prostredníctvom svojej organizácie STaRZ realizuje investície do parkovacej infraštruktúry pre bicykle. Za tie roky pribudli v uliciach, najmä pred úradmi, obchodmi, vzdelávacími, kultúrnymi, spoločenskými i športovými inštitúciami stovky bezpečných stojanov na parkovanie bicyklov. Existujú 3 základné typy stojanov, avšak dizajnovy i funkčne sú veľmi podobné. Mesto bude aj tento rok pokračovať v osádzaní stojanov na bicykle.

#### **Opatrenie A4b**

Infraštruktúra pre krátkodobé parkovanie bicyklov

Popis: Analýza územia, návrh umiestnenia a kapacity stojanov na bicykle, príprava povolení a realizácia.

Odhad nákladov: 30 000 EUR

Druh opatrenia: Organizačné + Investičné

Financovanie: Existujúce náklady na zamestnancov + rozpočet STaRZ

Počet: 150

Zodpovednosť: ODI, STaRZ

Cyklostojany realizované v roku 2019: 109 ks. Čo je rekordné číslo od kedy sa cyklostojany inštalujú.

V roku 2020 plánujeme umiestniť do 200 ks cyklostojanov.

#### *A.4.1.2) Infraštruktúra pre dlhodobé parkovanie bicyklov*

Bratislava v súčasnosti prevádzkuje len jedno parkovisko pre dlhodobé parkovanie bicyklov. Je ním klietka na bicykle na Hlavnej stanici v Bratislave. Vzhľadom na blokovanie jednotlivých boxov na bicykle zámkami aj keď sú boxy prázdne pristúpi hlavné mesto k zmene prevádzkového poriadku.

#### *A.4.2) Doplnková infraštruktúra pre bicykle*

Doplnkovou infraštruktúrou pre bicykle a cyklistov sa myslí napríklad aj:

- Počítadlá ľudí na bicykloch
- Odpočívadlá pre cyklistov (pozdĺž rekreačných a cykloturistických trás)
- Servisné stojany a pumpy
- Schodiskové lyžiny pre bicykle
- Opiery a iné

#### **Opatrenie A4c**

Návrh umiestnenia doplnkovej infraštruktúry pre bicykle

Popis: Analýza územia a návrh umiestnenia doplnkovej infraštruktúry pre bicykle pre rok 2020.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, STaRZ

V roku 2019 boli umiestnené schodiskové lyžiny v podchode na Bajkalskej ulici v lokalite Mlynské nivy.

V roku 2020 plánujeme obstarat' a umiestniť vizuálne tzv. Totemové sčítacie cyklistov minimálne v lokalitách Nábřežie a Starý most.

V roku 2020 taktiež plánujeme umiestniť prvé opierky a servisné pumpy v rámci doplnkovej infraštruktúry v spolupráci so STARZ.

### **A.5) Systém zdieľaných bicyklov**

V Bratislave sú verejne prístupné dva systémy zdieľaných bicyklov. Kým SlovaftBAjk, prevádzkovaný na základe zmluvy medzi Hlavným mestom a spoločnosťou Slovaft z roku 2017 spustil prevádzku s asi 200-250 bicyklami len na jeseň roku 2018 s cieľom do roka mať v uliciach 750 bicyklov a 90 dokovacích staníc, Biele

bicykle (White Bikes) sú menším projektom komunity okolo občianskeho združenia Cyklokoalícia a iniciatívy Cyklokuchyňa, ktorý začal v roku 2013 ako uzavretý komunitný systém, posledné 3 roky je dostupný pre širokú verejnosť.. Počet bielych bicyklov prevyšuje 100 kusov.

#### A.5.1) SlovnaftBAjk

SlovnaftBAjk je oficiálnym mestským systémom zdieľaných bicyklov (bike sharing). Počet registrovaných užívateľov ku koncu marca 2019 predstavoval asi 41 tisíc používateľov, ktorí realizovali asi 220 tisíc jazd. Cieľom na sezónu 2020 je navýšenie počtu bicyklov v uliciach, doplnenie dokovacích staníc na 90, príprava plánu na následnú expanzia do nových štvrtí v rámci existujúcich mestských častí aj do nových mestských častí, ale aj zachované dostupnosti systému širokej verejnosti prostredníctvom ročného predplatného (tak ako v prípade predplatných cestovných lístkov na mestskú hromadnú dopravu), vďaka čomu získajú obyvatelia neobmedzený prístup k ďalšiemu druhu dopravy a rozšíria si tak paletu svojich vlastných možností mobility. Vďaka tomu sa zníži potreba využívať na niektoré cesty osobné motorové vozidlo.

#### **Opatrenie A5a**

Propagácia projektu zdieľaných bicyklov

Popis: Vzdelávanie a marketingová komunikácia o systéme zdieľaných bicyklov s cieľom

Odhad nákladov: 50 000 EUR

Druh opatrenia: Vzdelávacie

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: OSaP, OKM

V rámci propagácie sa nepodarilo pripraviť kampaň na vzdelávanie cyklistov v spolupráci so Slovnaftom.

V roku 2020 sme už vytlačili letáky systému a pripravujeme aj kampaň v rámci akcie Do práce na bicykli.

#### **Opatrenie A5b**

Zahustenie a rozšírenie siete dokovacích staníc systému zdieľaných bicyklov

Popis: Premiestnenie existujúcich dokovacích staníc, umiestnenia nových dokovacích staníc systému zdieľaných bicyklov SlovnaftBAjk nad rámec zmluvy.

Odhad nákladov: 50 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: OSaP

V roku 2019 sme riešili problém kompatibility dokovacích staníc a transparentnosti obstarávania a pripravovali územie v MČ Ružinov na osadenie nových staníc.

V roku 2020 máme v pláne zriadiť 5 dokovacích staníc v blízkosti ŽST ako i rozširovanie dokov v území pri Slimáku, Bielom Kríži, Ekonomickej univerzite atď.

#### **Opatrenie A5c**

Zahustenie a rozšírenie siete dokovacích staníc systému zdieľaných bicyklov

Popis: Premiestnenie existujúcich dokovacích staníc, umiestnenia nových dokovacích staníc systému zdieľaných bicyklov SlovnaftBAjk nad rámec zmluvy.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov + 10 000 EUR

Druh opatrenia: Organizačné + Kapitálové

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OSaP

V roku 2019 sa nainštalovala mobilná stanica pri Moste SNP, ktorú je možné presunúť.

Vzhľadom na jej využívanie sme k presunu nepristúpili.

#### A.6) Správa a údržba cyklistickej infraštruktúry

Bežná správa a údržba cyklistickej infraštruktúry momentálne nefunguje, ako by si obyvatelia predstavovali. Letná a zimná údržba cyklotrás je v rukách mestskej príspevkovej organizácie Správa telovýchovných a rekreačných zariadení (STaRZ). Cyklistické trasy, ktoré STaRZ zrealizoval zahŕňajú aj cyklistické pruhy vo vozovke, teda v rámci hlavného dopravného priestoru. Je pomerne nelogické, aby jazdný pruh pre motorové vozidlá spravoval a udržiaval iný subjekt a jazdný pruh pre cyklistov iný. Môže sa stať, že kým magistrátne Oddelenie správy komunikácií, ktoré spravuje ten pruh pre motorové vozidlá pošle v zime odhŕňač snehu, ten nahrnie sneho do priestoru, ktorý má slúžiť cyklistom a druhý subjekt (STaRZ) by mal tento sneh následne odhrnúť. Navyše lokálne cyklotrasy (cyklotrasy menšieho významu, tzv. spojky, označené písmenom S) udržiavajú mestské časti. Nejednoznačnosť a zlá komunikácia medzi zodpovednými dlhodobé vedie k problémom s letnou i zimnou údržbou cyklistických trás. Cieľom akčného plánu pre rok 2019 je nové nastavenie údržby od roku 2020 vrátane vyčlenenia finančných prostriedkov na tento účel.



Súčasťou opatrení je aj príprava zoznamu priorít v letnej a zimnej údržbe v oblasti cyklistickej infraštruktúry. Nosná sieť cyklistických trás musí byť udržiavaná prioritne, menej frekventované trasy budú až v sekundárnej kategórii z hľadiska starostlivosti.

#### **Opatrenie A6a**

Správa a údržba cyklistickej infraštruktúry od roku 2020

Popis: Návrh správy a údržby cyklistickej infraštruktúry s cieľom zefektívnenia a sfunkčnenia s popisom priorít letnej i zimnej údržby (SD, OSK, STaRZ, GIB, mestské časti).

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, STaRZ, OSK, GIB, mestské časti

V roku 2019 sa správa realizovala ešte v gescii STARZ.

Od začiatku roku 2020 pripravujeme prebratie správy na OSK.

V roku 2019 boli vykonané nasledovné práce pri oprave a obnove zvislého a vodorovného dopravného a orientačného značenia na cyklotrasách v správe STARZ spoločnosťou SATES, a.s. Považská Bystrica, stredisko Bratislava.

Jednalo sa o tieto úseky:

1. Malý Dunaj : obnova VDZ
2. Južná radiála: obnova VDZ
3. Devínska cesta: obnova cyklopiktogramov
4. Špitálska: obnova cyklopiktogramov
5. Košická: obnova VDZ
6. Jelačičova – Cyrilova – Metodova : obnova VDZ
7. Špitálska: doplnenie dopr. tieňov a oprava info značky
8. Devínska : výmena dopr. značiek – rýchlostných značiek /zo 70 km/hod na 50 km/hod/

Celkom : 21 000 €+ DPH

#### **Opatrenie A6b**

Návrh priorít údržby cyklistickej infraštruktúry

Popis: Spracovanie zoznamu najdôležitejších úsekov cyklistických komunikácií v Bratislave z hľadiska najmä zimnej údržby.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI

Koncom roku 2019 sme začali zakreslovať do GIS systémov v spolupráci so vznikajúcim komunálnym podnikom a OSK cyklotrasu a pripravili trojstupňovú prioritizáciu.

Vzhľadom na to, že zimnej sezóny 2019-2020 sme nemali sneh a mraz, dalo by sa povedať, že sme zimnú údržbu zvládli.

### **A.7) Komunikácia o cyklodoprave**

Súčasťou každého projektu, nielen cyklistickej dopravy, je korektná komunikácia s kľúčovými aktérmi a verejnosťou. V minulosti fungovala na internetovom fóre Utopia a prostredníctvom Komisie pre cyklistickú a pešiu dopravu, poradného orgánu primátora.

Komunikácie témy cyklodopravy zahŕňa:

- Podporu kampaní Do práce na bicykli, Európsky týždeň mobility, a iné významné národné, európske a svetové kampane,
- Zverejňovanie informácií, vrátane pripravovaných projektov a ich stupňa rozpracovanosti (hlavne na <https://bratislava.sk/sk/cyklodoprava>),
- Participáciu s mestskými časťami, verejnosťou a ďalšími aktérmi v území formou pracovných skupín, prípadne verejných stretnutí
- Všeobecná propagácia využívania bicykla ako dopravného prostriedku, vrátane systému zdieľaných bicyklov a pod.

Opätovne bol v januári obnovený email [cyklo@bratislava.sk](mailto:cyklo@bratislava.sk), ktorý umožní širokej verejnosti komunikovať priamo s ľuďmi čo majú na starosti cyklistickú dopravu.

### **Opatrenie A7a**

Podpora kampaní Do práce na bicykli 2019 a Európsky týždeň mobility 2019

Popis: Organizovanie, koordinovanie a podpora kampaní DPNB a ETM v roku 2019 s cieľom zaujať viac účastníkov DPNB ako v minulom roku.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Vzdelávacie

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OKM

Kampaň bola v 2019 podporená a na rok 2020 sme už mesto Bratislava zaregistrovali a pripravujeme masívnejšiu kampaň ako i oslovenie výrazne väčšieho počtu zamestnávateľov. S vyhlasovateľmi celonárodnej súťaže sme v blízkom kontakte.

### **Opatrenie A7b**

Zverejňovanie informácií o cyklotrasách a ich stave na webe

Popis: Doplnenie informácií o cyklotrasách a cyklistickej doprave na webe mesta.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OKM

Termín: Priebežne

V roku 2019 sa na webe mesta nepodarilo dať z kapacitných dôvodov vela informácií.

V roku 2020 sme už zriadili FB kanál Bicykluj Bratislava, kde informujeme pravidelne o viac či menej dôležitých novinkách zo sveta bicyklovej Bratislavy.

### **Opatrenie A7c**

Stretnutia s odbornou i laickou verejnosťou

Popis: Organizovanie stretnutí o cyklotopre, vrátane pracovných skupín s odbornou verejnosťou a diskusných alebo participatívnych stretnutí s širokou verejnosťou.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OKM, KP

Počet: 6

V decembri roku 2019 sme sa vrátili ku konceptu organizovania Komisie pre pešiu a cyklistickú dopravu za účasti predstaviteľov mesta, mestských častí, dotknutých orgánov ako i odbornej verejnosti.

V roku 2020 bude cyklokomisia pokračovať v 1-2 mesačných cykloch.

V roku 2019 sa na pôde magistrátu mesta organizoval seminár Cyclurban so zahraničnými hosťami.

Už začiatkom roku 2020 sa konal seminár zameraný na zimnú údržbu a situáciu v Norsku s expertmi pre odbornú verejnosť i zamestnancov magistrátu mesta.

## **B) Pešia doprava**

Z hľadiska osobnej mobility sa každý z nás stáva v určitej chvíli chodcom – napr. kým sa dostane k autu, kým prejde na zastávku autobusu alebo počas venčenia psa. Je prirodzené, že ľudia radšej chodia po uliciach, na ktorých autá jazdia pomalšie, ktoré majú komfortnú šírku chodníkov, zeleň a priedchody pre chodcov v úrovni chodníka a na ktorých sa nachádzajú kvalitné verejné priestory a živé partery.

Vzhľadom k tomu, že chodec je najzraniteľnejší účastník cestnej premávky je potrebné, aby dizajn ulíc zodpovedal primárne potrebám chodcov, až následne ostatným účastníkom cestnej premávky.

### **B.1) Systémové opatrenia**

Chodec na prvom mieste - to je princíp, ktorý garantuje, že ulice sú bezpečné pre všetkých. Ak je ulica bezpečná pre dieťa aj pre seniora, je určite bezpečná aj pre ostatných účastníkov premávky. Základným predpokladom bezpečnej ulice je dostatočne široký chodník na oboch stranách ulice, možnosť prechodu medzi oboma stranami ulice, oddelenie priestoru pre peších od ostatných druhov dopravy - pásom zelene (alejou a kríkmi) od dopravnej tepny s rýchlosťami nad 30 km/h a minimálne farebne, materiálovo a výškovo od priestoru pre jazdu na bicykli.



Pri rýchlostiach do 30 km/h môže byť chodník pozdĺž komunikácie, pri rýchlosti do 20 km/h môže byť chodec integrovaný s ostatnými účastníkmi cestnej premávky.

Nástupišťa MHD musia byť navrhované samostatne, nie ako súčasť chodníka, keďže nástupište má inú funkciu ako chodník. Ich spojenie vytvára bariéry. Príkladom nevhodného riešenia je zastávka MHD Hálova (smer Jungmanova) a pripravovaná zastávka MHD Mlynské nivy (smer Košická), ktoré vzhľadom na (plánované) intenzity chodcov nevyhovujú a slúžia aj na vyčkávania či nástup a výstup (nástupište), ale aj na chodenie (chodník)

Svetelne riadené križovatky šikanujúce chodcov prechádzať z kraja ulice najprv do ostrovčekov, až následne do rôznych smerov predlžujú čas prechodu križovatky kvôli vyčkávaniu na viac fáz ako je potrebné v prípade dizajnu križovatky bez ostrovčekov. Ostrovčeky sami o sebe často nevyhovujú kapacitne alebo sa na nich ľudia cítia ohrození. Na križovatkách bežne chýbajú priechody na všetkých ramenách križovatky, čo núti ľudí prechádzať križovatkou na viac krát čo je z časového hľadiska nevyhovujúce. Pri modernizáciách križovatiek je potrebné počítať s redizajnom v prospech chodcov (skrátene priechodov pre chodcov, prídanie stredových ochranných ostrovčekov pri neriadenej križovatkách, priechody pre chodcov na všetkých ramenách križovatky, pokračujúce chodníky pri menej významných ramenách križovatky, a pod.)

### **Opatrenie B1a**

Zlepšenie podmienok chodcom pri novej výstavbe

Popis: Úprava interných predpisov na zlepšenie podmienok chodcom pri novej výstavbe.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, ÚHA, SÚP, OSK, MIB

Stanoviská z ODI odchádzajú s podmienkami pre lepšie podmienky pre chodcov.

### **Opatrenie B1b**

Chodci ako súčasť dopravného modelu

Popis: Pri výpočte alebo simulácií dopravy počítať s chodcami ako súčasťou kapacity križovatky. Potrebný je nákup softvéru a školenia zamestnancov.

Odhad nákladov: N/A

Druh opatrenia: Kapitálové

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, MIB

V roku 2020 po dokončení dopravného modelu mesta, pripravujeme začať práce na iplikovaní cyklistov a chodcov do dopravného modelu.

## **B.2) Pešie zóny**

Pešia zóna je miestom stretnutí obyvateľov mesta, návštev turistov, kultúrneho života a množstva obchodov a gastroprevádzok, ktoré vďaka za svoj úspech práve ľuďom - chodcom. Pešia zóna je jedna z najcennejších lokalít mesta. Sú to práve ľudia - chodci, ktorí generujú dopyt po tovaroch, službách, jedlách, zábave, atrakciách. Čím lepšie sa budú v pešej zóne cítiť, tým častejšie ju budú navštevovať a podporovať tak lokálnych podnikateľov.

Centrum Bratislavy nie je veľké a silnou konkurenciou sa preňho stávajú nákupné centrá. Je úlohou mesta zastrešiť a podporiť nákupný, kultúrny i spoločenský život centra mesta vytvorením lepších podmienok pre ľudí a podnikateľov. Nástrojom, ako to dosiahnuť, môže byť rozšírenie peších zón alebo úprava režimu dopravy v pešej zóne v prospech chodcov.

Pešia zóna centrum a pešia zóna Obchodná sú dnes oddelené Námestím SNP, ktoré stále sčasti funguje ako veľké parkovisko pre zamestnancov Magistrátu a ako skratka pre vozidlá taxislužby. Projekt Živé námestie navrhuje zmenou organizácie dopravy obe pešie zóny spojiť do jednej veľkej pešej zóny. To má potenciál pozitívne ovplyvniť hlavné pešie ťahy: Poštová ulica - Kamenné námestie, Poštová ulica - historické centrum, Zochova ulica - Kamenné námestie).

### **Opatrenie B2a**

Realizácia projektu Živé námestie - 1. fáza

Popis: Realizácia 1. fázy projektu Živé námestie, vrátane zmeny organizácie dopravy, zväčšenia priestoru pre chodcov, doplnenia zelene a pod.

Odhad nákladov: N/A

Druh opatrenia: Kapitálové

Financovanie: Rozpočet mesta  
Zodpovednosť: OD, MIB

Časť 1. fázy Živého námestia sa podarila zrealizovať pomocou tzv. Quick wins.  
V roku 2020 projekt bude pokračovať.

### B.3) Plošné upokojuvanie dopravy

Zóny 30 a obytné zóny, zákaz tranzitu motorových vozidiel ulicami, ktoré na to neboli myslené (napr. cez rezidenčné štvrte) a regulované parkovanie nie sú len opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti pri jazde na bicykli, ale univerzálne a najrýchlejšie realizovateľné opatrenia v prospech zvýšenia bezpečnosti chodcov a zlepšenia kvality pešieho pohybu. Stavebno-technické opatrenia upokojuvania dopravy, ako napr. križovatky v úrovni chodníka, šikany na cestnej komunikácii, priečne spomaľovacie prahy a kontinuálne chodníky pozdĺž hlavných komunikácií patria medzi investične náročnejšie a dlhodobejšie opatrenia.

V nemeckých mestách je bežné, že všetky komunikácie nižšieho významu (rezidenčné štvrte) a celé centrum patria do zóny 30 a len dopravné tepny (20-30% komunikácií v meste) má povolenú vyššiu rýchlosť ako 30 km/h. Bratislava má zóny 30 vytvorené len v niektorých mestských častiach, mnohé však neplnia svoju funkciu. Pritom riziko smrti chodca po náraze automobilom výrazne klesá z cca 80 %<sup>5</sup> pri rýchlosti automobilu 50 km/h na cca 5<sup>6</sup> - 10<sup>7</sup> % pri rýchlosti automobilu 30 km/h. V súčinnosti s mestskými časťami pripraví mesto návrh na unifikovanie režimu a označenia v zónach 30, ako aj navrhne vzorové stavebno-technické prvky upokojuvania dopravy.

#### Opatrenie B3a

Návrh a realizácia vzorového projektu upokojuvania dopravy

Popis: Návrh a realizácia vzorového riešenia upokojuvania dopravy v rezidenčnej čtvrti (napr. sídlisko) s cieľom zvýšiť komfort a bezpečnosť pri pešom pohybe.

Odhad nákladov: 15000 EUR

Druh opatrenia: Kapitálové

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OSK

Termín: 11/2019

### B.4) Redizajn vjazdov a križovatiek

Finančne najnáročnejšia časť zlepšovania podmienok pre ľudí peši (ale aj ľudí na bicykloch) je fyzický redizajn križovatiek, tak, aby odrážali priority v oblasti dopravy.

Chôdza v rámci upokojenej obytnej štvrte je zvyčajne kľúčovaním pomedzi náhodne zaparkované motorové vozidlá. Tie stávajú priamo v križovatkách a zaclňajú chodcom i vodičom výhľad na ostatných účastníkov cestnej premávky.

Peší pohyb pozdĺž hlavnej (nadradenej) komunikácie je často prerušovaný priechodmi pre chodcov a stavebno-technickými opatreniami, ktoré komplikujú peší pohyb. Hoc sa človek pohybuje v hlavnom ťahu, musí dávať pozor a často i prednosť motorovým vozidlám križujúcim jeho smer z bočných ulíc a vjazdov z areálov (miest mimo cesty).

Veľké svetelne riadené križovatky výrazne komplikujú a zdržujú ľudí, ktorí sa ich rozhodli prejsť pešo. Zdržania pri prechode cez križovatky, kde signálne fázy pre chodcov na seba nenadväzujú spôsobujú aj zmeškanie prestupu na linky MHD a celkové predĺženie cesty a znevýhodnenie verejnej i nemotorovej dopravy z hľadiska času i komfortu.

Trojuholníkové ostrovčeky pre chodcov navrhnuté v rohoch križovatiek, ktoré spôsobujú, že prechod na opačnú stranu ulice vyžaduje prejsť tromi priechodmi pre chodcov namiesto jedného boli navrhnuté len z dôvodu zvýšenia kapacity križovatky pre motorovú dopravu. Na možné zdržania ľudí, ktorí križovatky prechádzajú peši sa neprihliada. Mnohé ostrovčeky, stredové i trojuholníkové majú malú kapacitu, lebo v dopravno-kapacitnom posúdení sa s počtom chodiacich ľudí nepočíta.

Významnú úlohu v navrátení postavenia chodcov na prvé miesto v rebríčku dôležitosti má Metropolitný inštitút Bratislavy, ktorý bude mať za úlohu spracovať Manuál verejných priestorov. Neobíde ani križovatky a iné dopravné stavby, na ktoré dopravní inžinieri pozerajú len cez optiku vodičov motorových vozidiel.

#### Opatrenie B4a

Vzorové riešenie bezpečných križovatiek

Popis: Návrh riešenia a realizácia vzorového riešenia bezpečnej križovatky v rámci projektu Živé námestie.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov a projekt

<sup>5</sup> Tomáš Cach, 2012 [http://www.praha7.cz/20816\\_Co-prinese-Zona-30-v-Praze-7](http://www.praha7.cz/20816_Co-prinese-Zona-30-v-Praze-7)

<sup>6</sup> Národná komisia pre bezpečnosť dopravy, Čile <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/11/27/providencia-crea-zonas-30-para-tener-calles-mas-seguras-y-complementar-red-de-ciclovias/>

<sup>7</sup> Tomáš Cach, 2012 [http://www.praha7.cz/20816\\_Co-prinese-Zona-30-v-Praze-7](http://www.praha7.cz/20816_Co-prinese-Zona-30-v-Praze-7)

Druh opatrenia: Organizačné  
Financovanie: Rozpočet mesta  
Zodpovednosť: ODI, MIB, OSK, ÚHA

V roku 2019 sa pripravilo viacero návrhov bezpečných križovatiek.  
V roku 2020 by sa mali dostať do pripravovaného design manuálu mesta.

## B.5) Bezbariérovosť

Bezbariérovosti v doprave sa legislatíva venuje prostredníctvom vyhlášky č. 532/2002. Tá definuje potrebné opatrenia, ktoré je potrebné vykonať, aby ulice, križovatky, námestia či parky boli prístupné pre všetkých, bez ohľadu na vek či zdravotné schopnosti.

Dohľad nad tým, aby verejné priestory boli naozaj stavebno-technicky bezbariérové, má po novom sekcia dopravy. V minulosti sa mnohé realizácie bezbariérových úprav vykonali nedôsledne a v rozpore s vyhláškou. Nové vzorové listy na kladenie obrubníkov by mali eliminovať budúce problémy pri realizácii i preberaní stavby.

Bezbariérovosť však nie je len o fyzickom priestore, ale aj o správnom informovaní. Vhodné označenie bezbariérových prístupných priechodov pre chodcov, zastávok MHD či verejných inštitúcií v informačnom mapovom systéme pomôže ľuďom so zníženou schopnosťou pohybu naplánovať si cestu v meste.

### Opatrenie B5a

Označenie prístupných zastávok verejnej dopravy

Popis: Zmapovanie zastávok verejnej dopravy a ich jednotné označenie príslušným symbolom ak všetky zastávky (nástupištia) v danom uzle sú bezbariérové prístupné.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: OMM, OSK

Zmapovanie zastávok sa z kapacitných dôvodov nepodarilo spraviť.

## B.6) Rôzne

Medzi ďalšie dôležité projekty zlepšujúce peší pohyb v roku 2019 patria:

Predĺženie promenády Železná studnička - spracovanie projektovej dokumentácie (MIB)

- Je v procese 2019-2020

Zlepšenie pešej dostupnosti centrálnej Petržalskej osi a plánovanej električkovej trate z prilahlých sídlisk - spracovanie projektovej dokumentácie (MIB)

- Je v procese 2019-2020

Bezpečné prepojenie Lamača a Záhorskej Bystrice pre pešiu a cyklistickú dopravu - spracovanie projektovej dokumentácie (MIB)

- Prebiehajú rokovania s investorom a hľadá sa riešenie dočasné, kým sa pristúpi k prípadnému rozšíreniu Hodonínskej cesty kde je zatiaľ množstvo nevysporiadaných majetkov.

Podchod Saratovská - realizácia (GIB)

- Je v procese 2019-2020 je problém s bezbariérovým výťahom

Chodník a osvetlenie na Starých gruntoch - spracovanie projektovej dokumentácie (GIB)

- Nepripravilo sa v 2019, naplánované zadať v druhej polovici 2020.
-