

Materiál na rokovanie  
Mestskej rady  
hlavného mesta SR Bratislavy  
dňa **11.4.2019**

---

**Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy**

---

**Predkladateľ:**

Ing. arch. Matúš Vallo, v. r.  
primátor

**Zodpovedný:**

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

**Spracovateľ:**

Ing. Miroslav Širgel, v. r.  
vedúci oddelenia, ODI

Mgr. Peter Netri, v. r.  
Oddelenie dopravného inžinierstva

**Materiál obsahuje:**

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa
3. Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (vlastný materiál č. 1, aj s prílohami)
4. Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (vlastný materiál č. 2)
5. Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (z roku 2014, vlastný materiál č. 3)
6. Časť uznesenia č. 1743/2014, ktorá sa navrhuje zrušiť

**apríl 2019**

## NÁVRH UZNESENIA

Mestská rada hlavného mesta SR Bratislavy po prerokovaní materiálu

### odporúča

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

**A. zrušiť** v časti C body 1, 3, 4 uznesenia Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25.9.2014.

### **B. schváliť**

- 1) Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (v2.01 z 3/2019)
- 2) Akčný plán cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019.

### **C. požiadať** primátora hlavného mesta SR Bratislavy

- 1) vypracovať a predložiť Mestskému zastupiteľstvu správu o plnení Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy za predchádzajúci kalendárny rok,

Termín: 28.2. (každoročne)

- 2) vypracovať a predložiť Mestskému zastupiteľstvu na schválenie Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na konkrétny kalendárny rok s aktualizovanými prioritami,

Termín: najneskôr do 31.3. (každoročne)

## 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 znížovanie emisií CO<sub>2</sub> do roku 2020 v zmysle medzinárodného záväzku Bratislavy (tzv. Dohovor primátorov). Takmer nič z hore uvedeného sa za posledné 4 roky nerealizovalo.

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.

---

Vlastný materiál číslo 1

# Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy

hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

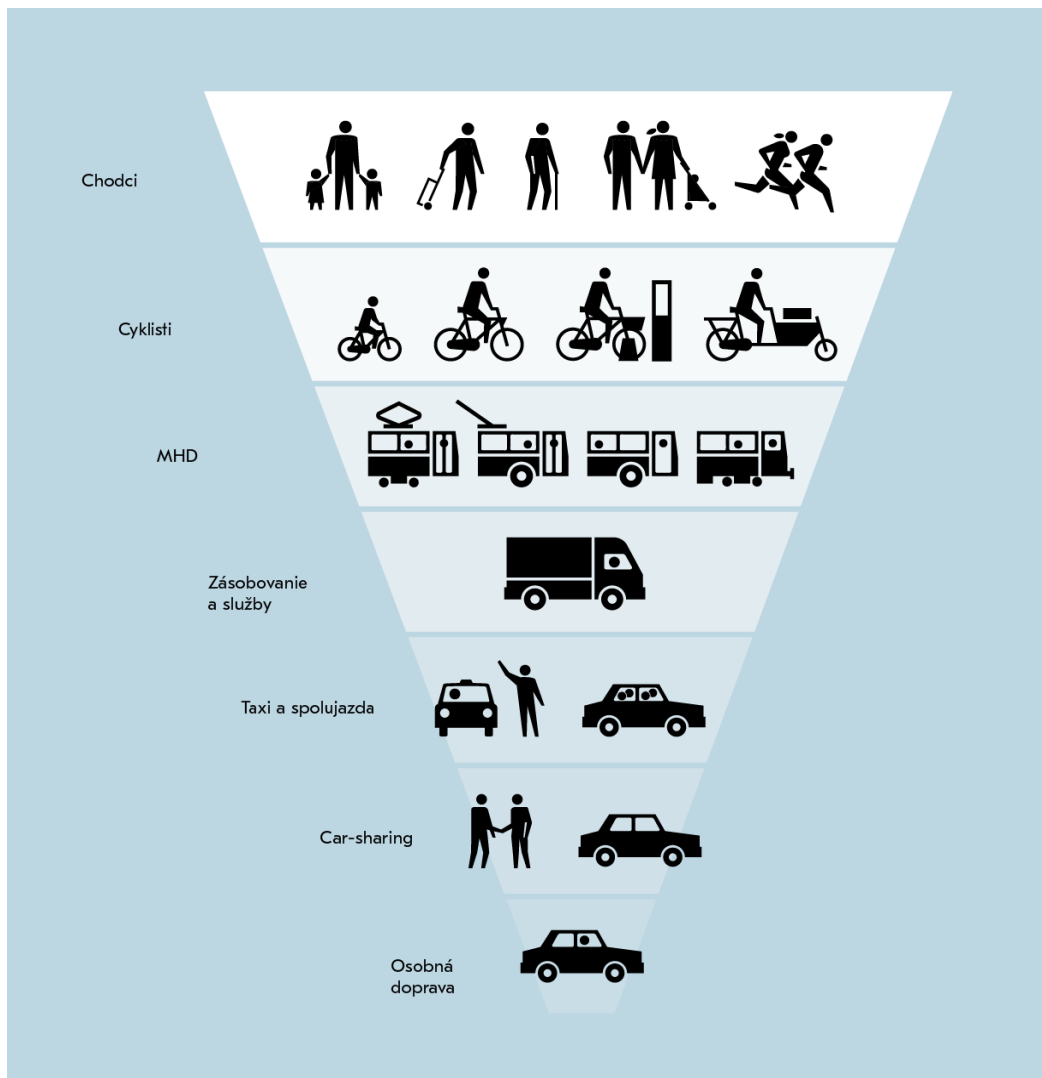
Dátum: 20190331

Verzia: sk-text-2.01

Licencia: CC0 (len textová časť)

# Základné princípy a ciele

Cyklistická aj pešia doprava je dôležitou súčasťou dopravného mixu. Stupeň automobilizácie v Bratislave však dosahuje rekordné hodnoty<sup>1</sup> a trend je neudržateľný. Križovatky nedokážeme neustále rozširovať na úkor zelene či chodníkov, aby poňali narastajúce množstvo vozidiel. Len zásadné otočenie smerovania od preferovania automobilovej dopravy na preferovanie verejnej a nemotorovej dopravy dokáže zlepšiť životné prostredie, zlepšiť zdravie obyvateľov, znížiť hluku z dopravy, znížiť emisií skleníkových plynov a iných toxických plynov, zvýšiť kvalitu života obyvateľov a pomôcť pripraviť Bratislavu na adaptovanie sa na nastávajúcu zmenu klímy.



Obr. 1: Priority v oblasti mobility v Bratislave.

Zdroj: Plán Bratislava - Matúš Vallo a kolektív ([www.planbratislava.sk/mobilita](http://www.planbratislava.sk/mobilita)), CC BY-SA 4.0.

<sup>1</sup> Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby SR ([https://www.mindop.sk/files/statistika\\_vud/reg\\_prev\\_ukazovatele.htm](https://www.mindop.sk/files/statistika_vud/reg_prev_ukazovatele.htm))

## Dopravno-kapacitné posudzovanie dopravy

Dopravno-kapacitné posudzovanie dopravy (DKP), resp. jeho výsledky a odporúčania, sú v súčasnosti jednou zo základných informácií na posúdenie či sa môže realizovať nejaký investičný zámer. DKP v súčasnosti počíta len s individuálnou automobilovou dopravou, niekedy s verejnou dopravou. Napriek požiadavke zahrnúť do posudzovania dopravy aj nemotorovú dopravu, sa tak doteraz nestalo. DKP v súčasných pomeroch je nekomplexná informácia, z ktorej vziđu odporúčania na rozšírenie križovajte, pridanie jazdných pruhov a pod. DKP nepočíta, že napríklad nová električková trať alebo zvýšenie intervalu linky MHD dovezie do oblasti viac ľudí verejnou dopravou. Nepočíta ani s tým, že prípadná existencia cyklotrasy v území spôsobí, že časť vodičov motorových vozidiel použije bicykel. Rozhodovanie na základe posúdenia motorovej dopravy prináša len opatrenia na zvýšenie kapacity pre motorovú dopravu. V zmysle udržateľného rozvoja mesta a udržateľnej mobility je potrebné zaoberať sa dopravou komplexne, vrátane pešej, cyklistickej a verejnej hromadnej dopravy. Vznik kongescií v prípade individuálnej automobilovej dopravy nemôže byť chápaný ako dôvod na rozšírenie cestných komunikácií na uspokojenie tohto typu dopravy, ale ako podnet výstavby cyklotrás a preferenciu verejnej dopravy, a to aj reštriktívne na úkor individuálnej automobilovej dopravy.

## Cyklistická doprava ako súčasť mestskej mobility

V súčasnosti v Bratislave jazdia na bicykli najmä ľudia, ktorí aspoň čiastočne prekonali strach z jazdy v premávke v širšom centre mesta a ľudia využívajúci existujúce zelené koridory (najmä pozdĺž vodných tokov). Podiel ľudí využívajúcich bicykel na denné presuny po Bratislave je na úrovni jednotiek percent (1,6 % uvádza Územný generel dopravy z dát z roku 2013). Bratislava potrebuje sprístupniť túto formu mobility zvyšným 98 % obyvateľov.

Komunikácie vo všeobecnosti delíme podľa toho akú hladinu stresu vytvárajú ľuďom pri jazde na bicykli (Level of Traffic Stress = hladina dopravného stresu) na 4 kategórie<sup>2</sup>:

- LTS1 - komfortná a prístupná pre všetkých z hľadiska zdatnosti i veku, vrátane detí a seniorov (napr. cyklotrasa pozdĺž hlavnej ulice oddelená pásom zelene od cesty s bezpečnými križovatkami alebo ulice v upokojenej štvrti so vylúčenou tranzitnou motorovou dopravou, zníženou rýchlosťou a inými prvkami upokojenia dopravy),
- LTS2 - pohodlná pre väčšinu dospelých (napr. cyklotrasa vedená vo vozovke s nižšou intenzitou dopravy a zníženou max. povolenou rýchlosťou, ale aspoň stĺpkami)
- LTS3 - pohodlná pre smelých ľudí (napr. cyklopruh na kraji vozovky alebo koridor pre cyklistov na uliciach s viacerými jazdnými pruhmi a strednou intenzitou dopravy),
- LTS4 - nedostatočná pre väčšinu, použiteľná len nebojácnymi a skúsenými ľuďmi (ulica bez akýchkoľvek opatrení pre cyklistov s vysokou intenzitou dopravy, rýchlosťou 50 a viac km/h a viacerými jazdnými pruhmi)

---

<sup>2</sup> Level of Traffic Stress - Mekuria, Furth a Nixon (Mineta Transportation Institute, 2012).

Cieľom je dosiahnuť stav, aby všetky štvrte v meste boli prístupné na bicykli pre všetkých ľudí, bez ohľadu na vek a schopnosti. Jedine taká kvalita a dostupnosť bezpečných komunikácií, ktoré sú zamerané na širokú verejnosť a nie len na cca. 10 % smelých (LTS3) a nebojácnych (LTS4), pomôže Bratislave zvýšiť podiel prepravnej práce bicyklami a prispeje k udržateľnosti dopravy v meste. Každý Bratislavčan získa možnosť, na základe vlastného rozhodnutia, využiť sieť bezpečných cyklistických trás v najbližších rokoch.

**Výhľadový cieľ je zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na 8 % do roku 2025 na úkor motorovej dopravy.**

Trvalé riešenia cyklistických komunikácií budú musieť spĺňať úroveň LTS1. Komunikácie v takomto štandarde môžeme rozdeliť na dve hlavné skupiny

- cesty s rýchlosťou motorovej dopravy vyššou ako 30 km/h (zvyčajne 50 km/h) s fyzicky oddelenou cyklistickou komunikáciou vhodnou pre všetky vekové kategórie
- cesty s rýchlosťou motorovej dopravy do 30 km/h (zóny 30, obytné zóny) s prvkami upokojenia dopravy, vylúčeným tranzitom motorovej dopravy a integrovanou jazdou cyklistov vo vozovke

Rýchle opatrenia, vrátane dočasných, ktoré sú súčasťou Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, môžu byť aj na úrovni LTS2 alebo LTS3.

## Zníženie emisií CO<sub>2</sub>

Závazok mesta znižovať emisie CO<sub>2</sub> (Dohovor primátorov) a na neho naviazaný Akčný plán udržateľného energetického rozvoja schválený mestským zastupiteľstvom 30.1.2014 sa v oblasti dopravy realizoval len minimálne. Jeho cieľom bolo znížiť podiel individuálnej automobilovej dopravy z vtedajšej úrovne o 34 % do roku 2020 zavedením opatrení ako parkovacia politika, výstavba cyklotrás, preferencia MHD či zavedenie systému zdieľaných bicyklov (bike-sharing), a prispieť tak k zníženiu emisií CO<sub>2</sub> v Bratislave. Do roku 2020 to už stihnúť nie je možné, ale začatím realizácie opatrení z Akčného plánu udržateľného energetického rozvoja a Akčného plánu rozvoja cyklistickej dopravy na rok 2019 sa dá prispieť k naplneniu stanovených cieľov.

## Zonácia

Cieľom zonácie je vytvoriť v meste zóny, kde bude možné ešte počítať s nárastom automobilovej dopravy a kde naopak bude vyžadované znižovanie počtu osobných a/alebo nákladných motorových vozidiel na úkor nemotorovej alebo verejnej dopravy. Maximálne počty vozidiel môžu byť definované počtom parkovacích miest v zóne. Táto zonácia bude záväzná pre posúdenie investičných zámerov.



# Cyklistické trasy

Cyklistické trasy v Bratislave sú rozdelené na dve hlavné skupiny - hlavné mestské cyklotrasy a ostatné cyklotrasy. Hlavné mestské cyklotrasy tvoria základnú sieť pre pohyb cyklistov po meste. Bratislava má radiálno-okružnú sieť cyklotrás, preto sú jednotlivé trasy ďalej rozdelené na radiály a okruhy.

## Hlavné mestské cyklotrasy:

- radiály (označené písmenom R a dvojciferným číslom, napr. R16) a
- okruhy (označené písmenom O a číslom, napr. O2).

## Ostatné cyklotrasy:

- medzinárodné cykloturistické trasy (označené písmenami EV a číslom, napr. EV13)
- národné, regionálne, oblastné a mestské cyklomagistrály a cykloturistické trasy (označené 3- až 4-ciferným číslom, napr. 047)
- lokálne cyklotrasy, tzv. spojky (označené písmenom S a trojciferným číslom, napr. S250)
- iné cyklotrasy (napríklad napojenie firiem na mestské cyklotrasy)

Hlavné mestské cyklotrasy a pešie koridory musia byť rešpektované pri rekonštrukciách i návrhoch nových investícií. Je potrebné predložiť riešené územie (širšie vzťahy) vo vzťahu k uličnému priestoru zohľadňujúce verejnú osobnú, cyklistickú a pešiu dopravu a zvyhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie motorových vozidiel.

Riešenie pešej a cyklistickej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty ľudí na bicykli a chodcov v riešenom území a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj verejnej doprave.

V prípade, ak ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne, územnom generely dopravy alebo v Zásadách cyklistickej a pešej dopravy vedená ako hlavná mestská cyklotrasa, musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v min. šírke požadovanej normou s prihliadnutím na výhľadové počty cyklistov.

## Najčastejšie typy cyklotrás v Bratislave

Zoznam hlavných mestských cyklistických trás tvorí prílohu Zásad rozvoja cyklistickej a pešej dopravy.

### Radiály

Cykloradiály smerujú od centra do mestských častí. Vedené sú čo najpriamejšou, no zároveň bezpečnou a plynulou trasou. Najvýznamnejšie radiály začínajúce v úplnom centre mesta začínajú na 1. okruhu značené ako R1x (t.j. R11 - R19). Cykloradiály začínajúce na 2. okruhu sú značené vyššími číslami od R2x (t.j. R21 a pod.) a ďalšie R3x, R4x a pod. v závislosti od vzdialenosti od centra. Majú pridelenú modrú farbu.

## Okruhy

Cyklookruhy priečne spájajú radiály. Majú priradené čísla O1-O10 a zelenú farbu. Prvý (historický) okruh O1 vedie okolo historického centra mesta a tvorí východisko najdôležitejších radiál. Okruhy spájajú najmä mestské časti medzi sebou (napr. Nové Mesto s Ružinovom) v niekoľkých bodoch.

## Spojky

Cyklospojky sú vedľajšie trasy, ktoré zahusťujú sieť okruhov a radiál. Číslovanie závisí od blízkeho okruhu a radiály, majú pridelenú žltú farbu. Sú to zvyčajne trasy lokálneho charakteru v rezidenčných štvrtiach a sídliskách a sú väčšinou v správe mestských častí. Spájajú obydlia a občiansku vybavenosť k najbližším radiálam a okruhom.

## Pešia doprava

Cieľom je vytvoriť výhľadovú sieť peších zón v meste, výhľadovú sieť významných peších ťahov v meste vrátane technických parametrov berúc do úvahy súčasné a predpokladané intenzity pešej dopravy, ale aj manuálu verejných priestorov, ktorý má zásadný dopad na pobyt ľudí v verejnom priestore a peší pohyb. Ulice majú byť prístupné a bezpečné pre všetky vekové skupiny a pre ľudí so všetkými schopnosťami pohybu. Hlavnými indikátormi bezpečných ulíc sú deti a seniori - tak aby sa cítili na ulici, na námestí, v parku, na križovatke príjemne a bezpečne v každom okamihu ich pobytu vo verejnom priestore.

## Použité zdroje

Plán Bratislava - Matúš Vallo a kolektív ([www.planbratislava.sk/mobilita](http://www.planbratislava.sk/mobilita)), 2018  
Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2018 - Magistrát hl. mesta  
Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, 2014

## Prílohy

Príloha 1 - Aktualizovaný zoznam hlavných mestských cyklistických trás  
Príloha 2 - Mapa hlavných mestských cyklistických trás

# Príloha 1

## Aktualizovaný zoznam hlavných mestských cyklistických trás

### R11 Dúbravská radiála

Trasa: Rybné nám. – ľavobrežné nábregie Dunaja – Most Lafranconi – Botanická – Líščie údolie – Park SNP – Dúbravka – Bory – Volkswagen.

### R12 Lamačská radiála

Trasa: Hurbanovo nám. – Banskobystrická – Nám. slobody – Štefanovičova/Leškova – Hlboká cesta – Prokopa Veľkého – Brnianska – Patrónka – K Železnej studienke – Cesta na Červený most – Zidiny – Segnáre – Pod násypom – Hodonínska – Bratislavská.

### R13 Račianska radiála

Trasa: Hurbanovo nám. – Obchodná – Radlinského – Floriánske nám. – Radlinského – Račianska – Hlinická – Hubeného – Kadnárova – Kubačova – Rustaveliho – Pri vinohradoch.

### R14 Vajnorská radiála

Trasa: Hurbanovo nám. – Obchodná – Radlinského – Floriánske nám. – Blumentálska – Trnavské mýto – Vajnorská – Cesta na Senec – Vajnory.

### R16 Ružinovská radiála

Trasa: Kamenné nám. – Špitálska – Americké nám. – Odborárske nám. – Záhradnícka – Ružinovská – Na piesku – Brezová – Dvojkrižna.

### R17 Prievozská radiála

Trasa: Kamenné nám. – Dunajská – Mlynské nivy – Hraničná – Stachanovská.

### R18 Petržalská radiála

Trasa: Kamenné nám. – Štúrova – Starý most – Jantárová cesta – Janíkov dvor – Petržalka juh – Jarovce – Rusovce.

### R19 Kopčianska radiála

(tiež známa ako Petržalské korzo)

Trasa: Rybné nám. – Most SNP – Petržalské korzo – Kopčianska.

## R20 Staničná radiála

(predtým tiež známa ako Priečna os)

Trasa: Hlavná stanica – Nám. Franza Liszta – Štefanovičova – Imricha Karvaša – Floriánske nám. – Májkova – Odborárske nám. – Sasinkova – Poľná – Budovateľská – Autobusová stanica – Chalupkova – Košická.

## R21 Hradná

Trasa: Zámocká – hrad – Búdková – Slávičie údolie – Staré grunty.

## R22 Kramárska radiála

Trasa: Kapucínska – Pilárikova – Kozia – Šulekova – Timravina – Mišíkova – Havlíčkova – Prokopa Veľkého – Lesná – Gorazdova – Ďurgalova – Jahodová – Jakubíkova – Magurská.

## R26 Ružovodolinová radiála

(predtým tiež známa ako Páričkova – Trenčianska)

Trasa: Páričkova – Dulovo nám. – Trenčianska.

## R27 Malodunajská radiála

Trasa: Šafárikovo nám. – Pribinova – Prístavná – ľavobrežná hrádza – Malý Dunaj.

## R28 Čunovská radiála

Trasa: Most Apollo – pravobrežná hrádza Dunaja – Čunovo.

## R29 Wolfsthalská radiála

Trasa: Most SNP – pravobrežná hrádza Dunaja – hraničný priechod Petržalka-Berg – Kapitúlske polia.

## R33 Podkarpatská radiála

Trasa: Tupého – Lipovinová – Muštová – Horská – Vtáčikova – Alstrova – Pri vinohradoch.

## R34 Novomestská radiála

Trasa: Trnavské mýto – Kukučínova.

## R35 Trnávka radiála

Trasa: Trnavské mýto – Trnavská cesta – Rožňavská – Zlaté Piesky.

### R36 Biskupická radiála

Trasa: Prievozská – Gagarinova – Mlynské luhy – Prúdová – Slniečnicová – Hrušovská – Čučoriedková – Podunajská – Gagarinova – Komárovská – Nákovná – Biskupická – Ulica padlých hrdinov – Devätinová – Vinohradnícka.

### R38 Chorvátske rameno

Trasa: Celomestské centrum – Chorvátske rameno.

### R41 Karloveská radiála

Trasa: Riviéra – Karloveská – križovatka s Harmincovou.

### R47 Dolnohonská radiála

Trasa: Prístavný most – Slovnaftská – Kazanská.

### R48 Starohájska radiála

(predtým tiež známa ako Starohájska – Dolnozemska)

Trasa: Chorvátske rameno – Námestie hraničiarov – Starohájska – Dolnozemska cesta – Petržalka juh (Slniečnice).

### R51 Devínska radiála

Trasa: Most Lafranconi – Devínska cesta – Devín – Devínska Nová Ves – Devínske jazero.

### R52 Devínskonovoveská radiála

(predtým známa ako Patrónka - Dúbravka - Devínska Nová Ves)

Trasa: Patrónka – Dúbravská cesta – Polianky – Húščavova – Beňovského – Alexyho – Dražického/Na Vrátkach – Agátová – Devínska Nová Ves.

### R55 Letisková radiála

Trasa: Trnavská cesta – Ivanská cesta – Letisko.

### R59 Juhozápadná radiála

Trasa: hraničný prechod Berg – nová komunikácia juhozápadne od diaľnice D2 – trojmedzie SK/H/AT.

### R61 Krčacko-lamačská radiála

(predtým známa ako Krčace - Lamač)

Trasa: Štadión ŠKP – Zimný štadión – Beňovského – Lamačská cesta – Hodonínska.

## R74 Východná radiála

Trasa: Račianska – Olšina – Pri šajbách – Východné – Račiansky potok – JuRaVa.

## R84 Rendezko-vajnorská radiála

(predtým tiež známe ako Východné – Vajnory)

Trasa: Východné (Rendez) – Východná – Prijazdná – žel. stanica Vajnory.

## R85 Ivánska radiála

Trasa: južný a západný breh jazera Zlaté piesky – Cesta na Senec – hranica mesta.

## O1 – 1. okruh (Historický okruh)

Trasa: Rybné nám. – Židovská – Kapucínska – Hurbanovo nám. – Štúrova – Nám. SNP – Kamenné nám. – Jesenského – Hviezdoslavovo nám. – Rybné nám.

## O2 – 2. okruh (Staromestský okruh)

Trasa: (Rybné nám. – Židovská – Staromestská – Štefánikova – Hlavná stanica – Palárikova – Dobšinského – Smrečianska -) Račianske mýto – Legionárska – Karadžičova – Dostojevského rad – Gondova – Fajnorovo nábr. – Rázusovo nábr. – Rybné nám.

## O3 – 3. okruh

Trasa: Hlavná stanica – Palárikova – Dobšinského – Smrečianska – Račianske mýto – Račianska – Kominárska – Trnavské mýto – Miletičova – Košická – Most Apollo – hrádza – Viedenská cesta – Most SNP

## O4 – 4. okruh

Trasa: Križovatka Jozefa Čabelku – Jarošova – Bajkalská – Prístavný most – Ekonomická univerzita – Bulíkova – Haanova – Furdekova – Nám. hraničiarov – Rusovská cesta

## O5 – 5. okruh

Trasa: Kutlíkova – Pajštúnska – Bratská – Kapitúlské polia – Most Lafranconi – Mlynská dolina – Pri Habánskom mlyne – Opavská – Ďurgalova – Jahodová – Uhrova – Bárdošova – Na Revíne – Bárdošova – Bellova – Ôsma – Brusnicová – Krahuľčia – Sliáčska – Račianska – Jánoškova – Kukučínova – Pluhová – Gavlovičova – Hattalova – Zátiešie – Tomášikova – Kaštieľska – Parková – Jastrabia – Komárňanská

## O6 – 6. okruh

Trasa – severná časť: Harmincova – Valentína Matrku

Trasa – východná časť: ŽST Vinohrady – Istrochem – Mierová kolónia – Trnávka – Vrakunská cesta – Mlynské luhy

Trasa – južná časť: Chorvátske rameno – Lietavská- Zadné lúky – Kapitulské pole

## O7 – 7. okruh

Trasa – severná časť: Dúbravčická – Podháj

Trasa – východná časť: Pekná cesta – Račianska – Žabí majer – Bojnická – Galvaniho – Mlynské luhy

## O8 – 8. okruh

Trasa – severná časť: Cyklomost Slobody – Na mýte – Istrijská – Eisnerova – predĺženie Eisnerovej po cestu I/2

Trasa – východná časť: Rača – Východné – Zlaté piesky

Trasa – južná časť: Podunajské Biskupice – Lieskovec – 6. most cez Dunaj (D4) – hrádza – Jarovce – Jazerná – Morušová – Pílová

## O9 – 9. okruh

Trasa – severná časť: Cyklomost Slobody – Mlynská – Jána Jonáša – Záhorská Bystrica

Trasa – východná časť: Rača – Rybničná – Vajnory

Trasa – južná časť: hrádza – Rusovce

## O10 – 10. okruh

Trasa – východná časť: Svätý Jur – JuRaVa – Ivanka pri Dunaji

## EV6 Dunajská cyklistická cesta (EuroVelo 6)

Trasa: hr.pr. Petržalka/Berg – Most SNP – Starý most – Most Apollo – Prístavný most – pravobrežná hrádza – hr.pr. Čunovo/Rajka (a tiež ľavobrežná vetva od Prístavného mostu cez Zimný prístav a Hamuliakovo)

## EV13 Cesta Železnej opony (EuroVelo 13)

Trasa: Devínske Jazero – Devínska Nová Ves – Devín – Most Lafranconi – Petržalské korzo – žel. stanica Bratislava-Petržalka – Kopčianska ulica – hr. pr. Jarovce/Kittsee

## Ďalšie národné, regionálne a mestské cykloturistické trasy v Bratislave

### Karpatská cesta

Trasa: Most Lafranconi - Vojenská nemocnica – Železná studienka – U Slivu – Biely kríž

### Štefánikova cyklomagistrála (národná cyklomagistrála č. 047)

Trasa: Most SNP – Koliba – Kamzík – Pekná cesta, Spariská – Biely kríž.



**Malokarpatská vínna cesta** (národná cyklomagistrála č. 048)

Trasa: Most SNP – Račianske mýto – Pekná cesta – Rača – Pri Vinohradoch – JuRaVa.  
a ďalšie podľa Konceptie rozvoja cyklotrás BSK.

## Príloha 2

### Mapa hlavných mestských cyklistických trás

Zdroj mapy:

Dielo: Plán Bratislava

Autor: Matúš Vallo a kolektív

Licencia: CC BY-SA 4.0



## Vlastný materiál číslo 2

# Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019

hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Dátum: 20190331

Verzia: sk-text-1.02

Licencia: CC0 (len textová časť)

# Úvod

Potreba vypracovať Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý obsahuje aktualizované priority mesta v oblasti cyklo dopravy a samotný akčný plán pre rok 2019 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. Bratislava v posledných 4 rokoch vyčerpala zásobník projektových dokumentácií, ktoré sa začali pripravovať pred rokom 2015 a dala vypracovať len minimálne množstvo nových. Tie navyše nereflektovali skutočné priority. Príkladom je obstaranie projektovej dokumentácie na cyklotrasu na Trnavskej a Rožňavskej ulici (úsek Tomášikova - železničný nadjazd), ktorá je z hľadiska lokality, nadväznosti, potenciálneho využitia verejnosti a teda hodnotou za peniaze nevhodný ako priorita.

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 dlhodobou 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. Mesto navyše nemeria podiel bicyklov či automobilov na prepravnej práci, preto je ťažké stanoviť reálny kvantifikovateľný cieľ. Potreba pravidelného získavania a aktualizovania dát o doprave sa týka dopravy všeobecne.

# Rok 2019

Akčný plán pre rok 2019 je rozdelený na dve časti. Prvá sa venuje cyklistickej doprave, druhá pešej doprave. Každá 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 kosť 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.

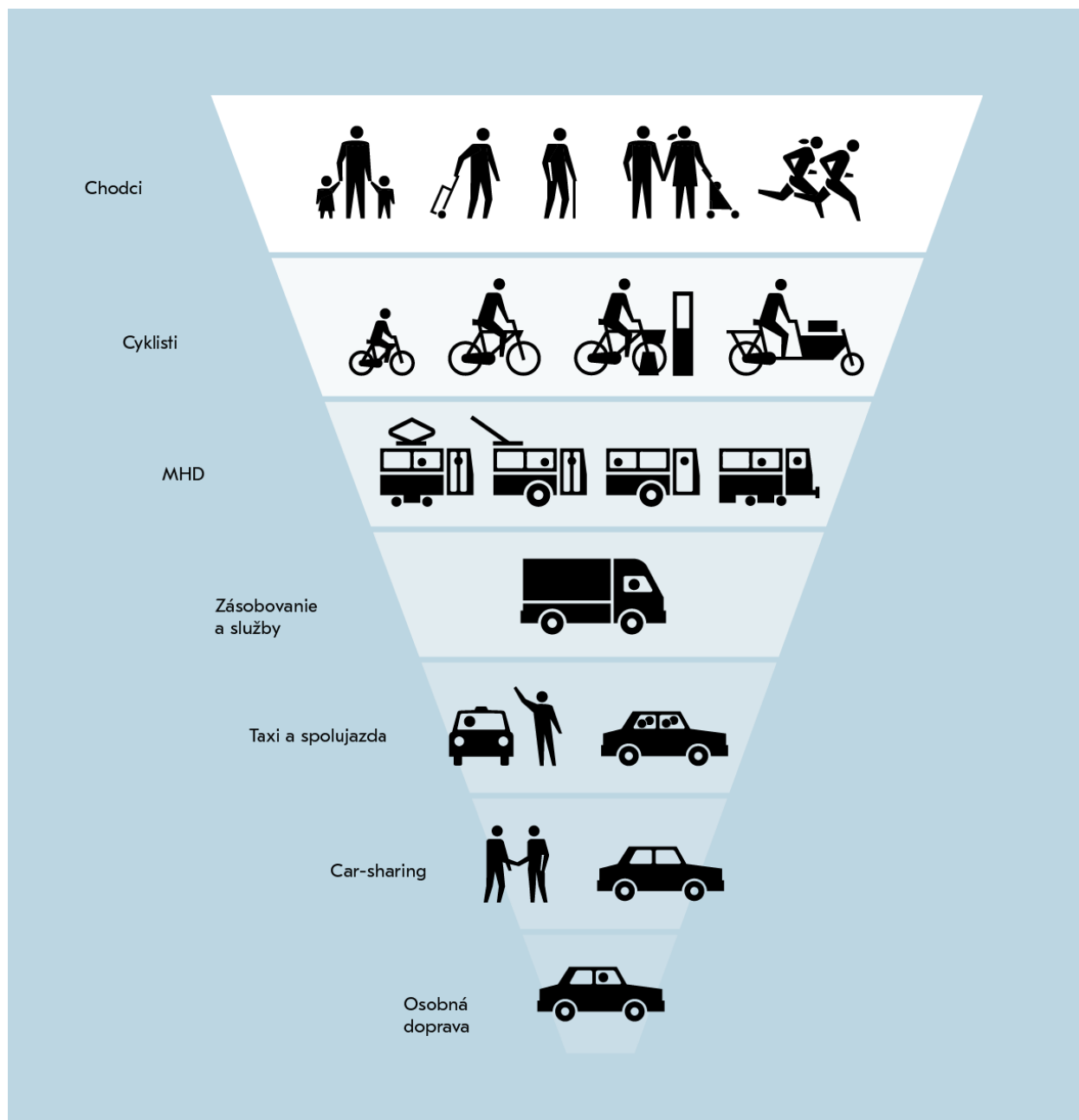
Piata kapitola je zameraná na systém zdieľaných bicyklov a jeho ďalšiu podporu a rozvoj.

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 2019 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)), CC BY-SA 4.0.

## A) Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je dôležitou súčasťou dopravného mixu mesta. Jej význam stúpa najmä v posledných rokoch, keď stupeň automobilizácie dosahuje rekordné hodnoty<sup>1</sup>. Tento trend je v Bratislave neudržateľný. Ak to Bratislava myslí skutočne vážne so zlepšením životného prostredia, zdravia obyvateľov, zníženia hluku, zníženia emisií skleníkových plynov a iných toxických plynov, je zníženie podielu automobilizácie jedným z najzásadnejších spôsobov transformácie Bratislavy na udržateľne rozvíjajúce sa mesto z hľadiska mobility s priamym presahom na adaptáciu na zmenu klímy či zvýšenie kvality života obyvateľov.

### Kvalita cyklistickej infraštruktúry

V súčasnosti v Bratislave jazdia na bicykli najmä ľudia, ktorí aspoň čiastočne prekonali strach z jazdy v premávke v širšom centre mesta a ľudia využívajúci existujúce zelené koridory (najmä pozdĺž vodných tokov). Podiel ľudí využívajúcich bicykel na denné presuny po Bratislave je na úrovni jednotiek percent (1,6 % uvádza Územný generel dopravy z dát z roku 2013). Bratislava potrebuje sprístupniť túto formu mobility zvyšným 98 % obyvateľov.

Komunikácie vo všeobecnosti delíme podľa toho akú hladinu stresu vytvárajú ľuďom pri jazde na bicykli (Level of Traffic Stress = hladina dopravného stresu) na 4 kategórie<sup>2</sup>:

- LTS1 - komfortná a prístupná pre všetkých z hľadiska zdatnosti i veku, vrátane detí a seniorov (napr. cyklotrasa pozdĺž hlavnej ulice oddelená pásom zelene od cesty s bezpečnými križovatkami alebo ulice v upokojenej štvrti so vylúčenou tranzitnou motorovou dopravou, zníženou rýchlosťou a inými prvkami upokojenia dopravy),
- LTS2 - pohodlná pre väčšinu dospelých (napr. cyklotrasa vedená vo vozovke s nižšou intenzitou dopravy a zníženou max. povolenou rýchlosťou, ale aspoň stĺpikmi)
- LTS3 - pohodlná pre smelých ľudí (napr. cyklopruh na kraji vozovky alebo koridor pre cyklistov na uliciach s viacerými jazdnými pruhmi a strednou intenzitou dopravy),
- LTS4 - nedostatočná pre väčšinu, použiteľná len nebojácnymi a skúsenými ľuďmi (ulica bez akýchkoľvek opatrení pre cyklistov s vysokou intenzitou dopravy, rýchlosťou 50 a viac km/h a viacerými jazdnými pruhmi)

V zmysle predstavy primátora Matúša Valla, ktorá je popísaná v dokumente Plán Bratislava ([www.planbratislava.sk/mobilita](http://www.planbratislava.sk/mobilita)), je cieľom dosiahnuť, aby všetky štvrte v meste boli prístupné na bicykli pre všetkých ľudí, bez ohľadu na vek a schopnosti. Jedine taká kvalita a dostupnosť bezpečných komunikácií, ktoré sú zamerané na širokú verejnosť a nie len na cca. 10 % smelých (LTS3) a nebojácnych (LTS4), pomôže Bratislave zvýšiť podiel prepravnej práce bicyklami a prispeje k udržateľnosti dopravy v meste. Každý Bratislavčan získa možnosť, na základe vlastného rozhodnutia, využiť sieť bezpečných cyklistických trás v najbližších rokoch.

---

<sup>1</sup> Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

([https://www.mindop.sk/files/statistika\\_vud/reg\\_prev\\_ukazovatele.htm](https://www.mindop.sk/files/statistika_vud/reg_prev_ukazovatele.htm))

<sup>2</sup> Level of Traffic Stress - Mekuria, Furth a Nixon (Mineta Transportation Institute, 2012).



Trvalé riešenia cyklistických komunikácií budú musieť spĺňať úroveň LTS1. Komunikácie v takomto štandarde môžeme rozdeliť na dve hlavné skupiny

- cesty s rýchlosťou motorovej dopravy vyššou ako 30 km/h (zvyčajne 50 km/h) s fyzicky oddelenou cyklistickou komunikáciou vhodnou pre všetky vekové kategórie
- cesty s rýchlosťou motorovej dopravy do 30 km/h (zóny 30, obytné zóny) s prvkami upokojenia dopravy, vylúčeným tranzitom motorovej dopravy a integrovanou jazdou cyklistov vo vozovke

Rýchle opatrenia, vrátane dočasných, ktoré sú súčasťou aj tohto akčného plánu (kapitola A.3), môžu byť aj na úrovni LTS2 alebo LTS3.

## 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 v roku 2019 je 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. Ich prípravou získa mesto jasnú predstavu kadiaľ a akou formou bude cyklotrasa vedená. Najdôležitejším kritériom v zadaní pre projektanta bude bezpečnosť a použiteľnosť trasy širokou verejnosťou. Trasy, ktoré spĺňajú tieto podmienky majú väčšiu šancu stať sa využívanými skupinami ľudí, ktorých pomerné zastúpenie je v cyklotransporte v súčasnosti nedostatočné - deti, seniori, ženy. **Práve deti a seniori sú najvhodnejšími indikátormi či sú ulice, verejný priestor či cyklotrasy bezpečné a použiteľné.**

Prípravované cyklistické trasy budú mať zásadný vplyv na charakter ulíc, zmeny využitia verejného priestoru, potreby redizajnu križovatiek a navýšenia kapacity dopravnej siete preferenciou chodcov a cyklistov a novými kapacitnejšími komunikáciami pre nemotorovú dopravu, a to aj na úkor komunikácii pre motorovú dopravu.

### A.1.1) Analýza aktuálneho stavu

Bratislava má momentálne okolo 110 km cyklistických komunikácií<sup>3</sup> rôznej kvality a úrovne vnímania bezpečnosti. Z hľadiska kontinuity a segregácie od motorovej dopravy patria

---

<sup>3</sup> Passport cyklotrás, STaRZ, 2018

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 (Krčace - 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, Vrakuňe, čiastočne Ružinova a Karlovej Vsi.

V poslednom období si mesto spracovať projektové dokumentácie krátkych úsekov cyklotrás R35 Trnavská radiála na Trnavskej a Rožňavskej ulici (úsek Tomášikova - železničný nadjazd) a R16 Ružinovská radiála (úsek Štrkovecké jazero - Tomášikova), ktoré sú však svojou kvalitou návrhu alebo kontextom v súčasnosti nerealizovateľné a je potrebné ich prerobiť, resp. realizovať keď budú aktuálne.

Štúdia vedenia cyklotrasy po nábřeží z roku 2018 tiež nedala jednoznačnú odpoveď o najvhodnejšom vedení cyklistickej trasy na ľavom brehu Dunaja medzi Mostom Lafranconi a Starým mostom. Nepreverila všetky možné varianty vedenia cyklistov, napr. také ktoré zvyšujú kapacitu komunikácie Nábřežie arm. gen. Ľ. Svobodu zmenou využitia jazdných pruhov. Vzhľadom na pripravovanú výstavbu v priestore medzi Mostom Lafranconi a Mostom SNP (projekty Vydrice a "River Park 2") bude potrebné opätovne preskúmať komplexné riešenie dopravy v území, ktorá prioritizuje chodcov, cyklistov a MHD.

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.

Od roku 2018 prebieha príprava projektovej dokumentácie cyklistickej radiály R51 Devínska cesta v úseku Sihoť - Devín (mimo časti Záhrady), ako súčasť pripravovanej dokumentácie na komplexnú rekonštrukciu Devínskej cesty.

Práve kompletne návrhy riešenia cyklistických trás (ako je spomenuté na príkladoch R18 a R51) dávajú ucelenú predstavu vedenia cyklistických komunikácií a ich vzťah s ostatnou dopravou v širšom území. Dávajú jednoznačnú odpoveď v prípadoch rekonštrukcií križovatiek a komunikácií ale aj v prípade novej výstavby pozdĺž trasy (napr. nové developerské projekty).

### A.1.2) Priority

Na základe analýz existujúcich úsekov cyklistických trás (passport cyklotrás, lokálna znalosť) a využiteľnosti ale aj potenciálu jednotlivých koridorov mesta ľuďmi na bicykloch (sčítania cyklistov, dáta z cykloaplikácií) bol v dokumente Plán Bratislava

([www.planbratislava.sk/mobilita](http://www.planbratislava.sk/mobilita)), ktorý je základnou víziou nového vedenia mesta, vytvorený zoznam priorít na prípravu projektovej dokumentácie na nasledujúce roky. Nižšie uvedené trasy sú to absolútne minimum čo Bratislava potrebuje, aby väčšina obyvateľov mesta mala možnosť doma nasadnúť na bicykel a do 5 minút byť na bezpečnej a komfortnej hlavnej mestskej cyklotrase. Prostredníctvom tejto minimálnej siete cyklotrás sa budú môcť prepraviť do najčastejších destinácií v centre, okolitých mestských častiach a väčšiny okrajových mestských častí, či už bude cieľom práca, škola, obchod či príroda. Trasy pokrývajú najmä existujúce hlavné dopravné tepny a dopĺňajú tak sieť pokojnejších "zelených koridorov" (tzv. greenways) mimo motorovej dopravy (ako napr. Malý Dunaj, hrádze pozdĺž Dunaja, trasa pozdĺž Chorvátskeho ramena a pod.).

#### 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

#### 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 Vajnor.

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

úsek: Kollárovo nám. - Odborárska

dĺžka: 4 km

#### 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

#### R17 Prievozská radiála

popis: Spojenie Prievozu s centrom.

trasa: Dunajská - Mlynské nivy - Hraničná - Stachanovská

úsek: Kamenné nám. - Prievoz

dĺžka: 4,5 km

#### R20 Staničná radiála (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

#### 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

#### 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

#### R52 Devínskonovoveská radiála (Patrónka – Dúbravka)

popis: Spojenie Dúbravky s Patrónkou s pokračovaním na cyklotrasy 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

#### 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

## 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

## 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

## 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 - Bajkalská

úsek: Račianska - Trenčianska

dĺžka: 2,3 km

Južná časť O4

trasa: Haanova - Nám. hraničiarov - Rusovská cesta

úsek: Dolnozemska - Petržalské korzo

dĺžka: 3 km

## 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: Mlynská dolina - Pri Habánskom mlyne - Opavská - Jaskový rad

úsek: Most Lafranconi - Podkolibská

dĺžka: 5,5 km

Severovýchodná a východná časť O5

trasa: Zátišie - Tomášikova - Kaštieľska

úsek: Račianska - Malý Dunaj

dĺžka: 7,5 km

### **Opatrenie A1a**

Príprava projektovej dokumentácie hlavných mestských cyklotrás

Popis: Spracovanie zadaní na verejné obstarávanie na projektovú dokumentáciu, obstaranie dodávateľov a úzka spolupráca s nimi a verejnosťou pri návrhu jednotlivých trás.

Odhad nákladov: 2019: 500 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI

Termín: do 12/2019 - 1 km

### **Opatrenie A1b**

Výstavba cyklistickej infraštruktúry

Popis: Spracovanie zadaní na verejné obstarávanie na výstavbu cyklistických komunikácií, obstaranie zhotoviteľov a realizácia.

Odhad nákladov: 2019: 400 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta, európske zdroje, štátny rozpočet

Počet: 1 km

Zodpovednosť: ODI

Termín: do 12/2019 - 1 km

Okrem projekčnej a stavebnej činnosti je dôležitým prvkom aj získavanie dát, napr. sčítaním cyklistickej dopravy (manuálne a/alebo automatizovane) a vyhodnocovanie dát. Aktuálne sú na území mesta len 3 permanentné sčítače registrujúce prejazdy bicyklov.

## **A.2) Plošné upokojuvanie dopravy**

### **A.2.1) 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 upokojuvania 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 upokojovanie 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 upokojovania dopravy. V prípade, že parkovacia politika nebude v identifikovaných štvrtiach zavádzaná v prvej vlne (2019-2020), 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

Termín: 8/2019

### **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

Termín: 8/2019

## 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 prejazdných 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 zväziť 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 oboch 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	1300	2,5	Obidva chodníky od

	Rožnavská - Ivánska			Rožňavskej ulice po Ivánsku cestu
O4	Jarošova, úsek Kukučínova - Vajnorská	560		Dokončenie projektu z roku 2018 úpravou pôvodného návrhu DZ
O4	Bajkalská, úsek Prešovská - Ružinovská	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	Mlynska 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
-----	--------------------------------------	-----	--

## Opatrenia

### Opatrenie A3a

Vyznačenie združených cestičiek pre chodcov a cyklistov

Popis: Audit chodníkov, spracovanie projektov organizácie dopravy a vyznačenie trvalých a dočasných združených cestičiek pre chodcov a cyklistov.

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov + 10 000 EUR

Druh opatrenia: Organizačné + investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Počet: 10

Zodpovednosť: ODI, OSK

Termín: 12/2019

### 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 tabúl E16b/E16c. Za rok 2018 neevidujeme žiadne dopravné nehody<sup>4</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

<sup>4</sup> Zoznam dopravných nehôd v Bratislavskom kraji za rok 2018, KR PZ BA

- Tylova, úsek Vihorlatská - Magnetova, 270 m
- Gouthova, 400 m
- Ukrajinská, úsek Kraskova - Ursýnuho, 110 m
- Letná, úsek Považská - Slnčná, 60 m
- Moravská, úsek Sliezska - Škultétyho, 110 m
- Sliezska, úsek Plzeňská - Moravská, 90 m
- Plzeňská, úsek Robotnícka - Sliezska, 50 m
- Športová, úsek Bartoškova - Kalinčiakova, 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 Rybnická - Šutráková, 350 m
- Tomanova, úsek k ulici Pri starom letisku, 100 m
- Tomanova, úsek Hospodárska - Na jarku, 400 m
- Na jarku, úsek Tomanova - Roľnícka, 110 m
- Rajtáková, úsek Lediny IV - Vysokohorská, 210 m

Zrušené úseky jednosmerných komunikácií s povolenou obojsmernou jazdou na bicykli:

- Medená, úsek Štúrova - Tobrucká (pri dočasnom otočení jednosmerky počas rekonštrukcie Štúrovej ulice)

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

- Páričkova, úsek Svätoplukova - Karadžičova (konečný stav po rekonštrukcii)
- Klobučnicka, úsek Nedbalova - Nám. SNP
- Rajska, úsek Dunajská - Cintorínska
- Nedbalova, úsek Uršulínska - Klobučnicka
- 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 Ferienčíkova - 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 - Kocelova
- Kohútova, úsek Gemerská - Miletičova

- Kadnárova, úsek Černockého - Vrbenského
- Hrušková, úsek Remeselnícka - Mrázova
- Remeselnícka, úsek Oráčska - Hruškova
- Cintulova, úsek Račianska - Ormisova
- Skalická cesta, úsek Nám. Biely kríž - garáže
- Zátišie, úsek Tetmayerova - Vajnorská
- Pluhová, úsek Pri Dynamitke - Kukučínova
- Hálova
- Prokofievova
- Topoľčianska, úsek Kutlíkova - Jantárová cesta
- Jasovská, úsek k Turnianskej
- Bazovského
- Hydinárska, 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 Tokajicka - Solivarská
- Líščie nivy, úsek Palkovičova - Prešovská
- Justičná, úsek Záhradnícka - Chorvátska
- Poľská, úsek Justičná - Karadžičova
- Irkutská-Maďarská, úsek po Gerulatskú
- Koľajná, úsek Ihrisková - Trávna
- Hubeného, úsek Pekná cesta - Černockého
- Cyprichova

### **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

Termín: 12/2019

### 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 bielou čiarou 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 Rajská - Lazaretská
- 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

Termín: 12/2019

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

Vyhláška 9/2009 pozná navigačné tabule určené pre cyklistov IS40 už viac ako 5 rokov, napriek tomu sa veľmi nevyužívajú. Súčasťou rýchlych opatrení v roku 2019 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 luventa - 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 - Dolnozemská

### **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

Termín: 12/2019

### **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 jazného 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 križovatku 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

Termín: 12/2019

### 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>5</sup>

#### Holandsko: Design Manual for Bicycle Traffic

Hlavně je nevyhnutné **zabránit' situáciám, kedy je cyklista uzavretý medzi autobus a motorové vozidlo.**<sup>6</sup>

<sup>5</sup> BARTOŠ Luděk, Technický predpis 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty (Ministerstvo dopravy ČR), KOURA, ISBN 80-902527-3-7

<sup>6</sup> Design Manual for Bicycle Traffic (CROW, 2009), ISBN: 978 90 6628 494 4



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):

- Mýtka, 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
- Harmincova, úsek pred križovatkou s Poliankami

### **Opatrenie A3f**

Zvýšenie bezpečnosti ľudí na bicykloch 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

Termín: 12/2019

### A.3.7) Bodové opatrenia

Priechody pre cyklistov, zaslepenie komunikácie pre tranzitnú dopravu, sprejazdnenie 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 zadaní 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

Termín: 12/2019

#### A.3.7.2) Iné bodové opatrenia

Bodové opatrenia, ktoré dlhodobo spôsobujú problém s jazdou na bicykli môžu mať dopravnovo-organizačný charakter (zmena dopravného značenia) alebo stavebno-technický charakter (stĺpiky, debarierizácia obrubníkov a pod.).

#### **Opatrenie A3h**

Bodové opatrenia - iné

Popis: Analýza územia a spracovanie projektov organizácie dopravy, príp. zjednodušených projektov, a realizácia bodových opatrení zlepšujúcich prejazdnosť úsekov miestnych a účelových komunikácií pre ľudí na bicykloch za účelom zvýšenia podielu bicyklov na prepravnej práci.

Odhad nákladov: 10 000 EUR

Druh opatrenia: Organizačné + Investičné

Financovanie: Existujúce náklady na zamestnancov + Rozpočet mesta

Počet: 5

Zodpovednosť: ODI, OSK

Termín: 12/2019

## 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

Termín: 9/2019

#### 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

Termín: 12/2019

#### 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
- Opierky 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

Termín: 10/2019

### A.5) Systém zdieľaných bicyklov

V Bratislave sú verejne prístupné dva systémy zdieľaných bicyklov. Kým SlovnaftBAjk, prevádzkovaný na základe zmluvy medzi Hlavným mestom a spoločnosťou Slovnaft 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 2019 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

predplatených cestovných lístkov na mestskú hromadnú dopravu), vďaka čomu získajú obyvatelia neobmedzený prístup k ďalšiemu druhu dopravy a rozširujú 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

Termín: 11/2019

#### **Opatrenie A5b**

Zahustenie a rozšírenie siete dokovacích staníc systému zdieľaných bicyklov

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

Odhad nákladov: 50 000 EUR

Druh opatrenia: Investičné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: OSaP

Termín: 11/2019

#### **Opatrenie A5c**

Zahustenie a rozšírenie siete dokovacích staníc systému zdieľaných bicyklov

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

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov + 10 000 EUR

Druh opatrenia: Organizačné + Kapitálové

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OSaP

Termín: 9/2019

## **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 dlhodobou 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**

Správy 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

Termín: 8/2019

### **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

Termín: 8/2019

## **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

Termín: 9/2019

### **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

### **Opatrenie A7c**

Stretnutia s odbornou i laickou verejnosťou

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

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, OKM, KP

Počet: 6

Termín: 12/2019

## **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 priechody 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 vyčkávanie 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, pridanie stredových ochranných ostrovčekov pri neriadených 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

Termín: 10/2019

### **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

Termín: 12/2019



## 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 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

Termín: 12/2019

## 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>7</sup> pri rýchlosti automobilu 50 km/h na cca 5<sup>8</sup> - 10<sup>9</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 upokojenia dopravy.

### **Opatrenie B3a**

Návrh a realizácia vzorového projektu upokojenia dopravy

Popis: Návrh a realizácia vzorového riešenia upokojenia 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 zaciľňajú 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. Hoci 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 dopravný inžinieri pozerajú len cez optiku vodičov motorových vozidiel.

<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)

<sup>8</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>9</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)

### **Opatrenie B4a**

Vzorové riešenie bezpečných križovatiek

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

Odhad nákladov: Existujúce náklady na zamestnancov a projekt

Druh opatrenia: Organizačné

Financovanie: Rozpočet mesta

Zodpovednosť: ODI, MIB, OSK, ÚHA

Termín: 12/2019

## **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 napláňovať 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

Termín: 11/2019

## **B.6) Rôzne**

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

- Predĺženie promenády Železná studnička - spracovanie projektovej dokumentácie (MIB)
- Zlepšenie pešej dostupnosti centrálnej Petržalskej osi a plánovanej električkovej trate z prilahlých sídlisk - spracovanie projektovej dokumentácie (MIB)
- Bezpečné prepojenie Lamača a Záhorskej Bystrice pre pešiu a cyklistickú dopravu - spracovanie projektovej dokumentácie (MIB)
- Podchod Saratovská - realizácia (GIB)

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

# Použité zdroje

Cyklokoalícia - [www.cyklokoalicia.sk](http://www.cyklokoalicia.sk)

Plán Bratislava - Matúš Vallo a kolektív ([www.planbratislava.sk/mobilita](http://www.planbratislava.sk/mobilita)), 2018

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2018 - Magistrát hl. mesta

Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, 2014

a ďalšie zdroje uvedené priamo v texte

Vlastný materiál číslo 3

# Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy

**Dokument rozvoja cyklistickej a pešej dopravy** je podkladom pre spustenie procesu obstarávania územného generelu cyklistickej a pešej dopravy ako osobitného územno-plánovacieho dokumentu.

## 1. ZÁKLADNÉ PRINCÍPY A CIELE

1. zdefinovať dopravnú politiku mesta s cieľom znižovať emisie škodlivých plynov, hluk a prašnosť a tomu prispôbovať budovanie dopravnej infraštruktúry,
2. zdefinovať cyklistickú a pešiu dopravu ako rovnocenný spôsob dopravy s individuálnou a verejnou dopravou,
3. zaradiť cyklistickú a pešiu dopravu do všetkých meraní intenzity dopravy a do posudzovaní dopravy,
4. plniť záväzok Bratislavy zvyšovať podiel cyklistickej a pešej dopravy,
5. plniť záväzok mesta Bratislava obsiahnutý v Dohovore primátorov a starostov o znížení emisií škodlivých plynov do roku 2020,
6. realizovať bezbariérové riešenia.

## 2. ZONÁCIA

- vytvoriť zóny v meste nasledovne:
  - zóny s uvažovaným znižovaním podielu individuálnej automobilovej dopravy (IAD),
  - zóny s ustálenými dopravnými tokmi, kde bude v budúcnosti neprípustné zvyšovanie intenzity individuálnej automobilovej dopravy,
  - zóny s prípustným zvyšovaním podielu IAD, kde sa zdefiniuje maximálna hranica intenzity IAD.

Táto zonácia bude záväzná pre posúdenie investičných zámerov s cieľom dodržiavať stanovený podiel individuálnej automobilovej dopravy a podporovať cyklistickú a pešiu dopravu.

## 3. DOPRAVNO-KAPACITNÉ POSÚDENIE INVESTIČNÝCH ZÁMEROV

- Návrh novej investície predloží riešené územie (širšie vzťahy) vo vzťahu k uličnému priestoru zohľadňujúce cyklistickú a pešiu dopravu a zvýhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie OA.
- Riešenie nemotoristickej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave. V prípade, že ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne uvedená ako hlavná, musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.

## 4. CYKLODOPRAVA

### Kritéria pre určovanie cyklistických trás

- súčasná a uvažovaná intenzita cyklistickej dopravy
- kritérium hustoty siete (napr. max. vzdialenosť od najbližšej trasy v zastavanom území, hustota siete v km na km<sup>2</sup>, hustota siete v km na 1000 obyvateľov a pod.),
- preusporiadanie trás do radiálno-okružnej siete,
- doplnenie siete cyklotrás o nové trasy v novourbanizovaných územiach alebo územiach plánovaných na urbanizáciu, resp. v územiach, kde je dnešná sieť nedostatočná.

### Charakteristika cyklotrás

- názov
- číslo (podľa schválenej koncepcie číslovania) – Radiála/Okruh/Spojka
- farba
- popis
- trasovanie
- atraktivity / dôležité body záujmu
- technické riešenie (segregovaná, cyklopruh, cyklopiktokoridor, zmiešaný pohyb s chodcami, vedenie v hlavnom dopravnom prúde, vjazd cyklistov do protismeru, odporúčané)

## 5. PEŠIA DOPRAVA

- vytvoriť výhľadovú sieť peších zón v meste,
- vytvoriť výhľadovú sieť významných peších ťahov v meste vrátane technických parametrov berúc do úvahy súčasné a predpokladané intenzity pešej dopravy,
- vytvoriť zoznam bariérových riešení chodníkov a rámcový harmonogram ich odstraňovania,
- prijať rámcové pravidlá výstavby a rekonštrukcie chodníkov (v nadväznosti na bezbariérovosť, šírkové parametre, kompatibilita s inými druhmi dopravy, križovania, začlenenie do urbánneho prostredia, farebnosť, povrchy, a pod.)



**ČASŤ UZNESENIA Č. 1743/2014, KTORÁ SA NAVRHUJE ZRUŠIŤ**

---

**Uznesenie č. 1743/2014**

zo dňa 25. 09. 2014

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní materiálu

**C. žiada**

primátora hlavného mesta SR Bratislavy

1. vypracovať Dokument rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý bude obsahovať aktualizované Priority v oblasti cyklodopravy a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na konkrétny kalendárny rok,

T: 15. 12., každoročne

3. jedenkrát ročne predkladať Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy správu o plnení Dokumentu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy s návrhmi na jeho aktualizáciu,

T: 31.3., každoročne

4. každoročne v návrhu rozpočtu zohľadňovať opatrenia na plnenie Rozvojového dokumentu cyklistickej a pešej dopravy, Priorít v oblasti cyklodopravy Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy.

T: 15.12., každoročne

- - -

**Výpis zo záznamu z rokovania  
Komisie dopravy a informačných systémov MsZ  
zo dňa 09.04.2019**

**K bodu 3**

**Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (aktualizácia) a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019.**

Materiál uviedol Mgr. Peter Netri z oddelenia dopravného inžinierstva. Po skončení odbornej diskusie bolo hlasované o nasledovnom znení uznesenia:

Uznesenie:

Komisia dopravy a informačných systémov po prerokovaní materiálu

**odporúča**

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy schváliť Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (aktualizácia) a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019.

Hlasovanie:      prítomní: 12      za: 11      proti: 0      zdržal sa: 1      nehlasoval: 0

Uznesenie bolo odsúhlasené.

JUDr. Mgr. Jozef Uhler, v.r.  
predseda komisie

Za správnosť: Ing. Patrik Kohan  
tajomník komisie

V Bratislave 09.04.2019

## Výpis

**Zo zasadnutia Komisie územného, strategického plánovania, životného prostredia a výstavby Mestského zastupiteľstva hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy zo dňa 17. 04. 2019.**

---

### **Uznesenie k bodu č. 9 „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“**

Komisia územného a strategického plánovania, životného prostredia a výstavby Mestského zastupiteľstva hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy po prerokovaní materiálu **odporúča** Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy

a) **zrušiť** v časti C body 1, 3, 4 uznesenia Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25.9.2014

b) **schváliť**

- 1) Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy (v2.01 z 3/2019)
- 2) Akčný plán cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2019

c) **požiadat'** primátora hlavného mesta SR Bratislavy

1) vypracovať a predložiť Mestskému zastupiteľstvu správu o plnení Akčného plánu rozvoja cyklistickej a pešej dopravy za predchádzajúci kalendárny rok,

Termín: 28.2. (každoročne)

2) vypracovať a predložiť Mestskému zastupiteľstvu na schválenie Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na konkrétny kalendárny rok s aktualizovanými prioritami,

Termín: 31.3 (každoročne)

### **Hlasovanie:**

prítomní 10, za: 10, proti: 0, zdržal sa: 0  
Komisia bola uznášaniaschopná.

Za správnosť opisu: Adriána Zemenčíková  
V Bratislave, 17.4.2019