

## Štúdiá rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava-Petržalka Informačný materiál

Dlhodobá stagnácia v koncepčnom plánovaní, má za následok zastaranosť východiskových podkladov pre rozhodovanie o územnom plánovaní a rozvoji na území MČ Bratislava-Petržalka. Je nevyhnutné aby rozvojové dokumenty a štúdié boli „krok vpred“ pred investičnou a realizačnou činnosťou.

Negatívnym prejavom dlhodobého neriešenia alternatívneho spôsobu prepravy má za následok aj:

- popraskaný asfalt, výtlky a pod. na chodníkoch a cestičkách,
- divoko parkujúce autá na každej voľnej ploche,
- chýbajúce priechody pre cyklistov,
- neucelená sieť,
- stagnácia a absencia ďalšieho rozvoja,
- nedostatočné šírkové parametre na niektorých miestach.

Prínosom Štúdie rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava-Petržalka má byť najmä:

- Pristúpiť k jednému z krokov pre podporu trvalo udržateľný rozvoj dopravy
- Odľahčiť preťaženú dopravnú infraštruktúru
- Znižovať, alebo udržať nároky na parkovanie
- Podporovať alternatívny spôsob prepravy do zamestnania a voľnočasových aktivít
- Vplývať na zdravie obyvateľov a životné prostredie

Komplexné riešenie problematiky obsahuje:

- Postupné vytváranie cyklistických trás rozdelených podľa funkcie
- Urýchlené odstraňovanie bariér pre pohyb bicyklom v tesnom okolí bydliska, resp. pracoviska
- Vytváranie a podpora možností bezpečného odstavovania bicyklov
- Vytváranie cykloturistických okruhov v rekreačnom zázemí mesta
- Vytváranie vhodných podmienok pre rozvoj cyklistiky, propagácia, osвета, výchova cyklistov ako zodpovedných účastníkov cestnej premávky

Snahou je vytvoriť záväzný dokument, pre rozvoj cyklistickej dopravy na území MČ Bratislava-Petržalka ako jeden z podkladov pre rozhodovanie v územnom rozvoji.

### **Vymedzenie riešeného územia:**

Hranicou riešeného územia je katastrálne územie mestskej časti Bratislava-Petržalka.

### **Štúdiá s člení**

#### **1. Úvod**

#### **2. Východiská pre návrh koncepcie cyklistickej dopravy**

Všeobecný popis parametrov, ktoré musia cyklotrasy spĺňať (priečodné profily, šírky

#### **3. Súčasný stav cyklotrás v MČ Bratislava-Petržalka**

Zmapovanie súčasného stavu a návrh riešení vychádza zo skutkového stavu cyklistických trás na území MČ a z:

- Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy
- Rozvojového dokumentu Cyklistická doprava v Bratislave, ÚDI október 1990
- Technickej dokumentácie Pasportizácia súčasného stavu cyklistických trás mestská časť Bratislava-Petržalka, december 1995
- Dokumentácie Zóny 30 Petržalka Lúky 1. časť Lúky - juh, 2. Časť Lúky – sever, máj-júl 1993

- Konceptie a projektového zámeru budovania „Zelených ciest“ pre nemotorovú dopravu v mestskej časti Bratislava-Petržalka 2009
- Návrhu Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike

Existujúce cyklotrasy:

- Medzinárodná dunajská cyklistická cesta (v správe STaRZ)
- Chorvátske rameno (južná radiála) (v správe STaRZ)
- Petržalské korzo (Most SNP – Kopčianska (v správe MČ)
- Dolnozemska cesta (chodník, v správe správcu uvedenej komunikácie, prepojenie Dolnozemska- Pri Seči v správe MČ)
- Starohájska ul. (chodník v správe MČ, využívaný aj ako cyklistická cesta, značenie zabezpečuje STaRZ)
- Einsteinova (v správe správcu komunikácie)
- Krasovského (v správe správcu komunikácie)
- Pajštúnska (v správe správcu chodníka - MČ)
- Holíčska (v správe správcu chodníka - MČ)
- Šintavská (v správe správcu chodníka - MČ)
- Bosákova (v správe STaRZ)
- Gercenova (v správe správcu chodníka - MČ)

Okrem uvedených cyklotrás sa zvyšky vodorovného značenia, výnimočne aj zvislého značenia, nachádzajú aj na ďalších nesúvislých úsekoch z čoho vyplýva že súčasná sieť je nesúrodá, nekompaktná a tým absolútne nepoužiteľná.

#### **4. Konceptia rozvoja cyklistickej dopravy**

Návrh je zameraný na riešenie a podporu rozvoja cyklistickej dopravy v mestskej časti ako spôsobu prepravy, s cieľom zvyšovania podielu cyklistickej dopravy. Návrh doplnkovej cykloinfraštruktúry (stojany, mapy, informačné tabule a pod.).

Návrh cyklistických trás (vrátane cyklociest, cyklopruhov, spoločného pohybu s ostatnou dopravou, sprejazdňovanie jednosmeriek), vytvára ucelenú sieť. Cieľom je riešiť optimálne prepojenie jestvujúcich obytných súborov, budúcej výstavby a hlavných cyklistických trás.

Pri návrhu cyklistických komunikácií sa vychádzalo z nasledovných kritérií:

- a) Bezpečnosť.
- b) Atraktivnosť cieľov na sieť cyklistických komunikácií (ZŠ, SŠ, nákupné centrá, administratíva, výstavisko INCHEBA, rekreačné a športové plochy).
- c) Priamosť trasy
- d) Zrozumiteľnosť dopravného a informačného značenia (vedenie trasy, jej pokračovanie alebo ukončenie musí byť jednoznačné)
- e) Väzba na Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy (hlavné cyklistické trasy)
- f) Zohľadniť pripravované investičné a rozvojové zámery (NS MHD, Južné mesto, Kapitulske polia).

Výstavba siete cyklotrás je rozdelená do dvoch etáp, ktoré sú rozdielne hustotou samotnej siete



Obr. 1 – 1.etapa návrh cyklistických trás



Obr. 2 – 1.+2. etapa návrhu cyklistických trás

Ďalej je navrhnutý zoznam okamžitých stavebných úprav

Realizáciou týchto opatrení je možné s relatívne nízkymi nákladmi predĺžiť existujúcu sieť cyklistických komunikácií na území MČ Bratislava – Petržalka a vytvoriť pomerne ucelenú sieť trás. Ide prevažne o riešenie existujúcich problémových miest, kratšie prepojenia už realizovaných úsekov cyklistických komunikácií. Len v minimálnom rozsahu ide o výstavbu nových cyklistických cestičiek. Okamžité opatrenia zahŕňajú drobné stavebné a organizačné úpravy:

- vybudovanie priechodu pre cyklistov cez Rusovskú cestu na trase č. 1B – trasa Chorvátske rameno (križovatka Námestie Hraničiarova – Rusovská cesta)
- odstránenie ostatných kolíznych úsekov na trase č. 1B – trasa Chorvátske rameno
- vybudovanie a vyznačenie priechodov pre cyklistov na všetkých ostatných existujúcich cyklistických trasách
- odstránenie kolíznych úsekov na trase č. 10 – najmä nevyhovujúceho úseku pri prečerpávacej stanici
- prepojenie cyklistických trás č. 5 a 10 pri Nemocnici sv. Cyrila a Metoda (Chorvátske rameno – Dolnozemska cesta)
- vybudovanie / obnovenie cyklistickej trasy od Mosta SNP pri nákupnom centre Aupark a pozdĺž Einsteinovej ul. (časť trasy č. 7)
- prepojenie cyklistických trás č. 9 a 1A a 1B (úsek Technopol – Chorvátske rameno – Jantárová cesta)
- vyznačenie prepojenia trás Petržalské korzo a Chorvátske rameno (pozdĺž Rusovskej cesty a Hálovej ul.)
- vybudovanie cyklistickej trasy Chorvátske rameno – Nám. hraničiarov, vrátane premostenia Chorvátskeho ramena pozdĺž Rusovskej cesty

## 5. Popis samotných cyklistických trás

Každá trasa je popísaná v členení podľa:

- Funkcie trasy
- Vedenia trasy
- Atraktivity na trase (ak sú)
- Predpokladov realizácie
- Možnosti okamžitých opatrení
- Dĺžky a finančné nároky trasy (stavebné úpravy, vodorovné a zvislé dopravné značenie a informačné značenie)

## 6. Opatrenie na podporu cyklistickej dopravy

Okrem výstavby samotnej infraštruktúry je potrebné systematicky implementovať podporné opatrenia, reprezentujúce ucelenú stratégiu podpory cyklistickej dopravy. Ide o rôzne skupiny opatrení:

- komunikačné opatrenia
  - Kampane typu „do práce na bicykli“
  - Vzdelávacie kurzy a cyklistické tréningy pre deti a dospelých
  - Vytvorenie kódexu cyklistu
  - Webové služby na podporu cyklistiky
  - Organizovanie cyklojazd

- organizačné opatrenia
  - Systém prenájmu / zdieľania bicyklov
  - Opatrenia na prevenciu krádeží bicyklov
  - Dopravno-organizačné opatrenia
  - Prevážanie bicyklov v prostriedkoch mestskej a prímestskej dopravy
- technické opatrenia
  - Inštalovanie cyklosčítačov
  - Zriaďovanie cyklistických bodov (Bikepoint)

Väčšinu z odporúčaných opatrení pre dosiahnutie žiadúcej efektivity je potrebné realizovať na celomestskej úrovni a mnohé dokonca na národnej úrovni (to sa týka najmä komunikačných opatrení a kampaní).

### **Komunikačné opatrenia**

Vzhľadom na súčasný nepriaznivý stav vnímania cyklistov ostatnými účastníkmi cestnej premávky ale aj zamestnancami inštitúcií, ktoré ovplyvňujú rozvoj cyklistiky, bude v nasledujúcich rokoch veľmi dôležitá snaha o zmenu ich postojev. Dôležitú úlohu v tomto bude zohrávať osвета. Osvetová činnosť by mala byť zameraná na odstraňovanie predsudkov, omylov a neprávď o cyklistike a propagáciu jej pozitívnych dopadov. Bicykel by mal byť postupne aj na Slovensku vnímaný ako praktický, užitočný a efektívny prostriedok na pohyb v mestách a ich okolí, ako aj spoznávanie krajiny (Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR).

Spoločným cieľom týchto opatrení je zmena postavenia a povedomia o cyklistickej doprave, aby sa sformovala klíma priateľská k cyklistom a cyklistickej doprave. S viacerými nástrojmi počíta aj Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR v rámci Opatrenia 4.1.3 Zvyšovanie povedomia obyvateľov a účastníkov cestnej premávky o výhodách a prínosoch používania bicykla v každodennom živote a o rizikách spojených so zraniteľnými účastníkmi premávky (osvetová činnosť, vzdelávanie verejnosti, rôzne kampane, napr. „Európsky týždeň mobility“, „Do práce na bicykli“, kampane na zvýšenie bezpečnosti cyklistov na cestách...

Komunikačné, resp. marketingové nástroje by mali podchytiť všetky relevantné cieľové skupiny. Potrebná je komunikácia smerom k obyvateľom (rôznym vekovým skupinám obyvateľov) – propagáciou zdravého životného štýlu, udržateľných foriem mobility. Pre každú cieľovú skupinu je vhodné vypracovať posolstvá, ktoré oslovia ich potreby a túžby. Je potrebné uvedomiť si, že aj cyklistická doprava je určitý produkt, ktorý je potrebné dostať k ľuďom a preto aj cyklistická doprava potrebuje marketing, pričom jeho kľúčovou zložkou sú kampane.

Nemenej dôležitá je komunikácia a budovanie vzťahov s potenciálnymi partnermi, ktorí by sa mohli spolupodieľať na budovaní cyklistickej infraštruktúry – developermi, zamestnávateľmi, sponzormi. Aj keď z hľadiska výšky zdrojov na rozvoj cyklistickej infraštruktúry bude zrejme ťažisko nákladov spočívať na samospráve a úloha súkromných zdrojov bude skôr doplnková, participácia súkromného sektora môže výrazne zvýšiť efektívnosť komunikačných aktivít a zvýšiť podiel cyklistov v uliciach mesta.

Uvádzame nasledovné námety, resp. príklady dobrej praxe:

- **Kampane „na bicykli do práce“**

Kampane podobného zamerania je vhodné realizovať v spolupráci so zamestnávateľmi. Okrem samotnej komunikácie kampane je potrebné nastaviť systém benefitov, zvyšujúcich záujem zamestnancov o dochádzanie do práce na bicykli. Podporu je vhodné zamerať aj na samotných zamestnávateľov – napríklad organizovaním grantových súťaží pre firmy zo strany samosprávy. Iniciátorom preto môže byť aj samotná mestská časť.

Kampane by mali byť zamerané aj na ďalšie cieľové skupiny – napr. kampaň „do školy na bicykli“ – osobitný význam má na stredných školách, kde môže študentov motivovať k samostatnosti

a zodpovedným environmentálnym postojom. Pre žiakov nižších ročníkov ZŠ je vhodné zavedenie sprevádzania žiakov na bicykloch z domu do školy a späť.

Marketingový potenciál má aj spolupráca s veľkokapacitnými zariadeniami obchodu, finančnými inštitúciami (varianty kampane „na bicykli za nákupmi“, „na bicykli do banky“, z ktorých môže vzniknúť dlhodobšia spolupráca v podobe PPP projektov pri výstavbe cyklotrás a ich vybavenia sprievodnou infraštruktúrou (informačné značenie a odpočívadlá sú možnými nositeľmi reklamného obsahu sponzorov).

- **Vzdelávacie kurzy a cyklistické tréningy pre deti a dospelých**

Kurzy by mali byť zamerané predovšetkým na bezpečné bicyklovanie, vzájomnú ohľaduplnosť medzi rôznymi účastníkmi premávky. Vhodné je posilnenie dopravnej výchovy predovšetkým u detí, a to už od materských škôl (Opatrenie 4.3.1 Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR). S tým súvisí aj potreba obnovenia / budovania dopravných ihrísk. Kampane môžu byť zamerané aj na dospelých, prevažne staršie vekové skupiny, ktoré majú obavy jazdiť na bicykli v intenzívnejšej premávke.

- **Vytvorenie kódexu cyklistu**

Kódex cyklistu by obsahoval hlavné etické zásady jazdy na bicykli, čím môže zvýšiť bezpečnosť premávky a eliminovať riziko kolízií medzi cyklistami a chodcami, či vozidlami. Kódex súčasne podporuje zdieľanie hodnôt a postojov, čím prispieva k formovaniu cyklo-komunity. Príklad 10-bodového kódexu cyklistu: Klub pražských cyklistů [www.klubcyklistu.cz](http://www.klubcyklistu.cz)

- **Webové služby na podporu cyklistiky**

V rámci webových služieb na podporu cyklistiky je vhodné zriadiť webový portál s informačnými systémami, interaktívnymi mapami, umožňujúcimi online plánovanie trás (vyhľadávač trás). Súčasťou portálu môžu byť aj ďalšie interaktívne služby – napr. nahlasovanie problémov na trasách. Prevádzkovanie systému je vhodné na celomestskej úrovni, pričom podmienkou je existencia relatívne ucelenej siete trás. S vytvorením národného webového portálu počíta aj akčný plán Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR (Opatrenie 4.1.1). Príklad webového vyhľadávača trás: <http://prahounakole.cz>

- **Organizovanie cyklojádz**

Cyklojazdy na bicykloch, kolobežkách, korčuliach a ďalších nemotorových dopravných prostriedkoch ulicami miest svojou podstatou vyvolávajú vlnu pozornosti. Sú nielen oslavou slobodného pohybu mestom a príležitosťou zažiť ulice inak ako plné áut, ale sú aj podnetom k širšej diskusii o cyklistike ako modernom, efektívnom a zdravom spôsobe dopravy v meste. Cyklojazdy zvyčajne organizujú občianske združenia v spolupráci so samosprávami.

### **Organizačné opatrenia**

Organizačné opatrenia predstavujú finančne pomerne nenáročné projekty, koordinujúce úsilie rôznych subjektov. Tým zvyšujú efektívnosť investícií do samotnej infraštruktúry. Možno sem zaradiť aj rôzne služby pre cyklistov, ktoré im pomáhajú spríjemňovať a zjednodušovať používanie bicyklov a posilňujú výhody cyklistiky ako spôsobu dopravy v prostredí miest.

- **Systém prenájmu / zdieľania bicyklov**

Prenájom alebo zdieľanie bicyklov je systém rozšírený v mnohých krajinách západnej Európy (napr. v mestách Aalborg, Frankfurt, Stockholm). Systémy obvykle fungujú ako požičovne s obsluhou alebo častejšie samoobslužné, na vymedzených stanovištiach, pričom bicykel je možné zapožičať a vrátiť na odlišných stanovištiach. Existujú rôzne prístupové systémy prenájmu (karty, kódové prístupy, kľúče, peňažná záloha – analógia s nákupnými košíkmi). Systémy zdieľania bicyklov vyžadujú registráciu, aby sa predišlo stratám bicyklov spôsobených anonymnými užívateľmi. Prevádzkovateľmi môžu byť samosprávy, ale aj podnikateľské subjekty, združenia, reklamné spoločnosti. Bicykle je možné použiť ako účinný reklamný nosič. V podkapitole „Sprievodná infraštruktúra“ sú uvedené vhodné lokality pre umiestnenie takýchto stanovišť v rámci MČ Bratislava – Petržalka.

- **Opatrenia na prevenciu krádeží bicyklov**

V krajinách strednej a východnej Európy je (okrem nedostatočnej infraštruktúry) najväčšou bariérou rozvoja cyklistickej dopravy vysoké riziko krádeže bicykla. Možné opatrenia na prevenciu krádeží bicyklov predstavujú posilnenie hliadok pred dôležitými cieľmi cyklistickej dopravy, zabezpečenie stráženia parkovísk bicyklov. Námety organizačných opatrení na prevenciu krádeží bicyklov ďalej predstavujú napr. počítačové programy pre nájdené bicykle (príklad uplatniteľný najmä v oblastiach s masívnym rozšírením cyklistickej dopravy: automatický vyhľadávač bicyklov v meste LentNijmegen), systémy registrácie bicyklov ([www.registerbicyklov.sk](http://www.registerbicyklov.sk)), vydávanie miestnych poznávacích značiek pre bicykle (Piešťany). Okrem organizačných opatrení sú vhodné aj fyzické opatrenia – vybavenie parkovísk a verejných priestranstiev kamerovými systémami, špeciálne stojany a zámky na bicykle a pod.

- **Dopravno-organizačné opatrenia**

V rámci týchto opatrení sa odporúča na križovatkách so svetelnou signalizáciou umožniť prednostnú zelenú pre cyklistov, zladenie svetelnej signalizácie na blízkych križovatkách v podobe „zelenej vlny“, povolenie odbočovania cyklistov vpravo aj na červenú a pod.

- **Prevážanie bicyklov v prostriedkoch mestskej a prímestskej dopravy**

V Bratislave prostriedkoch MHD je podporovaná preprava bicyklov (2 bicykle súčasne v 1 vozidle) a tento stav treba udržať. Na vybraných linkách MHD je vhodné zvýšiť podiel nízkopodlažných vozidiel s vyššou kapacitou prepravovaných bicyklov, prípadne počas víkendov vyčleniť špeciálne vozidlá s príviesmi na tento účel. Z hľadiska MČ Bratislava – Petržalka je uvedený projekt vhodné realizovať na linkách pokrývajúcich hlavné ciele prímestskej rekreácie (najmä linky MHD do Čunova), perspektívne aj na linkách prímestskej autobusovej a železničnej dopravy. Vo všeobecnosti integrovanie verejnej dopravy s cyklistickou sieťou môže priniesť výhody pre verejnú dopravu a cyklistiku, ktoré ako udržateľné druhy dopravy sa môžu vhodne dopĺňať. S využitím kombinácie verejnej dopravy a cyklistickej dopravy je možné uskutočniť dlhšie trasy aj za hranice mestskej časti.

- **Technické opatrenia**

Táto skupina opatrení sa týka prevažne sprievodnej infraštruktúry, ktorá má osobitný synergický potenciál podporiť cyklistickú dopravu a zvýšiť záujem verejnosti o túto formu dopravy. Okrem uvedených progresívnych riešení je pre rozvoj cyklistickej dopravy kľúčové budovanie kvalitných odkladacích miest pre bicykle, parkovísk a garáží – podrobnejšie opísané v podkapitole „Sprievodná infraštruktúra“.

- **Inštalovanie cyklosčítačov**

Zariadenia na automatické sčítanie cyklistov možno využiť nielen pre účely projektovania a výstavby optimálnej siete cyklotrás, ale priamo aj ako nástroj na podporu cyklistickej dopravy a zvyšovanie povedomia o cyklistike. Širokej verejnosti tieto zariadenia môžu ukázať, koľko cyklistov využíva denne bicykel a necyklistov môžu povzbudiť k zmene správania. Pravidelným cyklistom potvrdzujú správnosť ich dopravnej voľby.

- **Zriaďovanie cyklistických bodov**

V rámci budovania sprievodnej infraštruktúry je vhodné okrem odpočívadiel, resp. namiesto nich zväziť aj budovanie cyklistických bodov, tzv. cyklopointov, bike-pointov. Cyklistický bod môže zahŕňať rôzne služby pre cyklistov – napr. samooprava bicyklov, informačné plochy a materiály, posedenie, dobíjanie elektrických bicyklov (príklad: projekt komunity Utópia [www.utopia.sk](http://www.utopia.sk)).

Štúdia sa člení na textovú aj grafickú časť.

**Textová časť**

Spríevodná správa obsahuje náležitosti podľa bodu 3.

**Grafická časť**

Výstup je spracovaný na podklade vektorovej mapy, vo formáte \*.dwg, kde je zakreslený návrh cyklistických trás.

Štúdiu spracovala spoločnosť Ekoplán, s.r.o. (hlavný riešiteľ Jaroslav Coplák, PhD.)



**Časový harmonogram:**

25.3.2013 prerokované na OPS – žiadosť o prerokovanie v komisii ÚPVaD a KMaŠ

8.4.2013 prerokované v KMaŠ

9.4.2013 prerokované v ÚPVaD

12.4.2013 oslovený referát verejného obstarávania

28.6.2013 odpoveď z referátu verejného obstarania, že štyria nepredložili cenovú ponuku a pre výber chýba poskytnúť zmluvné podmienky (návrh zmluvy môže dať aj druhá strana)

23.7.2013 zaslaný návrh zmluvy na pripomienkovanie JUDr. Vernárskemu

2.9.2013 podpis zmluvy so zhotoviteľom Ekoplán, sr.o. Budatínska 10 851 06 Bratislava (413/2013).

Účinnosť od 5.9.2013 do 7 mesiacov predložiť hotové dielo (teda 5.4.2014 alebo 4/2014).

21.2.2014 prvotný návrh trasovania cyklotrás

20.6.2014 odovzdaná finálna verzia štúdie