



PETRŽALKA

KONCEPCIA PEŠIEHO POHYBU

Petržalka – Lúky

Projekt podporila ČSOB nadácia v rámci grantového programu Digitálny Smart grant

Bratislava 2026



URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ ŠTÚDIA
KONCEPCIA PEŠIEHO POHYBU

PETRŽALKA – ČASŤ LÚKY

Zhotoviteľ: Mestská časť Bratislava-Petržalka – referát územného rozvoja a GIS
Kolektív autorov: Ing. arch. Katarína Herrera, Ing. Barbora Sekeráková, Ing. arch. Oliver Vician
Ing. Marián Bednár, Ing. arch. Lucia Končal Klinková, Pavol Olčák
Konzultácie: ArcGEO Information Systems spol. s r.o.
IN ARCHITEKTI s.r.o.
Ing. arch. Viktor Kasala, PhD.

Bratislava 2026

OBSAH

Úvod	4
Zadanie	6
Štruktúra dokumentu / Základné členenie koncepcie	7
1. Peší pohyb	8
2. Analytické východiská	14
Bezpečnosť chodcov	16
Bezpečnosť križovatiek a priechodov pre chodcov	20
Terénny prieskum	21
Dotazníkový prieskum	36
Bezpečné cesty do školy	58
Podnety pre Petržalku	76
Space Syntax	78
3. Metodika navrhovania	84
Rámec metodického postupu	86
Analýza fyzického prostredia	88
Analýza mobility	90
Biokoridor človeka	92
Analýza konektivity biokoridoru	94
Analýza kostry pešieho pohybu	96
Vizuálna navigácia a identita lokality	98
4. Koncepcia peších trás	100
Lokálny uzol pri električkovej trase	102
Vnútroblokový park	108
Rekreačná os Chorvátskeho ramena	118
Lineárny park	126
Vstupné zóny školských zariadení	132
5. Zhrnutie a odporúčania	138



ÚVOD

ZADANIE

Autor: Mestská časť Bratislava-Petržalka – referát územného rozvoja a GIS

Úlohou koncepcie je strategický pohľad na rozvoj miestnej časti Lúky s ohľadom na známe investičné zábery a iné strategické dokumenty a podklady, obstarávané samosprávou alebo inými osobami. Má priniesť náhľad na budúci rozvoj lokality a formulovať požiadavky na nevyhnutné investície do infraštruktúry v správe MČ, s cieľom podpory udržateľných foriem mobility, najmä pešej dopravy.

Koncepcia bude slúžiť aj ako smerný dokument pre obnovu peších trás v území, definuje najvýznamnejšie úseky peších koridorov využívané obyvateľmi, ktorých obnova bude mať na užívateľov najzásadnejší pozitívny

vplyv, resp. najširší vplyv z pohľadu množstva prechádzajúcich. Kľúčové pešie koridory a verejné priestranstvá budú definované na základe odbornej priestorovej analýzy s využitím digitálnej GIS aplikácie **NETWORK ANALYST**, a tiež na základe dotazníkového prieskumu.

V rámci koncepcie budú navrhnuté koncepčné výhľady pre revitalizáciu verejných priestranstiev, ktorých návrhu bude predchádzať analýza. Základná metodika a členenie koncepcie sa bude odvíjať od už spracovaných koncepcií pešieho pohybu pre časti Háje (IN architekti, 2017) a Dvory (IN architekti, 2019).



Zdroj: Google Maps

ŠTRUKTÚRA DOKUMENTU

Základné členenie koncepcie

Spracovanie koncepcie zahŕňa prípravu koncepčného materiálu, ktorý môže byť podkladom pre projektovú prípravu programu revitalizácie verejných priestranstiev a následnú realizáciu konkrétnych projektov (od bodových opatrení až po komplexnú revitalizáciu verejných priestranstiev za účelom zlepšenia podmienok pre chodcov). Podmienkou je zabezpečenie rovnakého zaobchádzania a návrh pozitívnych opatrení na prekonávanie a kompenzáciu dôsledkov zrakového postihnutia a obmedzeného pohybu určitej skupiny obyvateľov. Záväzným prvkom štúdie bude definovaná sieť peších trás v riešenom území, z ktorej bude okrem iného vyplývať aj návrh riešení pre úplnú elimináciu vyšliapaných chodníkov v zeleni.

Hlavným cieľom je určiť priority mestskej časti pri rozvoji pešej dopravy v rámci dopravného systému mesta, definovať podmienky a vhodné opatrenia k zvýšeniu pohodlia a bezpečnosti chodcov, základné požiadavky na infraštruktúru pre chodcov, ktorá bude výhľadovo realizovaná či už vo väzbe na rekonštrukciu alebo ako samostatné projekty. S kvalitným prostredím pre peších sa do verejného priestoru vráti aj pobytová a sociálna funkcia. Základnými kritériami budú **priamosť, bezpečnosť, komfort, bezbariérovosť**.

Analýza riešeného územia a príprava podkladov

- Vychádza zo spracovaných podkladov, v ktorých sú vo vrstvách definované budovy, ZŠ, MŠ, areály, vybavenosť územia, zastávky MHD.
- Zdokumentovanie existujúcich vstupov do budov a areálov.
- Prieskum formou verejného dotazníka s obyvateľmi, a zvlášť aj so študentmi základných škôl s formuláciou zistení a odporúčaní.
- Analýza siete peších trás v aplikácii **NETWORK ANALYST** – konkrétne dochádzkové trasy (do základných a materských škôl, k zastávkam MHD, k zdravotným strediskám, významným verejným priestranstvám a pod.). Nástroj **NETWORK ANALYST** slúži na analýzu a optimalizáciu transportných a komunikačných sietí. Umožňuje používateľom modelovať a analyzovať koridory a iné prepojenia v rámci siete.

Návrh siete peších trás

- Bude vychádzať z analýzy riešeného územia a prípravy podkladov.
- Bude rešpektovať existujúce vstupy do budov a areálov a ich vzťah k zastávkam MHD (ako ťažisku), parkoviská na inej úrovni ako terén, priechody pre chodcov na svetelne riadených križovatkách.
- Funkčné prepojenia lokalít.
Riešené územie:
 - Lúky 1-8;
 - Veľký Draždiak a Draždiak-Antolská;Dotknuté územie:
 - Južné mesto zóna A, B a C;
 - Lúky 9.

Návrh úprav opatrení

Cieľom navrhovaných opatrení je vytvorenie akčného plánu.

- Hierarchizácia peších trás (aj s ich označením).
- Návrh úprav a opatrení na vybraných trasách.
- Priestorové zobrazenie navrhovaných opatrení vo vybraných verejných priestranstvách.

Všetky zobrazené návrhy a vizualizácie majú koncepčný nezáväzný charakter. Ich prípadná realizácia je podmienená zabezpečením dostatočných finančných prostriedkov, získaním súhlasu vlastníkov pozemkov a dotknutých subjektov vrátane príslušných správcov, ako aj dodržaním nimi stanovených podmienok a získaním potrebných povolení príslušných orgánov štátnej správy.



1. PEŠÍ POHYB



Zdroj: Envato

„CESTA VZNIKÁ TAK,
ŽE PO NEJ KRÁČAME.“

Franz Kafka

Chôdza je jednou z najprirodzenejších foriem dopravy v našom každodennom živote. Pre väčšinu ľudí je táto forma mobility taká prirodzená, že nám ani nenapadne hovoriť o dopravnom prostriedku. V skutočnosti je pešia doprava nenahradiiteľnou, často podceňovanou zložkou udržateľného dopravného systému. Chôdza je základom každého dopravného systému – a teda aj základom života v meste. Žiadna iná forma mobility nie je taká orientovaná na ľudí ako chôdza. Je zdravá, rozhýbe

telo aj myseľ. Pri chôdzi sa ľudia schádzajú a do verejného priestoru sa vracia aj **pobytová a sociálna funkcia**. Ulice sú nielen dopravným, ale predovšetkým spoločenským priestorom. Je teda dôležité navrhovať kvalitnú sieť prepojených, funkčných a bezpečných peších trás medzi obytnými budovami a miestnymi cieľmi a zvyšovať tak nielen bezpečnosť, ale predovšetkým prepájať dianie týchto dvoch svetov.

Peší pohyb a jeho význam v mestskom prostredí

Peší pohyb predstavuje najzákladnejší a najprirodzenejší druh mobility človeka. V urbanistickom kontexte je peší pohyb kľúčovým prvkom každodenného fungovania mesta a jeho života. Nielenže každá cesta sa začína a končí pešo, ale chôdza vytvára aj priestor pre spontánne sociálne interakcie, zdravý životný štýl a prirodzenú participáciu na verejnom priestore.

Chôdza zároveň patrí medzi najdostupnejšie spôsoby dopravy, nevyžaduje žiadnu investíciu do dopravného prostriedku, paliva ani technického vybavenia. Umožňuje jednotlivcom všetkých vekových kategórií – od detí až po seniorov – voľný pohyb mestom. Vzhľadom na túto univerzálnosť by mala byť podpora pešieho pohybu jedným z hlavných cieľov pri tvorbe udržateľných mestských politik.

Peší pohyb ako prioritný režim dopravy

Z hľadiska udržateľného rozvoja mestskej mobility je nevyhnutné, aby bol peší pohyb považovaný za prioritný dopravný režim. Na rozdiel od automobilovej alebo hromadnej dopravy nezaberá peší pohyb takmer žiadny priestor, nezanecháva ekologickú stopu a prispieva k zdraviu a vitalite obyvateľov.

Podpora pešej dopravy zároveň znamená znižovanie hlučnosti, znečistenia ovzdušia a dopravných kongescií. V neposlednom rade má aj hospodársky prínos – zvyšuje atraktivitu verejných priestranstiev, podporuje lokálne prevádzky a zvyšuje sociálnu kohéziu v komunite.

Typológia peších pohybov

V rámci urbanistickej praxe je dôležité rozlišovať medzi rôznymi druhmi pešieho pohybu, ktoré majú odlišné priestorové a časové nároky. Tieto typy zároveň odrážajú rôzne motivácie a očakávania obyvateľov.

Nevyhnutný (funkčný) pohyb

Je definovaný ako presun do školy, práce, na zastávku MHD, za službami či do obchodu. Tento pohyb sa opakuje pravidelne, zvyčajne v rovnakom čase a po rovnakej trase. Funkčný pohyb sa vyznačuje efektívnosťou, priamym vedením a minimalizáciou prestojov.

Voliteľný (rekreačný) pohyb

Tento pohyb slúži na oddych, rekreáciu, kontakt s prírodou alebo spoločenský kontakt. Odohráva sa najmä v parkoch, na nábrežiach, v obytných zónach a zónach s nízkou intenzitou dopravy. Je silne ovplyvnený kvalitou mestského priestoru a estetickým dojmom.

Sociálny a pobytový pohyb

Zahŕňa zdržiavanie sa na mieste, komunikáciu, stretávanie, oddych, sedenie. Tento pohyb je dôležitý pre podporu sociálnych väzieb a vytváranie mestskej identity. Odohráva sa na námestiach, pred školami, na komunitných dvoroch či vo verejných átriách.

Základné faktory pešieho pohybu

Vznik a cieľ pohybu

Zdrojmi peších pohybov sú najčastejšie obytné budovy, zastávky MHD, obchodné centrá, školy, zdravotnícke zariadenia a iné uzly vybavenosti. Cieľové body pohybu sú často determinované sociálnymi zvyklosťami, priestorovou konfiguráciou a dostupnosťou služieb.

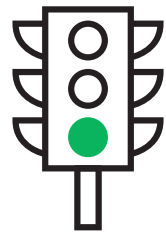
Priebeh a intenzita

Frekvencia a hustota peších priechodov sa mení podľa času, počasia, demografie obyvateľstva a konfigurácie terénu. Počas dopravnej špičky sa frekvencia zvyšuje, zatiaľ čo v pokojových obdobiach je peší pohyb rozptýlený. Rýchlosť chôdze sa priemerne pohybuje medzi 1,2 a 1,6 m/s.

Sociodemografické faktory

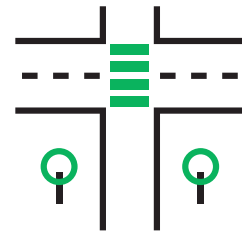
Deti, seniori a osoby so zdravotným znevýhodnením majú špecifické potreby: zúžené priechody, rampy, kontrastné a taktilné značenie, odpočinkové miesta. Plánovanie pešieho priestoru musí reflektovať tieto rozdiely a zabezpečiť inkluzívne prostredie.

Požiadavky na peší priestor



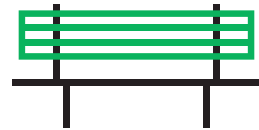
Bezpečnosť

Bezpečnosť je základným predpokladom aktívneho využívania pešieho priestoru. Zároveň ide o kombináciu fyzickej bezpečnosti (ochrana pred dopravou, pádom, násilím) a psychologickéj bezpečnosti (pocit kontroly, viditeľnosť, pohyb vo dvojici). Kvalitné osvetlenie, priechody s preferenciou pre chodcov, ostrovčeky a dopravné upokojenie zvyšujú mieru bezpečia.



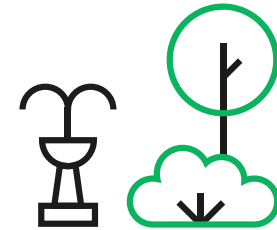
Konektivita a priamka

Siete musia byť kontinuálne a čo najpriamejšie. Chodci preferujú trasy s logickým a intuitívnym vedením, ktoré vedú popri hraniciach parciel, plotoch alebo prírodných líniah. Prekážky a neprirodzené obchádzky znižujú využívanie a zhoršujú komfort pohybu.



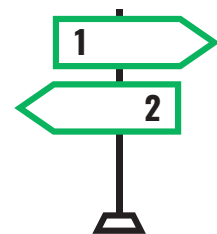
Pohodlie a bezbariérovosť

Rovnosť povrchu, dostatočná šírka, riešenie priečných sklonov a bezbariérové prepojenia sú základom funkčnosti pešieho priestoru. Dôležité sú aj prvky ako lavičky, tieň, vegetácia či ochrana pred vetrom a dažďom.



Atraktivita a vnem

Pohyb je ovplyvnený vizuálnymi a senzorickými vnemami – zeleň, umenie, farebnosť, architektonické detaily či akustika priestoru. Dobré riešenie vytvára emócie, ktoré pozitívne ovplyvňujú rozhodovanie o pešom pohybe.



Orientácia

Uľahčenie orientácie pomocou orientačných bodov, priehľadov, návodových prvkov, grafického značenia či farebných kontrastov. Vhodné je zohľadniť zásady „way-findingu“ (súbor vizuálnych, priestorových a informačných prvkov, ktoré pomáhajú ľuďom nájsť cestu v neznámom, zložitom prostredí) a prispôsobiť ich rôznym typom užívateľov.

Osobitné skupiny užívateľov



Deti

Deti potrebujú špeciálne bezpečnostné opatrenia, najmä v okolí škôl a ihrísk. Dôležitý je znížený profil, jasné vizuálne oddelenie od vozoviek, vhodná výška mobiliáru a farebné značenie. Deti vnímajú priestor hrou – preto je vhodné ich pohybové trasy prepojiť s rekreačnými funkciami.



Seniori

Starší ľudia vyžadujú častejšie možnosti na sedenie, predĺžené časy na prechod priečhodmi a menší počet bariér. Komfort pohybu sa zvyšuje aj kvalitným osvetlením, kontrastnými povrchmi a zrozumiteľnou orientáciou.



Osoby so zdravotným znevýhodnením

Pre túto skupinu sú kľúčové bezbariérové úpravy, taktilné a akustické prvky, eliminácia výškových rozdielov a hladký prechod medzi chodníkom a vozovkou. Systém navigácie by mal byť prehľadný a konzistentný v celej štvrti.



Osobná zóna chodca

Peší pohyb zahŕňa aj psychologické faktory. Priemerná „osobná zóna“ chodca je 0,75 m po stranách a 1,5 m vpredu. Pri vysokej hustote pohybu dochádza k narušeniu osobného priestoru, čo vedie k diskomfortu, znižuje sa rýchlosť a vzniká stres. V preťažených trasách je preto dôležité rozšírenie kapacity či vytvorenie alternatívnych trás.

Záver

Rozvoj pešieho pohybu je neoddeliteľnou súčasťou mestskej udržateľnej mobility. Správne nastavená koncepcia a kvalitná sieť peších komunikácií zvyšuje životnú úroveň obyvateľov, atraktivitu mesta a podporuje zdravý životný štýl. Vytváranie kvalitných peších trás nie je len technickou, ale aj kultúrno-sociálnou otázkou.

Miestna časť Lúky má potenciál stať sa príkladom toho, ako možno prepojiť jednotlivé zložky mobility so zreteľom na človeka ako ústrednú postavu verejného priestoru.

2. ANALYTICKÉ VÝCHODISKÁ

BEZPEČNOSŤ CHODCOV

Bezpečnosť chodcov je **klúčovým aspektom** mestského plánovania, najmä v hustých obytných oblastiach ako je Petržalka. Miestna časť Lúky, ako jedna z najfrekventovanejších lokalít, čelí výzvam spojeným s rastúcim počtom chodcov a dopravných nehôd. Preto je nevyhnutné identifikovať hlavné príčiny týchto nehôd a navrhnúť opatrenia na ich elimináciu. Jedným z **hlavných cieľov** štúdie je určiť priority mestskej časti pri rozvoji pešej dopravy v rámci dopravného systému mesta, definovať podmienky a vhodné opatrenia k zvýšeniu bezpečnosti chodcov, základné požiadavky na infraštruktúru

Tému bezpečnosti chodcov môžeme uchopiť, ak budeme postupne naplňovať tieto zámery:

- Zmapovanie situácie dopravnej bezpečnosti chodcov prostredníctvom štatistických údajov na stránke Ministerstva vnútra SR – Prezídium Policajného zboru – Dopravná nehodovosť v SR.
- Stanovenie potrieb a priorít pešej bezpečnosti.
- Identifikácia problémových miest a stanovenie riešení.
- Definovanie kostry najdôležitejších peších trás z hľadiska bezpečnosti najzraniteľnejšej skupiny chodcov – detí.
- Jednotlivé časti kostry sa budú postupne spresňovať prostredníctvom participatívneho plánovania – zapojenie verejnosti, základných a materských škôl do dotazníkového prieskumu.
- Preklápať podnety občanov z portálu **podnety.petrzalka.sk** do databázy problémových miest.
- V rámci samosprávy koordinovať rozvoj pešej mobility a bezpečnosti s investičnými aktivitami v rámci revitalizácie obytného prostredia.
- Podporiť informovanosť obyvateľov o bezpečných peších trasách.

Bezpečnosť cestnej premávky predstavuje jednu z kľúčových oblastí národnej dopravnej politiky, ktorá

pre chodcov, ktoré budú výhľadovo realizované či už vo väzbe na rekonštrukciu, alebo ako samostatné projekty.

Radi by sme prispeli k tomu, aby sa po **odstránení bariér** a dobudovaní chodníkov v rámci verejných priestranstiev v mestskej časti opätovne obnovili funkčné pešie trasy. Cieľom je vytvoriť prostredie, v ktorom sa rodičia **nebudú obávať púšťať deti samé** pešo do školy či na ihriská, a v ktorom budú obyvatelia prirodzene a radi využívať pešiu chôdzu pri každodenných aktivitách – pri ceste do práce, na nákupy alebo len tak na prechádzku.

má priamy vplyv na ochranu života a zdravia obyvateľstva. V nadväznosti na predchádzajúce strategické dokumenty prijala Slovenská republika „**Národnú stratégiu pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030**“, ktorá predstavuje rámcový dokument definujúci hlavné priority, ciele a opatrenia pre zníženie dopravnej nehodovosti a jej následkov. Stratégia vychádza z princípov „Vision Zero“ (Vízia nula) a „Safe System Approach“ (Bezpečný systém), ktorých cieľom je dlhodobo eliminovať úmrtia a ťažké zranenia v cestnej premávke.

www.mindop.sk/fileadmin/documents/becep/NARODNA_STRATEGIA_PRE_BECEP_web.pdf

Kľúčové ciele stratégie zahŕňajú:

- Znížiť počet usmrtených osôb v dôsledku dopravných nehôd do roku 2030 o 50 % v porovnaní s rokom 2020 (kedy ich bolo 224).
- Znížiť počet ťažko zranených v dopravných nehodách o 50 % (v roku 2020 to bolo približne 1 150 osôb).
- Zvýšiť mieru bezpečného správania účastníkov cestnej premávky.
- Zlepšiť technický stav dopravnej infraštruktúry a vozidlového parku.

Stratégia identifikuje šesť hlavných oblastí zásahu:

1. Bezpečné cesty a mobilita

Zvyšovanie bezpečnosti ciest prostredníctvom auditov bezpečnosti, úprav nehodových lokalít a lepšieho plánovania dopravnej infraštruktúry. Podpora udržateľnej mobility (cyklistická a pešia doprava).

2. Bezpečné vozidlá

Podpora obnovy vozidlového parku a zavádzanie technológií aktívnej a pasívnej bezpečnosti. Pravidelné technické kontroly a odstraňovanie technicky nespôsobilých vozidiel.

3. Bezpeční účastníci premávky

Vzdelávanie a výchova všetkých skupín účastníkov premávky (deti, mladí vodiči, seniori, profesionálni vodiči). Prevencia rizikového správania (alkohol, rýchlosť, nepoužívanie pásov).

Národná stratégia Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030 je komplexný a ambiciózný dokument, ktorý sa usiluje vytvoriť bezpečný, spravodlivý a udržateľný dopravný systém.

Príčiny dopravných nehôd

Medzi najčastejšie systémové príčiny nehôd s účasťou chodcov patria:

Nedostatok chodníkov a prerušenia chodníkov

V mnohých úsekoch chýba súvislá a bezpečná pešia infraštruktúra, pričom niektoré chodníky sú nepriechodné alebo zablokované (napr. nevhodne zaparkovanými vozidlami alebo v dôsledku technického poškodenia).

Nedostatočný počet priechodov pre chodcov

Nadmerné rozostupy medzi jednotlivými priechodmi vedú k zbytočným obchádzkam, čo motivuje chodcov skracovať si trasu cez neoznačené a potenciálne nebezpečné úseky vozovky.

Dlhé priechody bez ochranných prvkov

Pri viacprúdových komunikáciách často vznikajú nadmerne dlhé priechody, ktoré sú neprehľadné a náročné na bezpečný prechod, najmä pre deti, seniorov či osoby so zníženou mobilitou.

Odporúčanie: Zavedenie stredových ochranných ostrovčekov pomáha rozdeliť priechod na dva kratšie úseky, čo zvyšuje bezpečnosť a poskytuje chodcom priestor na zastavenie a kontrolu premávky z oboch smerov.

4. Reakcia po nehode

Skvalitnenie systému tiesňového volania a rýchlej zdravotnej pomoci. Zlepšenie informovanosti verejnosti o správnom postupe pri dopravných nehodách.

5. Riadenie bezpečnosti cestnej premávky

Zlepšenie medziinštitucionálnej spolupráce. Využívanie dát na efektívne riadenie a monitorovanie plnenia cieľov stratégie.

6. Výskum, inovácie a digitalizácia

Podpora inovácií v oblasti inteligentných dopravných systémov. Digitalizácia údajov a analytických nástrojov pre efektívne rozhodovanie.

Nesprávne nastavené svetelné signály pre chodcov

V mnohých prípadoch je nastavená dĺžka zeleného signálu nedostatočná na bezpečný prechod chodcov cez celú šírku komunikácie.

Odporúčanie: Pri nastavovaní intervalov je potrebné zohľadniť prítomnosť zraniteľných skupín (deti, seniori, osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu) a reálnu šírku prechodu.

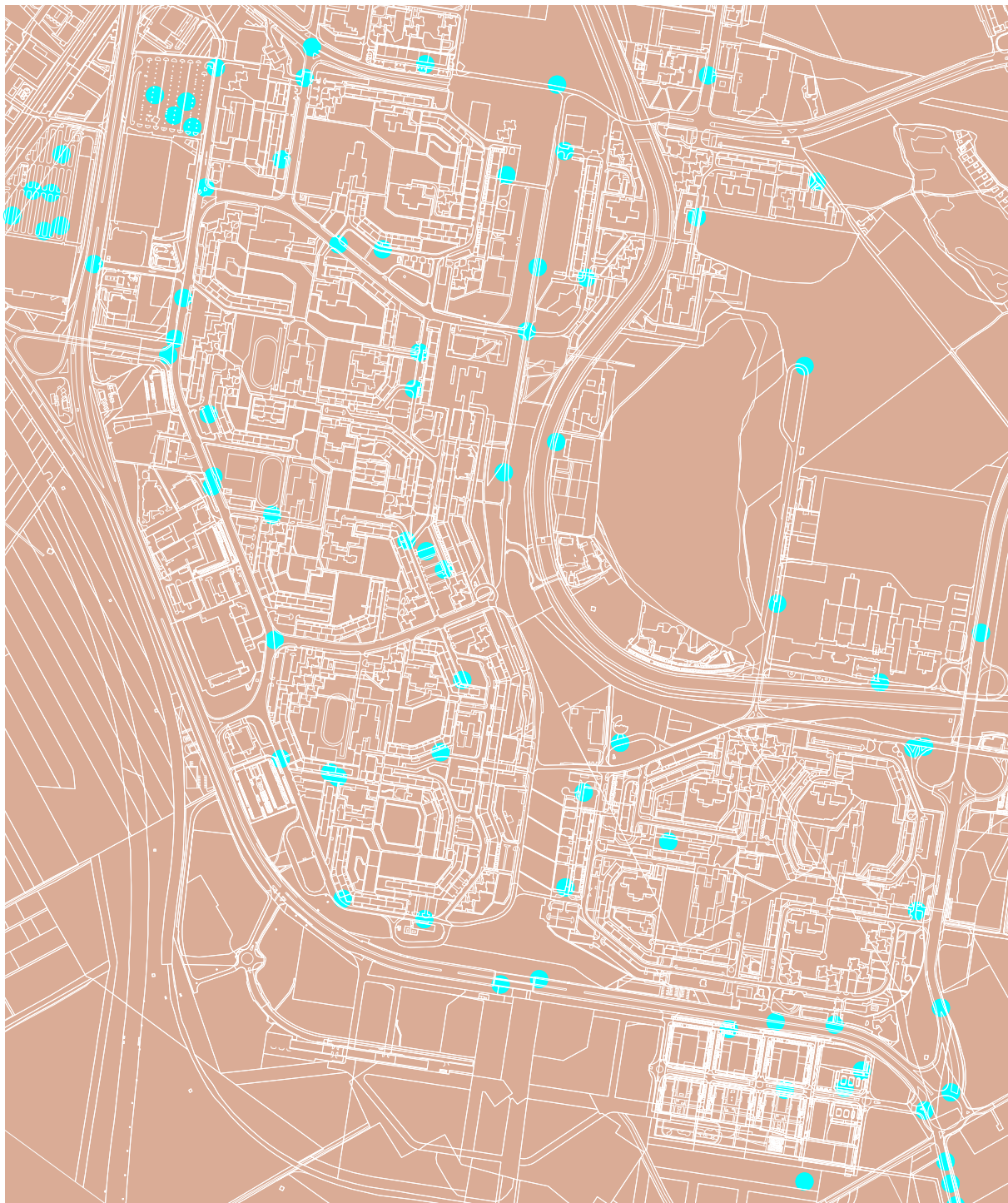
Nedostatočné osvetlenie priechodov a chodníkov

Nevyhovujúce alebo chýbajúce osvetlenie priechodov výrazne znižuje viditeľnosť chodcov počas večerných a nočných hodín. Táto skutočnosť sa často podpisuje pod zrážky, pri ktorých vodiči zaznamenajú chodca príliš neskoro.

Rizikové faktory správania a nedostatok predvídateľnosti a pozornosti

Najmä deti nemajú dostatočne rozvinutú schopnosť odhadovať rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel. Ich správanie je impulzívne a často málo predvídateľné.

Odporúčanie: Zvýšiť bezpečnostné opatrenia v okolí škôl a predškolských zariadení (napr. vyvýšené priechody, spomaľovacie prahy, dopravné značenie, školské hliadky), ako aj posilniť systematickú dopravnú výchovu už od najnižších ročníkov.



Dopravné nehody v časti Lúky za rok 2024.

Zdroj: Štatistické údaje na stránke MV SR – Prezídium Policajného zboru – Dopravná nehodovosť v SR za rok 2024.

Štatistika dopravných nehôd

Vzhľadom na špecifické urbanistické usporiadanie Petržalky s hustou sieťou križovatiek, často bez svetelnej signalizácie, sú práve tieto lokality častým miestom výskytu kolízií. V roku 2024 bolo na území v rámci okresu Bratislava V (zahŕňajúceho mestské časti Petržalka, Jarovce, Rusovce a Čunovo) zaznamenaných celkovo 91 dopravných nehôd. Z celkového počtu dopravných nehôd bolo viac ako 30 % (29 osôb) spojených s následkom na zdraví. Najčastejším dôsledkom boli ľahké zranenia účastníkov. Nehody pod vplyvom alkoholu predstavovali takmer 9 % prípadov, čo je mierne nad celoslovenským priemerom, a preto si vyžaduje zvýšenú pozornosť v oblasti prevencie a kontroly.

Opatrenia na zlepšenie bezpečnosti chodcov:

Infraštruktúrne opatrenia

- Zabezpečenie súvislej siete chodníkov s minimálnou šírkou 1,5 m, bez prekážok (stĺpy, autá, kontajnery) a v dobrom technickom stave.
- Rekonštrukcia a rozšírenie existujúcich chodníkov, najmä v blízkosti škôl, zdravotníckych zariadení, zastávok a centrálnych mestských zón.
- Zvýraznenie priechodov pre chodcov reflexnými nátermi.
- Zriadenie zvýšených priechodov pre chodcov („spomaľovacie platô“) v lokalitách s vysokým pohybom zraniteľných skupín.

Bezpečnostné a regulačné opatrenia

- Nastavenie adekvátnej dĺžky svetelného signálu pre chodcov, s prihliadnutím na potreby osôb so zníženou mobilitou.
- Obmedzenie parkovania v blízkosti priechodov pre zlepšenie rozhľadu.

Urbanistické a koncepčné opatrenia

- Zahŕnutie bezpečnosti chodcov do územnoplánovacej dokumentácie a regulačných plánov.
- Vypracovania a vyznačenie „bezpečných trás“ pre školákov (napr. chodníky so stopami alebo šípkami).

Participácia a edukácia

- Mapovanie rizikových priechodov a miest pohybu chodcov v spolupráci s obyvateľstvom – mapa nebezpečných miest.

- Vybudovanie ochranných ostrovčekov na dlhých priechodoch pre chodcov cez viacprúdové komunikácie.
- Kvalitné osvetlenie priechodov, najmä v zónach so zhoršenou viditeľnosťou. Prípadne LED osvetlenie v dlažbe.
- Zvýraznenie školských zón. Jasne označené značkami, farbou a dopravnými piktogramami.

- Zavedenie školských zón s obmedzenou rýchlosťou (20–30 km/h), vrátane vyznačenia a zábran.
- Školské ulice s časovo obmedzeným prístupom vozidiel v ranných a popoludňajších hodinách.

- Podpora konceptu „mesta krátkych vzdialeností“.
- Zákaz parkovania na chodníkoch v regulovaných zónach.

- Dopravná výchova na školách a osvetové kampane (napr. „Do školy pešo“).

Zraniteľní účastníci cestnej premávky, predovšetkým chodci, tvoria podstatnú časť obetí dopravných nehôd. Mnoho nehôd vzniká v dôsledku nedostatočnej pešej infraštruktúry, zlej viditeľnosti priechodov, zlého urbanistického riešenia, ako aj nepredvídateľného správania niektorých skupín obyvateľstva (napr. detí). Naším cieľom je navrhnúť sadu opatrení, ktoré môžu byť zapracované do územno-plánovacej dokumentácie, investičných zámerov a rozvojových stratégií.

BEZPEČNOSŤ KRIŽOVATIEK A PRIECHODOV PRE CHODCOV

Peší pohyb v lokalite Lúky je výrazne ovplyvnený charakterom verejných priestranstiev a dopravnej infraštruktúry. Najmä priechody pre chodcov a križovatky predstavujú kritické body, kde sa stretáva intenzívny peší pohyb s vysokou hustotou automobilovej dopravy. Pre chodcov sú tieto miesta často neprehľadné, málo komfortné a nie vždy bezpečné, čo negatívne ovplyvňuje kvalitu ich každodennej mobility.

Zberné komunikácie rozdeľujúce lokalitu Lúky, vytvárajú dopravné bariéry, ktoré obmedzujú plynulý a prirodzený pohyb peších v rámci územia. V mnohých prípadoch ide o cesty s vyššou rýchlosťou a nedostatočnými opatreniami na ochranu chodcov.

Aj z tohto dôvodu bola v rámci prieskumu venovaná osobitná pozornosť bezpečnosti a komfortu priechodov a križovatiek z pohľadu chodcov.

TERÉNNY PRIESKUM

Terénny prieskum bol zameraný na overenie a doplnenie údajov súvisiacich s priechodnosťou a bezpečnosťou pešieho pohybu v území. V rámci prieskumu boli sledované najmä križovatky a priechody pre chodcov na nosných komunikáciách, ktoré predstavujú rozhodujúce body pešej infraštruktúry. Cieľom bolo zhodnotiť ich technický stav, čitateľnosť, bezbariérovosť a napojenie na širšie pešie trasy. Získané poznatky tvoria podklad pre identifikáciu problémových miest v rámci koncepcie peších ťahov.

Zdroj fotografií a obrázkov sú Google Maps a MČ Bratislava-Petržalka – referát územného rozvoja a GIS.

Križovatka Šintavská ul. – Smolenická ul.

Priechod pre chodcov na Šintavskej ulici prechádza kolmo cez štyri jazdné pruhy. Nie je delený dopravným ostrovčekom a taktiež je bez svetelnej a akustickej signalizácie. Aj napriek tomu, že sú vyhotovené nájazdové rampy a varovné i signálne pásy, absentuje vodiaca línia vo vozovke. Ide o priechod dlhší ako 8 metrov, z toho dôvodu by mal byť vybavený vodiacim pásom. Plocha priechodu je bez výrazných prekážok. Drobné nerovnosti sú viditeľné najmä v okolí znížených obrubníkov.

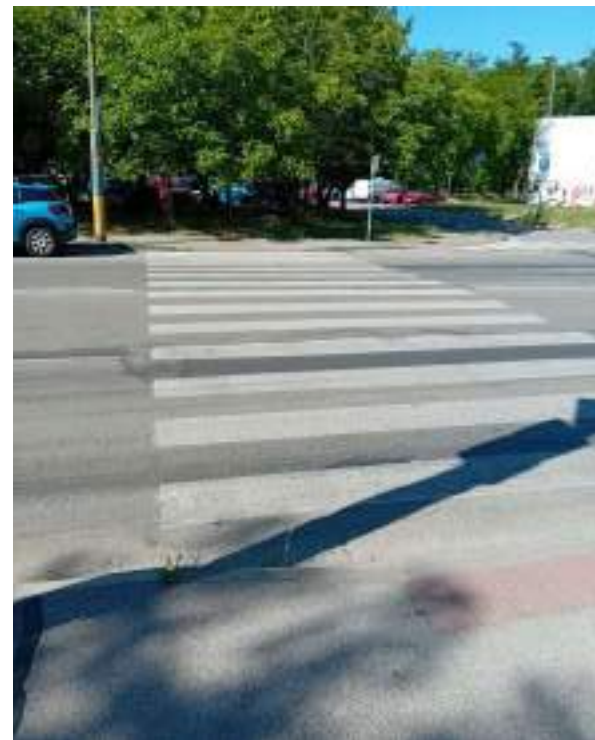
Priechod pre chodcov na Smolenickej ulici prechádza šikmo cez štyri jazdné pruhy. Priechod je zabezpečený nájazdovými rampami so zníženými obrubníkmi, varovným i signálnym pásom ale absentuje vodiaci pás vo vozovke. Dĺžka priechodu i šikmé prevedenie si vyžadujú doplnenie vodorovného značenia o vodiaci pás.



Križovatka Šintavská ul. – Holíčska ul.

Priechod pre chodcov na Šintavskej ulici prechádza kolmo cez štyri jazdné pruhy. Nie je delený dopravným ostrovčekom a je zrealizovaný bez svetelnej a akustickej signalizácie. Aj napriek tomu, že je vyhotovené zníženie obrubníkov a taktilné značenie, absente vodiaca línia vo vozovke. Ide o priechod dlhší ako 8 metrov, z toho dôvodu by mal byť vybavený vodiacim pásom. Plocha priechodu je už ďalej bez výrazných prekážok.

Oba menšie priechody križujúce dva jazdné pruhy cez Šintavskú a Holíčsku ulicu sú vybavené štandardným vyhotovením hmatateľných pásov. Povrchový kryt na ploche priechodu javí známky opotrebenia. Nerovnosti sú viditeľné najmä v okolí znížených obrubníkov a to najmä v podobe trhlín a prerastajúcej zelene.



Priechod pre chodcov pri zástavke MHD na Šintavskej ulici prechádza cez štyri jazdné pruhy a je zrealizovaný bez vodiaceho pásu. Povrchový kryt na ploche priechodu javí známky opotrebenia vo forme prasklín a nerovností.



Križovatka Šintavská ul. – Strečnianska ul. – Holíčska ul.

Priechod pre chodcov na Šintavskej ulici prechádza cez štyri jazdné pruhy. Podobne ako predošlé priechody cez Šintavskú nie je delený dopravným ostrovčekom a je zrealizovaný bez svetelnej a akustickej signalizácie. Smerom k Holíčskej ulici ústi priechod do oblúku. Povrchový kryt na ploche priechodu v tomto mieste javí známky opotrebenia. Opäť absentuje vodiaca línia vo vozovke i napriek tomu, že ide o priechod dlhší ako 8 metrov. Plocha priechodu je už ďalej bez výrazných prekážok.

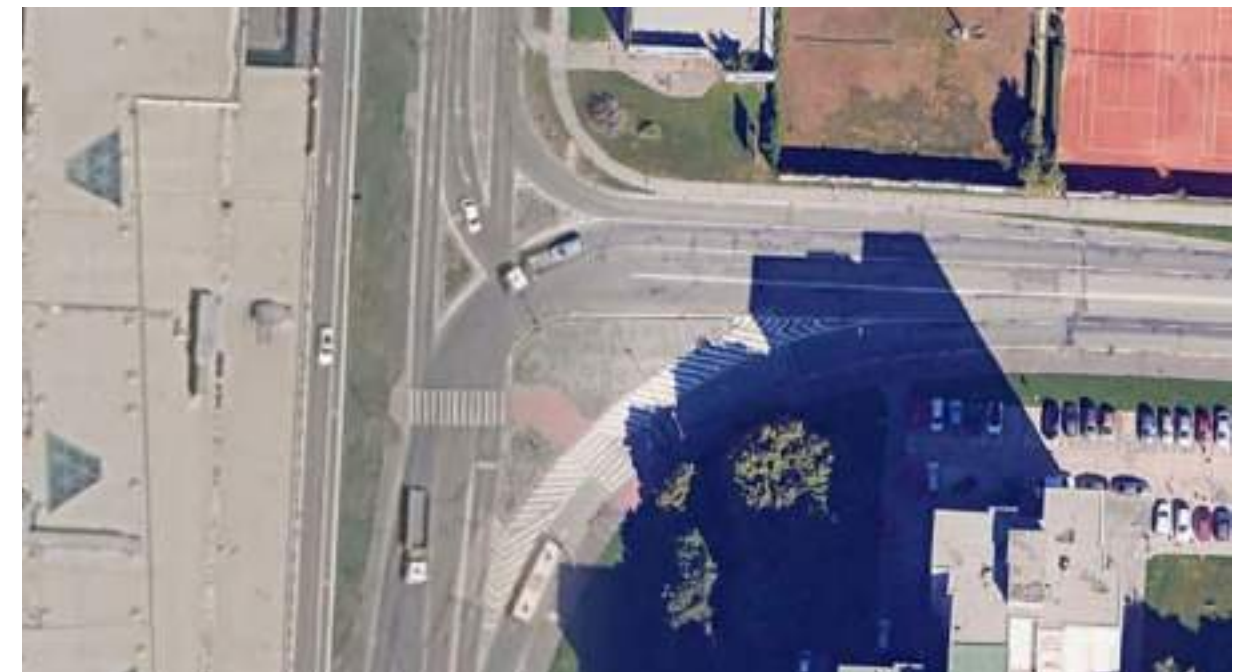
Menší priechod cez Holíčsku križuje dva jazdné pruhy a je opatrený štandardným vyhotovením taktilného značenia. Priechod cez Strečniansku taktiež križuje dva jazdné pruhy a je z jednej strany opatrený zníženým obrubníkom s neštandardným taktilným značením (chýbajú signálne pásy). Na opačnej strane chýba znížený obrubník i taktilné značenie.



Križovatka Budatínska ul. – Šintavská ul.

Priechod vedený cez Budatínsku ulicu prechádza tromi jazdnými pruhmi a je delený dopravným ostrovčekom na dve časti. Chodníky sú opatrené nájazdovými rampami a zníženým obrubníkom, aby bol umožnený jednoduchší prechod osobám so zníženou schopnosťou pohybu. Rampy sú realizované pomocou zámkovej dlažby (iný typ povrchu), ktorá síce je farebne odlišená,

ale kompletne tu absentuje taktilné značenie (varovný i signálny pás) a riešenie nie je v štandardnom prevedení. Dopravný deliaci ostrovček je riešený ako prerušený – znížený po celej šírke priechodu, čím je zabezpečený plynulý prechod aj osobám s obmedzenou možnosťou pohybu.



Križovatka Panónska ul. – Budatínska ul.

Priechod vedený cez Budatínsku ulicu prechádza šiestimi jazdnými pruhmi a je delený dopravným ostrovcem na dve časti. Je riadený svetelnou signalizáciou so samoobslužným zariadením doplneným o zvukové signály. Chodníky sú opatrené nájazdovými rampami, ktoré sú realizované pomocou zámkovej dlažby s farebným kontrastným prevedením, ale opäť úplne absentuje systém orientačných prvkov vo forme hmatných pásov. Plocha priechodu je nerovnomerná, nachádzajú sa na

nej praskliny a povrchové nerovnosti ohrozujúce plynulosť chôdze.

Priechod cez slepú odbočku Budatínskej ulice križuje dva jazdné pruhy. Nájazdové rampy sú realizované v kontrastnom prevedení v obyčajnej zámkovej dlažbe bez taktilného značenia. V mieste priechodu je povrch chodníka nerovnomerný, s prasklinami a výtlkmi, ohrozujúci bezpečnosť a plynulosť chôdze. Vodorovné dopravné značenie je zošúchané.



Križovatka nadjazd obchodné centrum – Budatínska ul.

Priechod križujúci štyri jazdné pruhy komunikácie vedúcej z nadjazdu je realizovaný bez dopravného ostrovcika. Priechod nie je v celej dĺžke kolmý a je dlhší ako 8 metrov, z toho dôvodu by mal byť vybavený vodiacim pásom. Celkovo je orientačný systém pre osoby s poruchami zraku neúplný. Prístup z chodníkov je umožnený

pomocou bezbariérovej úpravy. Nájazdové rampy sú opatrené varovným a signálnym pásom, vykazujú však nerovnosti a degradovaný povrch. Systém varovného a signálneho pásu nie je vyhotovený štandardizovaným spôsobom.

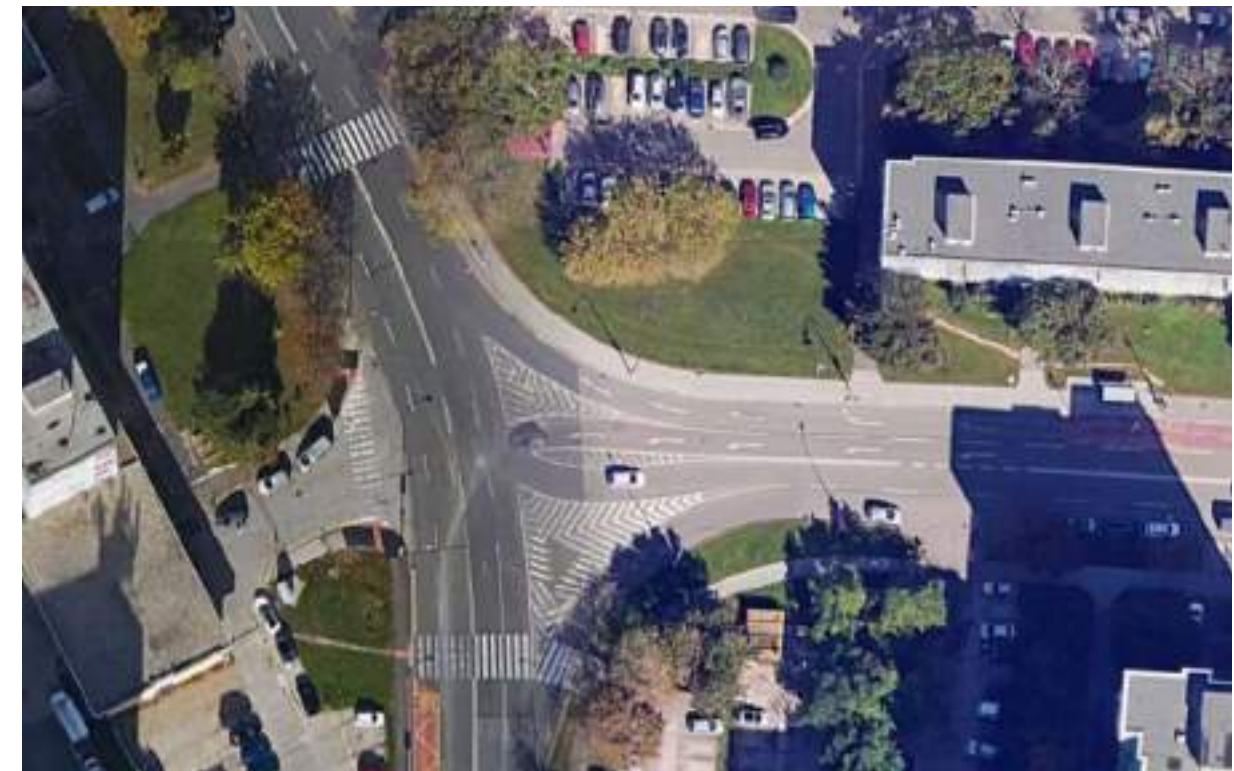




Križovatka Budatínska ul. – Lietavska ul.

Križovatka je bez svetelnej signalizácie. Priechod pre chodcov cez Lietavskú ulicu prechádza cez päť jazdných pruhov, z toho jeden je odbočovací. Priechod je zrealizovaný bez prerušenia dopravným ostrovčekom. Chodník je opatrený nájazdovými rampami s taktilným značením. Absentuje však vodiaci pás (priechod je dlhší ako 8 metrov), ktorý by nadväzoval na varovný a signálny pás chodníka. Vzhľadom na dĺžku priechodu by bolo vhodné uvažovať nad jeho rozdelením pomocou dopravného ostrovčeka, čím by sa vytvoril bezpečný oddychový priestor pre chodcov.

Priechod cez Budatínsku ulicu vyššie vedie cez štyri jazdné pruhy a je zabezpečený pomocou nájazdových rámp s taktilnými orientačnými prvkami. Povrch priechodu vykazuje drobné nerovnosti a vodorovné značenie je čiastočne opotrebované. Priechod pred pekárňou vykazuje povrchové nerovnosti najmä v strede vozovky, ale taktiež v mieste znížených obrubníkov.



Križovatka Betliarska ul. – Jasovská ul.

Križovatka nie je riadená svetelnou signalizáciou. Plynulý priechod zisťujú nájazdové rampy, ktoré však nie sú kontrastne zvýraznené, čo môže spôsobovať komplikácie osobám s problémami zraku. Na rampách sa nachádzajú hmatné varovné pásy, ktoré však nie sú zhotovené štandardným typom špeciálnej dlažby s polguľovitými výstupmi. Na jednej strane prechodu je vyhotovený neštandardný signálny pás, na druhej strane signálny pás v smere chôdze chýba úplne. Rovnako ako v predchádzajúcich prípadoch na priechode cez štyri jazdné pruhy absentuje vodiaci pás, ktorý by doplnil orientačný systém. Nerovnosti sú viditeľné najmä v okolí znížených

obrubníkov, a to najmä v podobe trhlín a prerastajúcej zelene.

Bolo by žiaduce upraviť orientačný systém tak, aby sa zosúlادili všetky priechody na križovatke do predpísaného štandardu, a to najmä doplnením signálnych pásov a výmeny dlažby za štandardizovaný typ a doplnením vodorovného značenia priechodu o vodiaci pás. Vhodné by bolo v tomto prípade zvážiť aj doplnenie ochranného ostrovčeka, ktorý rozčlení úsek priechodu na kratšie segmenty ľahšie prekonateľné staršími osobami.



Priechod Betliarska ul. – predajňa potravín

Priechod pre chodcov pri predajni potravín, smerom k parkovacím stojiskám pri farskom kostole, prechádza cez tri jazdné pruhy a je predelený dopravným ostrovčekom. Zo strany predajne potravín je nájazdová rampa realizovaná so štandardnými hmatovými pásmi. Zo strany kostola sa na rampách nachádzajú hmatné varovné pásy, ktoré však nie sú zhotovené štandardným typom špeciálnej dlažby s polguľovitými výstupmi. Zároveň v smere chôdze chýbajú signálne pásy, ktoré navádzajú chodca na prirodzenú vodiacu líniu.

Priechod na strane parkoviska predajne prechádza tromi jazdnými pruhmi. Plynulý priechod zaisťujú nájazdové rampy. V štandardnom prevedení sa rampa nachádza iba zo strany predajne, na opačnom konci je rampa opäť bez kontrastného zvýraznenia a signálny pás z neštandardnej dlažby bez navádzania.

Bolo by žiaduce upraviť orientačný systém tak, aby sa zosúlادili všetky priechody na križovatke do rovnakého štandardu, a to najmä doplnením signálnych pásov a výmeny dlažby za štandardizovaný typ.





Križovatka Betliarska ul. – Antolská ul.

Priechod pre chodcov na Betliarskej ulici sa nachádza neďaleko zástavky MHD a križuje štyri jazdné pruhy bez prerušenia dopravným ostrovčekom. Chodník je opatrený nájazdovými rampami s taktilným značením. Absentuje však vodiaci pás (priechod je dlhší ako 8 metrov), ktorý by nadväzoval na varovný a signálny pás chodníka. Povrch priechodu je bez viditeľných poškodení, avšak na jednej strane hneď vedľa zníženého obrubníka je presne

v strede umiestnená vtoková mreža. Vzhľadom na dĺžku priechodu by bolo vhodné uvažovať nad jeho rozdelením pomocou dopravného ostrovčeka, čím by sa vytvoril bezpečný oddychový priestor pre chodcov (výhodné najmä pre seniorov, deti a ľudí so znevýhodnením), a zároveň by sa tým znížila čakacia doba na prechod na druhú stranu.

Križovatka Žehrianska ul. – Dolnozemská ul.

Priechod pre chodcov na Žehrianskej ulici prechádza kolmo cez dva jazdné pruhy. Na jednej strane je prístupový chodník znížený po celej šírke priechodu na úroveň komunikácie, avšak zníženie je realizované pomocou zámkovej dlažby v kontrastnej farbe a bez hmatových

pásov. Na opačnej strane je prístupový chodník znížený iba na časti priechodu, taktiež zo zámkovej dlažby, bez taktilného značenia a bez kontrastného prevedenia. Obrubníky vedľa sú degradované a prerastené vegetáciou.



Križovatka Panónska ul. – ul. Zuzany Chalupovej

Priechod prekonáva päť jazdných pruhov (štyri jazdné a jeden MHD) a mal by zabezpečovať bezpečné prekonanie Panónskej cesty a napojenie peších smerom na Slnecnice. Križovatka prešla kompletnou rekonštrukciou. Prístup z chodníkov a dopravných ostrovčekov zabez-

pečujú nájazdové rampy. Stredový ostrovček je riešený ako prerušený, čím je zabezpečený plynulý bezbariérový prechod. Nájazdové rampy a ostrovčeky sú opatrené štandardizovaným taktilným značením. Priechod je riadený svetelnou signalizáciou.



DOTAZNÍKOVÝ PRIESKUM

V rámci prípravy koncepcie pešieho pohybu v miestnej časti Lúky sa realizovali tri časti online prieskumov, ktoré poslúžili ako jeden z podkladov pre spracovanie samotnej koncepcie.

V **1. časti** mali obyvatelia možnosť vyjadriť sa k najčastejšie využívaným peším trasám – do práce, do školy, do obchodu na prechádzky či inam. Dotazníky boli zverejnené a propagované prostredníctvom mestskej časti Bratislava-Petržalka, a to na jej webovej stránke aj na sociálnych sieťach od 27. 1. 2025 do 31. 1. 2025.

V **2. časti** bolo cieľom identifikovať miesta, ktoré obyvatelia navštevujú radi, a naopak, ktorým sa vyhýbajú. Zber dát trval od 10. 7. 2025 do 15. 8. 2025.

V **3. časti** šlo o dáta k technickým nedostatkom a zmenám v pešej mobilite obyvateľov v priamom dotyku s novovybudovanou električkovou radiálou. Údaje sa zbierali od 17. 4. 2026 do 11. 5. 2026.

Účasť verejnosti mala niekoľko cieľov:

- Zhromažďovanie konkrétnych poznatkov.
- Získavanie skúseností a postrehov od lokálnych používateľov.
- Informovanie a zvyšovanie povedomia o problémoch pešej dopravy.
- Prijímanie návrhov, nápadov a stanovovanie priorít.

Problematické miesta v pešej doprave sa neidentifikujú vždy ľahko. Obyvatelia však poznajú trasy v rôznych ročných obdobiach, poveternostných podmienkach aj dopravných situáciách. Tí, ktorí vo svojom každodennom živote využívajú pešie trasy, môžu poukázať na skryté bezpečnostné problémy a obmedzenia. Ich skúsenosti zároveň dopĺňajú technické analýzy a umožňujú presnejšie určiť úseky vyžadujúce zásah. Praktické postrehy chodcov často odhaľujú situácie, ktoré nie sú zrejmé z mapových alebo dopravných podkladov. Zapojenie verejnosti preto predstavuje dôležitý nástroj pri plánovaní kvalitnej a bezpečnej pešej infraštruktúry.

Konkrétne informácie od špecifických skupín – deti, starší ľudia alebo osoby so zdravotným znevýhodnením, pomáhajú identifikovať problémy, s ktorými sa stretávajú pri pohybe vo verejnom priestore. Analýza zraniteľnosti by preto mala zohľadňovať ich potreby, pričom podklady možno získavať aj prostredníctvom participačných procesov s priamo dotknutými osobami alebo ich zástupcami, ako sú riaditelia škôl, rodičia či opatrovatelia. Dôležité je aj zvyšovanie povedomia o bezpečnej a prístupnej pešej infraštruktúre. Tieto poznatky umožňujú navrhovať inkluzívnejší, bezpečnejší a udržateľnejší verejný priestor.

1. ČASŤ

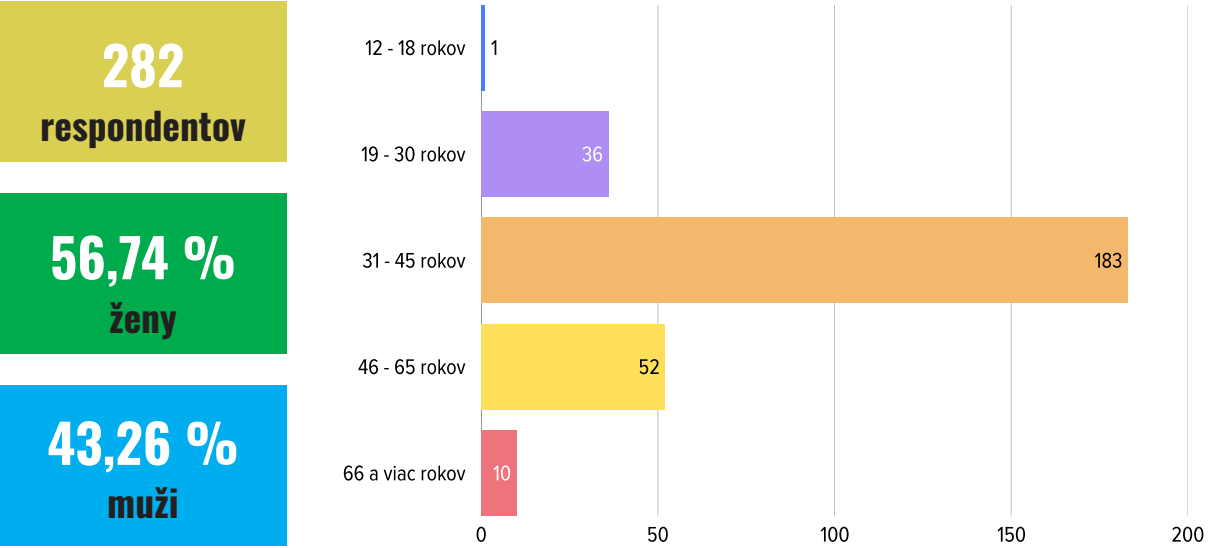
Pripravených bolo päť tematických dotazníkov. Ich cieľom bolo zmapovať najdôležitejšie pešie trasy a lokality podľa obyvateľov a zhromaždiť ich návrhy na zlepšenie pešej infraštruktúry. Dotazníky boli zverejňované postupne, každý deň jeden, v priebehu jedného týždňa.

- Pondelok:** Každá cesta do práce začína pešo
- Utorok:** Kam sa až dostaneme pešo
- Streda:** Tam nechodím
- Štvrtok:** Miesto, ktoré vždy rád navštívim
- Piatok:** Chodiť, či nechodiť?

Pondelok: Každá cesta do práce začína pešo

Skúmali sme pešie trasy do práce. Znenie dotazníka: „Na úvod sa zameriame na váš základný, často ranný rituál – cestu do práce. Práve túto trasu zdolávame asi najčastejšie. Bežne je jej súčasťou MHD, bicykel alebo osobný automobil. Každá cesta do práce však začína pešo. Zaujímajú nás vaše prvé kroky z vchodu, či už k vašej obľúbenej zastávke MHD alebo k parkovisku, kde zvyknete nastúpiť do auta alebo – ak chodíte do práce pešo, tak celá trasa, ktorú do práce prekráčate.“

Do pondelkového prieskumu sa zapojilo 282 respondentov, z toho 56,74 % tvorili ženy a 43,26 % muži. V rámci vekovej štruktúry opýtaných sa zapojili prevažne respondenti vo veku 31 – 45 rokov (64,89 %) a 46 – 65 rokov (18,44 %). Opýtaní vo vekovej skupine 12 – 18 rokov tvorili 0,35 % podiel, opýtaní vo vekovej skupine 19 – 30 rokov tvorili 12,77 % podiel a respondenti vo veku 66 rokov a viac 3,55 % podiel.



Výsledky prieskumu z pondelka prinášajú informácie o trasách respondentov, ktoré používajú denne do práce.

Utorok: Kam sa až dostaneme pešo

Zaujímali nás pešie trasy využívané viackrát počas týždňa.

Znenie dotazníka:
 „Život nie je len o práci. Denne potrebujeme vybaviť rôzne záležitosti – od nákupu, cez vyzdvihnutie detí zo škôlky, školy, krúžku až po zábavu či športovú aktivitu. Dnes nás zaujíma trasa, ktorou okrem cesty do práce kráčate najčastejšie – aspoň viackrát za týždeň. Napríklad to môže byť cesta do obchodu, za kultúrou alebo športom,

prípadne obľúbená prechádzková trasa, ktorou si spríjemňujete voľné chvíle.“

Do utorkového prieskumu sa zapojilo 203 respondentov, z toho 57,14 % tvorili ženy a 42,86 % muži. V rámci vekovej štruktúry sa do prieskumu zapojili prevažne respondenti vo veku 31 – 45 rokov (63,05 %) a 46 – 65 rokov (18,23 %). Opýtaní vo vekovej skupine 12 – 18 rokov tvorili 0,99 % podiel, opýtaní vo vekovej skupine 19 – 30 rokov tvorili 13,3 % podiel a respondenti vo veku 66 rokov a viac 4,43 % podiel.



Výsledky prieskumu z utorka prinášajú informácie o trasách respondentov, ktoré používajú počas týždňa najčastejšie.

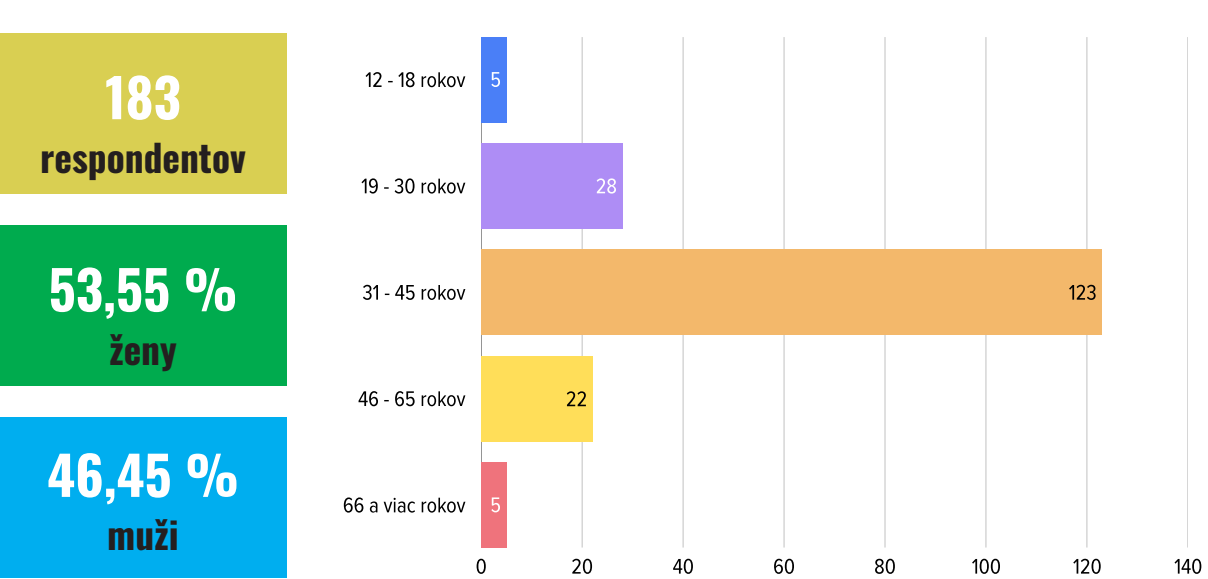
Streda: Tam nechodím

Zisťovali sme, ktorým miestam sa respondenti vyhýbajú (či už z dôvodu bariér, neatraktívnosti, pocitu nebezpečia...).

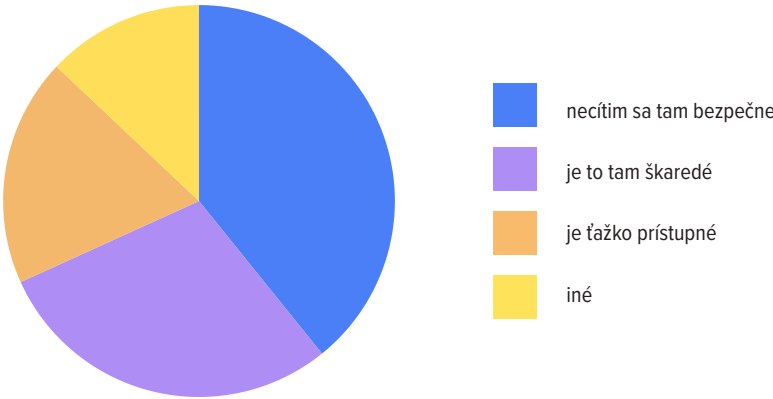
Znenie dotazníka:
 „Aj keď sa veľmi snažíme, stále sú v Petržalke miesta, ktoré možno nie sú dvakrát príjemné na návštevu. Mnohé nám posielate formou podnetov, na ktoré sa snažíme rýchlo reagovať a riešiť, alebo o nich informovať zodpovedné orgány. Dnes by sme chceli, aby ste nám zakreslili lokalitu alebo miesto, ktoré pre vás nie sú príjemné a radšej sa im vyhnete. Môže to byť trasa alebo územie, zaznačte

ho čiarou alebo ho obkľikajte po jeho hraniciach, len nám o ňom dajte vedieť.“

Do prieskumu v stredu sa zapojilo 183 respondentov, z toho 53,55 % tvorili ženy a 46,45 % muži. V rámci vekovej štruktúry sa do prieskumu zapojili prevažne respondenti vo veku 31 – 45 rokov (67,21 %) a 19 – 30 rokov (15,3 %) podiel. Opýtaní vo vekovej skupine 46 – 65 rokov tvorili 12,02 %, opýtaní vo vekovej skupine 12 – 18 rokov tvorili 2,73 % a respondenti vo veku 66 rokov a viac tak tiež 2,73 % podiel.



Na otázku „Prečo sa tomuto miestu radšej vyhýbate?“ odpovedali nasledovne:



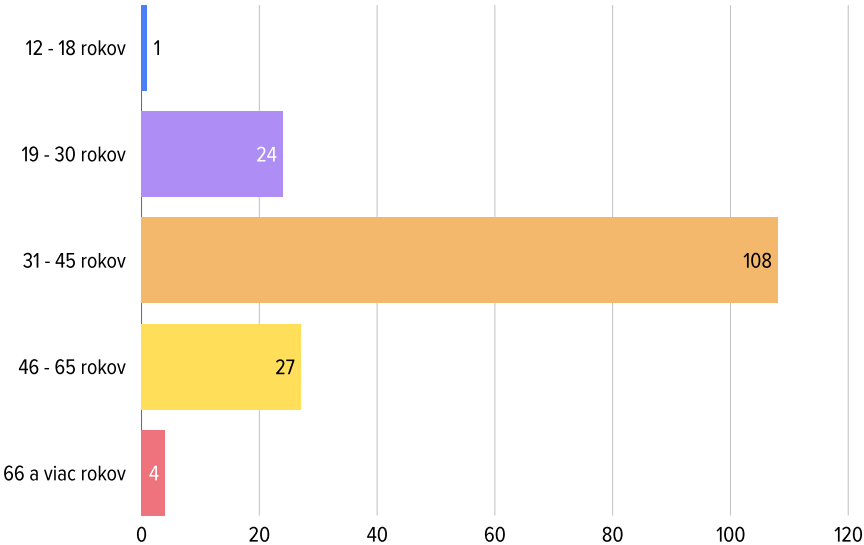
Až 69 % respondentov sa vyhýba určitým miestam pre pocit nebezpečia, ďalší poukazovali na vizuálne zanedbané alebo ťažko prístupné prostredie. Takéto vnímanie má priamy dopad na spôsob využívania verejných priestorov a môže znižovať celkovú atraktivitu územia. Identifikácia týchto lokalít preto predstavuje kľúčový krok pri plánovaní.



Štvrtok: Miesto, ktoré vždy rád navštívim

Mapovali sme miesta alebo trasy, ktoré respondenti navštevujú najradšej. Zakresliť mali obľúbené miesto, ktorým vždy s radosťou prejdú (je pohodlné, atraktívne, bezpečné, prehľadné a pod.).

Znenie dotazníka:
„Štvrtok je malý piatok, dnes budeme pozitívni. Práve tento deň je vhodný na to, aby ste nám zakreslili vaše obľúbené miesto v Petržalke. Môže to byť trasa alebo územie, zaznačte ho čiarou alebo ho obkľikajte po jeho hraniciach, len nám o ňom dajte vedieť.“



Do štvrtkového prieskumu sa zapojilo 164 respondentov, z toho 57,93 % tvorili ženy a 42,07 % muži. V rámci vekovej štruktúry opýtaných sa zapojili prevažne respondenti vo veku 31 - 45 rokov (66,85 %) a 46 - 65 rokov (16,46 %). Opýtaní vo vekovej skupine 12 - 18 rokov tvorili 0,61 % podiel, opýtaní vo vekovej skupine 19 - 30 rokov tvorili 14,63 % podiel a respondenti vo veku 66 rokov a viac 2,44 % podiel.

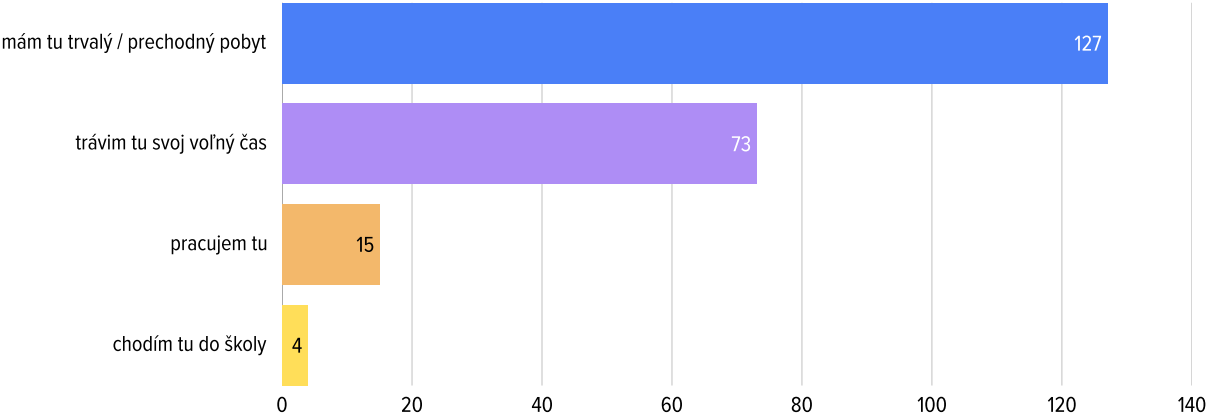
Piatok: Chodiť, či nechodiť?

Položili sme niekoľko konkrétnych otázok.
Znenie dotazníka:

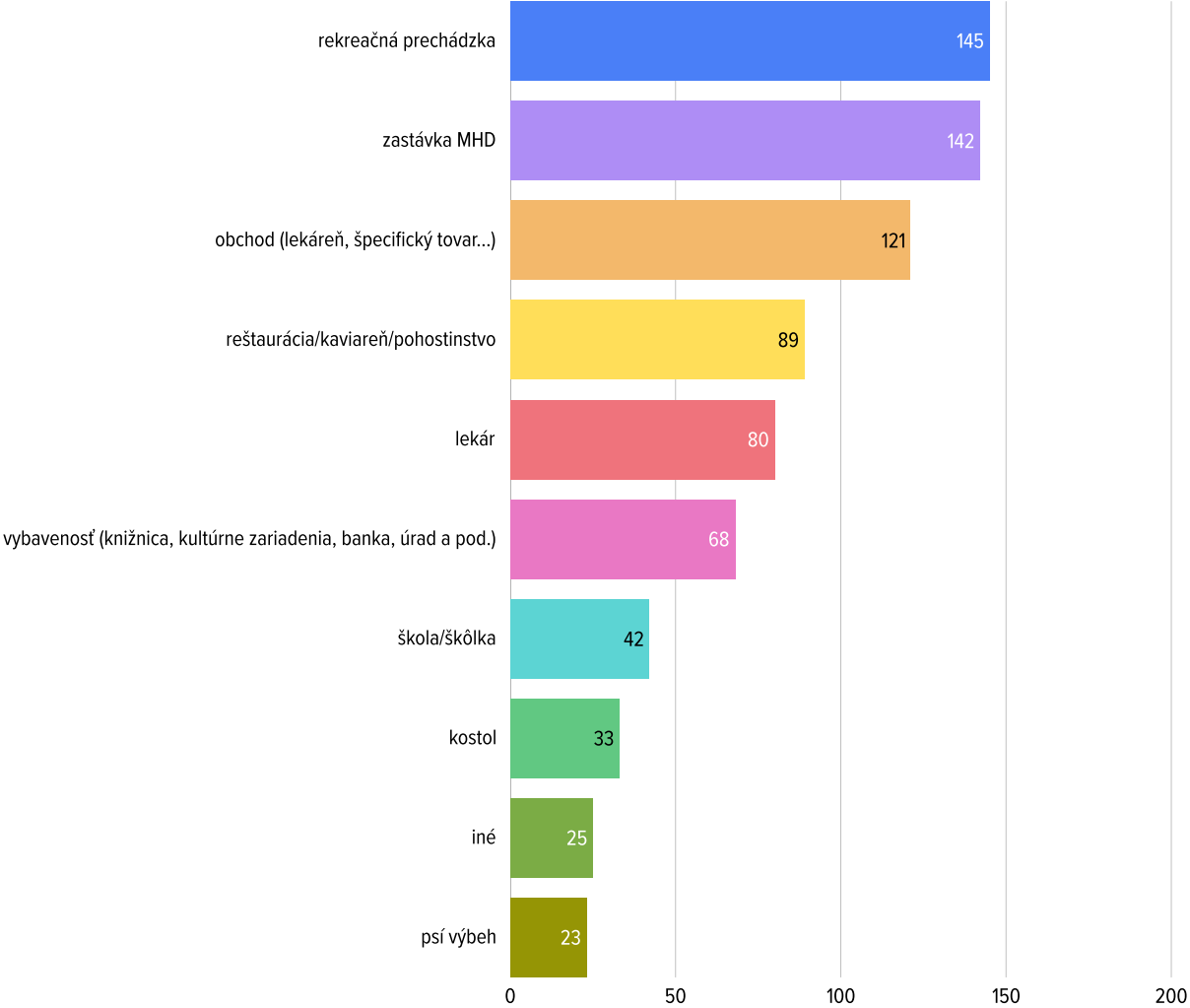
„Máme piatok a otvárame posledný dotazník z našej série. V dotazníku sa pýtame na niekoľko východiskových informácií, ktoré viac ako tie konkrétne o území zisťujú informácie o nás ako jeho užívateľoch. Dotazník je jednoduchý, vyplnenie zaberie približne 5 - 10 minút.“

Do piatkového prieskumu sa zapojilo 163 respondentov. Na položené otázky odpovedali nasledovne:

„Aký je váš vzťah k miestnej časti Lúky?“

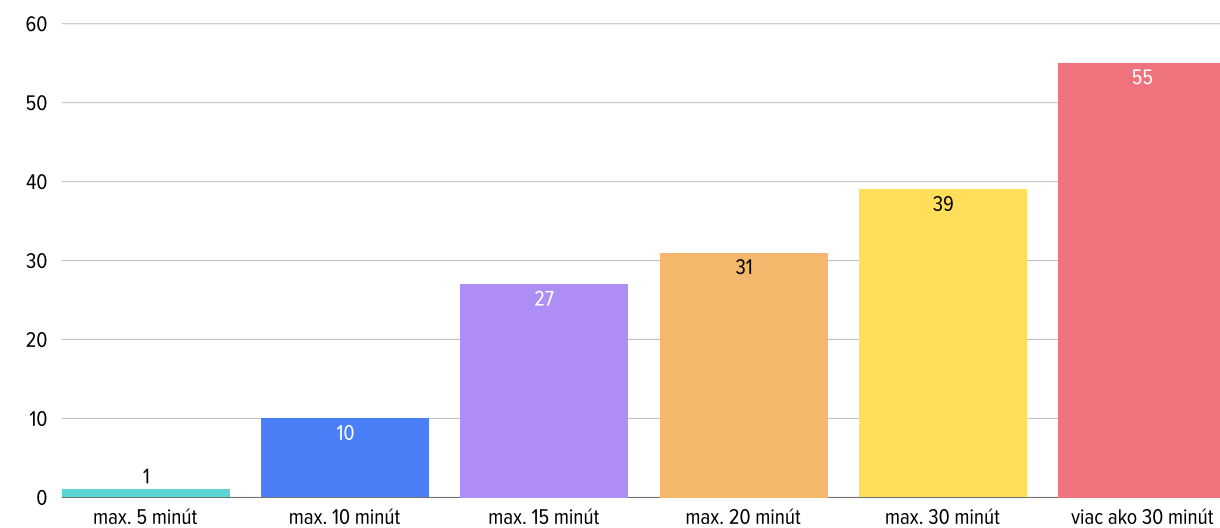


„Kam chodíte pešo?“

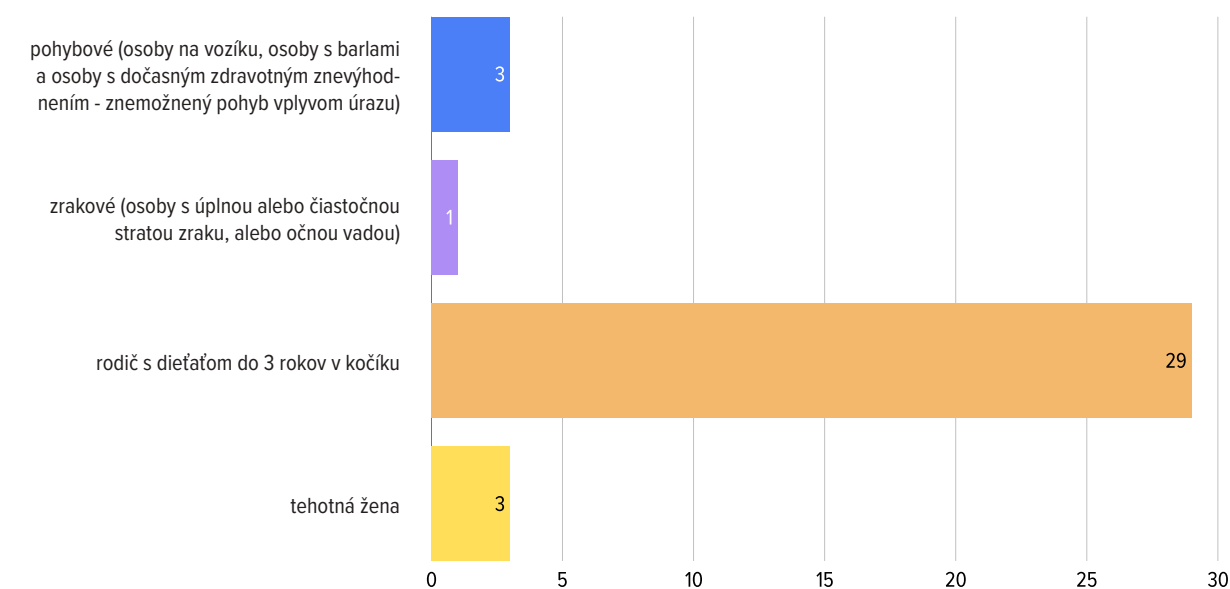




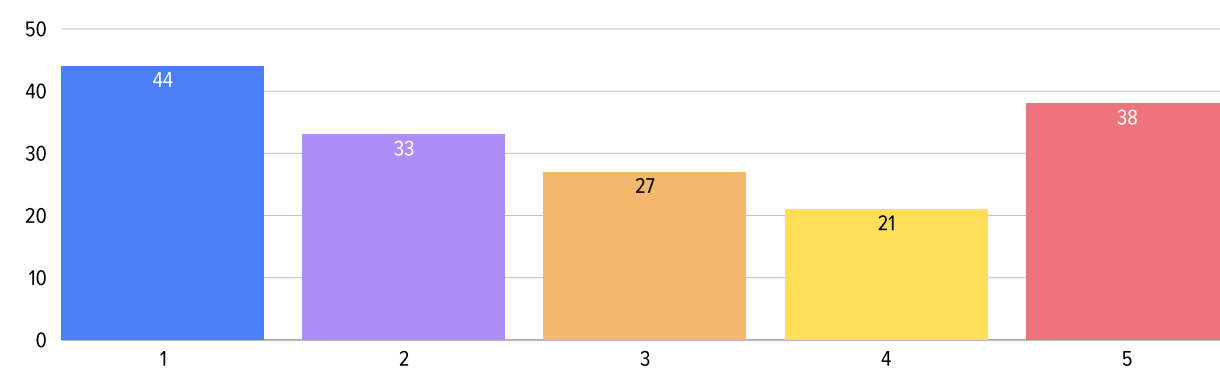
„Ako dlho ste ochotný ísť peši do svojho cieľa?“



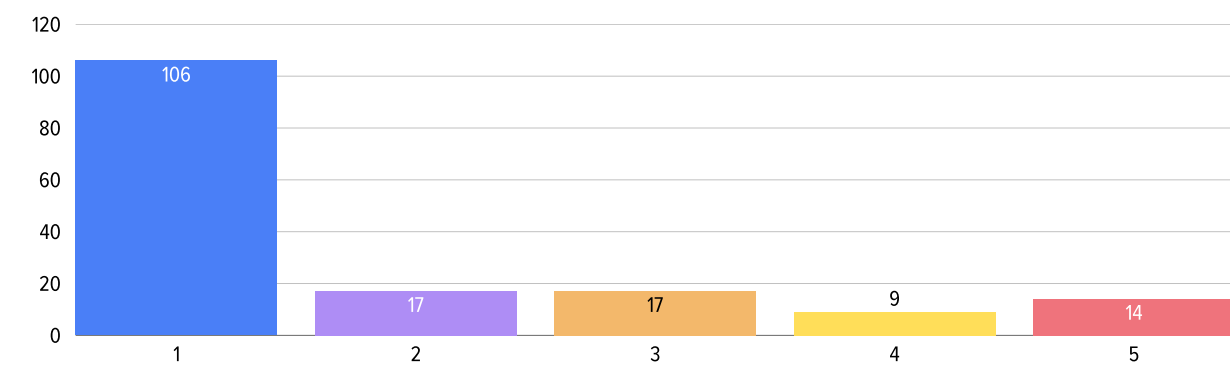
„Ste pri pohybe obmedzovaný - aký je druh vášho obmedzenia?“



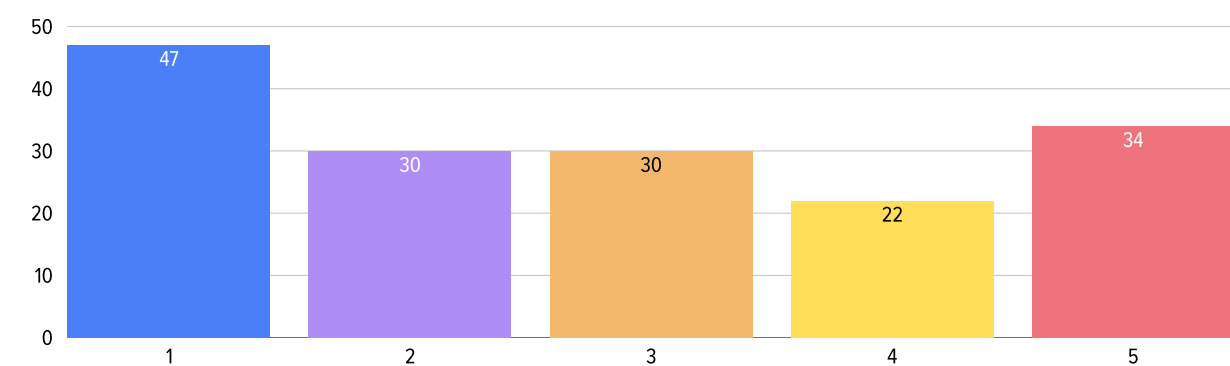
„Koľko času trávite chodením do práce, školy, škôlky?“ (1 – najmenej času, 5 – najviac času)



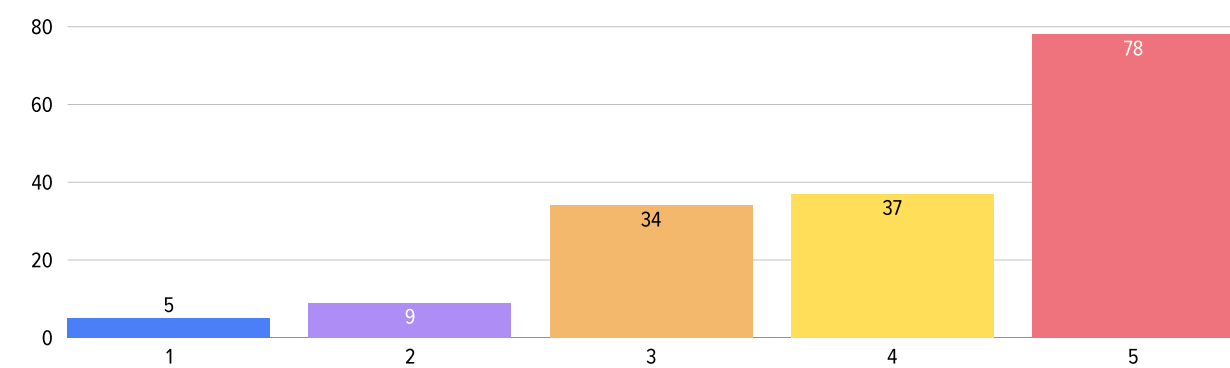
„Koľko času trávite chodením do/z auta domov/do práce?“ (1 – najmenej času, 5 – najviac času)



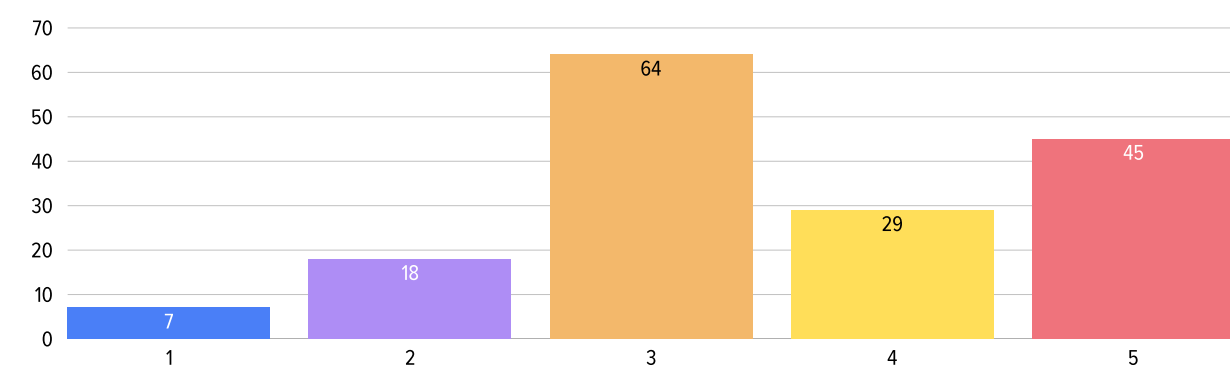
„Koľko času trávite chodením do/z autobusu domov/do práce?“ (1 – najmenej času, 5 – najviac času)



„Koľko času trávite chodením za zábavou/športom, napr. prechádzky so psom?“ (1 – najmenej času, 5 – najviac času)



„Koľko času trávite chodením za nákupmi, do knižnice, k lekárovi a pod.?“ (1 – najmenej času, 5 – najviac času)





Výsledky prieskumu z piatka prinášajú aj informácie o rizikových miestach a úsekoch, ktoré respondenti označili na mape.

Ako najvýznamnejšie prekážky boli identifikované

- chýbajúce alebo prerušené chodníky (68 % hodnotilo ako závažné – 4 alebo 5 na škále)
- zlý technický stav chodníkov (47 % hodnotilo ako 4 alebo 5)
- chodníky blokováné autami
- nebezpečné križovatky
- hustá automobilová doprava a zlá osobná bezpečnosť
- nedostatočný mobiliár (lavičky, koše)
- nepríťažlivé alebo neudržiavané prostredie

Zároveň až 88 % respondentov uviedlo, že nemajú negatívny vzťah k pešej chôdzi – naopak, sú ochotní chodiť viac, ak sa zlepšia podmienky. Tieto výsledky naznačujú, že zlepšenie kvality pešej infraštruktúry môže priamo zvýšiť každodennú mieru pohybu obyvateľov. Zároveň poukazujú na veľký nevyužitý potenciál pešej dopravy, ktorý možno aktivovať už relatívne jednoduchými zásahmi do verejného priestoru.

Zhrnutie

Môžeme konštatovať, že problematika pešieho pohybu je respondentom veľmi blízka a dopyt po zlepšení podmienok pre chodcov, najmä z hľadiska kvality povrchov, bezbariérovosti a bezpečnosti, je veľký. Otvorené otázky nám poskytli niekoľko konkrétnych tipov na problémy v riešenom území, čím sa naplnili ciele tohto dotazníka. Dotazník má informatívny charakter a slúži ako podklad pre identifikovanie potenciálov a problémov riešeného územia.

Výsledky dotazníkového prieskumu nám umožňujú:

- Presne lokalizovať rizikové miesta a úseky, kde je potrebné zasiahnuť z hľadiska bezpečnosti, kvality a komfortu pešej infraštruktúry.
- Zohľadniť preferencie obyvateľov pri plánovaní investičných akcií.
- Stanoviť si priority a fázy realizácie podľa toho, kde sú najväčšie disproporcie medzi potrebou a súčasným stavom.
- Podporiť koncept krátkych vzdialeností v územnom pláne tým, že budeme navrhovať funkčné prepojenia medzi bývaním, službami a verejným priestorom.
- Zvýšiť kvalitu verejného priestoru – najmä tam, kde sa chodí úplne vyhýbajú a kde sa necítia bezpečne.



2. ČASŤ – LETO

V nadväznosti na hlavný súbor piatich tematických online dotazníkov realizovaných v rámci prípravy štúdie prebehol v lete aj dodatočný dotazníkový prieskum s názvom „**Leto**“. Jeho vznik priamo súvisel s technickými komplikáciami, kvôli ktorým nedošlo k úplnému zaznamenaniu dát pri spracovaní odpovedí z dvoch pôvodných dotazníkov – „*Streda*“ a „*Štvrtok*“.

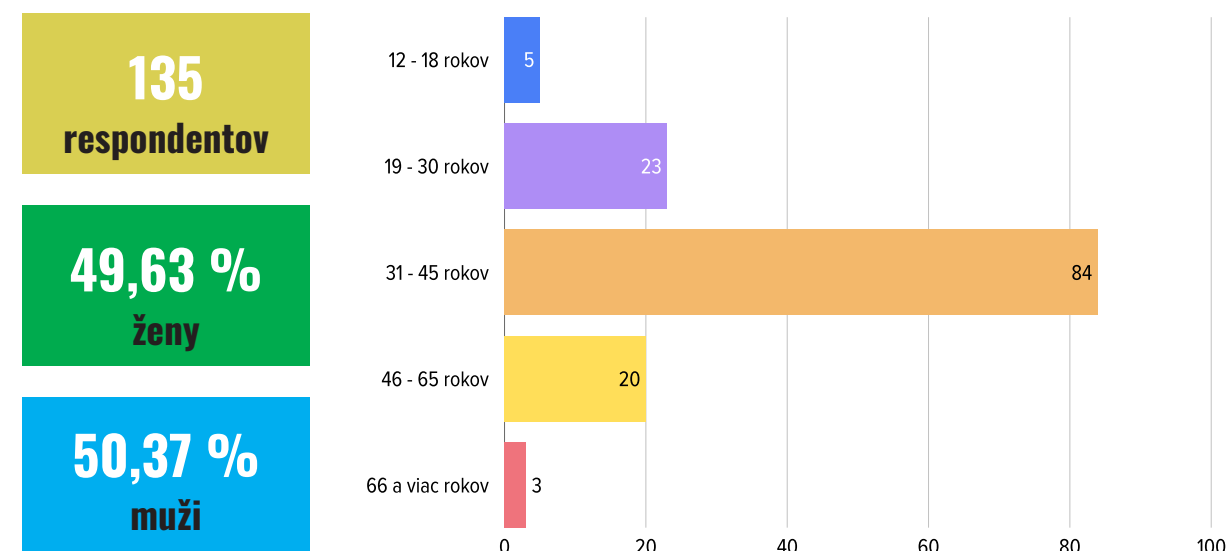
Aby sa nahradili chýbajúce vstupy, dotazník „*Leto*“ umožnil detailnejšie vyznačiť miesta, ktoré sú vnímané pozitívne a naopak negatívne. Cieľom bolo identifikovať miesta s vysokým aj nízkym potenciálom pre peší pohyb.

Leto v Petržalke – kde sa cítiš naozaj dobre a kde ti je najlepšie?

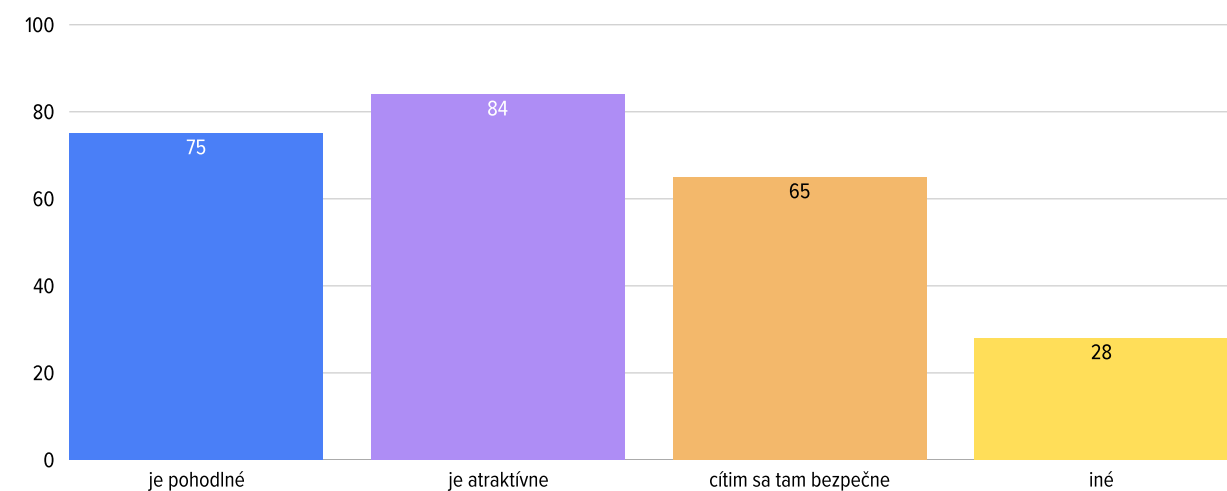
Znenie dotazníka:

„Kam v Petržalke sa najradšej zatúlaš? Na hrádzu na bajku? K Draždiaku s knihou v ruke? Alebo sa túlaš len tak po medzi stromy a paneláky, kde je dobrý tieň a ešte lepšia zmrzlina? Prezrad' nám, kadiaľ kráčaš najradšej, kde najradšej sedíš, športuješ, oddychuješ – a prečo práve tam. Môže to byť miesto, trasa alebo aj celé územie. Pomôž nám zistiť, ktoré časti Petržalky sú najviac blízke tvojmu srdcu – aj vďaka твоjim odpovediam bude možné lepšie plánovať budúcnosť nášho verejného priestoru.“

Do prieskumu o obľúbených miestach sa zapojilo 135 respondentov.



Na otázku „Prečo sa ti toto miesto páči?“ odpovedali:



Zhrnutie

Z výsledkov vyplýva, že obyvatelia preferujú miesta, ktoré ponúkajú buď intenzívny kontakt s prírodou, alebo kvalitne spracované mestské prostredie.

Chorvátske rameno a okolie Draždiaka

Tieto dve lokality sú vnímané ako najatraktívnejšie miesta na relax a prechádzky. Respondenti vysoko hodnotili najmä prítomnosť **zelene a vodných prvkov**. Kľúčovou prednosťou je dlhý, bezpečný úsek bez automobilovej dopravy, ktorý disponuje kvalitným povrchom a vhodne umiestneným mobiliárom integrovaným do občianskej vybavenosti.

Petržalské korzo

Druhé najobľúbenejšie miesto si získalo priazeň vďaka svojej **mestskej atmosfére**, pripomínajúcej centrum mesta – predovšetkým v úseku novej zástavby na Gercenovej ulici. Medzi hlavné výhody patrí príjemná mierka priestoru, kvalitné chodníky, dôsledná segregácia chodcov a cyklistov, ticho, bezbariérovosť a minimálne prerušovanie pešieho tahu.

Sad Janka Kráľa

Historický park obsadil tretiu priečku, pričom ho ako obľúbené miesto uviedlo 30 respondentov.

Analýza preferencií

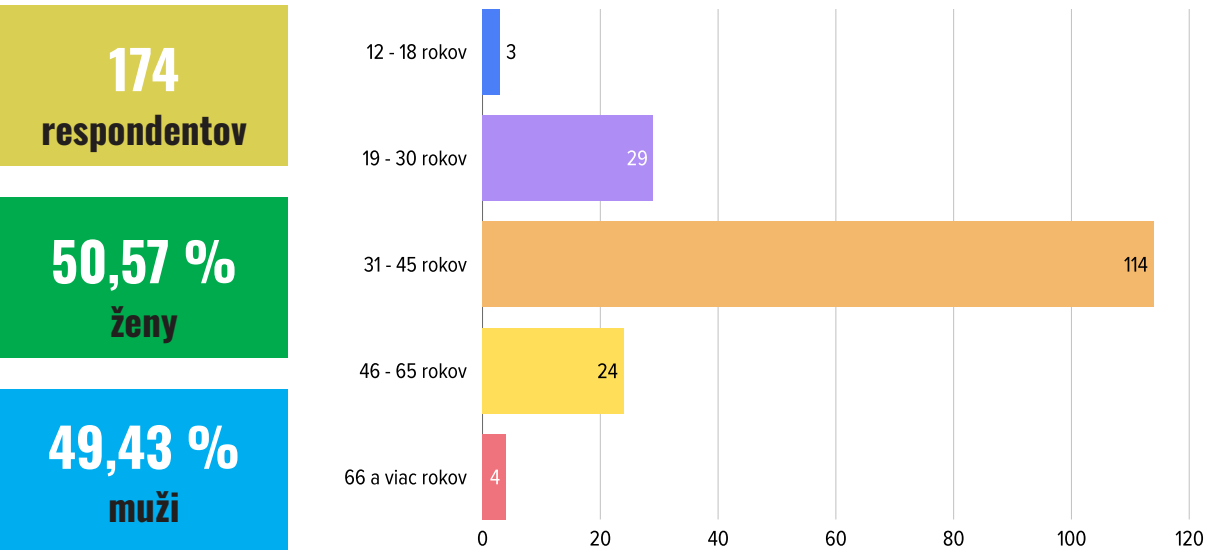
Je pozoruhodné, že na prvých dvoch priečkach sa umiestnili dva odlišné typy priestorov:

- 1. Prírodný peší ťah** – zameraný na únik z urbanizovaného prostredia.
- 2. Urbanizovaný peší ťah** – zameraný na kvalitný mestský život a sociálnu interakciu.

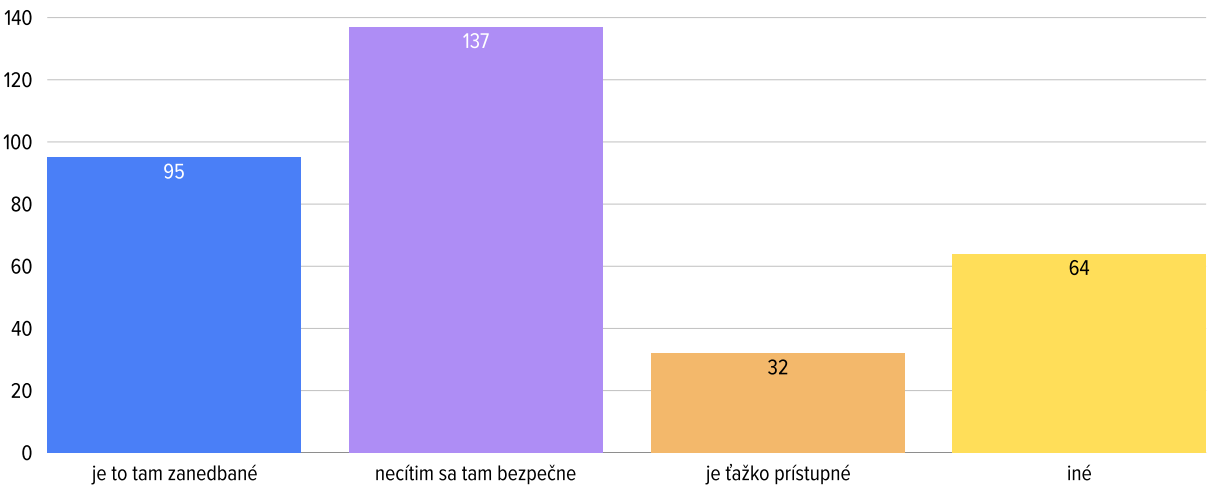


Leto je krásne... ale nie všade. Ktorým miestam sa radšej vyhneš?

Znenie dotazníka:
„Aj keď sa snažíme, aby bola Petržalka príjemným miestom pre život a oddych, vieme, že sú miesta, ktorým sa radšej vyhýbaš – možno kvôli neporiadku, pocitu ohrozenia, nadmernému hluku alebo zanedbanému prostrediu. Teraz by sme ťa chceli poprosiť, aby si nám ukázal/a miesta, kde sa necítiš dobre. Môže to byť miesto, trasa alebo aj celé územie. Tvoje tipy nám pomôžu nasmerovať pozornosť tam, kde je to najviac potrebné.“
Do prieskumu o obľúbených miestach sa zapojilo 174 respondentov.



Na otázku „Prečo sa tomuto miestu vyhýbaš?“ odpovedali:



Analýza problematických lokalít

Zozbierané údaje jasne ukazujú, ktorým miestam sa respondenti najčastejšie vyhýbajú a aké sú hlavné príčiny ich negatívneho vnímania.

Kopčianska ulica a okolie

Táto lokalita dominuje v odpovediach ako najmenej obľúbená. Hlavným problémom je nízky pocit bezpečia, ktorý je spôsobený najmä **slabým osvetlením, prítomnosťou tzv. neprispôsobivých osôb**. Ide celkovo o nepríjemné a nebezpečne pôsobiace prostredie. Respondenti tiež kritizovali nedobudované chodníky a vizuálnu fádnosť okolia bez občianskej vybavenosti.

Panónska cesta

Verejnosť ju vníma negatívne najmä pre **vysokú intenzitu dopravy** a chýbajúcu infraštruktúru pre peších. Medzi najčastejšie výhrady patrili dlhé čakacie doby na priechodoch, hlučnosť, prašnosť, nedostatok zelene a prítomnosť prostitúcie v nočných hodinách.

ŽST Petržalka

Okolie stanice je vnímané ako chaotické a neatraktívne. Respondentom prekáža **vysoký počet áut, neporiadok a zápach**. V noci sa k týmto faktorom pridáva strach z nedostatočného osvetlenia a pohybu ľudí bez domova či osôb s neprispôsobivým správaním.

Údernícka ulica a areál Matador

Tieto miesta trpia najmä bariérovosťou. Problémom sú **chýbajúce úseky chodníkov, autá parkujúce na peších ťahoch** a zanedbaný vzhľad verejných priestranstiev v blízkosti rušných ciest.

Výsledky prieskumu jednoznačne potvrdzujú, že obyvatelia preferujú miesta s **prirodenou mierkou**, ktoré podporujú sociálne interakcie a aktívny životný štýl. Kľúčovým faktorom pre atraktivitu územia zostáva subjektívny aj objektívny **pocit bezpečia** a kvalitná pešia infraštruktúra.

3. ČASŤ

Na prelome apríla a mája 2026 bola zverejnená posledná, 3. časť dotazníkových prieskumov s názvami:
a) Pešie ťahy – Lúky a **b) Dopad električkovej trate v Petržalke na peší pohyb v jej okolí.**

a) Pešie ťahy – Lúky

Cieľom prieskumu bolo identifikovať technické, bezpečnostné a prevádzkové problémy peších trás priamo z pohľadu obyvateľov územia.

1. Vyznačenie problematických bodov

Znenie dotazníka:
„Označte na mape bodom miesto (križovatku/úsek) z pohľadu chodca, ktoré považujete za najproblematickejšie.“
Cieľom prieskumu bolo identifikovať technické, bezpečnostné a prevádzkové problémy peších trás priamo z pohľadu obyvateľov územia.

Hlavný dôvod:

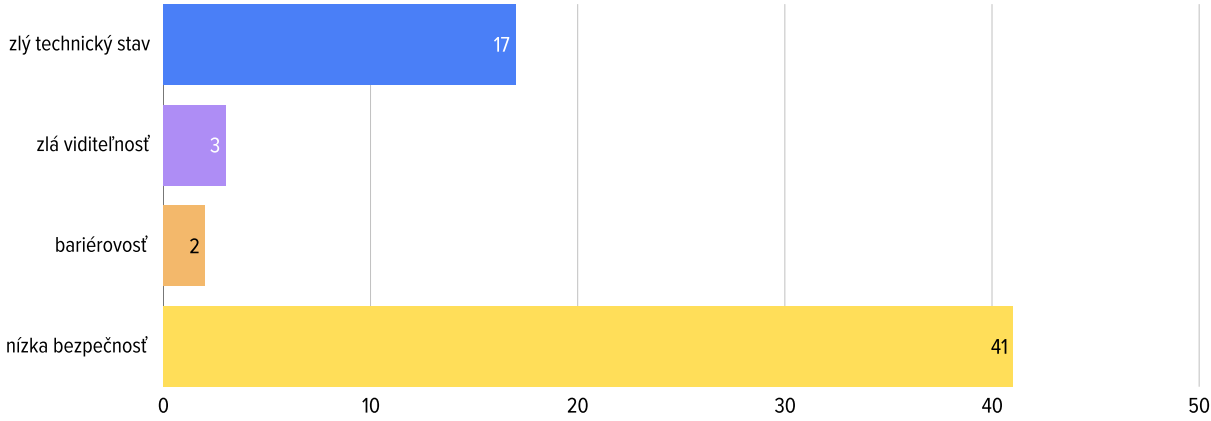
Zlý technický stav
Rozpadnutý asfalt, prepadnutý chodník, korene stromov...

Zlá viditeľnosť
Nedostatočné osvetlenie v noci, hustá náletová zeleň...

Bariérovosť
Chýbajúce nájazdy, vysoké obrubníky, schody bez rampy...

Nízka bezpečnosť
Neprehľadné kríženie s dopravou, chýbajúci priechod, dlhý prechod pre chodcov bez svetelného označenia...

Vyberte hlavný dôvod:



2. Vyznačenie neformálnych trás (vychodené skratky)

Znenie dotazníka:
„Vyznačte líniou trasu, ktorou si skracujete peší pohyb cez trávnik alebo parkovisko.“

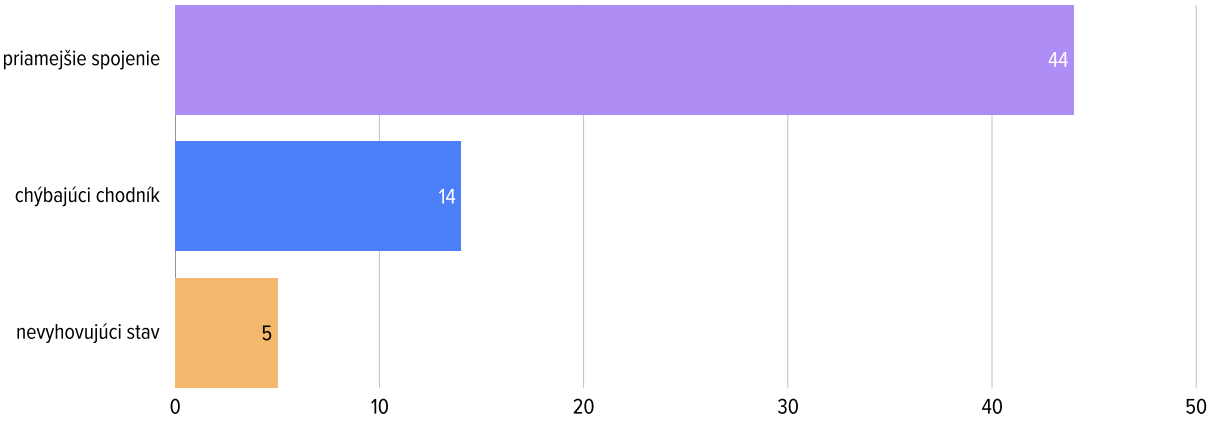
Hlavný dôvod:

Priamejšie spojenie
Oficiálny chodník je zbytočná obchádzka.

Chýbajúci chodník
V danom smere neexistuje žiadny spevnený chodník.

Nevyhovujúci stav
Pôvodný chodník je v takom zlom stave, že ho obídeme.

Uvedte, aký je hlavný dôvod obchádzky:



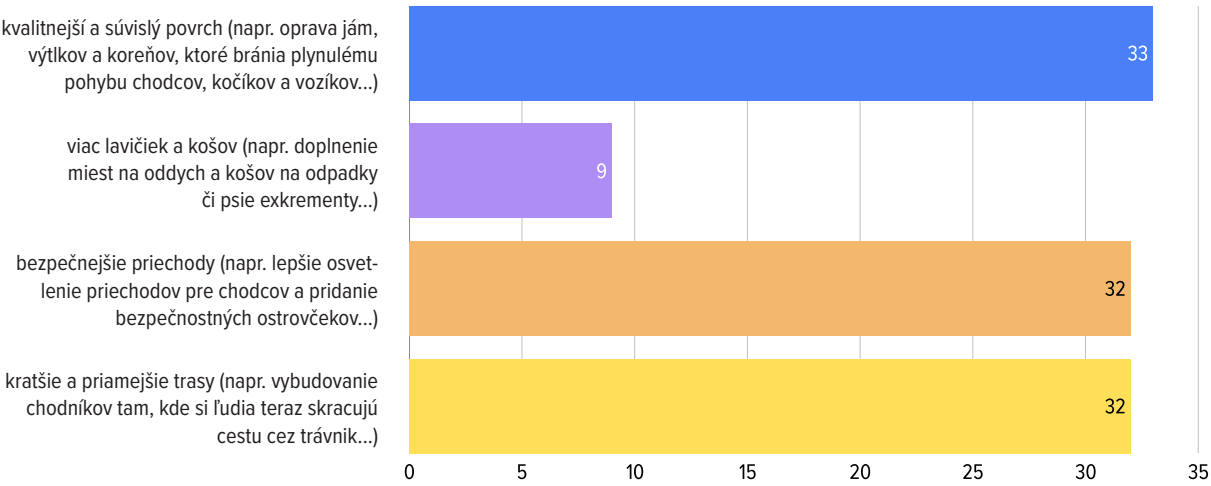
3. Priority revitalizácie (Čo ľudia chcú?)

Znenie dotazníka:
„Čo by ste v rámci revitalizácie peších ťahov uprednostnili?“

Kvalitnejší a súvislý povrch
Oprava jám, výtlkov a koreňov, ktoré bránia plynulému pohybu chodcov, kočíkov a vozíkov...

Krátke trasy
Týmto by sa transformovali neformálne vyšliapané chodníky na oficiálnu, bezpečnú a udržiavanú sieť.

Doplnenie mobiliáru a oddychových zón
Voľba tejto priority indikuje deficit prvkov pre krátkodobý odpočinok, ako sú lavičky či koše. Táto potreba je kľúčová najmä pre seniorov a osoby so zníženou mobilitou, pre ktorých je dostupnosť miesta na oddych rozhodujúcim faktorom pri voľbe pešej trasy.



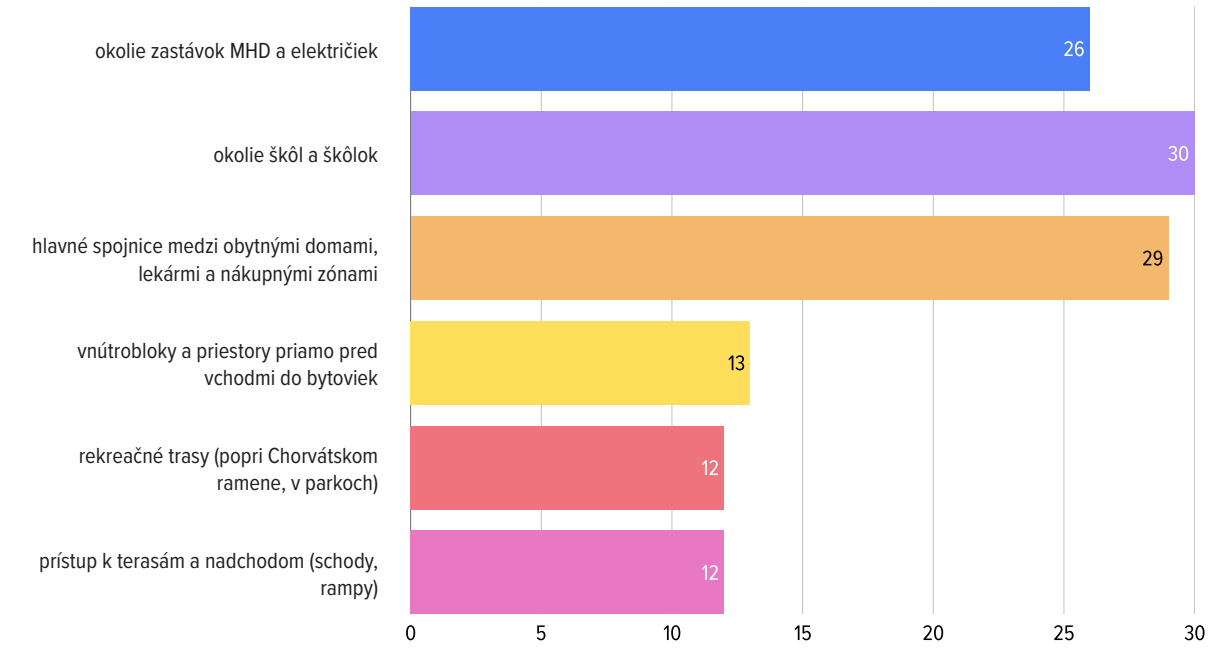


4. Hierarchia dôležitosti lokalít (Strategické priority obnovy)

Záverečná časť dotazníka bola zameraná na identifikáciu lokalít, ktoré obyvatelia považujú za najdôležitejšie z pohľadu každodenného pešieho pohybu a kde vnímajú potrebu prioritných technických opráv.

Okolie zastávok MHD a električiek
Táto lokalita predstavuje primárny cieľ pešieho pohybu, kde je nevyhnutné zabezpečiť maximálnu priepustnosť a bezpečnosť prístupových ciest k nosnému dopravnému systému.
Okolie škôl a škôlok
Zameranie na túto zónu potvrdzuje prioritu ochrany najzraniteľnejších účastníkov premávky a potrebu eliminácie kolíznych bodov v bezprostrednej blízkosti vzdelávacích inštitúcií.
Hlavné spojnice medzi obytnými domami, lekármi a nákupnými zónami
Tieto trasy tvoria funkčnú kostru sídliska, ktorej kontinuita a bezbariérovosť sú kľúčové pre základnú obslužnosť územia a komfort každodenného života.

Vnútrobloky a priestory priamo pred vchodmi do bytoviek
Dôraz na tento priestor reflektuje potrebu zvýšenia kvality verejného priestoru v mieste, kde sa začína a končí každá pešia trasa obyvateľa.
Rekreačné trasy (popri Chorvátskom ramene, v parkoch)
Prioritizácia týchto ťahov zdôrazňuje význam oddychových zón a potrebu ich bezpečného a plynulého prepojenia s obytnými časťami Lúku.
Prístup k terasám a nadchodom (schody, rampy)
Táto kategória rieši špecifický petržalský problém bariérovosti vertikálnych prepojení, ktoré sú v súčasnosti často v zlom technickom stave a limitujú mobilitu osôb so zníženou pohyblivosťou.



Zhrnutie
Z prieskumu, do ktorého sa zapojilo 63 respondentov, vyplynulo, že:

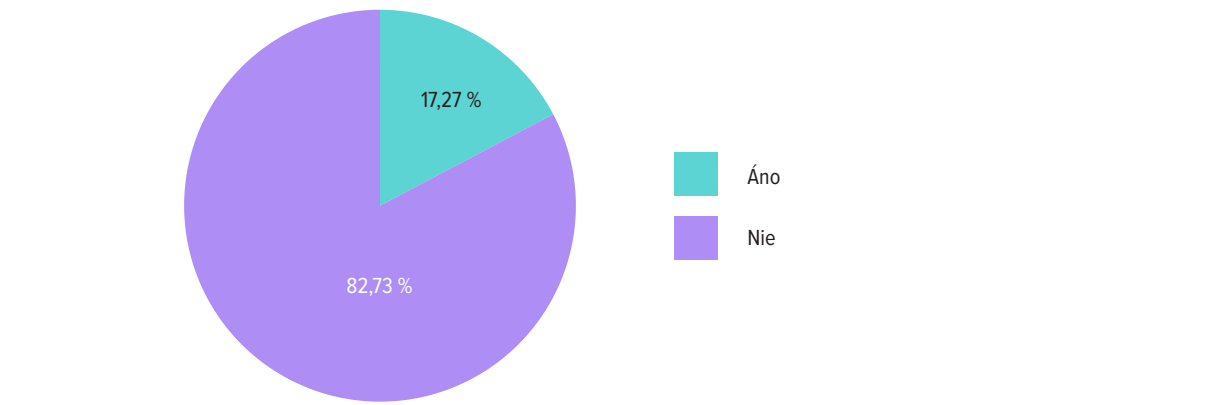
- Obyvatelia v rámci revitalizácie najviac požadujú kvalitnejší a súvislý povrch chodníkov, bezpečnejšie priechody a vytvorenie kratších a priamejších trás.
- Za najdôležitejšie miesta z hľadiska pešieho pohybu označili okolie škôl a škôlok, zastávok MHD a hlavné spojenia medzi bývaním, občianskou vybavenosťou a službami.
- Výsledky prieskumu poukazujú na potrebu zlepšenia bezpečnosti a kontinuity peších trás s dôrazom na ich každodenné pešie ťahy.

b) Dopad električkovej trate v Petržalke na peší pohyb v jej okolí

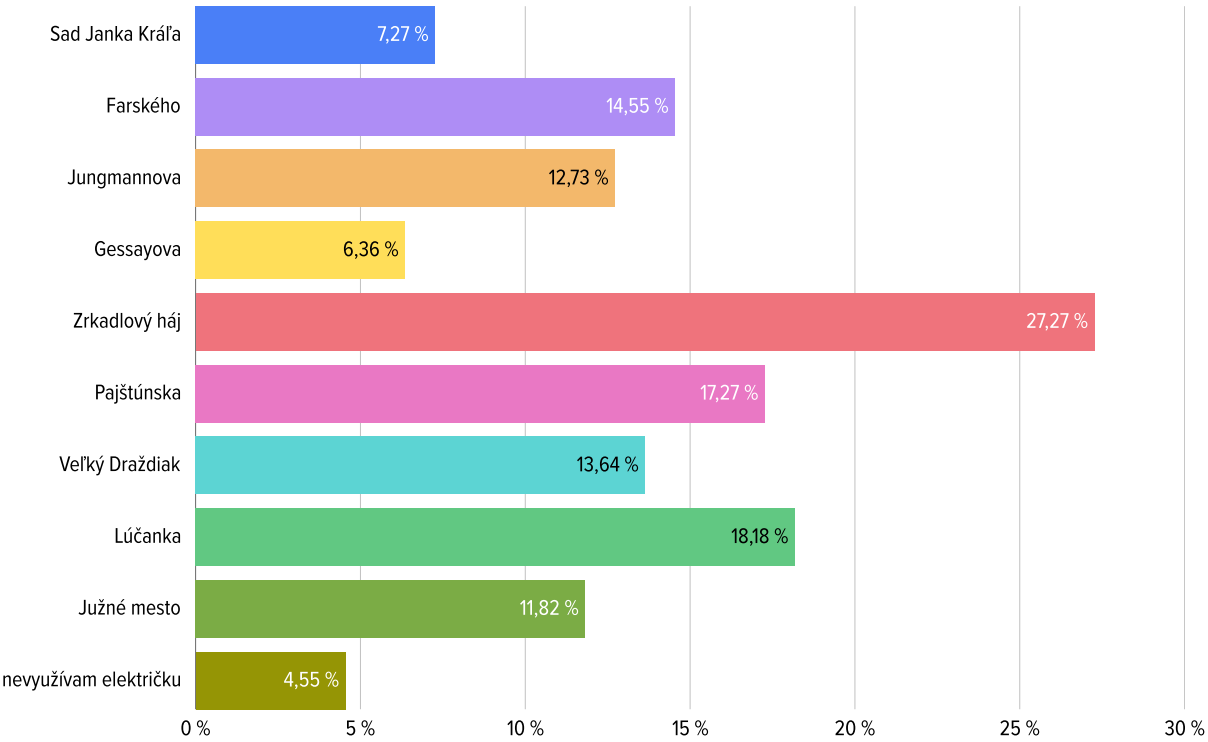
Cieľom bolo identifikovať, ako obyvatelia vnímajú zmeny v pešej mobilite po vybudovaní novej električkovej radiály.

Kľúčové oblasti sledovania

Identifikácia prerušených peších väzieb
Prvá otázka v znení „Zrušilo sa vám niektoré pešie prepojenie v súvislosti s výstavbou električkovej trate?“ sa zameriavala na zistenie vzniku nových bariér v území.

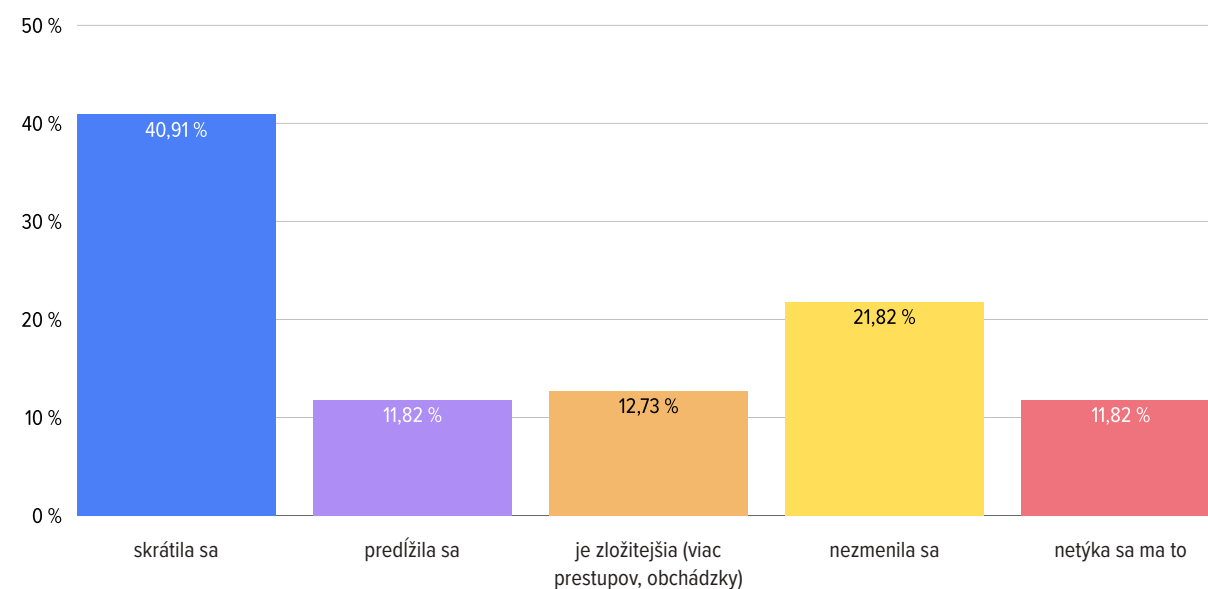


Najčastejšie využívané zastávky
„Ktorú zastávku električky využívate najčastejšie?“
Sledovaním preferovaných zastávok sa identifikujú hlavné ťažiská pešieho pohybu. Získané údaje ukazujú trasy, ktoré budú vyžadovať zvýšenú pozornosť z hľadiska priepustnosti a komfortu, keďže sa na nich koncentruje dopyt po verejnej doprave.



Zmena efektivity pohybu

„Ako sa vám zmenila cesta do práce alebo školy po vybudovaní električkovej trate?“



Záver

Do prieskumu sa zapojilo 109 respondentov.

Pre úplnosť informácií je dôležité spomenúť, že v čase zberu dát prebiehala prestavba mostov na Kutlíkovej ulici ako aj jej križovatky s Pajštúnskou a Romanovou ulicou, čo výrazne ovplyvnilo počet aj trasy liniek MHD premávajúcich po tejto trase do lokality Lúky - a tým aj dĺžku cestovania.

- Z dotazníkového prieskumu vyplynulo, že väčšina obyvateľov nevníma zrušenie peších prepojení v súvislosti s realizáciou električkovej trate. Najčastejšie využívanými zastávkami sú Zrkadlový háj, Lúčanka, Pajštúnska a Farského, čo potvrdzuje ich význam v rámci každodennej mobility obyvateľov územia.
- Výsledky zároveň ukazujú prevažne pozitívne hodnotenie dopravných zmien, keďže značná časť respondentov uviedla, že sa im cesta do práce alebo školy po vybudovaní trate skrátila. Menšia časť obyvateľov však zaznamenala predĺženie alebo komplikovanejší spôsob cestovania, najmä v dôsledku prestupov či obchádzok.
- Prieskum poukazuje na význam električkovej trate pre zlepšenie dostupnosti územia a efektivity verejnej dopravy, zároveň však naznačuje potrebu ďalšieho zlepšovania peších väzieb a prestupných napojení v niektorých lokalitách.





BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY

Chôdza je prirodzená forma mobility a významne prispieva k zdravému fyzickému, psychickému aj sociálnemu vývoju dieťaťa. Podporuje samostatnosť, orientáciu v priestore a každodenný pohyb.

V súčasnosti však klesá počet detí dochádzajúcich do školy pešo a rastie podiel detí vozených autom, najmä pre obavy rodičov o bezpečnosť dopravy a kvalitu infraštruktúry. Zvýšený počet „rodičovských taxíkov“ následne zhoršuje dopravnú situáciu v okolí škôl a podmienky pre peších a cyklistov.

Vhodným riešením sú vyhradené miesta na vysádzanie a vyzdvihovanie detí umiestnené v primeranej vzdialenosti od školy, približne 200 metrov, ktoré znižujú dopravnú záťaž pri škole a podporujú bezpečný samostatný pohyb detí.

Dieťa ako účastník cestnej premávky

Deti sa do cestnej premávky zapájajú najmä ako chodci. V predškolskom veku v sprievode rodičov postupne spoznávajú základné pravidlá bezpečného pohybu, zatiaľ čo v školskom veku sa pohybujú samostatnejšie – najmä pri ceste do školy alebo na voľnočasové aktivity.

Deti vnímajú premávku odlišne ako dospelí. Ťažšie odhadujú vzdialenosť a rýchlosť vozidiel, horšie predvídajú rizikové situácie a ich pozornosť ľahko ovplyvňujú vonkajšie podnety. Významnú úlohu zohráva aj ich nižšia výška, ktorá obmedzuje výhľad a znižuje viditeľnosť v premávke.

Obmedzené priestorové a časové vnímanie:
Deti často nevedia presne odhadnúť vzdialenosť alebo rýchlosť vozidla.

Vnímanie rizika a predvídanie:
Ich schopnosť predvídať nebezpečné situácie je obmedzená.

Rozptýlenie vonkajšími podnetmi:
Zvuky, pohyb ľudí či hračky môžu odvieť ich pozornosť od premávky.

Impulzivnosť:
Deti často reagujú spontánne a bez premyslenia.

Obmedzené skúsenosti:
Menej situácií v premávke znamená, že nemajú vytvorené automatické návyky.

Senzorické rozdiely:
Deti môžu inak vnímať pohyb a zvuky vozidiel, čo znižuje ich schopnosť včas reagovať.

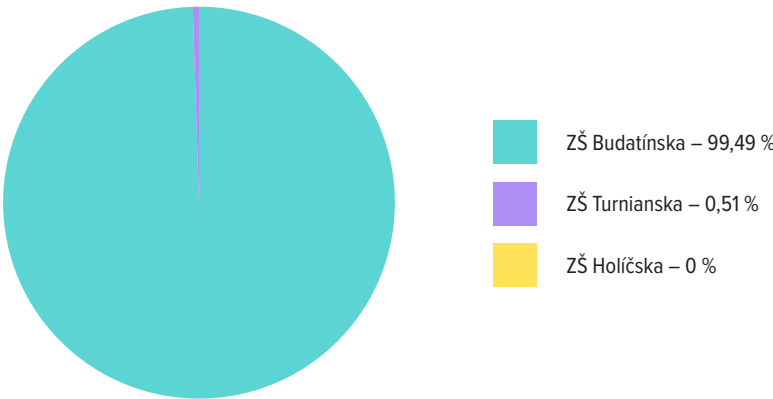
Podpora bezpečného pohybu detí

Voziť dieťa do školy autom je len zdanlivo bezpečné. Dieťa je v aute len pasívnym účastníkom cestnej premávky, naopak skúsenosti pre bezpečný pohyb v cestnej premávke získava len priamym kontaktom s každodennými problémami.

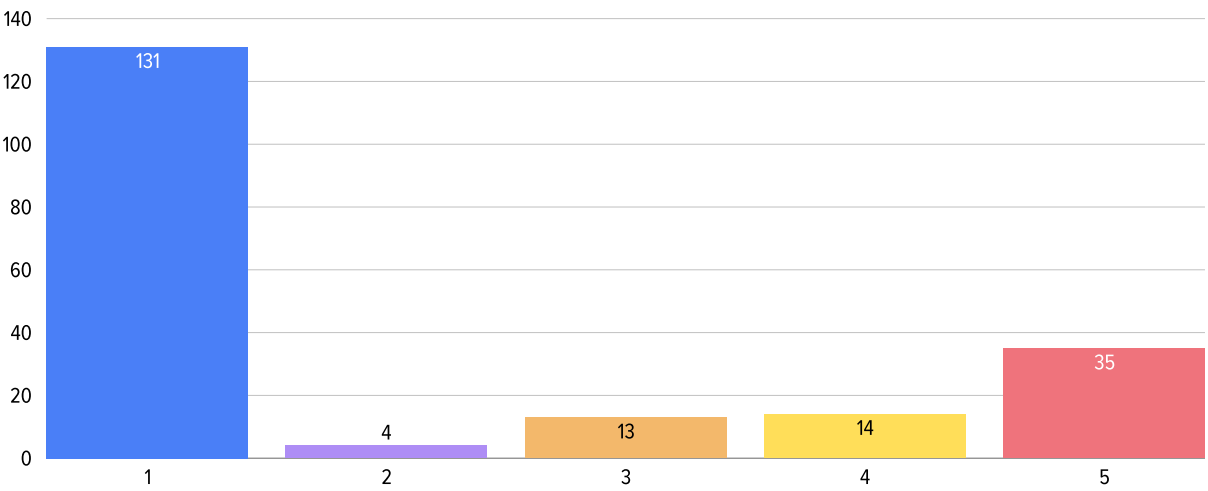
ZŠ v zriaďovateľskej pôsobnosti mestskej časti – dotazníkový prieskum

V rámci spolupráce s materskými a základnými školami prebehol zber údajov prostredníctvom dotazníkových prieskumov, ktoré mapujú dopravné návyky detí, využívané trasy a problémy vnímané pri ceste do školy. Cieľom bolo zistiť najviac vyťažené pešie trasy deťmi, žiakmi a žiačkami. Do prieskumu sa zapojilo 197 respondentov a pozostával z otázok:

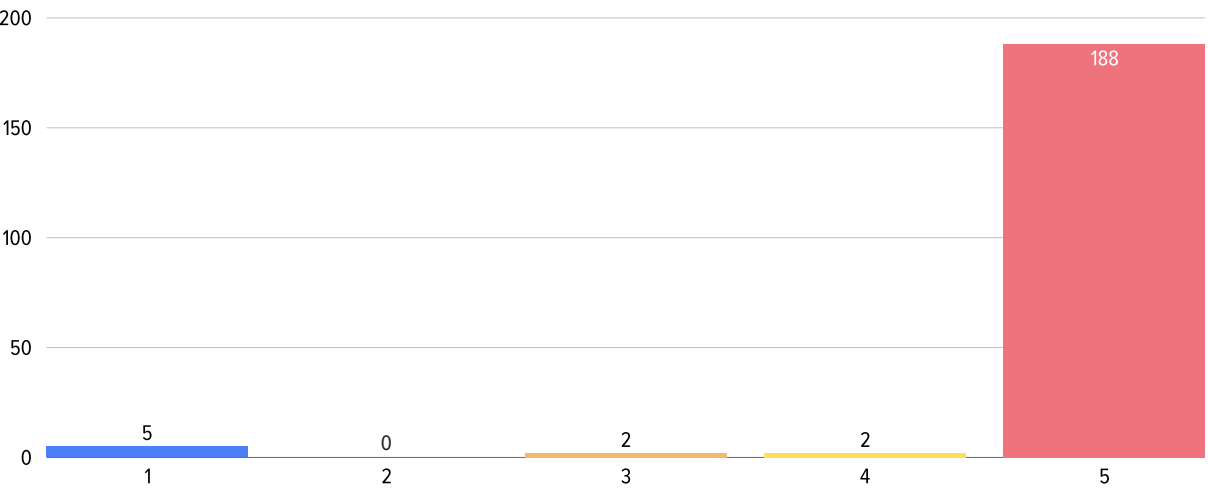
„Vyber školu, ktorú navštevuješ.“



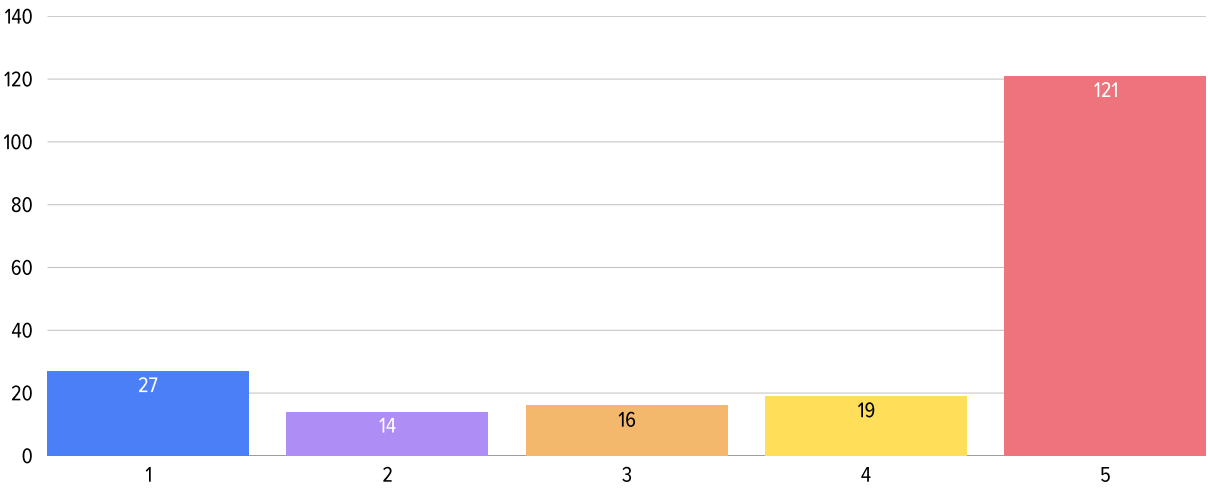
„Ako často chodíš do školy peši?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



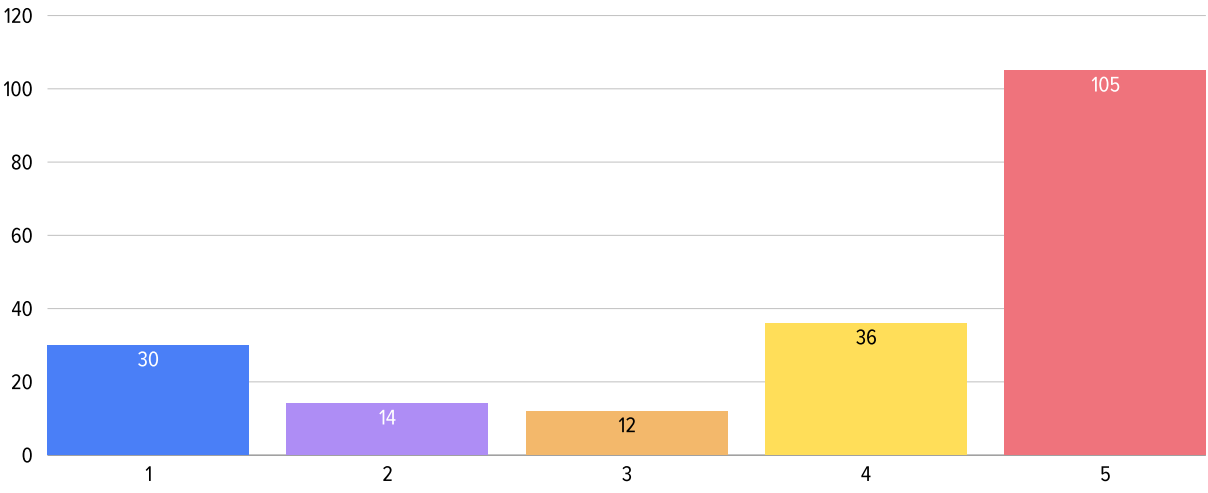
„Ako často jazdíš do školy na bicykli?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



„Ako často cestuješ do školy autobusom?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



„Ako často cestuješ do školy autom?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



ZŠ v zriaďovateľskej pôsobnosti mestskej časti – analýza pešieho pohybu

Na základe teoretických východísk o špecifikách detského vnímania dopravy sme pristúpili k priestorovej analýze mobility v južnej časti Petržalky. Ako kľúčový podklad nám poslúžila **Mapa intenzity pešieho pohybu školákov** (viď obrázok na ďalšej dvojstrane), ktorá vizualizuje dostupnosť z jednotlivých vstupov do bytových domov (tzv. adresných bodov) smerom k areálom základných škôl v zriaďovateľskej pôsobnosti mestskej časti.

1. Identifikácia hlavných peších tepien

Z analýzy vyplýva, že intenzita pohybu detí v území nie je rovnomerná, ale koncentruje sa do jasne definovaných koridorov smerujúcich k školám.

- **Kumulatívny efekt:** Trasy pešieho pohybu sa z jednotlivých vstupov do bytových domov postupne zbierajú do hlavných ťahov vedúcich k školským areálom.
- **Kritické úseky:** Najvyššia intenzita pohybu sa sústreďuje v bezprostrednej blízkosti škôl. Ide o úseky s vysokou koncentráciou detí a zvýšeným rizikom dopravných konfliktov, kde je potrebné venovať osobitnú pozornosť bezpečnosti a organizácii priestoru.

2. Konflikt s mestskou infraštruktúrou

Pri porovnaní hlavných peších trás s existujúcou uličnou sieťou sa ukazujú bariéry a rizikové miesta, kde sa viaceré pešie ťahy križujú s obslužnými komunikáciami, parkoviskami a príjazdovými cestami k bytovým domom. Tieto miesta predstavujú zvýšené riziko dopravných konfliktov, najmä vzhľadom na obmedzené zorné pole detí a nižšiu predvídateľnosť ich pohybu.

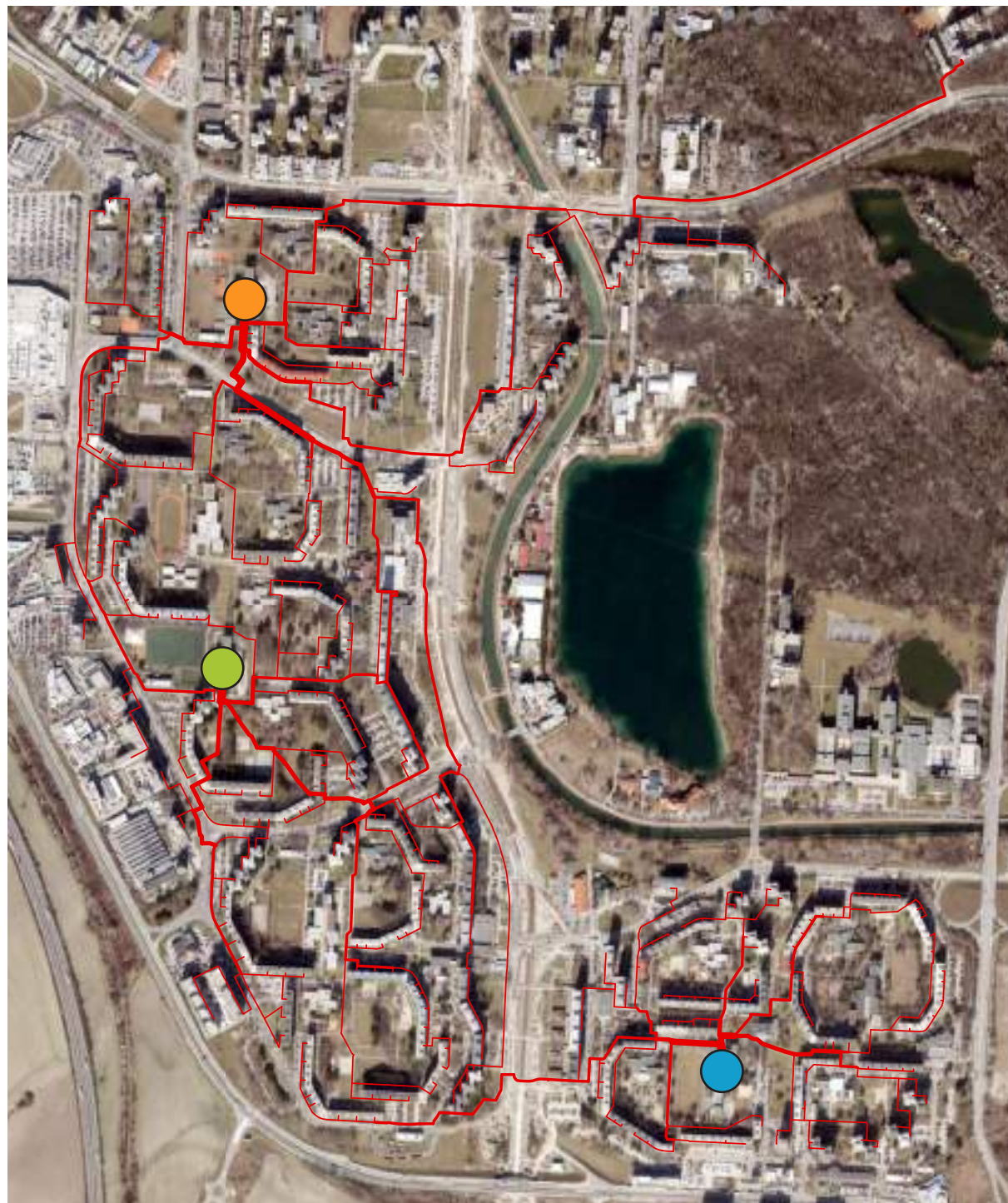
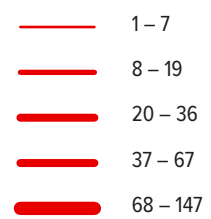
Teplotná mapa – heatmapa (viď obrázok na ďalšej dvojstrane) vizualizuje reálne pešie trasy žiakov získané prostredníctvom dotazníkového prieskumu. Hoci sa do tejto fázy zberu dát zapojila primárne **ZŠ Budatínska**, výsledná heatmapa poskytuje cenný vhľad do priestorového správania školskej komunity v rámci sídliska Lúky.

3. Prioritizácia zásahov

Mapa intenzity pešieho pohybu umožňuje identifikovať najvyťaženejšie trasy a cielene smerovať bezpečnostné opatrenia do lokalít s najvyššou koncentráciou pohybu detí.

- **Cielené bezpečnostné opatrenia:** Osvetlenie priechodov, bezbariérové úpravy či vizuálne zvýraznenie trás (napr. farebné stopy na chodníkoch).
- **Drop-off zóny:** Mapa umožňuje identifikovať vhodné umiestnenie drop-off zón pre bezpečné vysadenie detí. Ich lokalizácia môže vychádzať z hlavných peších prúdov z vnútroblokov smerom ku školám tak, aby sa minimalizovali kolízne situácie a nenarušila kontinuita pešieho pohybu.

Počet trás prechádzajúcich daným úsekom:



Dochádzka k základným školám.
Intenzita pohybu: adresné body <--> základné školy.

Intenzita pešieho pohybu:



Dochádzka k základným školám.
Teplotná mapa znázorňujúca pešie trasy k základným školám nakreslené žiakmi.
(Do zberu dát sa zapojili primárne žiaci ZŠ Budatínska.)



MŠ v zriad'ovateľ'skej pôsobnosti mestskej časti – dotazníkový prieskum

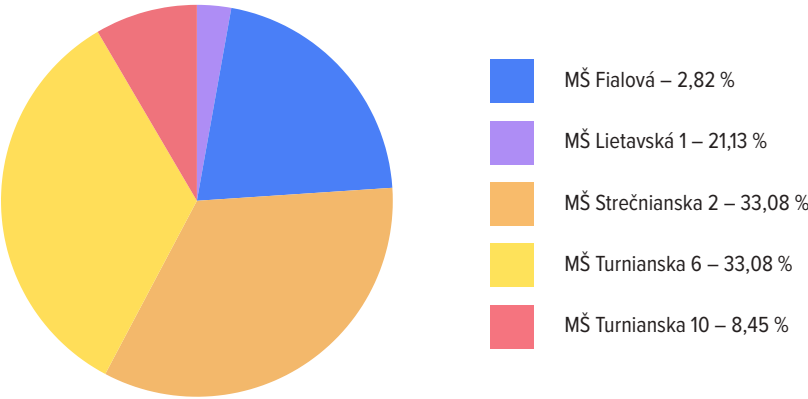
Cieľom dotazníkového prieskumu bolo získať prehľad o spôsoboch dopravy detí do materských škôl, identifikovať faktory ovplyvňujúce výber dopravy a odhaliť prekážky brániace častejšiemu využívaniu pešej dopravy.

Prieskum zároveň poskytol informácie o rizikových miestach a nedostatkoch v okolí škôlok, ktoré predstavujú dôležitý podklad pre návrh opatrení reflektujúcich každodenné potreby rodín s deťmi. Získané dáta zároveň umožňujú porovnať subjektívne vnímanie dopravného prostredia zo strany rodičov s výsledkami terénneho mapovania.

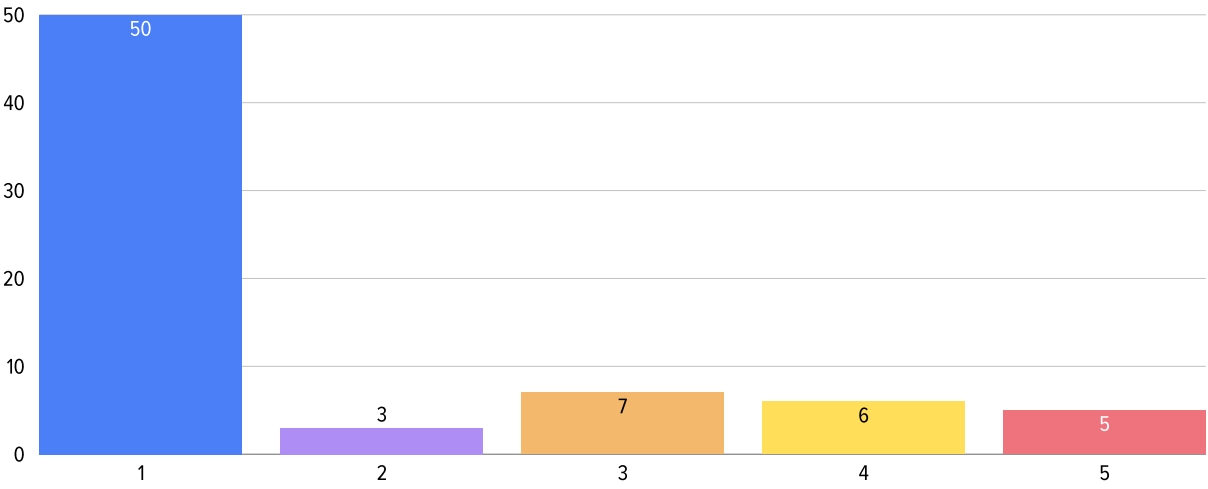
Výsledky prieskumu môžu prispieť k zlepšeniu bezpečnosti a kvality peších trás v okolí materských škôl, podporiť peší pohyb detí, ich dopravnú samostatnosť a motivovať rodiny k využívaniu aktívnych foriem dopravy. Z dlhodobého hľadiska môžu tieto opatrenia prispieť k vytváraniu bezpečnejšieho a zdravšieho prostredia pre každodenný pohyb.

Do prieskumu sa zapojilo 71 respondentov a pozostával z nasledujúcich otázok:

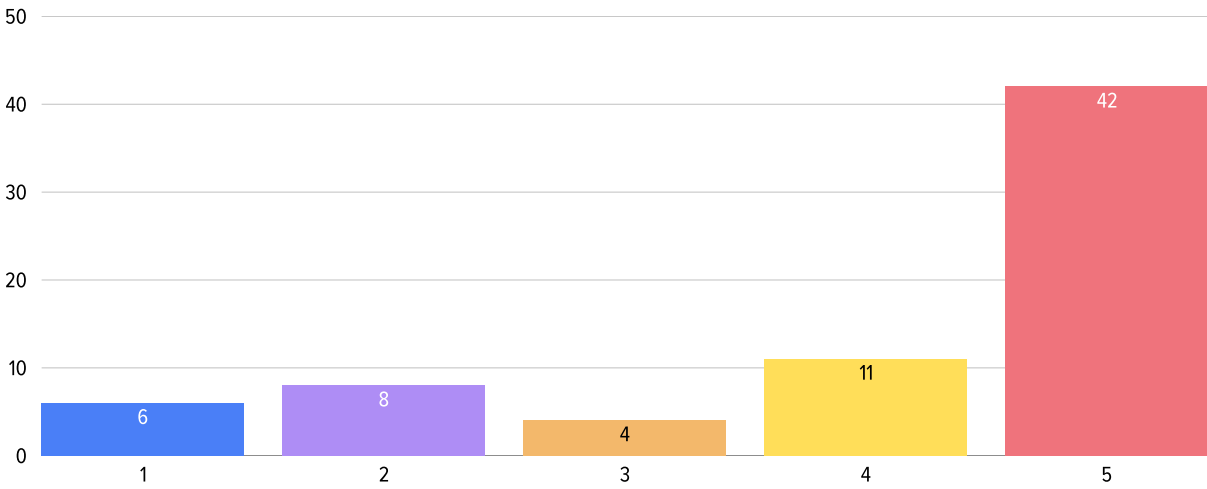
„Vyberte materskú školu, ktorú navštevuje vaše dieťa.“



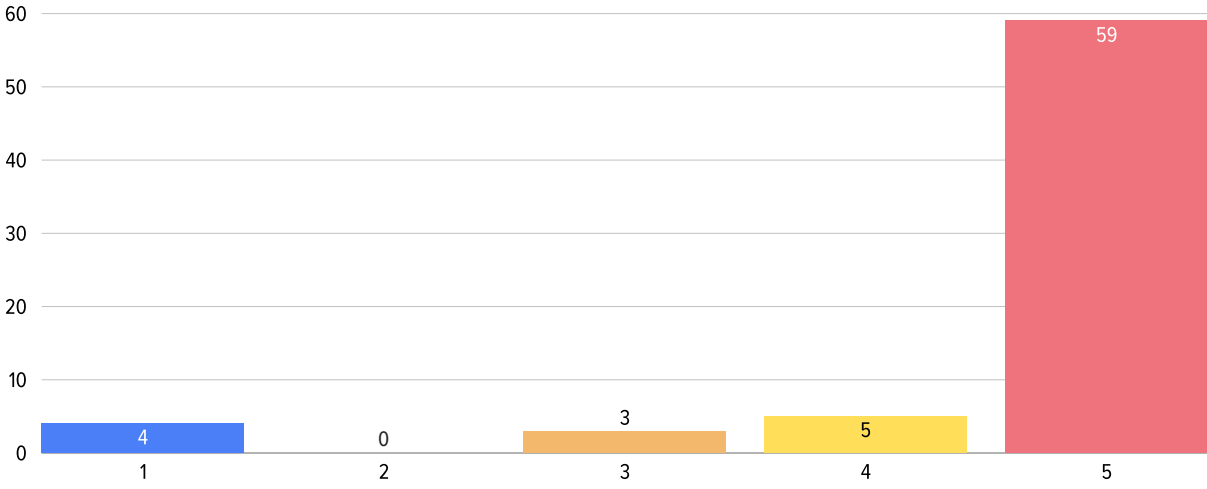
„Ako často chodíte do škôlky peši?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



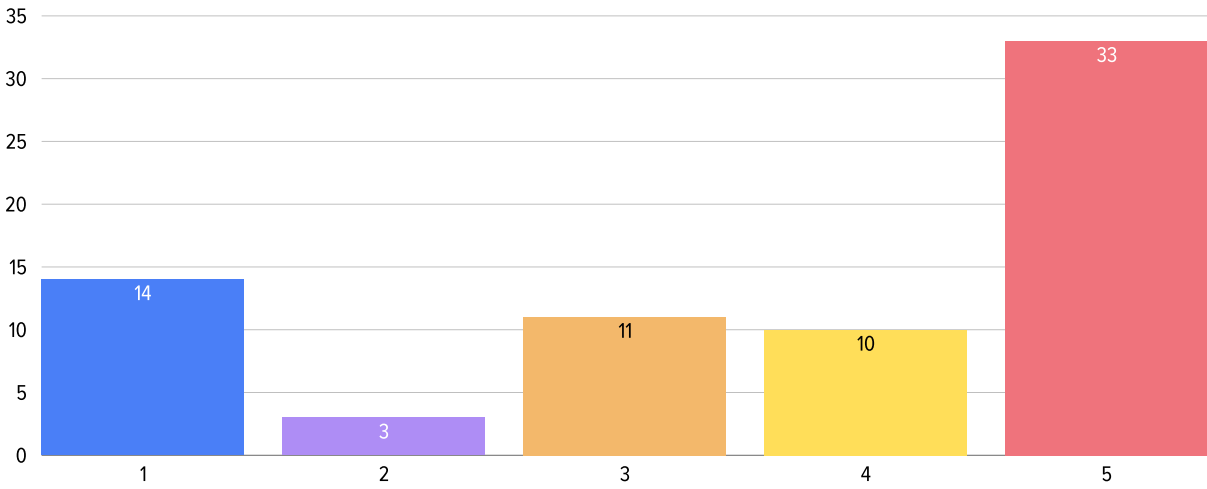
„Ako často jazdíte do škôlky na bicykli?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



„Ako často cestujete do škôlky autobusom?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



„Ako často cestujete do škôlky autom?“ (1 – najčastejšie, 5 – nikdy)



Materské školy v zriaďovateľskej pôsobnosti mestskej časti – analýza pešieho pohybu

Nadväzujúca analýza sa zameriava na mobilitu najmladších účastníkov cestnej premávky. **Mapa intenzity pohybu smerom k materským školám** v zriaďovateľskej pôsobnosti mestskej časti (viď obrázok na ďalšej strane), vykazuje odlišné charakteristiky v porovnaní so základnými školami, najmä v dôsledku kratších dochádzkových vzdialeností a potreby sprievodu dospeléj osoby.

1. Mikrolokálna intenzita a rozptyl pohybu

Na rozdiel od základných škôl, kde sa tvoria výrazne dlhšie pešie koridory, je pohyb smerom k objektom materských škôl koncentrovaný do ich bezprostredného okolia.

- **Krátke a husté koridory:** Trasy naznačujú, že deti do MŠ spravidla dochádzajú z okolitých obytných súborov v rámci krátkych vzdialeností.
- **Vysoká hustota v uzloch:** Najväčšia koncentrácia pohybu sa nachádza pri vstupoch do areálov MŠ, ktoré sú situované vo vnútroblokoch. Tieto miesta si vyžadujú bezpečné usporiadanie peších trás s minimalizáciou konfliktov s automobilovou dopravou, najmä s parkujúcimi vozidlami.

2. Prioritizácia opatrení v okolí materských škôl

Pri materských školách je potrebné zohľadniť, že značnú časť pešieho pohybu tvoria rodičia sprevádzajúci deti, často s kočíkmi alebo odrážadlami.

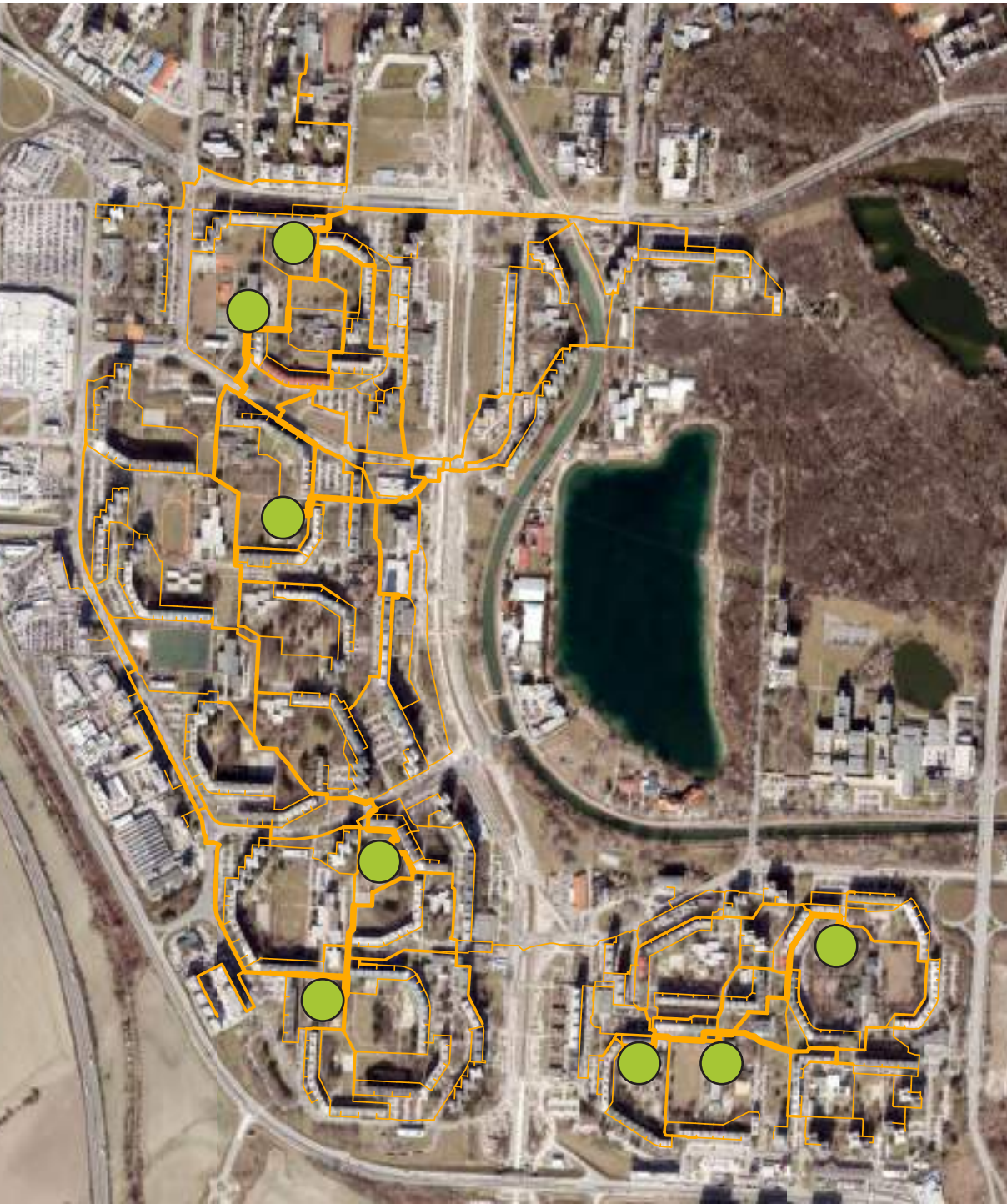
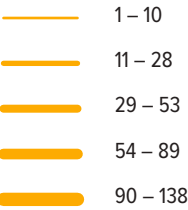
- **Prehľadnosť a bezpečnosť priestoru:** V úsekoch s najvyššou intenzitou pohybu je potrebné eliminovať vizuálne bariéry (hustá zeleň, reklamné prvky, nevhodne parkujúce vozidlá...) a zabezpečiť dostatočný rozhľad medzi chodcami a vodičmi, najmä v miestach križovania peších trás s komunikáciami.
- **Kvalita a kapacita verejného priestoru:** Priestor pred MŠ plní aj významnú sociálnu funkciu, preto je potrebné vytvárať dostatočne široké a komfortné pešie plochy pre pohyb rodičov s kočíkmi, deťmi na odrážadlách aj väčších skupín chodcov.
- **Technický stav povrchov:** Najvyťaženejšie pešie úseky predstavujú prioritné lokality pre odstránenie nerovností, poškodených povrchov a bariér.

3. Identifikácia konfliktných bodov

Mapa (viď obrázok na ďalšej strane) jasne označuje miesta, kde dochádza k prieniku silnej pešej prevádzky a statickej dopravy.

- **Križovanie s parkoviskami:** Najintenzívnejšie pešie trasy často pretínajú vjazdy na parkoviská. Tieto body vyžadujú špeciálnu pozornosť pri riešení rozhľadových pomerov.
- **Bezbariérové prepojenia:** Na najvyužívanejších trasách je potrebné zabezpečiť plynulé napojenie chodníkov a bezbariérové úpravy tak, aby sa minimalizovala potreba vstupovať napr. s kočíkom na vozovku.

Počet trás prechádzajúcich daným úsekom:



Dochádzka k materským školám.
Intenzita pohybu: adresné body <-> základné školy.
Sieťový model jasne definuje osem kľúčových predškolských zariadení, ktoré sú cieľovými bodmi sieťovej analýzy v tejto časti Lúk.

Intenzita pešieho pohybu:



Dochádzka k materským školám.
Teplotná mapa znázorňujúca pešie trasy k materským školám získané prostredníctvom dotazníkového prieskumu.

Koncept „15-minútového mesta“

Základným predpokladom urbanistického konceptu 15-minútového mesta je dostupnosť kľúčovej občianskej vybavenosti a strategických uzlov verejnej dopravy v časovom limite, ktorý motivuje obyvateľov k pešiemu pohybu a znižuje ich závislosť od individuálnej automobilovej dopravy.

Na lepšie pochopenie pohybových vzorcov v území bola sieťová analýza (Network Analyst) rozdelená do dvoch časových úrovní, ktoré zohľadňujú odlišné potreby jednotlivých skupín používateľov:

Zóna primárnej dostupnosti MŠ (do 7 minút / 500 m)

Tento limit predstavuje komfortnú dochádzkovú vzdialenosť pre najzraniteľnejších chodcov. V prípade materských škôl sa uplatňuje prísnejšia metrika vzhľadom na spomalený pohyb s dieťaťom a kočíkom. Väčšina MŠ v lokalite Lúky má v tomto limite zabezpečené priame a bezpečné napojenie na uzly MHD, čo podporuje udržateľnú rannú mobilitu aj pre obyvateľov mimo bezprostrednej pešej dostupnosti.

Zóna rozšírenej dostupnosti ZŠ (do 15 minút / 800 m)

Pri základných školách sa uplatňuje širšie spádové územie vzhľadom na vyššiu samostatnosť žiakov a rýchlejší pohyb, čo umožňuje akceptovať aj vzdialenejšie uzly MHD. Tento limit zároveň určuje obslužnosť a kompaktnosť lokality Lúky ako mestského celku.

Vplyv pešej dostupnosti na voľbu dopravy

Materská škola väčšinou nepredstavuje koncový cieľ cesty, ale dôležitý prestupný bod v rámci tzv. **reťazenia ciest (trip chaining)**. Ranný pohyb typicky zahŕňa odovzdanie dieťaťa a následný presun k zastávke MHD smerom do práce.

Ak je spojenie medzi MŠ a zastávkou bariérové alebo časovo presahuje limit 7 minút, zvyšuje sa pravdepodobnosť využitia automobilu. Kvalitná a plynulá pešia väzba na MHD preto priamo podporuje verejnú dopravu, a zároveň znižuje dopravnú záťaž v okolí školských zariadení.

Multimodálne reťazce

Kombinácia viacerých druhov dopravy (napr. pešo → MHD → pešo)

Trip chaining

Reťazenie ciest je konkrétny spôsob organizácie denných ciest, keď si človek počas jednej „trasy“ vybavuje viac aktivít za sebou (napr. odchod z domu → odovzdanie dieťaťa v škôlke → presun na MHD → cesta do práce → zastávka v obchode).

MŠ a dochádzka k zastávkam MHD

Počet trás prechádzajúcich daným úsekom:



Dochádzka k zastávkam MHD.
Intenzita pohybu: materské školy <--> zastávky MHD do 7 min.

ZŠ a dochádzka k zastávkam MHD

Počet trás prechádzajúcich daným úsekom:



Dochádzka k zastávkam MHD.
Intenzita pohybu: základné školy <--> zastávky MHD do 15 min.

Intenzita peších ťahov k zastávkam MHD

Analýza smerových trajektórií odhaľuje rozdielne vzorce pohybu chodcov pri presune k dvom základným módom MHD:

Električková radiála (zelené trajektórie)

Zelené trasy vytvárajú koncentrované pešie koridory smerujúce do centrálnej rozvojovej osi. Na rozdiel od autobusov, električka ako nosný systém generuje dlhšie pešie ťahy, ktoré pretínajú vnútrobloky naprieč. Tieto trasy sú „chrbticou“ územia a ich hustota potvrdzuje dominantnú úlohu električky pre dochádzku do centra mesta.

Autobusová sieť (modré trajektórie)

Modré trasy sú rozptýlenejšie a kratšie, keďže autobusové zastávky sú situované najmä na okrajoch a v uzloch miestnych komunikácií. Slúžia najmä pre lokálne presuny a nadväzujúce spoje v rámci mesta.

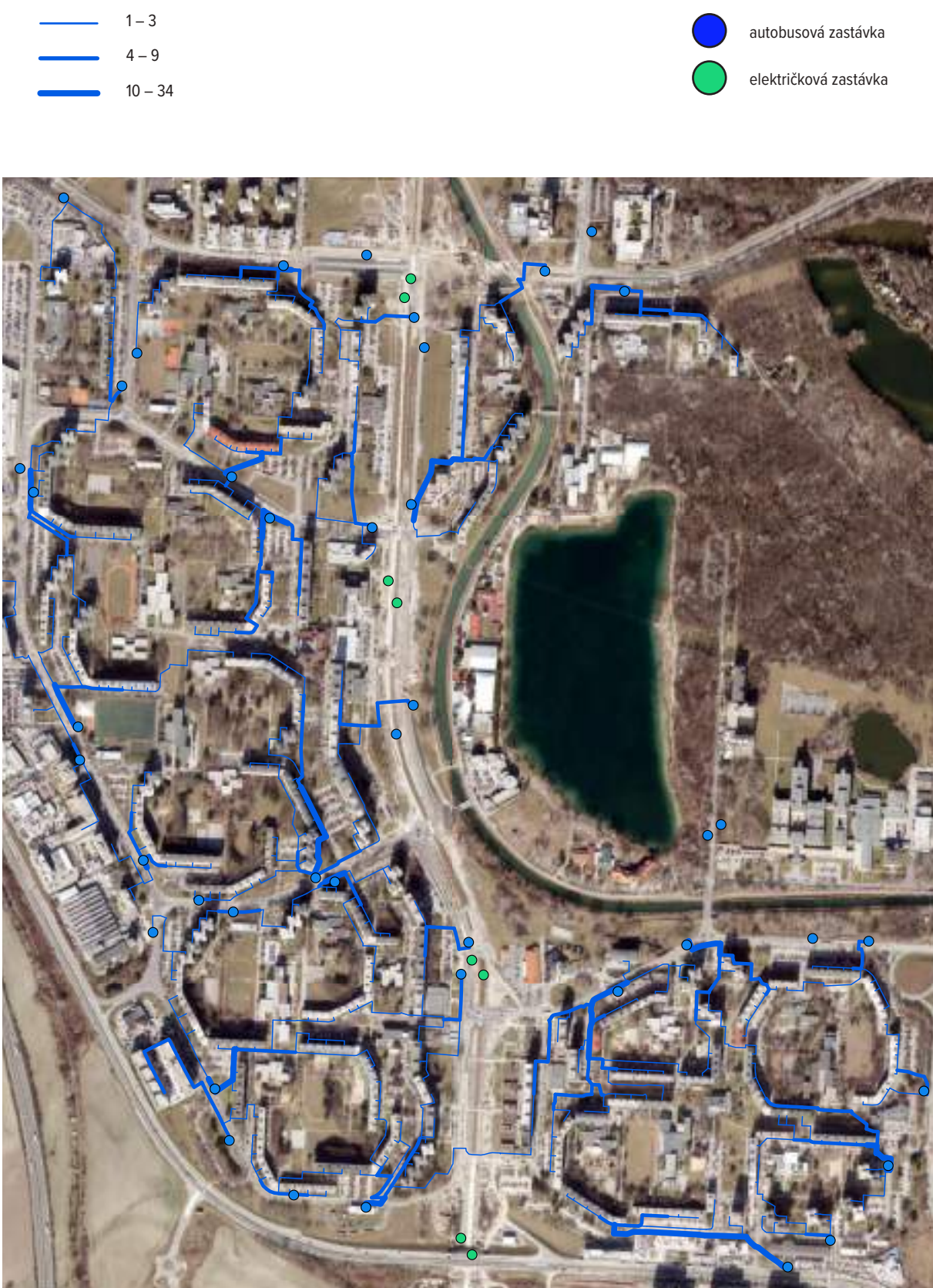
Najintenzívnejšie úseky (najhrubšie línie) predstavujú hlavné pešie „hotspoty“ s koncentráciou rôznych skupín chodcov a musia mať absolútnu prioritu pri riešení bezbariérovosti a odstraňovaní kolíznych bodov (napr. pri vjazdoch na parkoviská), aby bola zabezpečená bezpečnosť pešieho pohybu.

Analýza intenzity pešieho pohybu k zastávkam električky:



Dochádzka k zastávkam električky.
Intenzita pohybu: adresné body <-> zastávky električky.

Analýza intenzity pešieho pohybu k zastávkam autobusov:



Dochádzka k zastávkam autobusov.
Intenzita pohybu: adresné body <=> zastávky autobusov.

Porovnanie intenzity pohybu k zastávkam električky a autobusov:



Kombinovaný sieťový model vizualizuje prienik dopytu po MHD v lokalite Lúky. Prioritné sú úseky, kde sa prekrývajú pešie prúdy k obom módom dopravy zelených trajektórií (smerujúcich k nosnému systému električky) a modrých trajektórií (smerujúcich k autobusovým zastávkam). Ide o kľúčové koridory dennej mobility, ktoré tvoria hlavné trasy v rámci ranného reťazenia ciest.

PODNETY PRE PETRŽALKU

V rámci analýzy participatívnych kanálov bola preskúmaná aj platforma **Podnety Petržalka**, ktorá dlhodobo slúži ako nástroj pre verejnosť na nahlasovanie problémov vo verejnom priestore. Najčastejšie boli podnety z tejto platformy zamerané na technický stav chodníkov, neosvetlené priechody, poškodené prvky mobiliáru a bariérovosť vstupov do verejných budov. Zaznamenané boli aj podnety týkajúce sa výskytu vyšliapaných chodní-

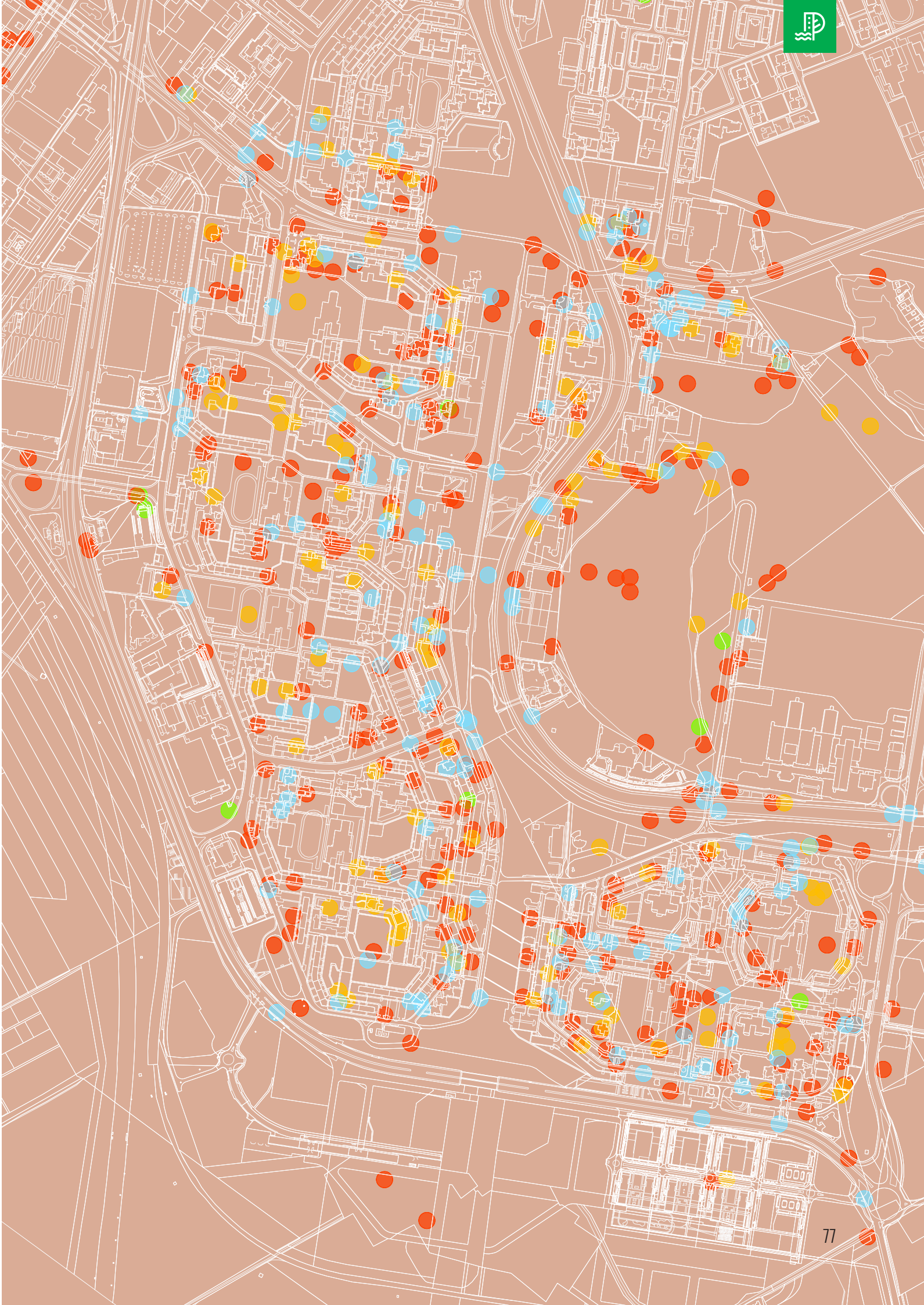
kov v zelenej infraštruktúre, čo poukazuje na nedostatčnú konektivitu existujúcej pešej siete. Podnety z tejto platformy boli využité ako doplnkový analytický vstup pri identifikácii kritických miest a častí územia, kde verejnosť vníma potrebu zásahu. Ich priestorová distribúcia zároveň korešpondovala s výsledkami terénnej analýzy a dotazníkového prieskumu, čím sa potvrdila ich výpovedná hodnota.

Platforma Podnety Petržalka tak predstavuje užitočný nástroj na mapovanie kvality mestského prostredia z pohľadu jeho každodenných užívateľov a v budúcnosti môže slúžiť aj ako indikátor účinnosti navrhnutých opatrení. Dáta pre analýzu občianskej participácie boli čerpané z oficiálneho portálu mestskej časti Bratislava-Petržalka podnety.petrzalka.sk, ktorý slúži na zber a evidenciu podnetov od obyvateľov.

Analýza podnetov pre Petržalku bola rámcovaná od 1. 1. 2024 do 1. 7. 2025. Samotný portál funguje už dlhšie, obyvatelia s ním majú skúsenosť. Pridávali podnety, kde okrem stručného popisu evidujeme stav a polohu, ako aj kategóriu.

Kategórie pre štúdiu	Značka	Kategórie z platformy
Podnety vzťahujúce sa na atraktivitu prostredia		Kultúra a šport
		Cyklostojany
		Detské ihriská
		Lavičky a koše
		Údržba majetku
Podnety vplývajúce na psychologickú bezpečnosť chodca		Ľudia bez domova
Podnety vzťahujúce sa na údržbu verejných priestranstiev		Neporiadok a odpadky
		Dreviny a zeleň
Podnety reflektujúce technický stav chodníkov a priechodov		Cesty a chodníky
		Doprava a parkovanie

Vyššie uvedená rekategorizácia podnetov bola kľúčovým podkladom pre tvorbu analytického výkresu, v ktorom sú jednotlivé skupiny farebne odlišené podľa druhu problému. Toto zjednotenie nám umožnilo preskúmať priestorové prieniky s ostatnými analýzami pešieho pohybu a identifikovať, či nespokojnosť obyvateľov v konkrétnych uzloch (hotspotoch) súvisí s technickým stavom infraštruktúry alebo so zníženou kvalitou prostredia. Výsledná distribúcia a kvantita podnetov tak poskytuje jasnú indikáciu pre prioritizáciu budúcich zásahov a investícií mestskej časti.



SPACE SYNTAX

Interdisciplinárna analytická metóda skúmajúca vzťah medzi usporiadaním mestského priestoru a potencionálnym pohybom ľudí. Vychádza z predpokladu, že spôsob, akým sú ulice, námestia či chodníky vzájomne prepojené, priamo ovplyvňuje to, ako sa obyvatelia v meste orientujú a ktoré trasy intuitívne využívajú (Hillier & Hanson, 1984; Hillier, 1996). V tomto systéme budovy, oplotenia či hustá vegetácia nepredstavujú len vizuálne prvky, ale pôsobia ako fyzické bariéry, ktoré zásadne obmedzujú pohyb a priestorovú prístupnosť územia.

Základným nástrojom sú **axiálne línie** – najdlhšie priame trasy, ktoré definujú vizuálnu a pohybovú kontinuitu v urbanistickej štruktúre. Ich súbor vytvára **axiálnu mapu**, ktorá umožňuje hodnotiť:

- **Konektivitu:** počet priamych napojení konkrétneho miesta na okolie.
- **Integráciu:** mieru dostupnosti priestoru v rámci celého systému.
- **Priestorovú dostupnosť:** identifikáciu hlavných peších koridorov a významných verejných priestorov (Hillier, 1996; Karimi, 2012).

Space Syntax tak predstavuje jedinečný nástroj na pochopenie vnútornej logiky mesta. Umožňuje odhaliť vzorce správania, ktoré nie sú na prvý pohľad zrejmé, no sú určujúce pre funkčnosť územia.

Pre definovanie systému peších trás sme uplatnili nasledujúce analytické parametre:

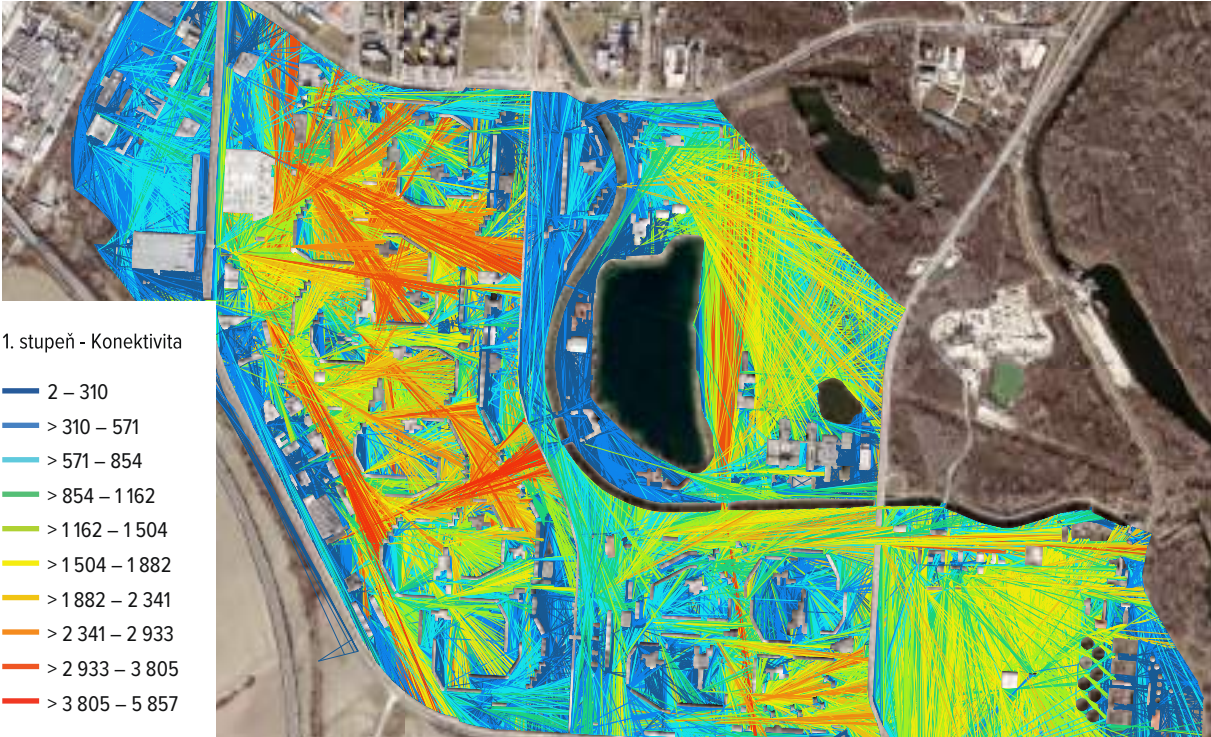
- **Konektivita** – (počet priamych spojení): Miera priameho prepojenia úseku s okolitou sieťou. Vysoká konektivita ponúka chodcom viacero možností voľby smeru a lepšiu priestorovú flexibilitu. Naopak, nízka (typická pre slepé ulice alebo izolované vnútrobloky) identifikuje bariéry v území. Parameter slúži pri posudzovaní prístupnosti verejných priestranstiev a efektívneho napojenia obytných zón.
- **Integrácia** – (mieru centrálnosti): Miera dostupnosti priestoru v rámci celej siete a miera jeho prirodzeného prepojenia s okolím. Dôležitý indikátor celkovej prístupnosti, umožňuje predikovať tzv. **prirodzený pohyb** (natural movement). Čím je miera integrácie vyššia, tým väčší je predpoklad spontánnej koncentrácie ľudí v danom mieste. Táto analýza slúži na identifikáciu hlavných peších koridorov, budúcich centier aktivít a priestorov s najvyšším potenciálom pre rozvoj obchodu, služieb a uzlov verejnej dopravy.

Mestská časť Petržalka je špecifickým príkladom sídliskovej urbanizácie s vysokou hustotou zástavby a rozsiahlou plochou verejných priestranstiev, v ktorých býva orientácia a čitateľnosť v praxi problematická. V lokalite Lúky má metóda Space Syntax potenciál presne identifikovať:

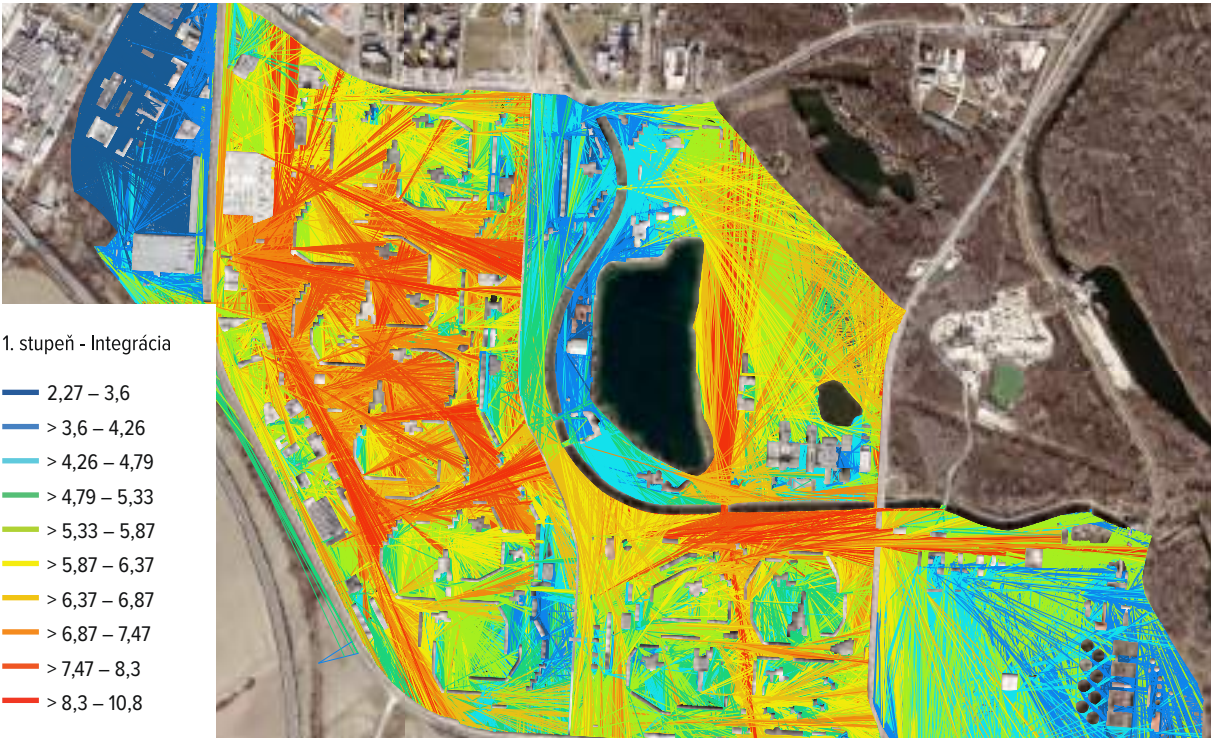
- **Prirodzené pohybové koridory:** trasy s najvyššou mierou spontánneho pešieho pohybu.
- **Kritické miesta siete:** zóny s nízkou vizuálnou prehľadnosťou alebo slabou priestorovou konektivitou, ktoré spôsobujú dezorientáciu obyvateľov.
- **Prioritné zóny pre intervenciu:** miesta vhodné na strategické úpravy, ako je doplnenie priechodov pre chodcov, skvalitnenie osvetlenia, úprava povrchov alebo vytvorenie nových peších prepojení.

Analýza 1. stupňa

V 1. stupni definujeme bariéry ako trvalé a fyzicky nepriechodné prvky, najmä **budovy, železničnú a električkovú trať, mimoúrovňové križenia a vodné plochy**. Ostatné prvky vrátane cestnej siete sa v tejto fáze zanedbávajú, aby bolo možné vyhodnotiť základnú kosru a teoretickú priepustnosť územia bez vplyvu dopravy. Cieľom je identifikovať prirodzené pešie väzby a hlavné bariéry územia.



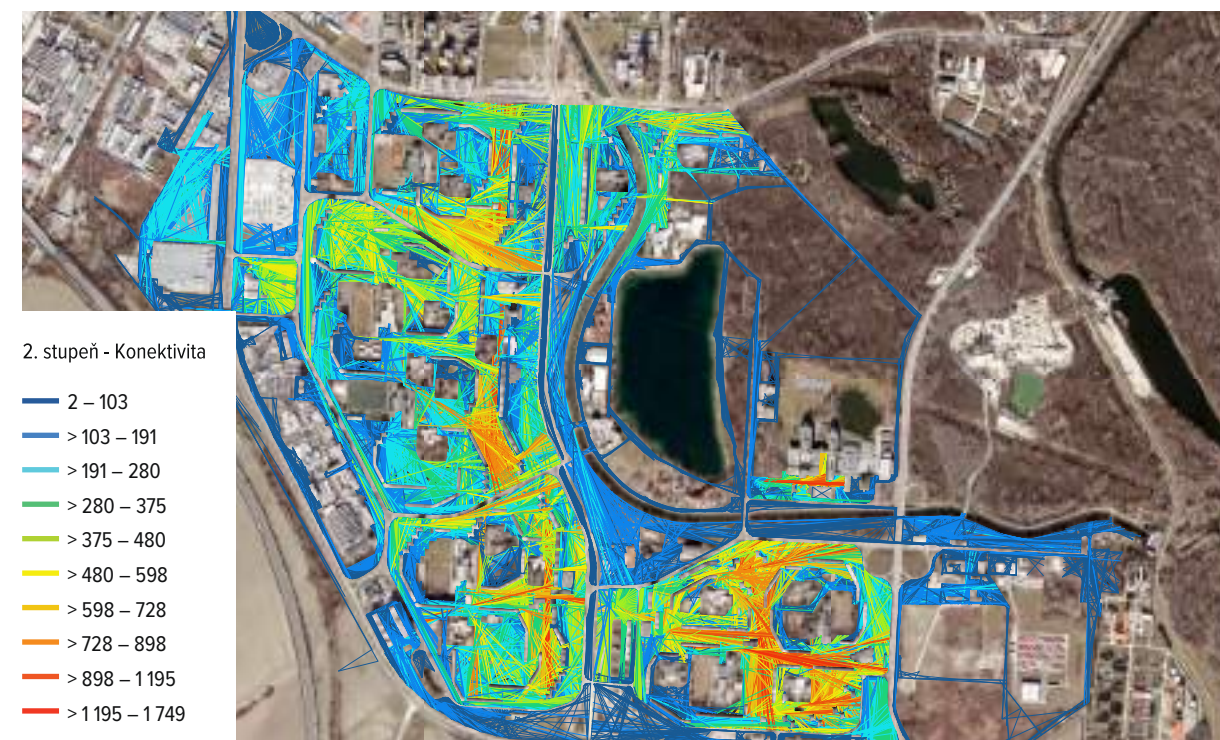
Základná sieť priamych väzieb bez vplyvu dopravy. Červené línie identifikujú miesta s najväčším potenciálom pre priame pešie prepojenia.



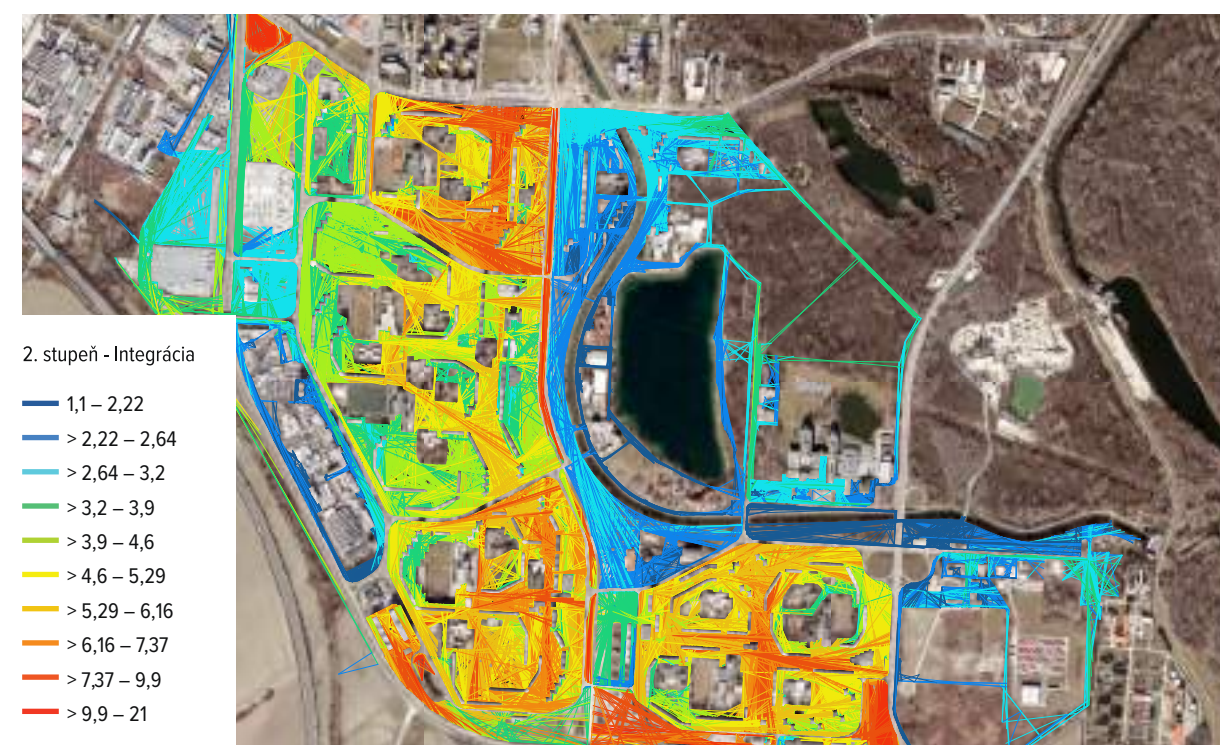
Hlavné tepny prirodzeného pohybu v celom systéme Lúk a zóny, ktoré sú konfiguračne najlepšie prístupné zo všetkých smerov.

Analýza 2. stupňa

V 2. stupni analýzy zostávajú zachované všetky bariéry z predchádzajúcej fázy, pričom model je rozšírený o uzavreté areály a oplotené plochy. Tieto prvky predstavujú pre chodcov fyzické aj vizuálne bariéry, ktoré výrazne ovplyvňujú priechodnosť vnútroblokov. Ostatné faktory, ako je dopravný systém či drobná vegetácia, sa v tomto kroku naďalej zanedbávajú.



Mapový vstup zachytávajúci, ako oplotené areály a nepriechodné plochy znižujú počet priamych prepojení v území, čím dochádza k lokálnemu obmedzeniu pohybu vo vnútroblokoch.



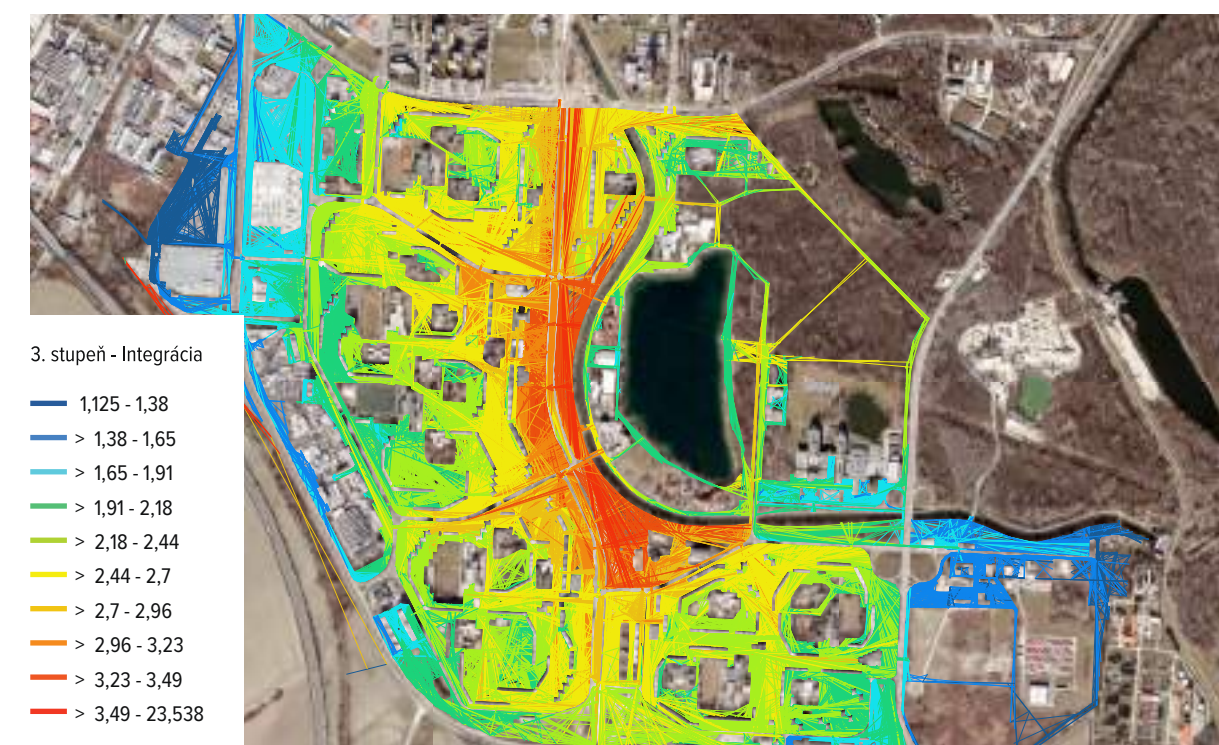
Uvedený mapový výstup ilustruje, ako pridanie areálových bariér mení celkovú prístupnosť Lúk; miesta, ktoré boli predtým ľahko dostupné, sa po započítaní plotov stávajú izolovanejšími.

Analýza 3. stupňa

V 3. stupni analýzy zostávajú zachované všetky bariéry z predchádzajúcich fáz, pričom model je doplnený o nadradený dopravný systém. Hlavné komunikácie sú vnímané ako bariéry a prepojenie medzi jednotlivými časťami územia je možné len prostredníctvom existujúcich priechodov pre chodcov. Analýza tak poskytuje realistický obraz pešej prepojenosti sídliska cez hlavné dopravné bariéry.



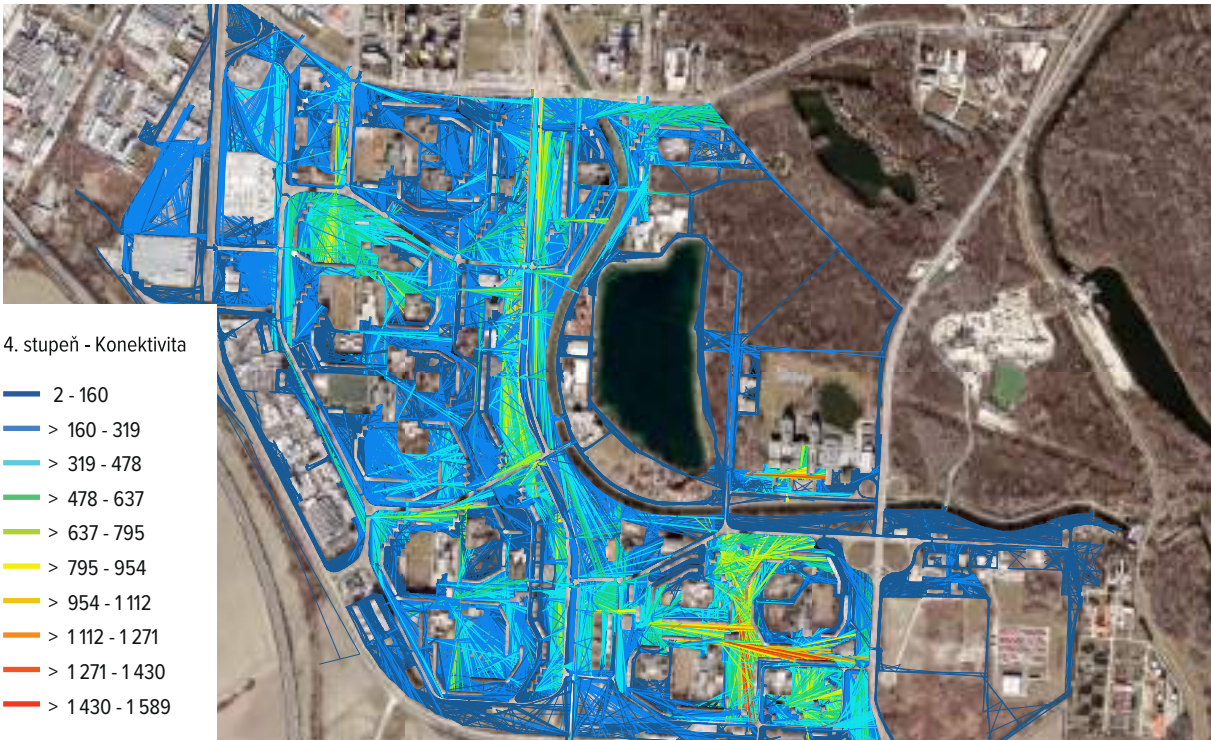
Hlavné dopravné tepny dramaticky znižujú počet priamych väzieb v území. Peší pohyb sa koncentruje výhradne do úzkych hrdiel priechodov pre chodcov.



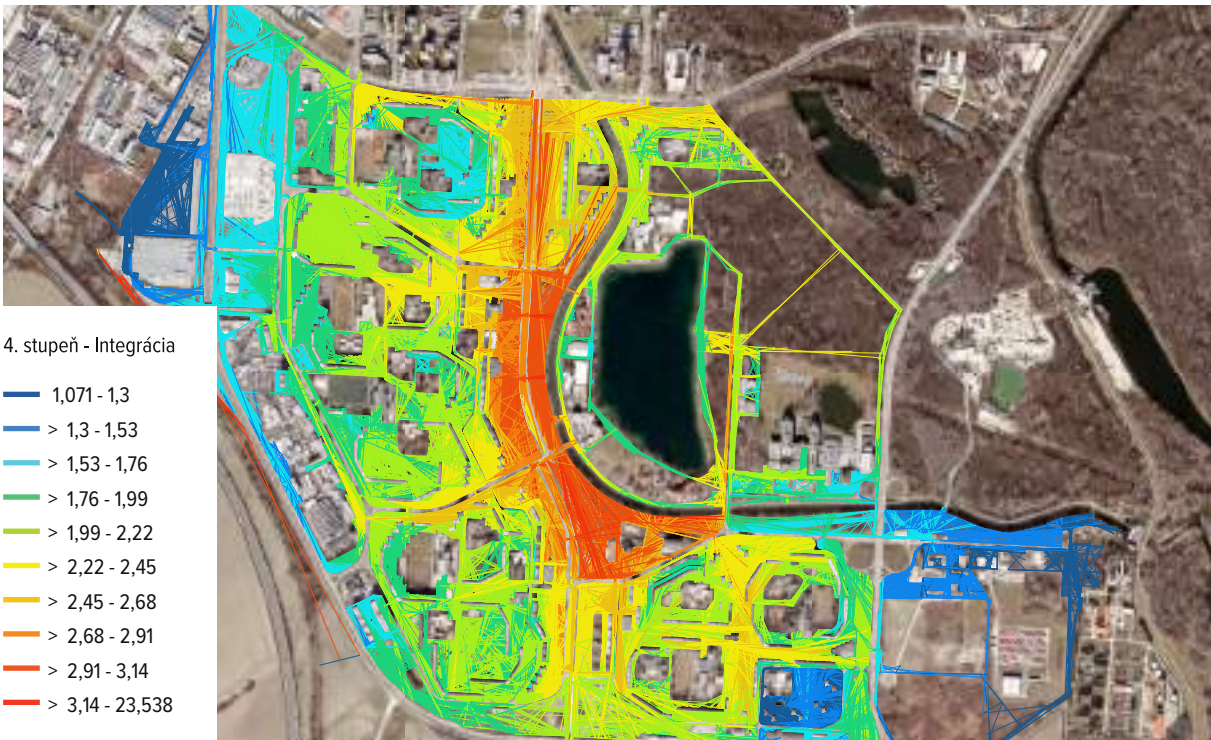
Reálna dostupnosť územia pri započítaní dopravných bariér; odhaľujú sa časti Lúk, ktoré zostávajú kvôli cestám odrezané a najvyťaženejšie priechody z hľadiska celkového pohybu.

Analýza 4. stupňa

Štvrtý stupeň predstavuje syntézu predchádzajúcich analýz a dopĺňa model o hodnotenie reálneho pohybu v území. Tento stupeň zohľadňuje aj prevádzkové vzťahy, bezpečnosť a orientačnú zrozumiteľnosť priestoru. Najlepšie definuje **Kostru pešieho pohybu (KPP)**, ktorá identifikuje miesta s najvyšším potenciálom pre prirodzený pohyb obyvateľov. Navrhovaná kostra predstavuje podklad pre tvorbu peších prepojení medzi obytnými súbormi, zastávkami MHD, občianskou vybavenosťou a rekreačnými cieľmi. Cieľom je vytvoriť plynulé pešie trasy bez zbytočných obchádzok.



Finálna syntéza lokálnych väzieb definujúca najhustejšiu sieť bezpečných a logických prepojení.



Definitívna hierarchia pešieho pohybu; určuje hlavné tepny kostry pešieho pohybu, ktoré by mali byť prioritne rozvíjané z hľadiska kvality povrchov, osvetlenia a bezbariérovosti.

3. METODIKA NAVRHOVANIA

RÁMEC METODICKÉHO POSTUPU

Návrh kostry pešieho pohybu v lokalite Petržalka – Lúky vychádza z analýzy priestorových, funkčných a prevádzkových vzťahov územia. Cieľom je vytvoriť bezpečnú, čitateľnú a funkčnú sieť peších trás reflektujúcu každodenné potreby obyvateľov.

Analýza fyzického prostredia

Hodnotená je priestorová štruktúra územia, urbanistické vzťahy, verejné priestory, zeleň a dopravná infraštruktúra. Dôležitou súčasťou je orientácia v priestore a čitateľnosť peších trás.

Analýza konektivity biokoridoru

Hodnotená je kontinuita peších trás, ich vzájomná previazanosť, napojenie na významné cieľové body a schopnosť prekonávať existujúce bariéry. Funkčný systém pešieho pohybu musí byť súvislý, prehľadný a logicky prepojený.

Dôraz je kladený na identifikáciu miest s nízkou mierou konektivity a na možnosti ich transformácie smerom k bezpečnejším, komfortnejším a atraktívnejším peším trasám.

Analýza mobility

Peší pohyb je posudzovaný v kontexte celkového dopravného systému. Identifikované sú hlavné dopravné osi územia, ktoré tvoria komunikácie celomestského významu – Dolnozemska cesta a Panónska cesta, nadradený dopravný systém ulíc Jantárová, Pajštúnska a Budatínska, na ktoré nadväzujú miestne zberné komunikácie a obslužné komunikácie obytných zón.

Koncepcia kostry pešieho pohybu

Výsledkom je kostra pešieho pohybu – hierarchicky organizovaný systém hlavnej pozdĺžnej osi pri električkovej trati, hlavnej vnútroblokovvej osi a priečných vetiev vedúcich k rekreačným trasám pri Chorvátskom ramena a Draždiaku, ktorá zohľadňuje charakter jednotlivých častí územia a reaguje na rozdielnu intenzitu pešieho pohybu.

Navrhovaná kostra pešieho pohybu bude slúžiť ako podklad pre ďalšie zásahy v území s cieľom zvyšovať kvalitu verejného priestoru koncepcne a rozvíjať pešiu dostupnosť uceleným spôsobom.

Definovanie pešieho biokoridoru

Peší biokoridor je chápaný ako verejný priestor podporujúci bezpečný a prirodzený pohyb, sociálnu interakciu a každodenné aktivity obyvateľov. Tento princíp je obzvlášť dôležitý vzhľadom na veľké miery blokov a mnoho neaktívnych parterov, ktoré znižujú atraktivitu peších trás.

Pri posudzovaní pešieho pohybu sa sústreďujeme predovšetkým na obytné časti Lúk s vysokou hustotou pohybu. Lokality Stredné Lúky a Lúky 9 podrobne neanalyzujeme, nakoľko vykazujú nízku intenzitu pešieho pohybu podmienenú prevažne priemyselným charakterom územia a prítomnosťou technickej infraštruktúry.



ANALÝZA FYZICKÉHO PROSTREDIA

Bezpečnosť a orientácia

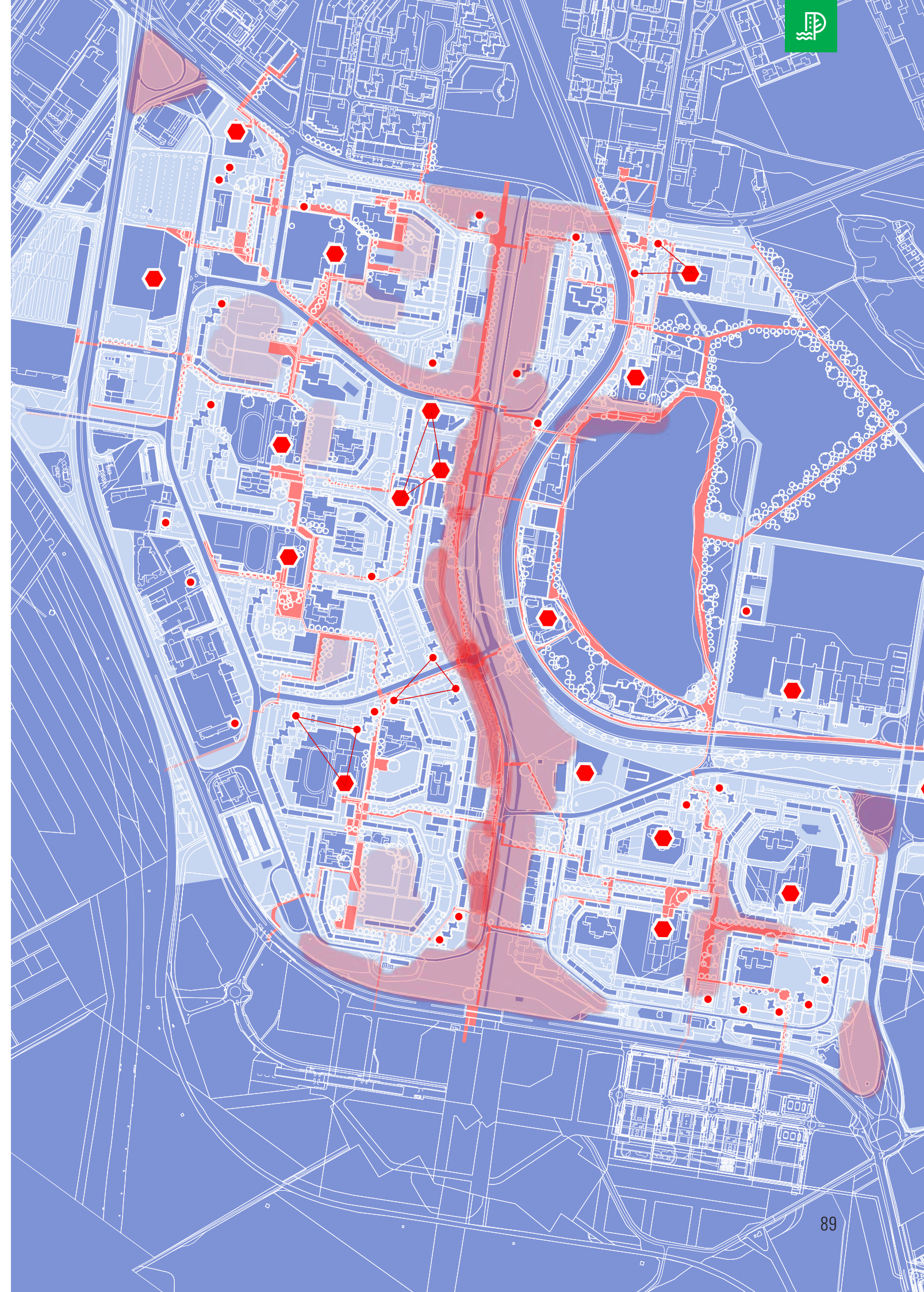
Bezpečnosť pešieho pohybu súvisí s urbanistickou štruktúrou sídliska, tvorenou polouzavretými obytnými blokmi, otvorenými priestormi a komunikáciami s parkoviskami. Dôležitými faktormi sú čitateľnosť trás, orientácia v území a prirodzený dohľad prostredia (tzv. natural surveillance).

Strategickú úlohu zohrávajú atraktory a funkčné uzly ako školy, zastávky MHD či aktívne partery, ktoré koncentrujú pohyb osôb a zvyšujú sociálnu kontrolu územia. Naopak, nevyužívané alebo nejasne definované plochy pôsobia ako bariéry a znižujú pocit bezpečia. Jedným zo základných princípov bezpečného verejného priestoru je vizuálna kontrola – možnosť vidieť a byť vidieť.

Schéma priestorovej kontroly definuje hierarchiu bezpečnosti, ktorá odzrkadľuje mieru dohľadu komunity:

-  Zóny vysokej vizuálnej kontroly ťažiskové osi biokoridorov a hlavné komunikačné uzly. Sú opticky monitorované z okolitých objektov a vyznačujú sa vysokou frekvenciou pohybu ľudí.
-  Intímne vnútroblokové priestory: nižšia miera spoločenského dohľadu, vyžadujúca zvýšenú citlivosť pri návrhu ich priechodnosti.
-  Hlavné orientačné body: kľúčové body a priesečníky peších trajektórií, ktoré slúžia ako fixné orientačné body v území (školy, občianska vybavenosť).
-  Výškové orientačné body: body architektonického záujmu a centrá vizuálneho dohľadu.
-  Kostra pešieho pohybu: hlavné pešie trasy zabezpečujúce peší pohyb v území.

Orientáciu v území komplikuje opakujúca sa zástavba s dlhými fasádami bez výrazných orientačných prvkov a nejasne definované pešie trasy. Optimalizácia pešej siete preto smeruje k lepšej orientácii, odstráneniu bariér a zvýšeniu bezpečnosti aj prostredníctvom aktivácie parterov a podpory vizuálnej kontroly.



ANALÝZA MOBILITY

Hierarchia dopravy

Kľúčovým faktorom mobility je vzťah medzi peším pohybom a ostatnými druhmi dopravy (automobilová, električková a statická), ktorý ovplyvňuje plynulosť pohybu v území.

Hierarchia a obsluha územia

Hlavné dopravné osi územia tvoria komunikácie celomestského významu (Dolnozemska cesta, Panónska cesta), nadradený systém ulíc Jantárová, Pajštúnska a Budatínska, na ktoré nadväzujú miestne zberné komunikácie a obslužné komunikácie obytných zón.

Kľúčovým aspektom je **bezpečné** a **funkčné** oddelenie pešej a automobilovej dopravy. Prioritným využívaním rozdielnych povrchových materiálov pred nadmerným dopravným značením a fyzickými bariérami, pri zachovaní plynulosti nadradených dopravných systémov. Súčasťou optimalizácie je aj podpora bezbariérovosti územia.

Spoločenská náplň a uličný priestor

Urbanistická štruktúra Lúk vytvára problém „priestoru všetkých a zároveň nikoho“. Spoločenská funkcia ulice bola potlačená v prospech tranzitného využitia.

Mestská hromadná doprava a uzly mobility

Nosný systém MHD v Petržalke je priestorovo organizovaný okolo dvoch hlavných systémov: kapacitnej električkovej dopravy a plošnej obsluhy autobusovými linkami. Správne trasovanie prestupných väzieb priamo ovplyvňuje správanie peších v území.

- **Električková radiála** prechádza centrálnou rozvojovou osou. Zastávky sú strategicky umiestnené a tvoria primárne ťažiská pohybu. Okolie týchto zastávok generuje najvyššiu koncentráciu chodcov a vyžaduje si priame, bezbariérové a bezpečné prístupy bez zbytočných obchádzok.
- **Autobusová doprava:** Autobusové linky nadväzujúce na nadradený systém električky zabezpečujú distribúciu cestujúcich priamo dovnútra obytného územia. Súradnicová sieť autobusových zastávok (vyznačená žltými bodmi) logicky kopíruje nadradené a miestne zberné komunikácie Lúk a prepája ich s priečnymi pešími väzbami.



BIOKORIDOR ČLOVEKA

Priorita pešieho pohybu

Biokoridor človeka predstavuje súvislý pás mestskej krajiny s prioritou bezpečného pešieho pohybu a pobytovej funkcie. V prostredí sídliska vytvára podmienky pre aktívny život, sociálnu interakciu a každodenný pohyb obyvateľov.

Na rozdiel od nadradenej automobilovej dopravy vedenej po obvodě Lúk prechádza biokoridor jadrom obytného územia a prepája obytné domy s hlavnými

cieľmi v území. Významnými osami pohybu sú koridor popri električke a rekreačná trasa pozdĺž Chorvátskeho ramena, ktoré spolu vytvárajú základnú zvislú kostru peších biokoridorov.

Rozvolnená urbanistická štruktúra Lúk umožňuje vytvorenie súvislej pešej siete vedenej po prirodzených peších trajektoriách a napojenej na občiansku vybavenosť a partery budov.

Uzly a ohniská aktivity (urbánne biocentrá)

Každý biokoridor je ukotvený v urbánnych biocentrách – uzloch koncentrácie pohybu a aktivít viazaných na prestupné body, električkovú trať, občiansku vybavenosť, školy a športové areály. Tieto priestory stabilizujú pešiu kostru územia, vytvárajú orientačné body a podporujú sociálnu interakciu.

Pre úspešnú identifikáciu obyvateľa s verejným priestorom definujeme nasledovné **prvky biokoridoru na Lúkach**:

1. Dominantný prvok – zeleň: Štruktúra vzrastlej zelene, kríkových plôch a extenzívnych trávnikov plní estetickú aj mikroklimatickú funkciu. Vegetačné prvky ochladzujú prehriate priestory a zároveň izolujú vnútrobloky od hluku a prachu z prilahlých komunikácií.

2. Prvky humanizácie priestoru: Drobná architektúra, pergoly a oddychové zóny prispôsobujú sídliskové priestory ľudskej mierke a posilňujú ich pobytový charakter. Podporujú každodenný pohyb aj sociálnu interakciu.

3. Aktívny parter a vybavenosť: Aktivácia parterov prostredníctvom služieb a gastronómie zvyšuje atraktivitu, bezpečnosť a využívanie verejného priestoru. Prehľadnosť prostredia podporuje orientáciu a pocit bezpečia aj vo večerných hodinách.

4. Mestský mobiliár a komfort pohybu: Kvalitný mobiliár, orientačný systém, vhodné povrchy a osvetlenie zvyšujú čitateľnosť a komfort pohybu. Bezbarierová prístupnosť a priorita chodcov podporujú bezpečné a plynulé využívanie priestoru.



Akcentovaný prienik organickej štruktúry biokoridoru s kostrou pešieho pohybu v uzlových bodoch.



Lineárny prienik organickej štruktúry biokoridoru s kostrou pešieho pohybu mimo uzlových bodov.



ANALÝZA KONEKTIVITY BIOKORIDORU

Základom fungovania mestského prostredia je kvalitná prepojenosť jeho jednotlivých častí. V území Lúk plní kostra pešieho pohybu a s ňou súvisiace biokoridory človeka úlohu kľúčového prepojenia medzi obytnými zónami, občianskou vybavenosťou a verejnými priestormi. Kvalita pešej mobility priamo závisí od hustoty a logiky siete – čím je sieť prepojenejšia, tým je pohyb plynulejší a čitateľnejší.

Analýza poukazuje najmä na:

- **nedostatočnú vegetačnú štruktúru** pre vedenie a čitateľnosť trás,
- **absenciu pobytových prvkov** zvyšujúcich komfort pohybu,
- **monotónny charakter zástavby** znižujúci orientačnú identitu územia.

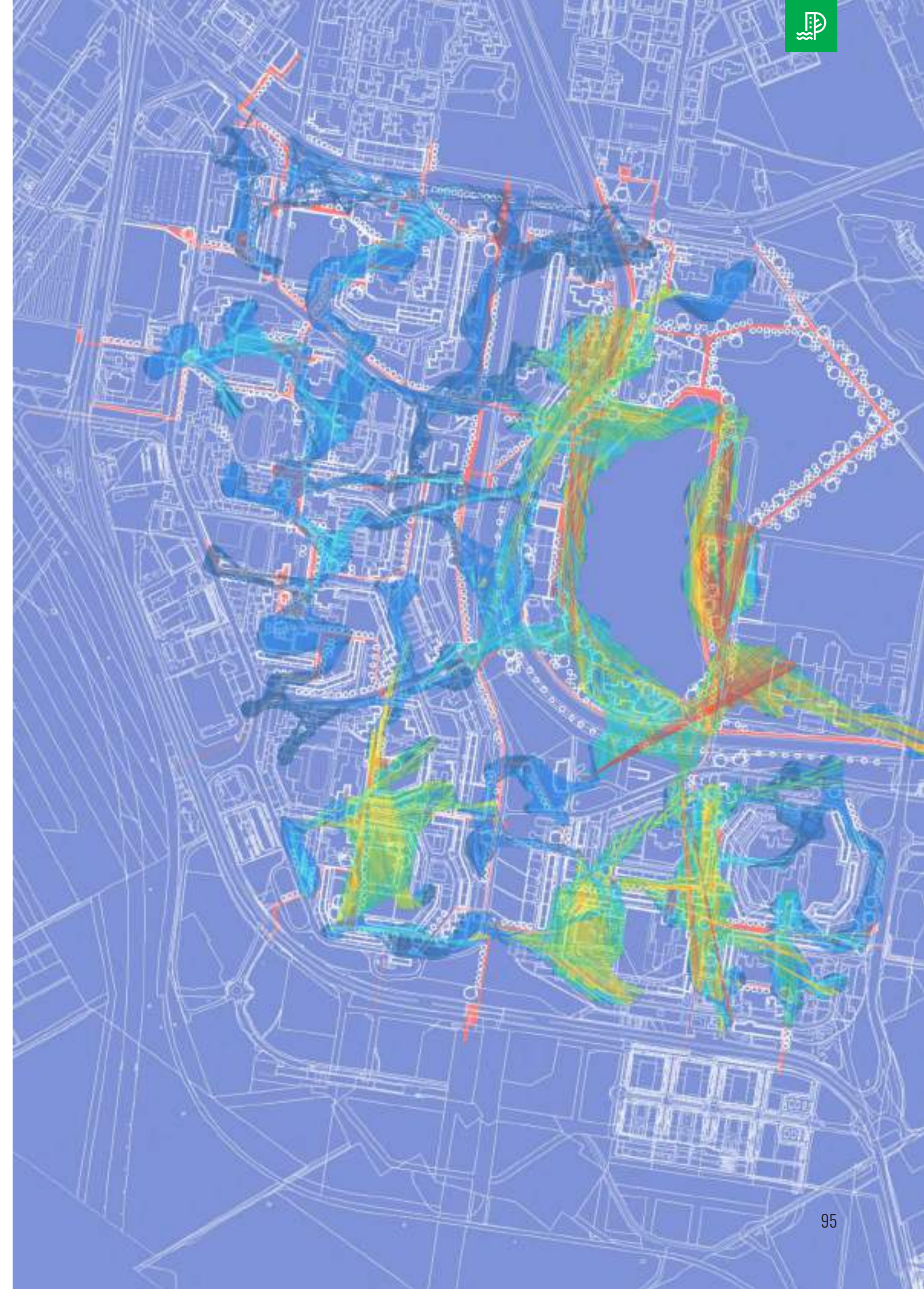
Miesta križovania dopravy

Konflikty vznikajú najmä v miestach križovania peších trás s automobilovou dopravou a parkovaním, čo znižuje bezpečnosť a plynulosť pohybu. Analýzy aj dotazníky potvrdzujú výskyt neprehľadných alebo chýbajúcich priechodov s negatívnym vplyvom na využívanie územia.

Rozsiahla mierka územia však spôsobuje zníženú orientačnú čitateľnosť a miestami nekomfortný pohyb. Rozsiahle plochy pôsobia neprehľadne a oslabujú priestorovú orientáciu používateľa.

Prepojenosť peších trás

V území sú hlavné pešie trasy s najvyššou frekvenciou využívania koncentrované v centrálnej časti sídliska, kde je najvyššia intenzita pohybu a prepojenosti. Električková os túto centrálnu štruktúru ďalej posilní a stabilizuje.



ANALÝZA KOSTRY PEŠIEHO POHYBU

Strategický potenciál lokality Lúky

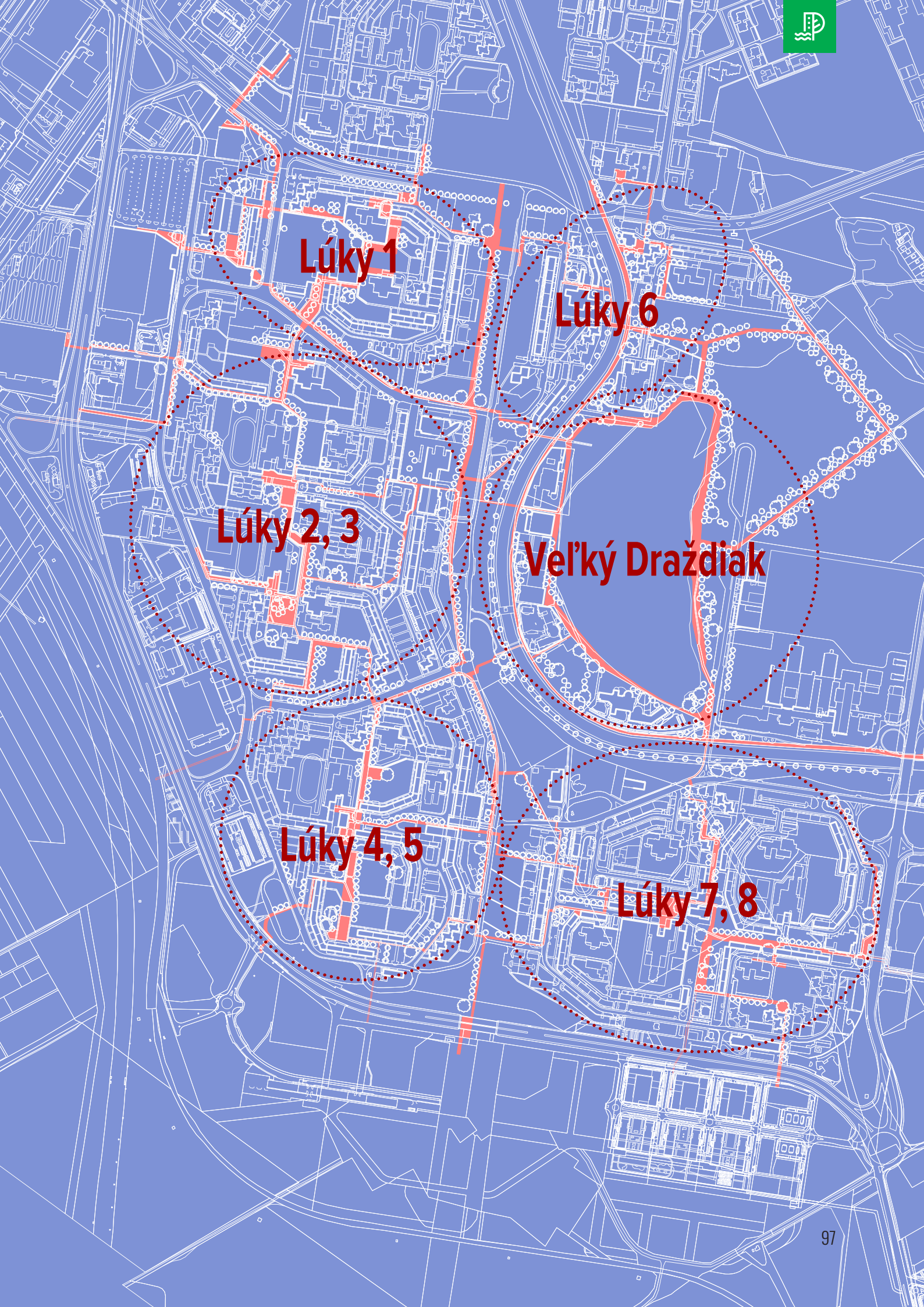
Kostra pešieho pohybu predstavuje základný priestorový systém mobility, ktorý prepája obytné bloky s kľúčovými cieľovými bodmi. Pozdĺž električkovej trate je trasovaná jedna hlavná pozdĺžna os pešieho pohybu, tvorí prirodzenú chrbticu územia a druhá prechádza naprieč vnútroblokmi obytného územia. Jednotlivé priečne vetvy kostry prepájajú územia a smerujú chodcov k rekreačnej trase popri Chorvátskom ramene a k Draždiaku.

Zatiaľ čo časť automobilovej dopravy je vedená po obvode územia, nosný dopravný systém prechádza aj centrálnou časťou Lúk. Ide najmä o Jantárovú cestu, ktorá vedie súbežne s novou električkovou radiálou a spolu predstavujú významnú líniovú bariéru. Pešia kostra – biokoridor človeka – sa preto sústreďuje aj na

prekonávanie tejto bariéry a prechádza priamo jadrom sídliska. Hľadá najprirodzenejšie a najkratšie trasy medzi jednotlivými časťami, čím spája domovy obyvateľov s dopravnou infraštruktúrou a hlavnou rekreačnou zónou Petržalky.

Z hľadiska celomestskej konektivity plnia Lúky významnú integračnú úlohu v rámci Petržalky. Ich poloha zabezpečuje prepojenie medzi rozvojovým územím Južného mesta, stabilizovanými obytnými štruktúrami Dvorov (D1, D2) a rekreačnou zónou Veľkého a Malého Draždiaka. Strategická poloha zároveň robí z kvality peších trás na Lúkach kľúčový faktor plynulosti pohybu v širšom území.

Lokalita	Charakteristika pohybu	Podiel trasy už segregovanej od dopravy v %	Bežný meter pešej kostry na 1 obyvateľa
Lúky 1 (L1)	Vstupný severný uzol s prepojením na Dvory.	20,44 % (1,95 km)	0,31 bm/1 ob
Lúky 6 (L6)	Severovýchodná obytná štruktúra s väzbou na Dvory, Háje, Chorvátske rameno, Veľký a Malý Draždiak.	12,59 % (2,02 km)	0,53 bm/1 ob
Lúky 2 (L2), Lúky 3 (L3)	Centrálna lineárna obytná zóna s vysokou tranzitnou funkciou peších smerom na os MHD.	24,67 % (3,26 km)	0,43 bm/1 ob
Lúky 4 (L4), Lúky 5 (L5)	Juhozápadná vnútrobloková os s priamym prestupným napojením na rozvojové územia Južné mesto.	14,82% (2,13 km)	0,47 bm/1 ob
Lúky 7 (L7) a Lúky 8 (L8)	Južný prestupný uzol spája Slniečnice, nemocnicu a Draždiak.	25,61 % (2,80 km)	0,36 bm/1 ob
Draždiak	Rekreačno-športový biokoridor s dominantným podielom voľnočasového pešieho pohybu.	0 % (4,76 km)	rekreačná zóna
Celkom Dĺžka celkovej kostry pešieho pohybu – 16,92 km. 30 388 obyvateľov			0,56 bm/1 ob

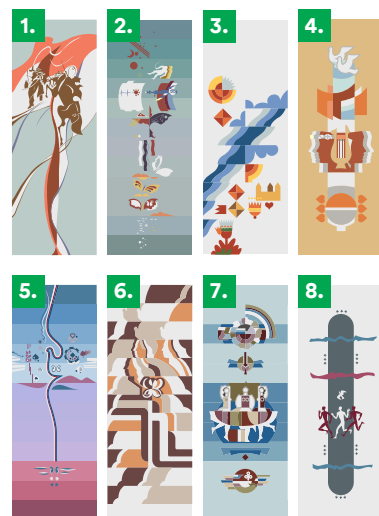


VIZUÁLNA NAVIGÁCIA A IDENTITA LOKALITY

Okrem značenia, napríklad informačnými tabuľami, zohrávajú v orientácii kľúčovú úlohu aj **monumentálne vizuálne maľby**. V prostredí Petržalky, kde vnútrobloky pre nezainteresovaného často pôsobia monotónne a podobne, sú to práve umelecké diela na fasádach, ktoré fungujú ako prirodzené orientačné body.

Maľby ako orientačné prvky

Monumentálne maľby, ktoré sa v posledných rokoch vracajú aj na štítové steny petržalských panelákov (ako napr. Mierová pieseň či Radostný život), nie sú len estetickým doplnkom. Pre chodca predstavujú jasný záchytný bod. Navigácia typu „Stretnime sa pri maľbe“ je pre obyvateľa rýchlejšia než hľadanie čísla vchodu či názvu ulice v spleti podobných blokov.

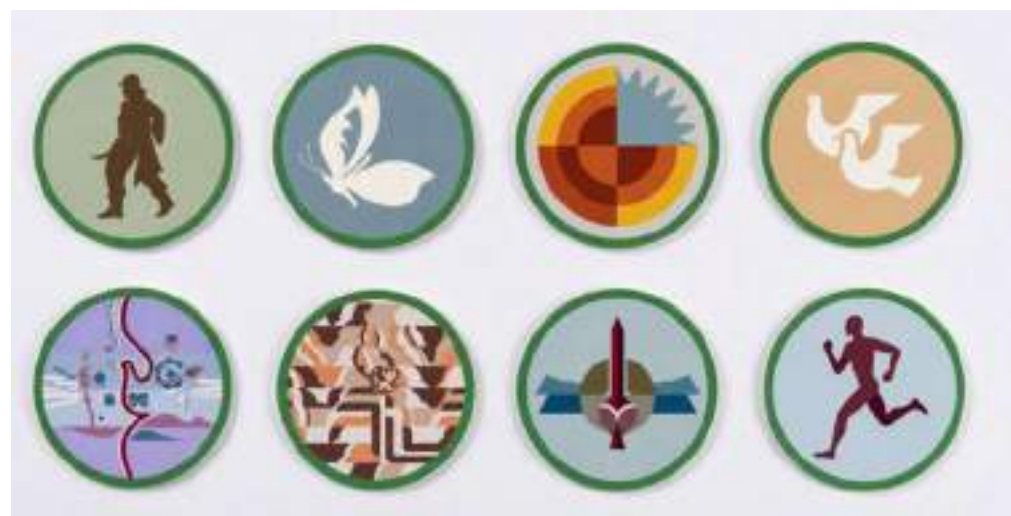


1. Ivan Schurmann, Jasovská 12, 1986
2. Ivan Vychlopen – Vedecko-technický pokrok, Tupolevova 1, 1986
3. Peter Günther – Symboly Bratislavy, Blagoevova 24, 1981
4. Ján Ilavský – Mierová pieseň, Námestie hraničiarov 13, 1983
5. Ivan Vychlopen, Fedinova 2, 1985
6. Jozef Porubčin – Mier, Osuského 1, 1985
7. Ján Ilavský – Radostný život, Fedinova 24, 1987
8. Oto Lupták – Šport, Romanova 5, 1985

Zdroj: OZ Konduktor

Navigácia cez identitu

Nástenné maľby poskytujú jednotlivým miestam jedinečný charakter. Ak sa nachádza v zornom poli chodca takáto dominanta, okamžite vie identifikovať svoju polohu v rámci širšieho územia. Umenie na fasádach tak transformuje pôvodne anonymný priestor na čitateľné a ľahko rozpoznateľné prostredie.



Zdroj: Google Gemini

Povrchová grafika

Ako ideálny doplnok k zvislému značeniu a nástenným maľbám je možné zaviesť aj iný systém.

Grafika priamo na povrchoch v biokoridore človeka:

- **Farebné línie na chodníkoch:** Jemné, esteticky integrované čiary v povrchu dlažby/asfaltového chodníka, ktoré vedú chodca k hlavným cieľom.
- **Informačné piktogramy:** Na významných križeniach by mohli byť do povrchu integrované jednoduché piktogramy doplnené aj o časové údaje. Napríklad symbol električky so smerovou šípkou a údajom „3 min“ by používateľom poskytoval okamžitú informáciu o dostupnosti cieľa.

Kombinácia veľkoformátových nástenných malieb, orientačných tabúľ s údajmi o pešej dostupnosti a podlahovej grafiky by vytvorila viacúrovňový navigačný systém. Takéto riešenie by zvýšilo čitateľnosť verejného priestoru a umožnilo intuitívnu orientáciu bez potreby neustáleho vyhľadávania informácií. Priestor by používateľom prirodzene sprostredkoval informácie o ich aktuálnej polohe aj smerovaní.

Detaily riešenia

Pre realizáciu podlahovej grafiky sa javí ako najvhodnejšie termoplastické značenie, ktoré patrí medzi trvácne formy povrchového značenia vo verejnom priestore. Materiál sa na asfaltový alebo iný spevnený povrch aplikuje za tepla, pričom sa s podkladom pevne spojí a vytvorí odolnú vrstvu s dlhou životnosťou.



Zdroj: Google Gemini

4. KONCEPCIA PEŠÍCH TRÁS



LOKÁLNY UZOL PRI ELEKTRIČKOVEJ TRASE

Analýza

Riešené územie sa nachádza v centrálnej časti Lúk, v priestore stretu významných dopravných, rekreačných a občianskych funkcií. Lokalita predstavuje dôležitý peší koridor prepájajúci obytné súbory na Strečnianskej ulici s rekreačným zázemím Chorvátskeho ramena a jazera Veľký Draždiak. Charakter územia je v súčasnosti výrazne ovplyvnený novovybudovanou električkovou traťou vedenou v severo-južnom smere, ktorá sa stáva novou osou pohybu a organizácie verejného priestoru.

Návrh

Urbanistický návrh vníma riešené územie ako významný spojovací článok v štruktúre Petržalky. Jeho základom je vytvorenie súvislej pešej kostry, ktorá prepája sídliskovú zástavbu s kľúčovými cieľmi v území – so zdravotným strediskom, novou električkovou zastávkou a rekreačnou zónou Chorvátskeho ramena a jazera Veľký Draždiak.

Zdravotné stredisko na Strečnianskej ulici predstavuje významný bod občianskej vybavenosti a dôležitý generátor pešieho pohybu. Jeho okolie však charakterizuje nízka kvalita verejného priestoru, nedostatok pobytových plôch a nedostatočná kontinuita peších trás, čo spolu s dominanciou automobilovej dopravy znižuje bezpečnosť, priepustnosť a atraktivitu územia.

Posudzované územie nadväzuje na existujúce a plánované pešie a cyklistické trasy pozdĺž Chorvátskeho ramena, čím sa stáva súčasťou väčšieho lineárneho parku. Dôležitým prvkom je integrácia električkovej trate prostredníctvom bezpečných úrovňových priechodov. Zvyšujú priepustnosť územia a umožňujú prirodzený pohyb medzi mestskou zástavbou (poliklinika, sídlisko) a prírodnými plochami (Chorvátske rameno, Draždiak).

Cieľom návrhu je vytvoriť kvalitný verejný priestor, ktorý harmonicky prepája dopravné funkcie s pobytovými aktivitami.

Funkčné zóny

Zóna mestského predpolia (zdravotné stredisko a električková zastávka)

Plní funkciu tranzitného a sociálneho uzla. Je navrhnutá ako spevnená mestská plocha s vysokou intenzitou pohybu, ktorá zabezpečuje bezbariérový prístup k zdravotnému stredisku a MHD zastávkam. Súčasťou priestoru je mestský mobiliár, orientačný systém a plochy na krátkodobý pobyt. Návrh kladie dôraz na bezpečný a plynulý pohyb chodcov pri zachovaní kvalitného verejného priestoru.

Prechodová zóna (zelený koridor)

Vytvára plynulé prepojenie medzi mestskou zástavbou a prírodným prostredím. Je riešená ako upokojený priestor pre peších a cyklistov, ktorých líniovou zeleňou oddeľuje od dopravy. Vizualne aj funkčne tlmí vplyv dopravnej infraštruktúry.

Rekreačná zóna (breh Chorvátskeho ramena)

Je určená predovšetkým na oddych a pobyt pri vode. Návrh rešpektuje prírodný charakter územia a dopĺňa ho o prvky podporujúce rekreačné využitie, ako sú pobytové schody, móla a miesta na sedenie. Zóna vytvára plynulý prechod smerom k Veľkému Draždiaku a posilňuje prepojenie sídliska s prírodným prostredím.

Detaily riešenia

Kvalita navrhovaného verejného priestoru je podmienená vhodným technickým riešením detailov, ktoré zabezpečujú bezpečnosť, bezbariérovosť a udržateľnosť.

Bezbariérové prekonanie bariér

V miestach krížovania peších ťahov s električkovou traťou a komunikáciami je navrhnuté úrovňové riešenie s využitím varovných pásov pre nevidiacich a znížených obrubníkov. Prioritou je zabezpečenie plynulého prechodu bez nutnosti výškových zmien, čo je kritické pre deti, cyklistov a ľudí so zníženou mobilitou.

Modro-zelená infraštruktúra

Súčasťou návrhu sú dažďové záhrady, slúžiace na zachytávanie a retenciu zrážkovej vody. Odvodnenie spevnených plôch je riešené smerovaním vody do terénnych depresí so zeleňou, čím sa znižuje zataženie kanalizačnej siete a zároveň sa vytvárajú vhodné podmienky pre rast vegetácie.

Povrchy

Hlavné pešie ťahy sú navrhnuté z veľkoformátovej betónovej dlažby s vysokou odolnosťou voči opotrebeniu. V kontaktných zónach so zeleňou sú použité vodopriepustné povrchy, ktoré podporujú prirodzené vsakovanie zrážkovej vody a prispievajú k znižovaniu prehrievania spevnených plôch, napr. mlat.

Pobytové móla

Súčasťou návrhu sú pobytové móla sprístupňujúce vodnú hladinu jazera Veľký Draždiak. Konštrukcia mól z odolného drevoplastu alebo upraveného agátového dreva prechádza do rozšírených terás, ktoré umožňujú kontakt s vodnou hladinou.



Zdroj: Pinterest



Zdroj: Google Gemini



Zdroj: Google Gemini



Zdroj: Google Gemini



VNÚTROBLOKOVÝ PARK

Analýza

Lokalita Lúky 5 bola zvolená ako reprezentatívny modelový vnútroblok sídliskovej štruktúry. Jej polozatvorená priestorová konfigurácia sa v rámci súboru Lúky 1–8 opakovane vyskytuje, čím vytvára vhodný základ pre overenie a následnú aplikáciu navrhovaných princípov aj v ďalších obdobných štruktúrach.

Zatiaľ čo po obode priestor funguje plynulo, potenciál centra vnútrobloku zostáva nevyužitý. Súčasné chodníky nereflektujú prirodzené línie pohybu, čo potvrdzujú vychodené skratky. Analýza odhaľuje viaceré „hluché miesta“ – nevyužité plochy zelene a spevnených plôch. Hoci panelová zástavba vnútroblok chráni, absencia funkčnej náplne vedie k stagnácii až úpadku týchto plôch. Ich aktivácia je kľúčová pre humanizáciu sídliska.

Návrh

Návrh vnútrobloku v Lúkach 5 transformuje neorganizovaný pohyb na jasný a bezpečný systém peších trás. Ťažiskom je severo-južná os, ktorá priamo spája rezidenčnú zónu s Domom kultúry Lúky a nadväzuje na Jantárovú cestu s električkovou traťou. Hlavné smery pohybu tvoria kostru priestoru a ich križovania slúžia

ako aktívne miesta pre sociálnu interakciu, čím vnútroblok získava pokojnú atmosféru dvora. Návrh tak mení nevyužitý potenciál územia na ucelenú pobytovú zónu rozdelenú na dve prepojené plochy pre rôzne skupiny obyvateľov.

Zámerom návrhu je vdýchnuť život nevyužitým plochám a premeniť ich na živé a funkčné priestory. Koncept transformácie stagnujúcich dvorov na bezpečné a využívané zóny je vzhľadom na homogénnu štruktúru zástavby opakovateľný v rámci celého sídliska Lúky.

Funkčné zóny

Aktívna zóna

Vzhľadom na lepšiu prístupnosť a väzbu na spevnené komunikácie je určená pre dynamický pohyb a športové aktivity. Obsahuje multifunkčné športoviská, street-workoutové prvky a drevené konštrukcie pre aktívny oddych, primárne pre mládež.

Pokojová a edukačná zóna

Využíva tieň a ekologický potenciál existujúcej zelene, čím vytvára intímnejší priestor pre relaxáciu. Dopĺňa ju komunitné sedenie s atypickým mobiliárom a edukačné prvky zamerané na miestnu flóru.

„Play-Landscape“ (Hravá krajina)

Namiesto tradičných oplotených ihrísk pracuje návrh s modeláciou terénu. Terénne vlny, mlatové kopce, zapustené trampolíny a prírodné balančné prvky vytvárajú prirodzené herné prostredie. Tieto prvky organicky splývajú s petržalskou zeleňou a lákajú k interakcii deti aj dospelých.

Modulárne komunitné platformy

Do priestoru sú vložené vyvýšené drevené pódia (urban decks) a komunitné záhony. Tieto poloverejné „obývačky“ pod stromami podporujú nielen susedov k sociálnym stretnutiam a dlhším pobytom.

Aktivácia týchto zón zabezpečuje trvalú vizuálnu kontrolu priestoru zo strany obyvateľov. Jasne definovaná hlavná trasa vedie tranzitný pohyb priamo naprieč územím, čím sa minimalizuje jeho prenikanie do intímnejších zón pri vchodoch do bytových domov.

Detaily riešenia

Jednotná identita

Celý priestor je zjednotený použitím rovnakých materiálov a farieb mobiliáru. Každá lokalita, nielen v rámci Lúk, môže byť definovaná vlastnou charakteristickou paletou materiálov a farieb, čím vzniká čitateľný orientačný systém. Tento princíp umožňuje jednoduchú orientáciu v priestore, keďže jednotlivé časti sídliska by boli vizuálne odlišiteľné.

Bezbariérovosť

Návrh eliminuje obrubníky, schody či iné výškové bariéry plynulými rampami so sklonom do 5 %, čo umožňuje bezpečný a komfortný pohyb seniorom aj rodičom s kočíkmi.

Povrchy

V aktívnej zóne sú povrchy navrhnuté z EPDM gummy (tlmenie dopadu) a vodopriepustných betónov. V pokojovej zóne je hlavným materiálom mlat (mechanicky spevnené kamenivo), ktorý umožňuje prirodzené vsakovanie dažďovej vody priamo ku koreňom stromov.

Modro-zelená infraštruktúra

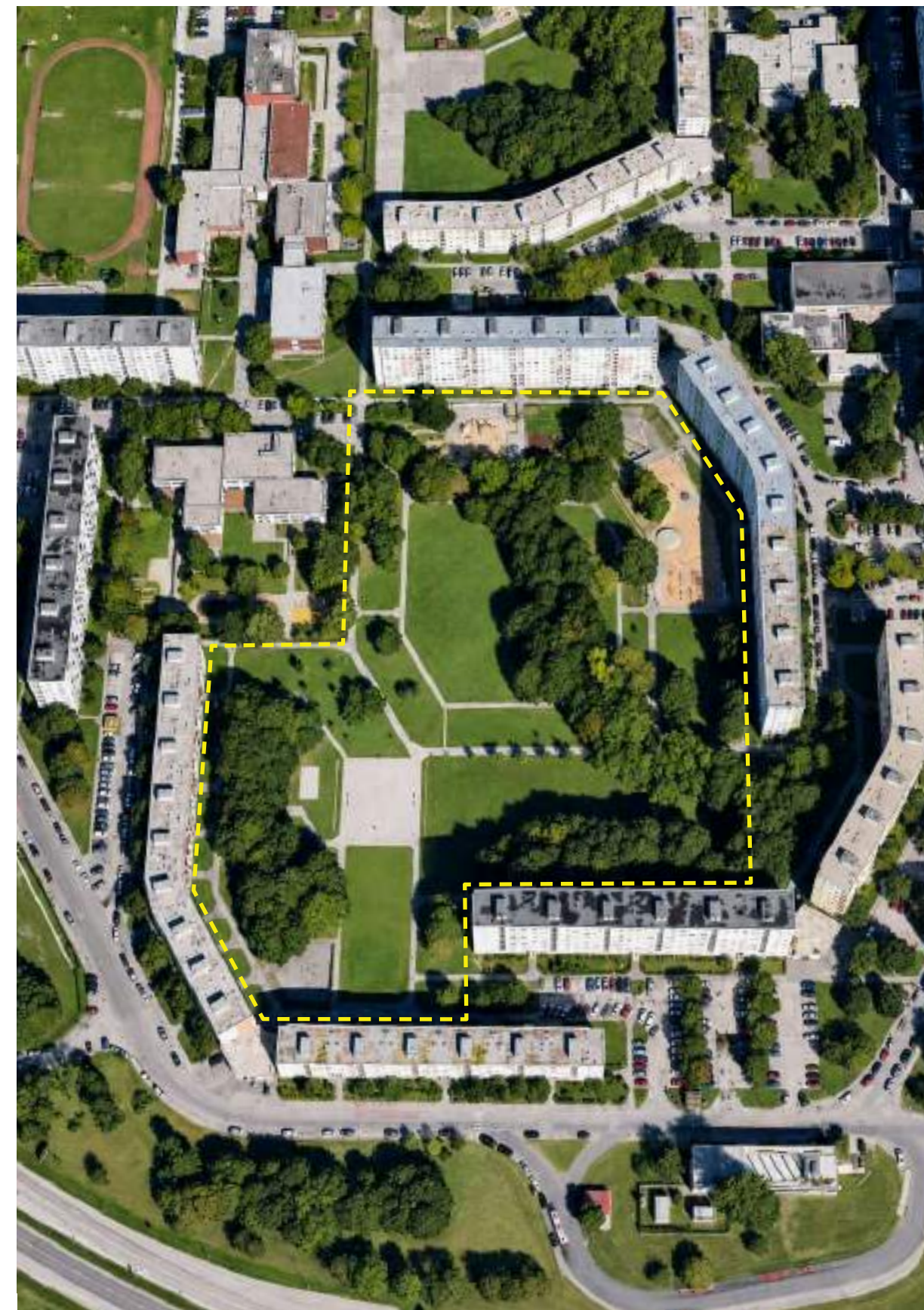
V reakcii na letné prehrievanie sídliskových dvorov sú do terénnych depresii integrované dažďové záhrady, ktoré prirodzene zadržiavajú zrážkovú vodu. Technologickým doplnkom sú napr. hmlové dýzy aktívne ochladzujúce prostredie. Od fasád bytových domov je rušnejšia zóna oddelená líniovou bariérovou zeleňou, ktorá funguje ako akustický aj vizuálny filter. Ďalšie prvky zlepšujúce klímu v priestore sú tieniace vegetačné pergoly

Komunitná zóna

V priestore je situovaný ľahký prístrešok, tvorí ťažisko komunitného stretávania a poskytuje tienisté prostredie počas horúcich dní. Konštrukčne ide o subtilný ocelový pavilón doplnený dreveným latovaním pre prirodzené tienenie. Súčasťou je integrovaný mobiliár, pevné stoly a komunitné sedenie z bezúdržbových, vysoko odolných materiálov s dôrazom na odolnosť voči vandalizmu a poveternostným vplyvom



Zdroj: Pinterest



Zdroj: Google Gemini

Replikácia

Návrh pre vnútroblok Lúky 5 vďaka podobnej mierke a cyklicky sa opakujúcej priestorovej morfológii zástavby Lúk predstavuje **univerzálny manuál** aplikovateľný pre celú lokalitu Lúky 1 až 8.



Zdroj: Google Gemini



Zdroj: Google Gemini



Lokálny vnútroblok

Lokalita Starhradská ulica predstavuje ďalší kľúčový bod v sieti vnútroblokov Lúk. Hoci zdieľa typickú priestorovú konfiguráciu a zanedbané hluché miesta so susednými dvorami, disponuje unikátnym historickým prvkom – sochou „Pieseň mladosti“. Toto dielo, zobrazujúce dve kľačiace postavy, nesie pamäť miesta a dodáva priestoru jedinečnú kultúrnu i estetickú identitu. Je preto nevyhnutné plastiku nielen zachovať, ale aj plnohodnotne in-

Hlavným princípom riešenia je vytvorenie dôstojného a vizuálne prepojeného prostredia v okolí sochy. Odstránením bariérovej zelene a pôvodných betónových múrikov sa stane centrálnym bodom, ku ktorému sa prirodzene zbiehajú pešie trasy. Jej podstavec bude vyčistený a včlenený do nízkeho spevneného povrchu, čím sa opticky prepojí s okolím a vytvorí ucelenú zónu umeleckého a komunitného salónu.

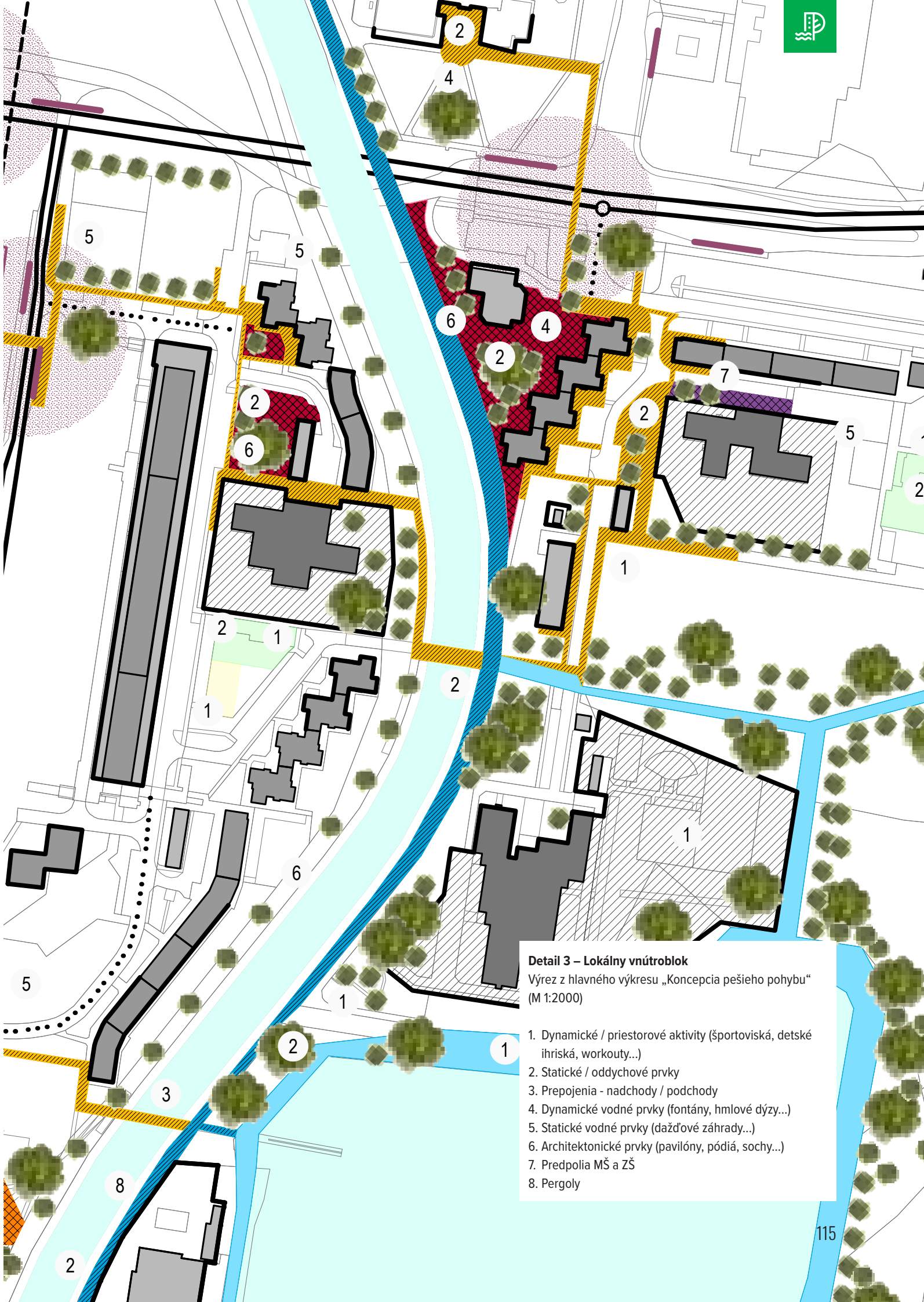
Nové komunitné sedenie, vrátane atypického mobiliáru (napr. stolov na šach a stolové hry), podporí dlhší pobyt obyvateľov, ktorí sa tak stávajú prirodzenými obdivovateľmi umenia. Na túto plochu nadväzuje edukačná a prezentačná zóna – samotné dielo doplní nenápadný

tegrovať do nového konceptu. Súčasná analýza ukazuje, že je dnes izolovaná, chátra a zostáva takmer neviditeľná v spleti prerastených krovín a nefunkčného betónového mobiliáru. Nový návrh ju však nevníma ako prekážku, ale ako hlavný ťažiskový bod, ktorý definuje charakter a funkciu celého dvora.

informačný panel približujúci históriu plastiky a jej autora. Koncept uzatvárajú modálne vyvýšené drevené pódia (urban decks), navrhnuté ako flexibilné platformy pre menšie susedské podujatia, recitácie či komorné koncerty v tesnej blízkosti tohto kultúrneho bodu.



Zdroj: Google Gemini



- Detail 3 – Lokálny vnútroblok**
Výrez z hlavného výkresu „Konceptia pešieho pohybu“
(M 1:2000)
- 1. Dynamické / priestorové aktivity (športoviská, detské ihriská, workouty...)
 - 2. Statické / oddychové prvky
 - 3. Prepojenia - nadchody / podchody
 - 4. Dynamické vodné prvky (fontány, hmlové dýzy...)
 - 5. Statické vodné prvky (dažďové záhrady...)
 - 6. Architektonické prvky (pavilóny, pódia, sochy...)
 - 7. Predpolia MŠ a ZŠ
 - 8. Pergoly

Pred



Zdroj: Google Gemini

Po



Zdroj: Google Gemini

Po



Po





REKREAČNÁ OS CHORVÁTSKEHO RAMENA

Analýza

Chorvátske rameno predstavuje najvýraznejší krajinotvorný a urbanistický prvok v riešenom území Petržalky. Tento umelo vytvorený kanál, realizovaný v trase pôvodného dunajského ramena, dnes plní funkciu kľúčového biokoridoru, a zároveň hlavnej modro-zelenej osi, okolo ktorej sa formuje pešia a cyklistická mobilita sídliska.

Pozdĺžna plynulosť vs. priečna bariéra

Kým trasy pozdĺž ramena zabezpečujú plynulý pohyb pre chodcov a cyklistov, samotný vodný tok pôsobí ako radikálna bariéra. Rozdeľuje sídlisko, limituje prístup k občianskej vybavenosti a núti chodcov k obchádzkam.

Vplyv novej električkovej trate

Výstavba novej električkovej radiály v centrálnej rozvojovej osi, vedenej paralelne s Chorvátskym ramenom, výrazne zvýši intenzitu pešieho pohybu v území. Pre bezpečný prístup k zastávkam je nevyhnutné zahustiť sieť priečnych prepojení, najmä formou nových peších lávok.

Nevyužitý potenciál brehov

Súčasná využitie územia je prevažne tranzitné. Pre nedostatok pobytových plôch a obmedzený kontakt s vodnou hladinou pôsobí Chorvátske rameno najmä ako vizuálna kulisa, bez dostatočných podmienok na dlhší pobyt a rekreáciu.

Návrh

Rekreačná os okolo Chorvátskeho ramena je v návrhu definovaná ako kľúčová prepájacia tepna, ktorá spája každodenný život sídliska s prírodným prostredím.

V rámci širších mestských vzťahov plní tri zásadné prepojovacie funkcie:

Napojenie na obytné územia

Os pretína hlavné pešie trasy vedúce z okolitých obytných zón. Tým prirodzene zhromažďuje pohyb obyvateľov a bezpečne ho smeruje do upokojeného prírodného koridoru.

Prepojenie s mestskou dopravou

Plynulo nadväzuje na priečne pešie trasy vedúce od novej električkovej trate a funguje ako prechodová zóna, kde sa tranzitný pohyb z verejnej dopravy transformuje na plynulý peší pohyb.

Hlavný smer k rekreácii

Slúži ako hlavná prístupová trasa k jazeru Veľký Draždiak. Prepája severnú a južnú časť územia a zabezpečuje priamu, čitateľnú a bezbariérovú cestu k vodnej rekreácii.

Funkčné zóny

Rekreačná os transformuje líniový priestor pozdĺž vody na štruktúrovaný prírodný park. Základným princípom je členenie územia na funkčne diferencované zóny, ktoré plynulo prepájajú požiadavky rýchlej mestskej mobility s rekreačným pobytom v prírodnom prostredí.

Aktívna a tranzitná zóna

Vedená pozdĺž hlavných spevnených trás pri ramene. Určená pre dynamický pohyb – cyklistov, bežcov, inline korčuliarov a peši tranzit smerom k zastávkam MHD. Pohyb je priestorovo organizovaný, aby sa minimalizovali kolízie.

Pobytové platformy nad vodou

Namiesto štandardných premostení návrh uvažuje s rozšírenými drevenými mólami a pobytovými pódiami priamo nad hladinou. Tieto prvky fungujú ako lokálne uzly, ktoré podporujú spomalenie pohybu a navímanie prítomnosti vody

Pokoiová a prírodná zóna

Využíva bezprostredný kontakt s vodnou hladinou a existujúcu zeleň. Je určená na tichú rekreáciu, prechádzky, oddych v tieni a pozorovanie lokálnej fauny a flóry. Pobytové prvky sú umiestnené citlivo s ohľadom na zachovanie biokoridoru.

Prírodná bezpečnosť

Aktiváciou brehov a zvýšením intenzity pohybu sa posilňuje prirodzená sociálna kontrola územia. Doplnkové osvetlenie a redukcia náletovej vegetácie zlepšujú prehľadnosť priestoru a odstraňujú tmavé zákutia, potenciálne rizikové miesta, čím sa zvyšuje pocit bezpečia

Detaily riešenia

Brehová línia

Využíva bezprostrednú blízkosť vody na vytvorenie pobytových a oddychových miest. Dominujú drevené platformy (móla a ležadlá) a kaskádovité sedenie reagujúce na terénny zlom. Materiálové riešenie kombinuje existujúci asfalt s prvkami pohľadového betónu a poveternostne odolnej ocele typu corten, čím zabezpečuje trvácnosť a jednotný architektonický výraz priestoru.



Zdroj: Pinterest

Zóna zastavenia a herné prvky

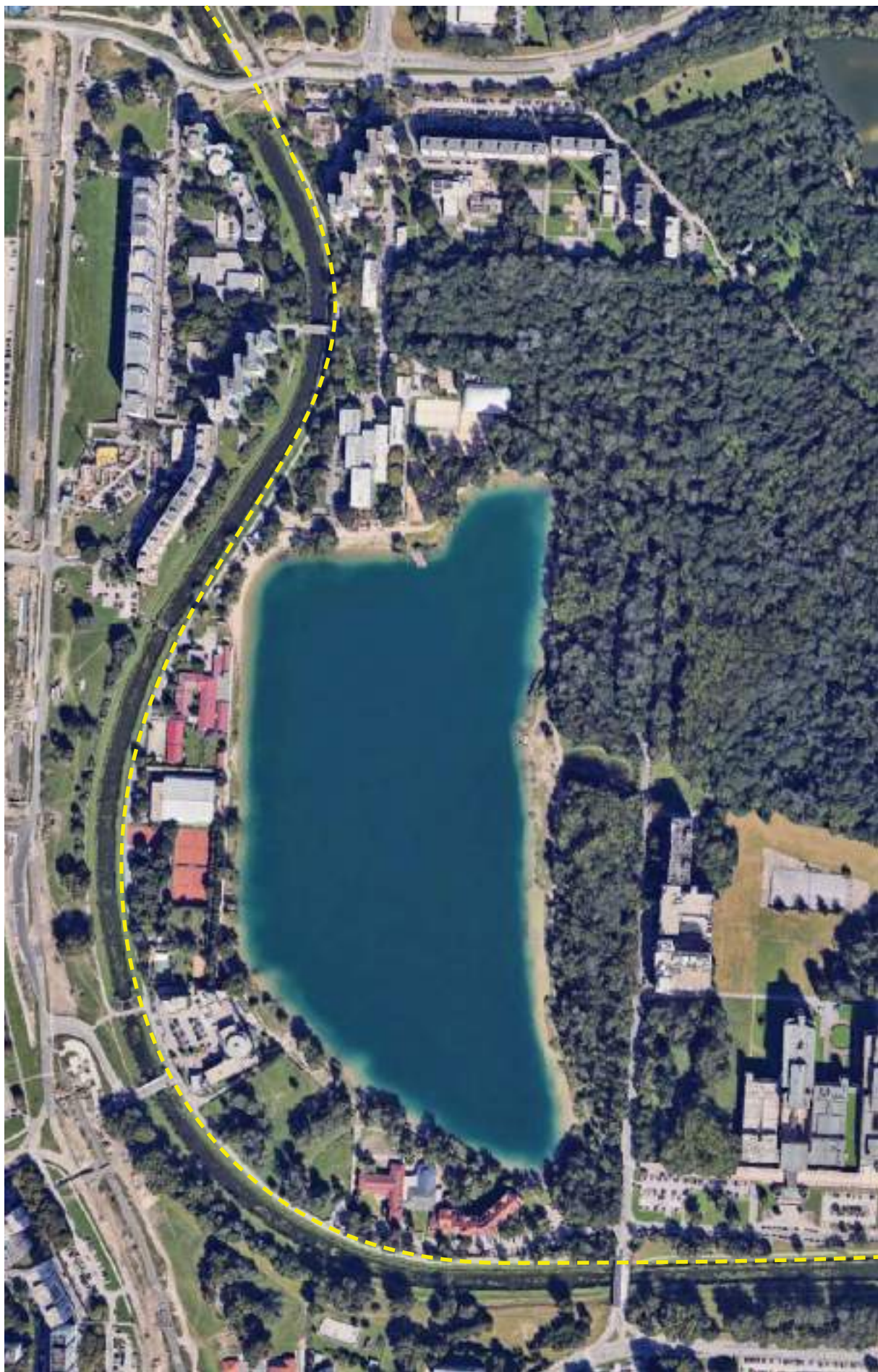
Tvoria ju masívne opracované bloky prírodného kameňa, napríklad žuly alebo vápenca, využiteľné ako trvácne sedenie, taktilné bariéry či hravé pobytové prvky s minimálnymi nárokmi na prevádzkovú údržbu.

Bylinný filter

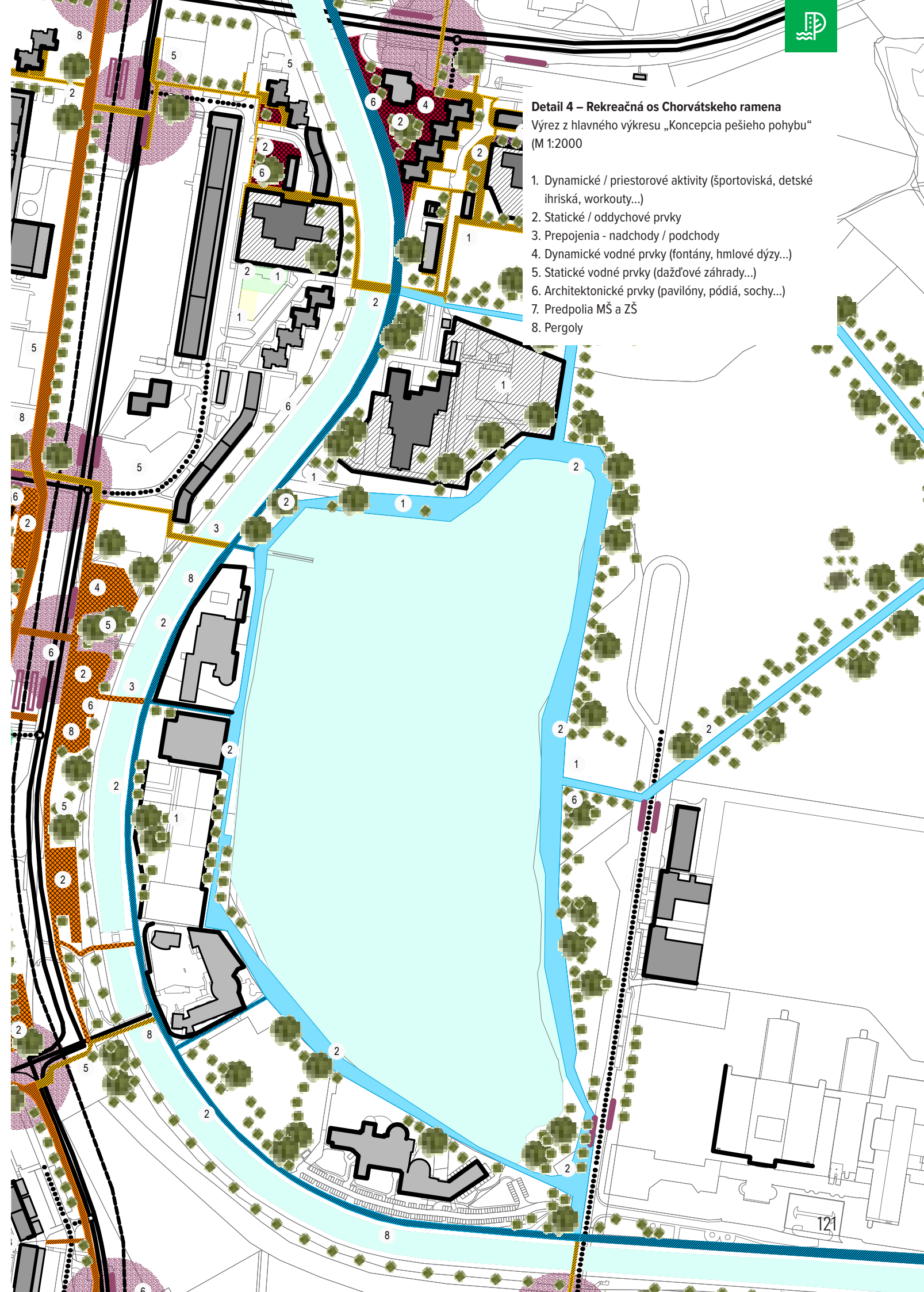
Navrhnuté rastliny (kosatce, ostrice, záružlie) nie sú len estetickým doplnkom. Fungujú ako tzv. **koreňová čistička** (bio-filtrácia). Tento zelený pás na rozhraní vody a brehu aktívne filtruje dažďové splachy z horného asfaltového chodníka predtým, než sa dostanú do ramena, čím sa zlepšuje kvalita vody v celom biokoridore.

Sieťový efekt

Trasa pri Chorvátskom ramene v návrhu funguje ako nosný prvok, na ktorý sa kolmo napájajú pešie ťahy z okolitých vnútroblokov a trasy od MHD zastávok. Tento synergický efekt mení izolované trasy na komplexnú sieť bezpečnej mobility.



Zdroj: Google Maps



Pred



Zdroj: Google Gemini

Po



Zdroj: Google Gemini

Po



Pred



Zdroj: Google Gemini

Po



Zdroj: Google Gemini

Po





LINEÁRNY PARK

Analýza

Riešené územie, definované pešou promenádou medzi bytovými domami pri Humenskom námestí, predstavuje špecifický typ verejného priestoru v rámci sídliska Lúky. Na rozdiel od uzavretých vnútroblokov má výrazný líniový charakter.

Dominantný tranzit na úkor pobytu

Priestor je vymedzený okolitou zástavbou a v súčasnosti funguje predovšetkým ako tranzitná os prepájajúca susedné ulice a občiansku vybavenosť. Chýbajú prvky podporujúce pobytové využitie, ako sú oddychové zóny, aktivity či priestorové akcenty.

Mikroklimatická záťaž

Usporiadanie vysokých bytových domov vytvára efekt veterného koridoru. Súčasne rozsiahle spevnené plochy s nízkym podielom tieniacej zelene spôsobujú v letnom období prehrievanie priestoru.

Prepojenosť

Základným problémom je aj nedostatočná kvalita peších prepojení. Vstupy do lineárneho parku sú často bariérové, poznačené výškovými rozdielmi, zvyškami oporných múrikov a neformálnymi vychodenými trasami, ktoré naznačujú nesúladi existujúcej siete chodníkov s prirodzenými smermi pohybu obyvateľov.

Návrh

Návrh pešej kostry musí rešpektovať prirodzené línie pohybu, sceliť ich do jasnej a bezbariérovej siete, vizuálne podčiarknuť hlavné ťahy voči vedľajším. Aby sa z čisto tranzitného priestoru stal plnohodnotný verejný priestor, návrh člení lineárny park do funkčných zón, ktoré sa navzájom prelínajú.

Funkčné zóny

Rekreačná os transformuje líniový priestor pozdĺž vody na štruktúrovaný prírodný park. Základným princípom je členenie územia na funkčne diferencované zóny, ktoré plynulo prepájajú požiadavky rýchlej mestskej mobility s rekreačným pobytom v prírodnom prostredí.

Hlavná komunikačná zóna

Dostatočne dimenzovaná pre obojsmerný pohyb chodcov, kočíkov či odrážadiel. Je striktne bezbariérová, s hladkým povrchom, vizuálne voľná a bezpečná, bez prekážok v podobe nevhodne umiestneného mobiliáru.

Spoločensko-aktívna zóna

Menšie plochy pri hlavných trasách podporujúce komunitné aktivity, neformálne stretnutia rôznych vekových skupín – komunitné stoly, herné prvky pre menšie deti integrované do terénu alebo tiché zóny pre seniorov.

Pobyťová a oddychová zóna

Vzniká v miestach rozšírenia alebo v uzlových bodoch. Tieto priestory slúžia na spomalenie. Sú doplnené mobiliárom (lavičky s operadlom, piknikové stoly) a prvkami tienenia (stromoradia, pergoly), ktoré prispievajú k zlepšeniu mikroklimy počas letných mesiacov.

Ekostabilizačná zóna

Plochy zelene zabezpečujúce ekologickú a mikroklimatickú funkciu územia, zadržiavanie dažďovej vody a zmierňovanie prehrievania a veternosti priestor a estetické oddelenie pešej trasy od fasád bytových domov.

Detaily riešenia

Povrchy

Hlavná komunikačná trasa je navrhnutá z trvácnych a ľahko udržiavateľných materiálov s dôrazom na komfort pohybu. V pobytových zónach sa uplatňuje odlišná textúra alebo typ povrchu, čím sa prirodzene zvýrazňuje zmena funkcie priestoru (napr. menšia dlažba, prípadne ekologickejšie mlatové povrchy či vodopriepustné dlažby).

Hospodárenie so zrážkovou vodou

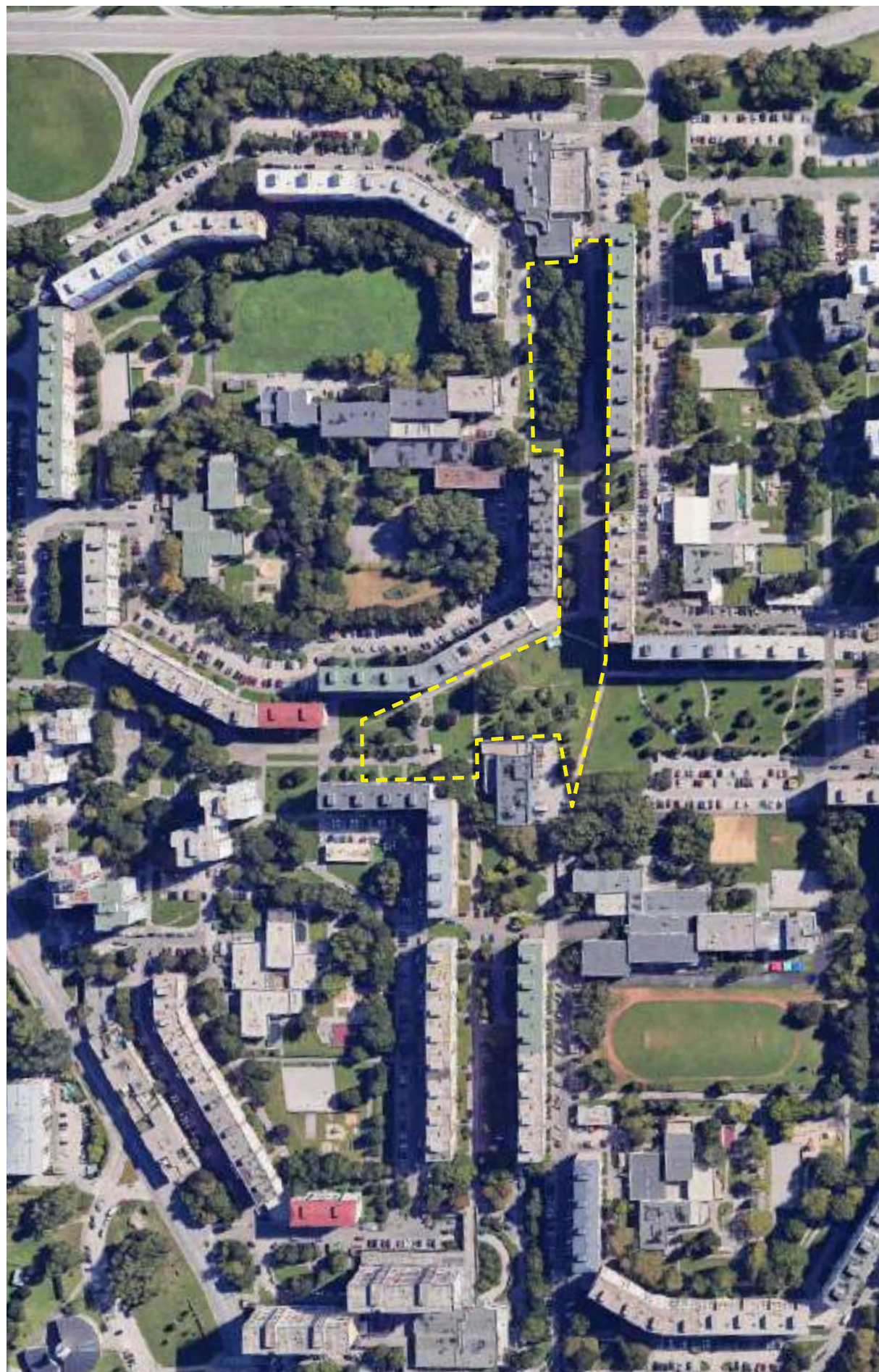
Návrh podporuje zadržiavanie dažďovej vody priamo v území prostredníctvom vsakovania do zelených pásov, dažďových záhonov a ďalších prvkov modro-zelenej infraštruktúry. Tým sa zlepšuje mikroklima a znižuje zaťaženie kanalizačnej siete.

Mobiliár a drobná architektúra

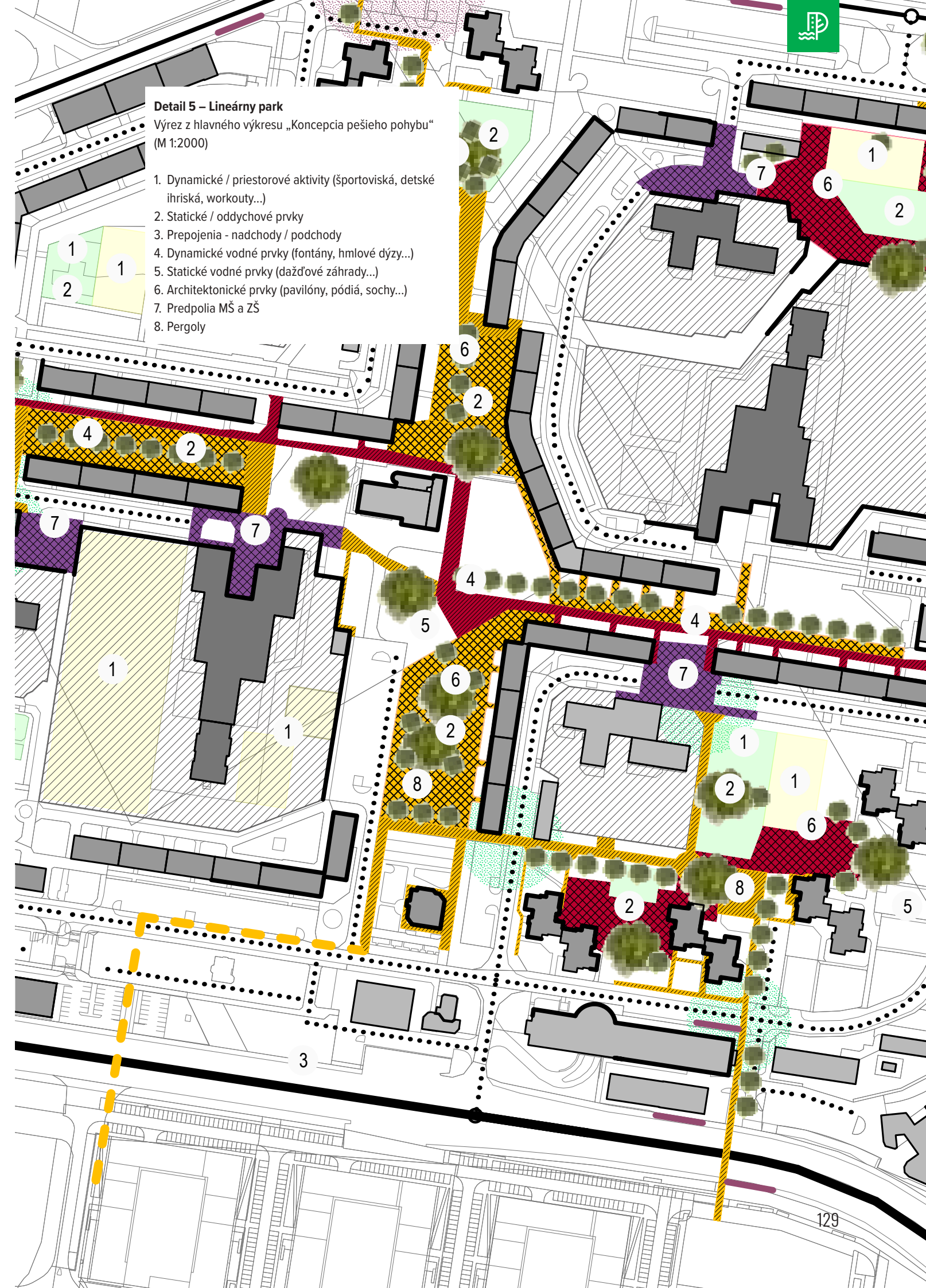
Mobiliár je navrhnutý z odolných a ľahko udržiavateľných materiálov s dôrazom na dlhú životnosť a jednotný vizuálny charakter (kombinácia pohľadového betónu, oceli a drevených prvkov z tvrdých drevín, ideálne agát alebo dub).

Sieťový efekt

Lineárny park tvorí hlavnú pešiu os prepájajúcu vnútrobloky a západnú časť územia s východnou. Jeho význam posilňuje plánované prepojenie cez Dolnozemsú cestu smerom k budúcemu športovému areálu. Vzniká tak súvislá sieť peších trás, prepájajúca obytné územie s verejnou dopravou a významnými športovo-rekreačnými cieľmi.



Zdroj: Google Maps



Pred



Zdroj: Google Gemini

Po



Zdroj: Google Gemini

Po



Po





VSTUPNÉ ZÓNY ŠKOLSKÝCH ZARIADENÍ

Analýza

Riešené územie na juhovýchodnej strane Lúk, s prístupom z Turnianskej ulice, tvorí významné územie školských zariadení pozostávajúci zo Základnej školy Turnianska a Materskej školy Turnianska.

Pohľad na súčasnú priestorovú organizáciu odhaľuje, že priestor je podriadený skôr logistike než bezpečnosti a pobytu detí. Identifikovali sme tri hlavné urbanistické a funkčné deficity:

Kolízny bod a dominancia statickej dopravy

Bezprostredná blízkosť parkovísk a komunikácie pri vstupoch do školských zariadení vytvára kolízne situácie medzi automobilovou a pešou dopravou, najmä počas rannej špičky. Súčasnú usporiadanie neposkytuje dostatočne bezpečné a komfortné podmienky pre pohyb detí.

Nedostatok kvalitného verejného priestoru

Spevnené plochy pred školskými objektmi plnia prevažne tranzitnú funkciu. Chýba ich priestorové členenie, dostatok zelene a tieniacich prvkov, čo negatívne ovplyvňuje mikroklimatické podmienky a pobytový komfort.

Absencia zhromažďovacieho priestoru

Vstupy do škôl a škôlok sú prirodzeným miestom komunitných interakcií – rodičia tu čakajú na deti, deti sa tu stretávajú pred aj po vyučovaní. Súčasný priestor neponúka vhodné podmienky pre krátkodobý pobyt, čím prichádza o obrovský sociálny potenciál.

Návrh

Priestor pred ZŠ a MŠ Turnianska je navrhnutý ako bezpečný a kvalitný verejný priestor, ktorý nadväzuje na hlavnú pešiu sieť sídliska a zároveň vytvára dôstojné predpolie školských zariadení. Návrh posilňuje peší pohyb, zvyšuje bezpečnosť detí a vytvára podmienky pre krátkodobý pobyt a komunitné interakcie.

Funkčné zóny

Chránený koridor

Trasa je cielene vedená pomedzi dlhé línie panelových domov (v osi Krásnohorskej ulice a príľahlých priestorov), čím sa stáva chráneným vnútroblokovým koridorom. Toto trasovanie rafinovane využíva existujúcu zástavbu ako fyzickú a akustickú bariéru, ktorá izoluje chodcov od rušnej automobilovej dopravy na hlavných zberných komunikáciách.

Chránený prístup ku školám

Úsek medzi drop-off zónou a vstupom do školy je riešený ako samostatný peší koridor oddelený od parkovacích plôch a komunikácií. Plní dôležitú psychologickú rolu a zvyšuje bezpečnosť pohybu detí.

Pobytové predpolie

Priestor pred vstupmi do školy a škôlky plní pobytovú funkciu s vylúčením automobilovej dopravy. Súčasťou riešenia sú lavičky, tieniaca zeleň a drobné herné prvky, ktoré podporujú stretávanie, čakanie a každodenné využívanie priestoru. Vzniká tak bezpečné a kvalitné verejné priestranstvo slúžiace žiakom, rodičom aj obyvateľom okolitého územia.

Upokojené regulované parkovanie

Parkovacie plochy a prístupová komunikácia z Turnianskej ulice sú reorganizované do režimu upokojenej dopravy. Priestor je navrhnutý s dôrazom na nízku rýchlosť vozidiel a bezpečný pohyb chodcov.

Detaily riešenia

Zavedenie režimu „Školskej ulice“

Riešenie presahuje bežné stavebné úpravy a mení organizáciu dopravy. Vytvorením drop-off zóny a uzavretím školskej piazzetty pre autá sa zavádza princíp „školskej ulice“. Počas rannej špičky (napr. 7:15 – 8:00) je vjazd tranzitnej dopravy do bezprostredného okolia školy obmedzený alebo regulovaný, čím vzniká bezpečný a upokojený priestor pre peších.

Je nevyhnutné riešiť problematiku komunikácií v tesnom kontakte so vstupmi do škôl, podpornými opatreniami zvyšovať bezpečnosť našich detí, napr.:

- **Zóna 30 / školská zóna** – zníženie rýchlosti na 30 km/h alebo menej v celom okolí školy
- **Ulice zjednosmerniť** – zaviesť jednosmernú premávku s cieľom zvýšenia bezpečnosti
- **„Školská ulica“** – obmedzenie / úplný zákaz vjazdu áut v ranných hodinách (napr. 7:00–8:00)
- **Fyzické upokojenie dopravy** – spomaľovacie prahy, vyvýšené priechody, zúženie vozovky
- **Oddelené pešie trasy** – jasne vyznačené a fyzicky chránené chodníky pre deti
- **Bezpečné priechody** – zvýraznené priechody pre chodcov, ostrovčeky v strede cesty
- **Kiss & Ride systém** – krátkodobé zastavenie bez parkovania, s rýchlym odchodom vozidla
- **Dohľad a organizácia** – školský dopravný dozor alebo asistenti pri príchode detí
- **Obmedzenie parkovania v okolí školy** – rezidentské alebo časovo regulované státie
- **Bariéry zelené / urbanistické** – zeleň, ploty alebo mestský mobiliár oddelujúci dopravu od areálu



Zdroj: mestopredeti.sk



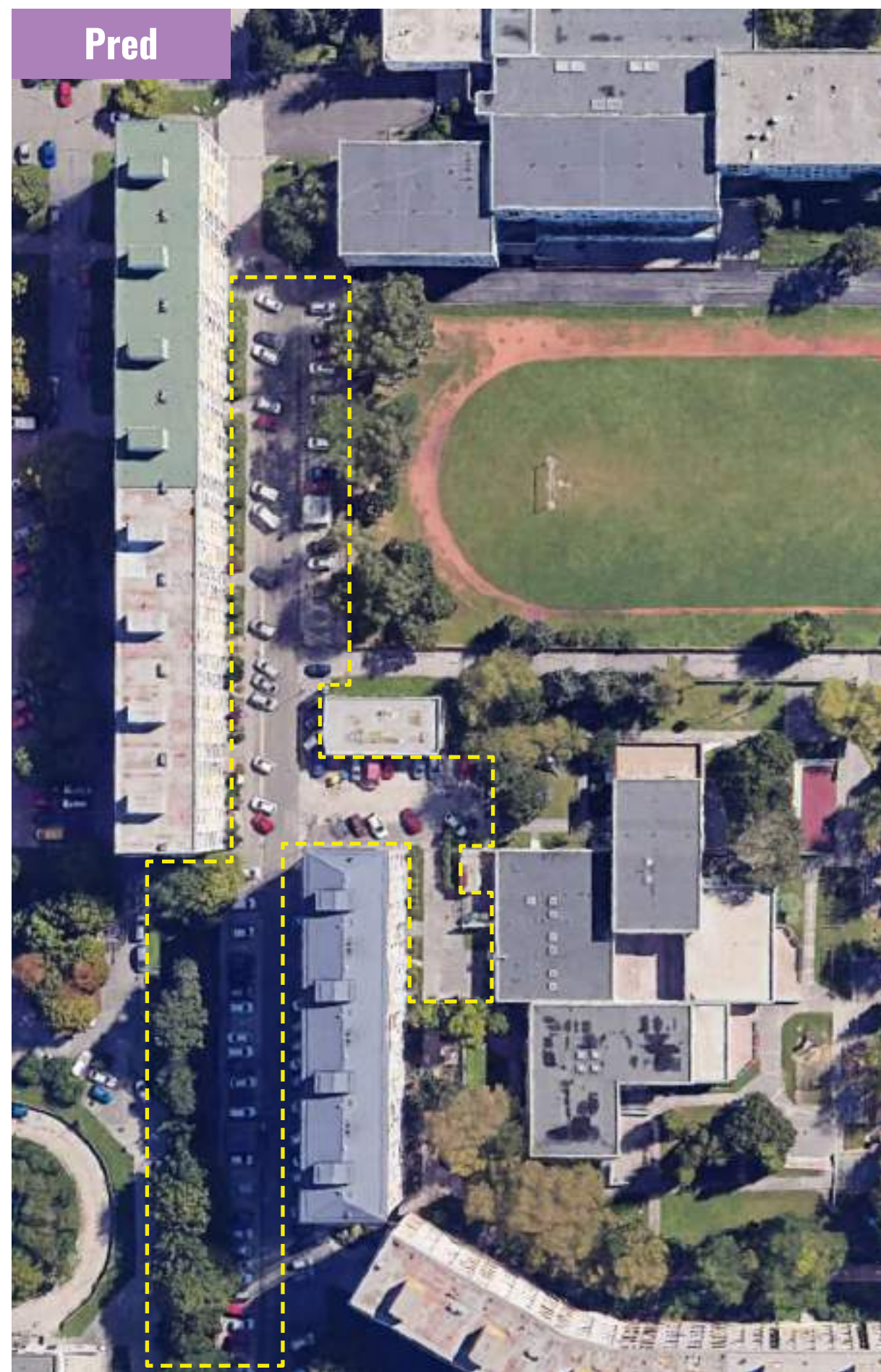
Zdroj: Martin Grajcar/manofactory

Lokálna identita

Prostredníctvom hravých a edukačných prvkov, farebnosti, hmatových detailov či odlišného vzoru dlažby sa z bežného prístupového chodníka stáva čitateľné a identitotvorné mikronámesť. Priestor možno doplniť aj o špecifickú výsadbu alebo dočasné umelecké inštalácie vytvorené žiakmi. Takéto riešenie zmierňuje vizuálnu monotónnosť, zlepšuje orientáciu detí a posilňuje vzťah školy aj komunity k danému miestu.



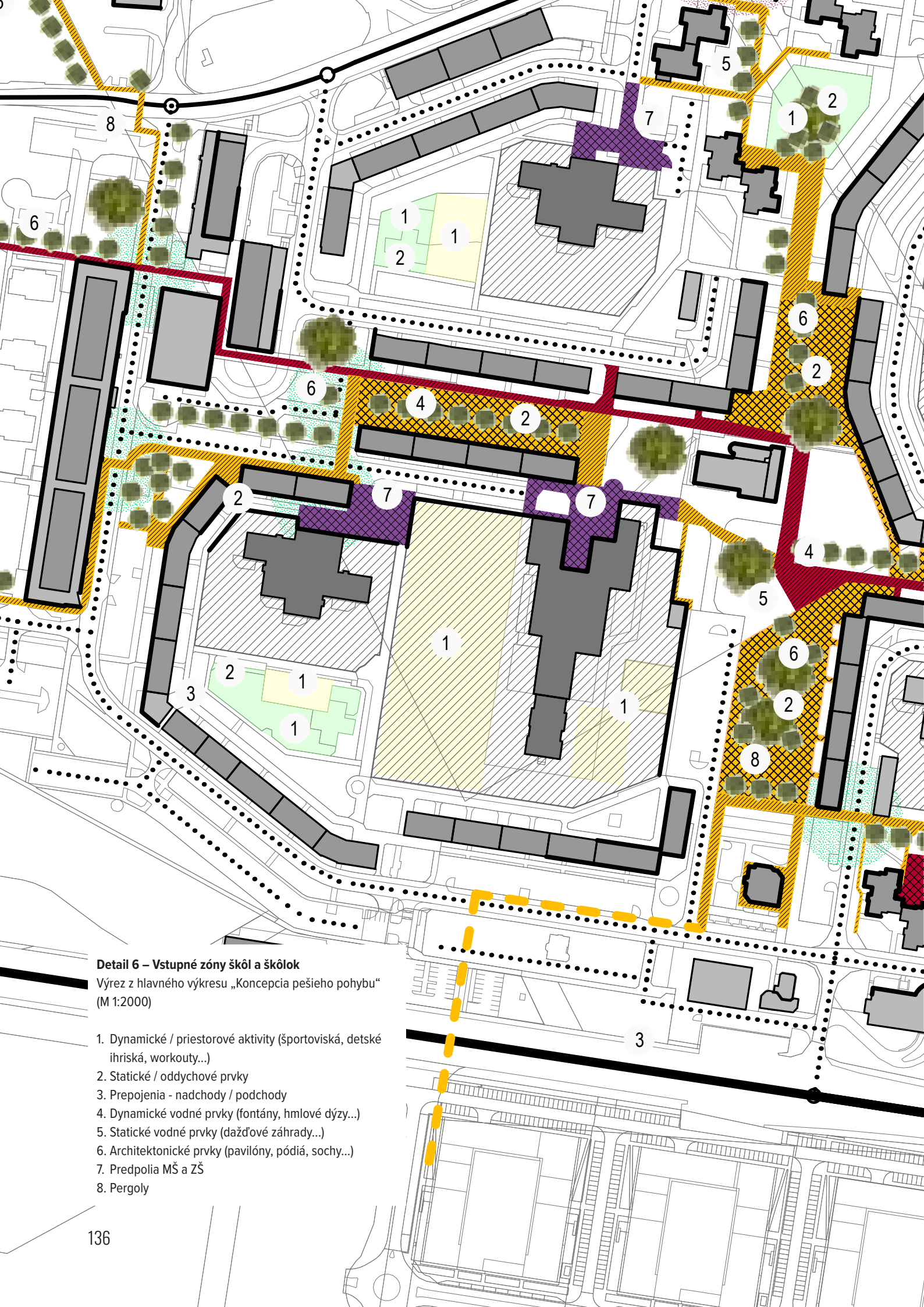
Zdroj: Pinterest



Zdroj: Google Maps



Zdroj: Google Gemini



Zdroj: Google Gemini



5. ZHRNUTIE A ODPORÚČANIA



ZHRNUTIE

Efektivita

Opakované využitie overených a typizovaných riešení, či už pri školských predpoliach, lineárnych parkoch alebo komunitných vnútroblokoch výrazne optimalizuje časové aj finančné náklady na projektovanie, realizáciu, prevádzku a následnú údržbu. Dôležité je uplatňovať princípy, ktoré sú opakovateľne použiteľné, no zároveň umožňujú flexibilne reagovať na priestorové špecifiká konkrétnej lokality.

Priestorová rovnosť

Replikovaním overených riešení naprieč územím vzniká rovnomerne dostupný štandard kvalitného, bezpečného a inkluzívneho verejného priestoru. Namiesto sústredenia atraktivity do jednej lokality sa pobytové, rekreačné aj dopravné nároky prirodzene rozkladajú medzi viaceré miesta v pešej dostupnosti. Tým sa predchádza preťaženiu jednotlivých priestorov, zachováva sa ich primeraný charakter a zároveň sa zabezpečuje rovnocenný prístup pre všetkých.

Sieťový efekt

Revitalizované vnútrobloky, školské priestory, Chorvátske rameno, lineárne parky, pešie ťahy a napojenia na MHD spolu vytvárajú jeden prepojený systém. Vďaka tomu sa obyvatelia môžu pohybovať územím plynulo, bezpečne, bezbariérovo a intuitívne – pešo alebo na bicykli – bez zbytočných kolízií s automobilovou dopravou.

Lokálna identita a prevencia monotónnosti

Hoci návrh uvažuje s typizáciou technických riešení, mobiliáru a základných materiálových princípov, rovnako dôležité je zachovať rôznorodosť jednotlivých lokalít. Každý vnútroblok alebo časť sídliska môže mať vlastný charakter prostredníctvom odlišnej farebnosti,

Zadefinovanie katalógu štandardov – napríklad jednotlivých povrchových úprav, modulárnych architektonických prvkov, odolného mobiliáru, spomaľovacích prvkov, bezpečných priechodov či riešení pre krátkodobé zastavenie K+R – umožňuje fázovanie výstavby podľa rozpočtových možností a prináša úsporu z rozsahu. Tá sa prejavuje najmä pri hromadnom obstarávaní materiálov, opakovanom využívaní overených stavebných detailov a zjednotení princípov správy a údržby naprieč viacerými lokalitami.

Ak by sa radikálne zrevitalizoval iba jeden vnútroblok, alebo jeden úsek Chorvátskeho ramena mohol by sa stať nadmerne atraktívnym a priťahoval by obyvateľov zo širokého okolia. Vytvorením siete menších, rovnomerne rozmiestnených pobytočných bodov, sa pobytová a rekreačná záťaž prirodzene rozptýli.

Čím viac kvalitných a bezpečných prepojení v území vznikne, tým lepšie bude celý systém fungovať. Jedna upravená lokalita má obmedzený dosah, ale sieť viacerých prepojených zásahov mení každodenný pohyb obyvateľov v celej štvrti.

použitých materiálov, skladby zelene, typov či vzorov povrchov, drobných pobytočných a herných prvkov. Táto diferenciácia spolu s jasným „wayfindingom“ aktívne predchádza vizuálnej monotónnosti a uľahčuje chodcom orientáciu.

ODPORÚČANIA

Hlavné pešie trasy bez obchádzok a bariér

- Podporovať budovanie priamych a bezpečných peších trás, ktoré prepájajú vnútrobloky so širšou pešou sieťou, najmä s Jantárovou cestou a Chorvátskym ramenom.
- Dobudovať chýbajúce úseky chodníkov a prepájať zanedbané alebo nefunkčné „hluché miesta“ v území.

Analýza a dokumentácia peších trás

- Zabezpečiť zber dát potrebných na vyhodnocovanie a prioritizáciu peších trás, najmä údajov o nehodovosti a intenzite pešieho pohybu prostredníctvom sčítačov chodcov na chodníkoch a križovatkách.
- Uskutočniť audit bezpečnosti peších trás z pohľadu chodca aj vodiča, vypracovať metodiku hodnotenia kvality povrchov a identifikácie defektov.
- Zvoliť referenčnú lokalitu pre pilotný projekt a praktické otestovanie typizovaných riešení pred ich uplatnením.
- Postupne spracovávať nadväzujúce projektové dokumentácie, fázované podľa priorit a rozpočtových možností.

Údržba a operatívne odstraňovanie chýb na existujúcich komunikáciách

- Pravidelne orezávať drevín a odstraňovať prerastenú zelene zasahujúcu do peších koridorov a do rozhľadových pomerov vodičov.
- Zabezpečiť kvalitnú zimnú a letnú údržbu komunikácií vrátane operatívneho odstraňovania poškodení chodníkov na základe pasportu.
- Vytvoriť samostatný manuál správy a údržby pre nové prvky modro-zelenej infraštruktúry, najmä dažďové záhrady a priepustné povrchy.

Zvyšovanie bezpečnosti a rešpektovanie potrieb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu

- Bezbariérovo upraviť prechody pre chodcov, doplniť hmatové prvky a dodržiavať priechodné šírky chodníkov.
- Zabezpečiť prechody samoobslužným ovládačom signalizácie a znižovať čas čakania chodcov.
- Znižovať rýchlosť automobilov prostredníctvom stavebných spomaľovacích prvkov a režimových opatrení, vrátane zón K+R, najmä v okolí školských zariadení, škôlok a detských ihrísk.
- Zreteľne artikulovať dopravné vstupy do obytného prostredia a jasne oddeliť tranzitný pohyb od komornejších pobytočných zón vo vnútroblokoch.

Vzdelávanie – osвета – spolupráca s verejnosťou

- Spolupracovať so školami pri implementácii bezpečných ciest do škôl.
- Využiť spoluprácu s verejnosťou a vytvárať dočasné projekty na otestovanie a aktivizáciu peších trás.
- Aktívne komunikovať navrhované zmeny formou participatívnych stretnutí s miestnymi obyvateľmi.
- Vytvoriť mapy peších trás s identifikáciou zaujímavých cieľov a propagovať tak pešiu chôdzu.

Zvyšovanie atraktivity a lokálna identita

- Podporovať diverzitu aktivít v území prostredníctvom jasnej zonácie, napríklad rozlíšením aktívnejších športových plôch a pokojnejších komunitných pobytočných priestorov.
- Vytvoriť dizajn manuál a katalóg štandardov pre prvky mobiliáru, povrchov a orientačného systému s cieľom posilniť čitateľnosť a identitu prostredia;.
- Zachovať a akcentovať lokálnu identitu jednotlivých priestorov, aj integráciou umeleckých diel ako je napr. socha „Pieseň mladosti“.
- Koordinovať navrhované zásahy so strategickými projektmi.

Verejne dostupné mapové výstupy

Súčasťou spracovania Koncepcie pešieho pohybu Petržalka – Lúky sú aj mapové výstupy a priestorové analýzy, ktoré boli využité pri identifikácii hlavných peších trás, bariér, uzlov, cieľových bodov a návrhových opatrení v riešenom území. Tieto podklady tvoria dôležitú dátovú a analytickú časť dokumentu a zároveň umožňujú lepšiu čitateľnosť navrhovanej koncepcie vo vzťahu ku konkrétnemu územiu.

Mapy a vybrané analýzy spracované v rámci tohto dokumentu sú verejne prístupné prostredníctvom mapového GIS portálu mestskej časti Bratislava-Petržalka Peší pohyb v Petržalke, dostupného na adrese: **pesipohyb-petrzalka.hub.arcgis.com**

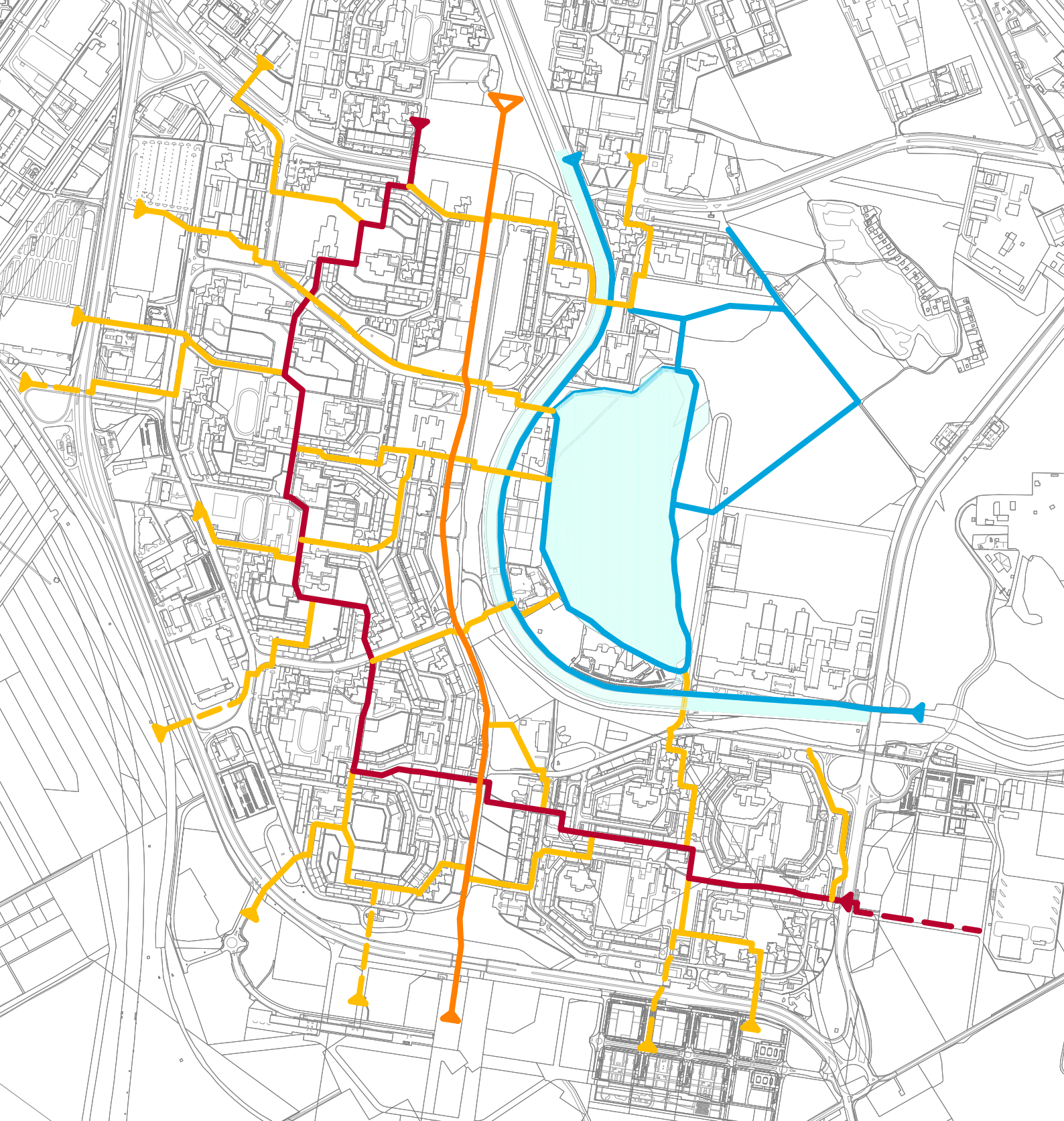
Verejnosť, odborná obec, projektanti, správcovia infraštruktúry a ďalší aktéri územného rozvoja si môžu prostredníctvom portálu prezerať jednotlivé mapové výstupy online a v dostupnom rozsahu ich aj stiahnuť na ďalšie použitie.

Sprístupnenie mapových výstupov poskytuje otvorený zdroj informácií pre verejnú diskusiu o ďalšom rozvoji pešieho pohybu, bezpečnosti a kvalite verejných priestranstiev v lokalite Lúky a vytvára praktický podklad pre koordináciu následných projektových, investičných a údržbových aktivít v území.

Použité zdroje

- Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov
- Národná stratégia pre bezpečnosť cestnej premávky SR 2021 – 2030, Vláda SR
- Dopravná nehodovosť za rok 2024, Ministerstvo vnútra SR
- podnety.petrzalka.sk
- Manuál verejných priestorov (Metropolitný inštitút Bratislavy, 2022 – 2025)
- Predchádzajúce štúdie – koncepcie pešieho pohybu:
 - Pešie trasy – Háje (Atrium Architekti, 2017)
 - Koncepcia pešieho pohybu – Dvory (IN ARCHITEKTI, 2018)
- Zákon č. 135/1961 Zb. Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon)
- Zákon č.8/2009 Z. z. Zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- Gehl, Jan. Cities for People. 2010 ISBN 978-1597265737
- Gehl, Jan. Life Between Buildings. 2011 ISBN 978-1597268271
- Jacobs, Jane. The Death and Life of Great American Cities. 2007 ISBN 978-0679741954
- Lynch, Kevin. The Image of the City. 2004 ISBN 978-0262620017
- Montgomery, Charles. Město pro každého: Jak architektura a urbanismus ovlivňují náš život. Praha: Paseka, 2017. ISBN: 978-80-7432-841-2
- Moreno, Carlos. The 15-Minute City: A Solution to Saving Our Time and Our Planet. Wiley, 2024 ISBN: 978-1119725732
- Speck, Jeff. Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. North Point Press, 2012. ISBN: 978-0865477728.

Všetky zobrazené návrhy a vizualizácie majú koncepčný nezáväzný charakter. Ich prípadná realizácia je podmienená zabezpečením dostatočných finančných prostriedkov, získaním súhlasu vlastníkov pozemkov a dotknutých subjektov vrátane príslušných správcov, ako aj dodržaním nimi stanovených podmienok a získaním potrebných povolení príslušných orgánov štátnej správy.



Koncepcia pešieho pohybu Petržalka – Lúky

Mestská časť Bratislava-Petržalka
Bratislava 2026