

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na rok 2025

hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

1. Úvod

Potreba vypracovať plnenie Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý obsahuje aktualizované priority mesta v oblasti cyklistickej a pešej dopravy a samotný akčný plán pre rok 2023, 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. Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy má za úlohu v prvom rade nastaviť konkrétne opatrenia, ktoré sa budú realizovať v danom roku s cieľom zvýšiť podiel nemotorovej dopravy.

Formálne zastúpenie cyklodopravy na magistráte Hlavného mesta Bratislavy sa začalo v roku 2021, keď bol v rámci Oddelenia dopravného inžinierstva vytvorený Referát cyklodopravy. Ten sa v roku 2022 odčlenil a vzniklo samostatné Oddelenie cyklodopravy. Zloženie oddelenia sa postupne rozrástlo pre účely pokrývania stavebných projektov ako aj projektov organizácie dopravy. Dnes môžeme povedať, že cyklodoprava je jednou z hlavných dopravných tém mesta, a je adekvátne podporená ako ľudskými kapacitami tak politickou vôľou čo sa odzrkadľuje aj v strategických dokumentoch mesta.

V roku 2023 sa navyše Oddelenie cyklodopravy rozšírilo o pešiu dopravu a zmenilo sa na Oddelenie pešej a cyklistickej dopravy. Týmto krokom sa na magistráte po prvýkrát vytvorilo aj formálne zastúpenie najväčšej a najzraniteľnejšej skupiny účastníkov dopravy – peších. V oblasti pešej dopravy je množstvo projektov, ktoré sú riadené v rámci viacerých oddelení magistrátu. Rozvoj pešej dopravy z pohľadu Oddelenia pešej a cyklistickej dopravy začína vo forme akumulácie informácií a vytvorenia celkového obrazu projektov v pešej doprave na území mesta Bratislava.

1.1. Strategické podklady

Napredovanie a rozvoj cyklistickej a pešej dopravy sa z veľkej časti koncepčne opiera o východiská a strategické ciele zhrnuté v strategickom pláne Bratislava 2030, konkrétne v jeho analytickej časti a strategickej časti. Technicky, najmä pri budovaní a rozvoji cyklistickej infraštruktúry, sa opiera o Územný generel dopravy.

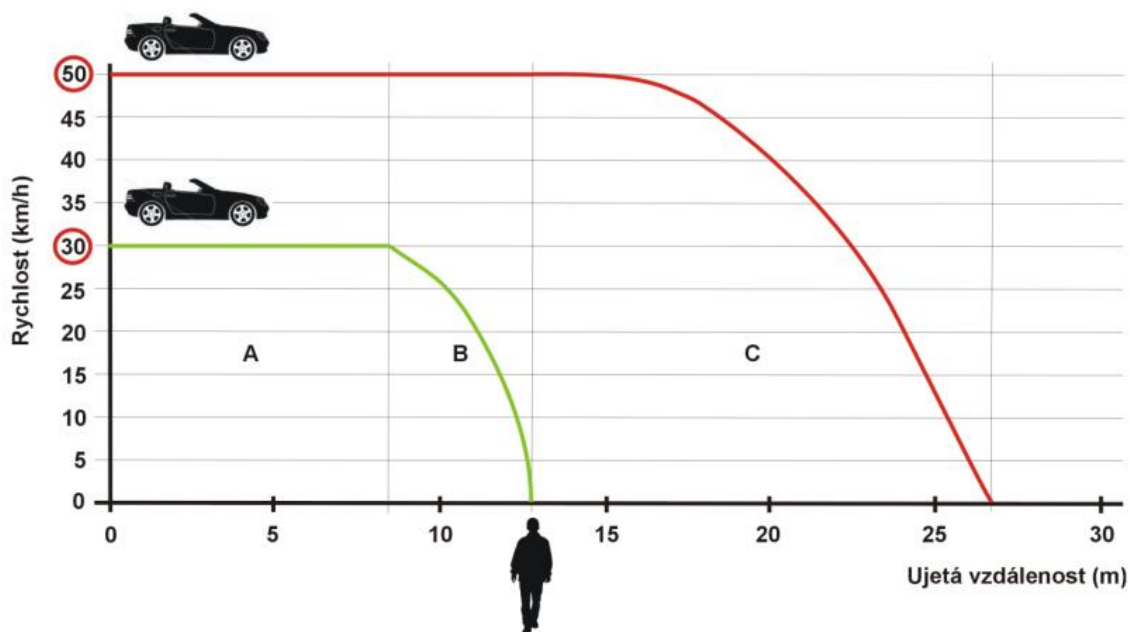
Všeobecnou víziou, ktorá je špecifikovaná v dokumente Bratislava 2030 je aby boli chodci, chodkyne a cyklisti či cyklistky rovnocennými alebo uprednostnenými účastníkmi a účastníčkami cestnej premávky. Mesto bude mať vybudovanú sieť cyklistických a peších komunikácií, na ktoré nadväzuje sieť dopravne upokojených ulíc a peších zón v jednotlivých centrách i na sídliskách. Bicykle by malo byť možné použiť v rámci ľubovoľne dlhej dochádzkovej trasy.

Hlavným a dlhodobo spomínaným ukazovateľom úspešnosti rozvoja alternatívnych módov dopravy je pomer ciest realizovaných individuálnou automobilovou dopravou ku cestám realizovaných verejnou dopravou /pešo/ cyklodopravou za rok. Z údajov z Územného generelu dopravy hl. mesta Bratislavy, z roku 2015 vieme, že tento pomer bol 39,6 % pre individuálnu automobilovú dopravu a 60,4 % percent pre VOD, peších, cyklodopravu. Cieľom do roku 2030 je posunúť tento pomer na úroveň 30 % pre individuálnu automobilovú dopravu a 70 % pre VOD, peších a cyklodopravu.

1.2. Zóny 30

Neopomenuteľnou súčasťou zlepšovania podmienok pre pešiu a cyklistickú dopravu v meste je upokojovanie dopravy, a konkrétne znižovanie najvyššej povolenej rýchlosti na 30 km/h.

Znižovaním rýchlosti na signifikantne zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky. Pri znížení maximálnej povolenej rýchlosti z 50 km/h na 30 km/h počet nehôd s dôsledkom ťažkého zranenia klesá o 70% a počet smrteľných nehôd až o 90%. Toto vyplýva zo zlepšenia podmienok rozhľadu na križovatkách a celkového zbezpečenia križovania komunikácií, a primárne zo skrátenia brzdné dráhy vozidiel.



Graf: Rýchlosť, doba reakcie, prejdená vzdialenosť a brzdná dráha (zdroj: TP 218 CZ)
A = reakčná doba (pre 30 km/h), B = brzdná dráha (pre 30 km/h), C = brzdná dráha (pre 50 km/h)

Pridanou hodnotou upokojených ulíc a zón je aj fakt, že v takomto priestore je možné vytvoriť cyklistickú infraštruktúru bez signifikantnej potreby fyzického oddelenia od hlavného dopravného priestoru alebo dokonca pohyb v tomto priestore môže byť pre cyklistov na toľko bezpečný, že samostatná infraštruktúra nemusí vzniknúť.

Podiel ulíc a ciest v zóne s rýchlosťou 30 km/h alebo pomalšej je podchytený aj v dokumente Bratislava 2030. V čase vytvorenia dokumentu (rok 2021) sa pomer ulíc s maximálnou povolenou rýchlosťou hýbal na úrovni 21,5%. Do roku 2030 je strategickým cieľom dostať sa na úroveň 51% upokojených komunikácií voči celkovej dĺžke komunikácií.

1.2.1. Plán zón 30 na 2025

V roku 2025 je v pláne zaviesť v Bratislave dve zóny 30. Obidve sa pripravujú v Podunajských Biskupiciach. Jedna bude zahŕňať ulice: Biskupická, Učiteľská, Podzáhradná, Nákupná, Linzboothova, Nákovná, Oblúková, Kvetinárska. Druhá: Popradská, Borekova, Kovová, Komárovská, Baltská, Podzáhradná. Zóny sú navrhnuté pomocou dopravného značenia a na docielenie spomalenia dopravy sú tu navrhnuté spomaľovacie gombíky.

Ďalej by sa mali zaviesť minimálne tri zóny parkovacej politiky: PAAS Háje 2,3; PAAS SM2, PAAS NM2b – Teplická. Tie sú spravidla navrhované ako zóny 30. Mieru rozširovania zóny 30 (častokrát už na uliciach je max. povolená rýchlosť 30, alebo existujúca zóna 30) a použité prostriedky pre upokojenie dopravy sa budú dať vyhodnotiť až po ukončení návrhového procesu a realizácii.

2. Cyklistická doprava

Existencia bezpečných cyklistických komunikácií a dostupnosť prídavnej cyklistickej infraštruktúry vytvoria podmienky pre zmenu prístupu k doprave na krátke vzdialenosti - zvýšia záujem o tento druh dopravy. Zvýšenie pomeru cyklodopravy pomôže nielen redukovat' dopravné zaťaženie mesta, ale prispeje aj k zníženiu hlukových a CO₂ emisií z dopravy. Týmto a svojou podstatou má značný potenciál prispieť k zlepšeniu všeobecného zdravotného stavu obyvateľstva – aj tej časti, ktorá sama cyklodopravu nevyužíva.

Cieľom stanoveným v dokumente Bratislava 2030 je vytvorenie hlavných mestských cyklotrás tak ako sú zadefinované v Územnom genereli dopravy. Do roku 2030 by malo byť vybudovaných 180 kilometrov hlavných mestských cyklotrás.

2.1. Stavebné projekty

V porovnaní s rokom 2024, v pláne na rok 2025 došlo k signifikantnej redukcii v počte aktívnych stavebných projektov. Toto sa dá vysvetliť dvoma faktormi: 1) v roku 2025 pristupujeme k realizácii viacerých projektov, čo zaberá viac kapacity ako predošlá projektová príprava, a 2) na rozdiel od roku 2024 bude projektový manažment plne zastrešený v rámci Magistrátu Hlavného mesta a nebude objednávaný externe, čo tiež zvýši záťaž na interné kapacity.

2.1.1. Realizácie

Plán úloh rozvoja cyklistickej dopravy prostredníctvom realizácie stavebných projektov na rok 2025:

| Úsek | Plán na rok 2025 | Finančné krytie |
|--|---|----------------------------------|
| 2127: Cyklo R16 Vrakúňa- Hradská (Vrakunská cesta - Podpriehradná) | Realizácia stavby | Kryté - POO ¹ a OPaCD |
| 2123: Cyklo R12 Lamačská radiála - Ostružinový chodník, Zidiny (Cesta mládeže- Valentína Matrkú) | Vysúťaženie zhotoviteľa a v prípade primeranej miery finančnej spoluúčasti mesta aj realizácia stavby | Kryté - POO a OPaCD |
| 2614: Cyklo S480 Spojka Hrádza - Dolnozemská (Ekonomická univerzita - Starohájska) | Vysúťaženie zhotoviteľa a v prípade primeranej miery finančnej spoluúčasti mesta aj realizácia stavby | Kryté - POO a OPaCD |
| 2201: Cyklo R33 Podkarpatská radiála -Horská (Sliačska - Otonelská) | Vysúťaženie zhotoviteľa a v prípade primeranej miery finančnej spoluúčasti mesta aj realizácia stavby | Kryté - POO a OPaCD |
| 2615: Cyklo R18 Petržálska radiála - Ovocná, Balkánska (Jarovce, Rusovce) | Realizácia stavby | Kryté - POO a OPaCD |
| 2597: Cyklo R11 Vajanského nábrežie - Námestie Ľ.Štúra | Vypracovanie projektovej dokumentácie a začatie realizácie niektorých stavebných objektov | Kryté - OPaCD |

¹ Plán Obnovy a Odolnosti

| | | |
|---|---|--|
| 2124: Cyklo R17 Prievozska radiála- Mlynské nivy (Bajkalská-Hraničná) | Dokončenie DRS, podanie na 3. výzvu POO, vysúťaženie zhotoviteľa, a pri primeranej miere spoluúčasti aj realizácia stavby | Krytie závislé od úspechu v 3. výzve POO |
| 2112: Cyklo 06 6. okruh - Harmincova (M. Sch. Trnavského - Polianky) | Získane SP, podanie na 3. výzvu POO, vysúťaženie zhotoviteľa, a pri primeranej miere spoluúčasti aj realizácia stavby | Krytie závislé od úspechu v 3. výzve POO |
| 2613: Cyklo R18 Križovatka Bosáková – Jantárová - Farského | Získane SP, podanie na 3. výzvu POO, vysúťaženie zhotoviteľa, a pri primeranej miere spoluúčasti aj realizácia stavby | Krytie závislé od úspechu v 3. výzve POO |
| 2555: Cyklo R51 Devínska radiála, Devínska cesta (Metejkova, Dolnokorunská) | Získane SP, podanie na 3. výzvu POO, a realizácia stavby | Krytie – 3. výzva POO |

2.1.2. Projektová dokumentácia

Plán úloh rozvoja cyklistickej dopravy prostredníctvom prípravy projektovej dokumentácie stavebných projektov na rok 2024:

| Úsek | Plán na rok 2025 | Finančné krytie |
|---|---|-----------------|
| 2128: Cyklo O7 7.okruh, most ponad ŽSR (Lamač, Dúbravka) | Vykúpiť pozemky / začať proces vyvlastňovania | Kryté - OPaCD |
| R11 Vajanského nábrežie - Námestie Ľ.Štúra | Vypracovať dokumentáciu do prvého stupňa povolenia a podať žiadosť na stavebný úrad | Kryté - OPaCD |
| 2115: Cyklo R51 Devínska radiála - Nábrežie Ľ. Kadnára (Most Lafranconi - klub Mark Twain) | Podpísať memorandum s UK a získať súhlas od SVP | Kryté - OPaCD |
| 2110: Cyklo O5 5 okruh Opavská (Limbová – Stromová) | Získať stavebné povolenie | Kryté - OPaCD |
| 2107: CykloR55 Letisková radiála - Ivánska cesta (Trnavská cesta žel. priecestie - Galvaniho) | Získať stavebné povolenie | Kryté - OPaCD |
| 2129: Cyklo R12 Lamačská radiála, Hodonínska (Na barinke, Záhorská Bystrica) | Začať proces majetkovo právneho vysporiadania | Kryté - OPaCD |

2.2. Projekty organizácie dopravy

Projekty organizácie dopravy umožňujú vytvárať cyklistickú infraštruktúru na uliciach, kde nie je dostatok priestoru pre stavebné riešenie. Primárnou motiváciou pre tento spôsob vytvárania infraštruktúry je hustá zastavanosť urbánneho prostredia, kde je však stále potrebné vytvoriť priestor pre všetky druhy dopravy. V neposlednom rade je potrebné zdôrazniť, že projekty organizácie dopravy predstavujú signifikantne nižšiu mieru finančného zaťaženia a výrazne kratšie časové nároky pri projektovaní aj pri realizácii.

2.2.1. Realizácie

Plán úloh rozvoja cyklistickej dopravy prostredníctvom realizácie projektov organizácie dopravy na rok 2025:

| Úsek | Plán na rok 2025 | Finančné krytie |
|----------------------|--|---------------------|
| Prievozska | Úprava organizácie dopravy v rámci opravy povrchu | Kryté – SSÚC |
| Námestie SNP | Vytvorenie ochranných pruhov | Kryté – SSÚC |
| Dvojkřížna | Úprava značenia k novovzniknutým debarierizáciám a obnova staršieho značenia | Kryté – SSÚC |
| Záhradnícka | Realizácia ochranných pruhov a miesta na prechádzanie | Kryté – SSÚC a POO |
| 29. augusta | Ochranné pruhy od Cintorínskej po Dunajskú | Kryté – SSÚC a POO |
| K železnej studničky | Ochranné pruhy, vyhradený priestor pre chodcov, priechod pre chodcov, a upokojenie ulice | Kryté – SSÚC |
| Tomášikova | Úprava organizácie dopravy v rámci opravy povrchu | Kryté – SSÚC |
| Trnavská | Úprava organizácie dopravy v rámci opravy povrchu | Kryté – SSÚC |
| Podháj | Doplnenie cyklopruhov a úprava značenia | Kryté – SSÚC a POO |
| Hradská | Realizácia ochranných pruhov | Kryté – SSÚC |
| Dunajská | Úprava organizácie dopravy, vytvorenie segregovanej obojsmernej cyklotrasy, vznik priechodu, rozšírenie chodníka | Kryté – SSÚC, OPaCD |
| Budatínska | Realizácia cyklo pruhov | Kryté - PAAS |
| Šintavská | Realizácia cyklo pruhov | Kryté - PAAS |
| Popradská | Realizácia ochranných pruhov a priechodu | Kryté – SSÚC |
| Podjazd Bajkalská | Realizácia značenia podchodu po stavebnej úprave | Kryté – SSÚC |

2.2.2. Príprava projektov

Plán úloh rozvoja cyklistickej dopravy prostredníctvom tvorenia projektov organizácie dopravy na rok 2025:

| Úsek | Plán na rok 2025 | Finančné krytie |
|-----------------------------|---|--------------------------|
| Hodonínska | Debarierizovanie na trase združeného chodníka so zmiešanou prevádzkou, doplnenie značenia | Interné kapacity (OPaCD) |
| Křížna – Vajnorská | Prepojenie ochranného pruhu na Křížnej s cyklopruhom na Vajnorskej | Interné kapacity (OPaCD) |
| Parkovacie dorazy Košícká | Doplnenie parkovacích dorazov na parkovaním chránený cyklopruh | Interné kapacity (OPaCD) |
| Parkovacie dorazy Mamatyeva | Doplnenie parkovacích dorazov na parkovaním chránený cyklopruh | Interné kapacity (OPaCD) |

Potenciálna realizácia projektov organizácie dopravy, ktoré sú vyššie kategorizované v časti „Príprava projektov“ závisí od dvoch faktorov: 1) personálne kapacity na OPaCD pri príprave projektu, a 2) personálne a finančné kapacity pre realizáciu na SSÚC.

2.3. Marketingová komunikácia

V rámci rozvoja cyklistickej dopravy sa OPaCD v malej miere venuje aj propagačným aktivitám. Konkrétne sa to týka dvoch podujatí v priebehu roka. V prvej polovici roka sa oddelenie angažuje v akcii Do práce na bicykli, kde do tejto iniciatívy, ktorá je pod záštitou Ministerstva Dopravy, prihlasuje mesto Bratislava ale aj samotný magistrát. V druhej polovici roka v rámci iniciatívy Európskej komisie pod názvom Európsky týždeň mobility oddelenie organizuje tzv. raňajky pre cyklistov.

2.4. Iné projekty cyklistickej infraštruktúry

Súčasťou kvalitnej cyklistickej infraštruktúry je aj doplnková infraštruktúra. Najdôležitejšou z nich sú momentálne cyklostojany. Cieľom na rok 2025 je pokračovať s pokrývaním stojanmi mestskú časť Staré Mesto a to hlavne prostredníctvom parkovacej zóny SM0. Ďalej sa stojany objavajú aj v PAAS zónach Háje 2 a Háje 3, SM2 a NM2b.

Mimo parkovacích zón Oddelenie pešej a cyklistickej dopravy organicky reaguje na podnety potreby stojanov vo všetkých mestských častiach, v čom budeme pokračovať aj v roku 2025.

V roku 2025 sa taktiež počíta s osadením 4 kusov cykloščítačov. Vzhľadom na to, že stacionárne cykloščítače predstavujú finančnú záťaž, ich čísla stúpajú limitovane.

3. Pešia doprava

Oddelenie pešej a cyklistickej dopravy – OPaCD pod Sekciou dopravy SD začalo preberať agendu pešej dopravy na začiatku roka 2024. Zatiaľ je jeho funkciou mapovať činnosti týkajúce sa pešej mobility naprieč magistrátom, ďalej pripomienkovanie projektov, územných plánov a odpovede občanom na ich podnety.

Víziou oddelenia na ďalšie obdobie je vytvorenie koncepcie pešieho pohybu v zmysle univerzálneho dizajnu, vytyčovanie cieľov, plánovanie a riadenie vlastných projektov.

Akčný plán pre pešiu dopravu 2025 predstavuje tabuľka zozbieraných projektov zo všetkých sekcií a oddelení na Magistráte, ktoré sa venujú pešej doprave. Sú to:

Sekcia správy a údržby ciest – SSÚC zabezpečuje správu, údržbu a opravy chodníkov a priechodov pre chodcov. V rámci opráv vymieňa povrchy chodníkov a realizuje aj debarierizácie existujúcich priechodov ak sa jedná o rozsah zásahov na ktoré stačí ohlásenie drobnej stavby.

Ak sa jedná o rozsiahlejšie stavebné úpravy a vzniká potreba získať stavebné povolenie, preberá projekt Sekcia výstavby: Oddelenie dopravných stavieb – ODS. Na tomto oddelení sa projekt zaradí do Registra investícií a podľa kapacít pre prípravu projektu a podľa rozpočtu sa potom zaradí do harmonogramu.

Metropolitný inštitút Bratislavy – MIB sa venuje skvalitňovaniu verejných priestorov rôznymi projektami ale aj teoretickými koncepčnými materiálmi a to vždy v prospech pešej dopravy. Projekty realizuje SSÚC, alebo si dodávateľov obstarávajú.

Sekcia sociálnych vecí - SSV má zamestnankyne poverené agendou bezbariérovej prístupnosti mesta. Prijíma podnety od občanov a záujmových inštitúcií na debarierizácie a zadáva ich na SSÚC.

3.1. Vízia a ciele

Pešia doprava je najprirodzenejším spôsobom pohybu v meste a základným pilierom mestskej mobility. Každý človek je v prvom rade chodec, a preto by mala byť pešia infraštruktúra bezpečná, komfortná a dostupná pre všetkých. Napriek jej významu jej nie je venovaná dostatočná pozornosť – chýbajúce alebo zle udržiavané chodníky, bariéry v podobe podchodov, nadchodov či obrubníkov pri priechodoch komplikujú pohyb obyvateľov, najmä osôb so zníženou schopnosťou pohybu, alebo zdravotným znevýhodnením.

Prioritou je vytvoriť atraktívne, bezpečné a dostupné mesto v súlade s víziou Bratislava 2030. Kvalitná pešia infraštruktúra je základom živého a prosperujúceho mesta, v ktorom sa ľudia radi pohybujú, trávajú čas a cítia sa dobre. To znamená plánovanie a budovanie bezbariérových chodníkov, bezpečných priechodov, peších zón a upokojených komunikácií so zmiešanou dopravou. Revitalizácia verejných priestorov je kľúčom k zvýšeniu kvality života v meste. Dôležitá je modernizácia existujúcich chodníkov, zlepšenie ich povrchov, osvetlenie koridorov a rozšírenie oddychových zón. V návrhoch sa treba vyhýbať nekomfortným riešeniam, ako sú úzke koridory, podchody či poddimenzované chodníky v blízkosti intenzívne využívaných vozoviek. Mesto by malo uprednostňovať riešenia, ktoré umožňujú chodcom najpriamejšiu a najkratšiu trasu bez zbytočných prekážok.

Konkrétne opatrenia:

- Plánovanie a bezpečnosť: Pešia doprava musí byť vnímaná ako rovnocenná súčasť dopravného systému, s dôrazom na bezpečnosť a plynulosť pohybu.
- Bezpečné križovatky a ulice: Taktický urbanizmus, upokojuvanie dopravy a preferencia chodcov pri svetelnej signalizácii.
- Bezbariérovosť: Vytvorenie siete bezbariérových trás, prioritne na hlavných ťahoch s cieľom postupne eliminovať všetky bariéry.
- Verejný priestor: Pokračovanie v revitalizáciách ulíc, námestí a zastávok MHD, zlepšenie prepojenia medzi prestupnými uzlami a zavádzanie 15-minútového mesta.
- Doplnková infraštruktúra: Osádzanie lavičiek, osvetlenia, pitných fontánok, cyklostojanov a ďalších prvkov pre zvýšenie komfortu chodcov.

V roku 2025 sa budeme zameriavať na:

- Pokračovanie v programe revitalizácie chodníkov, verejných priestorov, debarierizovaní, preferencii chodcov pri cestenej svetelnej signalizácii, zbezpečňovanie priechodov a križovatiek.
- Identifikáciu a mapovanie nových oblastí, kde je potrebné doplniť pešie trasy.
- Koordináciu s parkovacou politikou, rozšírením cyklistickej infraštruktúry a zelenými opatreniami, zdieľanou mobilitou. Kľúčové bude zosúladovanie pešej a verejnej dopravy tak, aby boli prestupné uzly čo najkomfortnejšie a najefektívnejšie riešené.

Akčný plán pešej dopravy 2025 nadväzuje na doterajšie opatrenia a rozširuje ich o nové ciele, ktorých snahou je prispieť k atraktívnejšiemu, dostupnejšiemu a udržateľnému mestu, aby sa Bratislava stala mestom, kde je chôdza prirodzenou a vyhľadávanou formou mobility.

3.2. Projekty v prospech pešej dopravy

3.2.1. Realizácie

V roku 2025 sú naplánované realizácie nasledovných projektov týkajúcich sa pešej dopravy.

Tabuľka - príloha č. 1

3.2.2. Príprava projektov

V roku 2025 sa v meste Bratislava začína, alebo pokračuje s plánovaním alebo projektovaním týchto projektov.

Tabuľka - príloha č. 2

3.2.3. Debarierizácie

Plánované debarierizácie chodníkov na rok 2025:

| Ulica | Počet hrán | Spracovateľ / Realizátor | Finančné krytie |
|----------------------------------|------------|--------------------------|---|
| Očakávaná realizácia 2025 | | | |
| Šancová | 13 | SSÚC | Spolu 77 hrán - bude sa vyberať podľa priorít a kapcít počas roka približne 30 hrán. Alokované prostriedky pre rok 2025 sú 300.000,- |
| Palisády | 4 | SSÚC | |
| Búdkova | 10 | SSÚC | |
| Limbová | 2 | SSÚC | |
| Pri Suchom mlyne | 2 | SSÚC | |
| Radlinského | 1 | SSÚC | |
| Pražská | 4 | SSÚC | |
| Žilinská | 6 | SSÚC | |
| Rustaveliho | 10 | SSÚC | |
| Devínska | 7 | SSÚC | |
| Farského - Muchovo nám. | 14 | SSÚC | |
| Antolská | 4 | SSÚC | |
| Prievozska x Miletičova | 10 | ODS | čiastočne kryté ODS |
| Miletičova x Zvolenská | 2 | ODS | nie je kryté |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| Ulica | Počet hrán | Spracovateľ / Realizátor | Finančné krytie |
| Príprava projektov 2025 | | | |
| Mierová x Radničné nám | 2 | ODS | PD krytá ODS |
| Mierová (Hrachová x Štyndlova) | 2 | ODS | PD krytá ODS |
| Priebeh ZOO | 2 | ODS | PD krytá ODS |

3.2.4. Konceptné materiály

V roku 2025 plánuje Metropolitný inštitút dokončiť dva rozpracované dokumenty a to:

| Názov dokumentu | Spracovateľ |
|---|---|
| Princípy a štandardy upokojujúcej dopravy | MIB - Sekcia verejných priestorov |
| Princípy a štandardy električkových tratí | MIB - Sekcia koncepcie verejných priestorov |

3.2.5. Mesto pre deti

Je projekt Metropolitného inštitútu, ktorého cieľom je zlepšovanie dopravnej bezpečnosti v okolí škôl. Na vybraných školách prebieha zber dát, mapovanie, vznikajú dokumenty s odporúčaniami a navrhujú sa rôzne intervencie pre rôzne školy. Realizácia navrhnutých zásahov bude závisieť od rozpočtov a od miery ich náročnosti. Pre rok 2025 bolo vybraných 15 škôl:

ZŠ s MŠ Milana Hodžu (Škarniclová), ZŠ Karloveská, ZŠ Kremeľská – Devín, ZŠ Kataríny Brúderovej, ZŠ s MŠ Cádova, ZŠ s MŠ Hargašova, ZŠ s MŠ Marie Montessori, Gymnázium Gercenova, ZŠ s MŠ Trnková, ZŠ Dubová, ZŠ Jelenia, Špeciálna ZŠ s MŠ Karpatská, ZŠ Bieloruská, ZŠ Edulienka, ZŠ Vetvárska, MŠ Funiversity Horský park, MŠ Teplická, ZŠ Waldorfská, MŠ Búdkova, SOŠ Račianska.

3.2.6.CSS – Cestná svetelná signalizácia

V pláne je pokračovať v trende z minulého roka a zmeniť aspoň 10 signálov na križovatkách s CSS v prospech chodcov. Ide predovšetkým o predĺžovanie zeleného signálu pre chodcov, alebo zosúladenie signálov, aby chodci stihli prejsť cez celú cestu a nezostávali na ostrovčekoch medzi jednotlivými smermi. Výber bude závisieť od podnetov a možností zmenu uskutočniť.