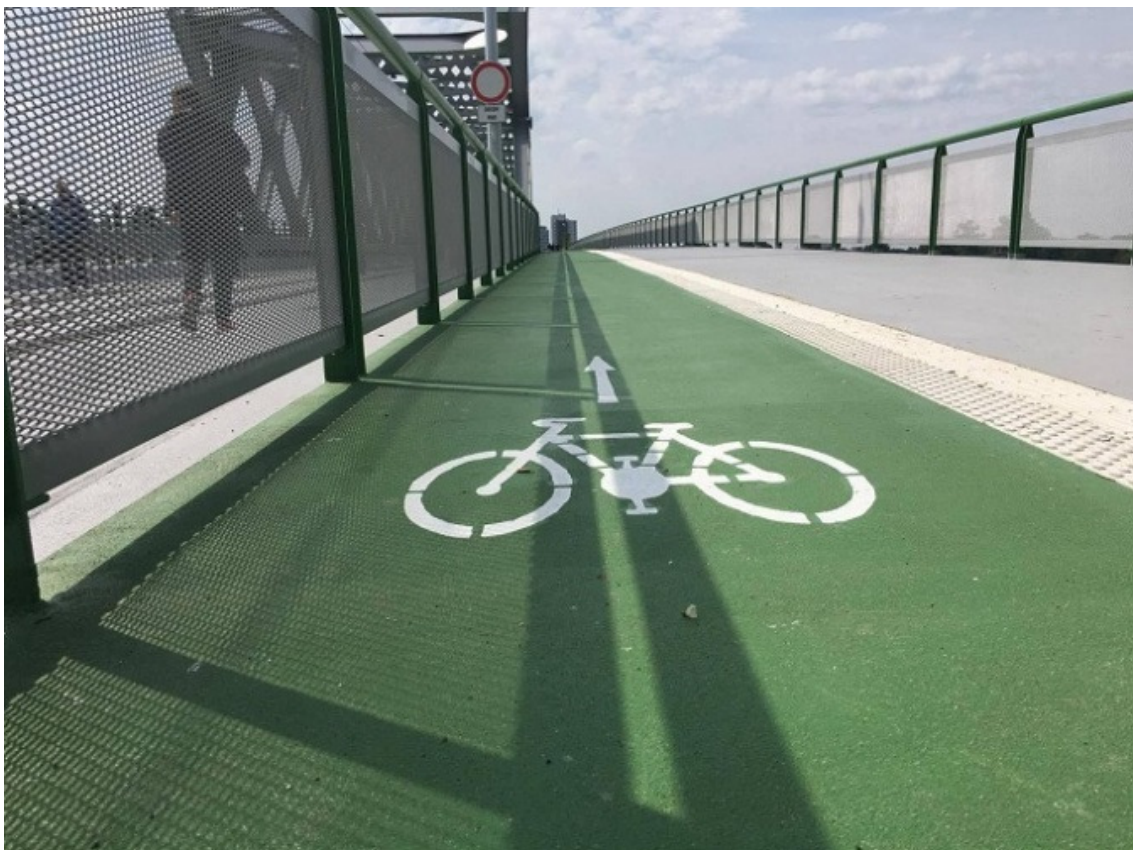


# **AKČNÝ PLÁN**

## **ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY**

### **PRE ROK 2017**



**Bratislava, november 2016**

## OBSAH

1	Zhrnutie .....	3
2	Príprava akčného plánu .....	4
2.1	Organizačné zabezpečenie .....	4
2.1.1	Cyklistická doprava.....	4
2.1.2	Pešia doprava.....	5
A.	Cyklistická doprava.....	6
3.	Súvislosti a priority .....	6
3.1	Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni Slovenskej republiky ...	6
3.2	Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni mesta .....	6
3.2.1	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta.....	6
3.2.2	Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, r. 2007, v znení zmien a doplnkov (Ďalej len ÚPN) .....	7
3.2.3	Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, 2015 .....	8
3.2	Technické normy a legislatíva.....	9
4	Východisková situácia.....	11
4.1	Analýza existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry .....	11
4.2	Zhrnutie výsledkov .....	13
5.	Vízia a cieľ .....	15
6	Finančný plán .....	23
6.1	Predpokladaná finančná náročnosť plánovaných cyklotrás .....	23
6.2	Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing.....	24
6.3	Inštalácia cyklosčítačov.....	25
7	Návrh opatrení pre rozvoj cyklistickej dopravy .....	25
B.	Pešia doprava .....	28
8	Východiskový stav .....	28
8.1	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta.....	28
8.2	Územný generel dopravy .....	29
9	Finančný plán pre rok 2017.....	32
10	Návrh opatrení pre rozvoj pešej dopravy .....	32
11	Použitá literatúra .....	33
	Príloha č.1.....	34
	Príloha č.2 Mapa hlavných cyklotrás Bratislavy (ÚGD).....	39

## 1 Zhrnutie

Akčný plán cyklistickej a pešej dopravy Hlavného mesta SR Bratislavy je ucelený koncepčný strategický dokument, ktorý definuje konkrétne aktivity mesta zamerané na rozvoj nemotorovej dopravy ako aj časový harmonogram ich odporúčanej realizácie. Spracovaný bol v nadväznosti na schválené strategické dokumenty mesta a Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike z roku 2013 [9]. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi na národnej úrovni sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách.

*Cyklistická doprava je jedným zo spôsobov ako ponúknuť obyvateľom Bratislavy alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave, ale zároveň je to aj forma zdravého životného štýlu. Cestovanie bicyklom je lacnejšie a zdravšie. Na základe meraní je bicykel vo všeobecnosti v (aj v Bratislave) najrýchlejší dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti t.j. 2-5 km. Bicykel má oveľa menšie priestorové nároky v porovnaní s inými druhmi dopravy a zároveň pomáha riešiť problémy s parkovaním. Bicykel ako dopravný prostriedok je finančne dostupný širokým vrstvám spoločnosti.*

[1]

*Výhodou Bratislavy je, že väčšina jej územia je rovinatá. Napriek týmto ideálnym topografickým podmienkam Bratislavy tu väčšine obyvateľov chýba kultúra každodenného využívania bicykla na cesty po meste. Jedným z hlavných dôvodov nízkeho záujmu o cyklistickú dopravu je predovšetkým absolútny nedostatok bezpečnej cyklistickej infraštruktúry.*

[3]

Pešia doprava je najprirodzenejší spôsob dopravy v meste. Napriek tomu, že tvorí v meste významný podiel na celkovom objeme prepravnej práce, nie je pre ňu vyčlenený adekvátny priestor. Zároveň v meste existuje množstvo bariér, ktoré tento druh dopravy komplikujú (zvlášť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu alebo so zdravotným postihnutím).

[3]

Ako východisko pre spracovanie Akčného plánu bola celková vízia mesta zadefinovaná ako Bratislava – živé a zdravé mesto v nadväznosti na strategické koncepcie mesta Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 [2] a Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, 2015 (ďalej len ÚGD) [3].

V prvej fáze spracovania Akčného plánu – východiskovej situácii cyklistickej dopravy boli zdokumentované a kvantifikované cyklotrasy v rámci územia hlavného mesta SR Bratislavy z hľadiska ich počtu, rozloženia, kvality a využitia. Ako podklad pre tieto analýzy bol Passport cyklistických trás na území hl. mesta SR Bratislavy a Územný generel dopravy. Z vykonaných analýz je zrejmé, že v oblasti cyklistickej dopravy v Bratislave chýba dostatočná sieť cyklistických trás, hlavne mestského charakteru.

V druhej fáze spracovania akčného plánu – východiskovej situácii pešej dopravy bol analyzovaný stav pešej dopravy. Ako podklad pre tieto analýzy bol Územný generel dopravy

Napriek tomu, že pešia doprava tvorí významný podiel na celkovom objeme prepravnej práce, nie je pre ňu vyčlenený adekvátny priestor.

Navrhnuté ciele a opatrenia Akčného plánu zvyrazňujú funkciu mesta definovanú v koncepcii SMART TWINS CITY [10] zameranú najmä na „zvýšenie kvality života v meste v kontexte udržateľnosti prírodných zdrojov, zelených riešení spojených s inteligentnou energetickou infraštruktúrou.“

Realizáciou celého súboru navrhovaných opatrení v rámci vízie Bratislava – živé a zdravé mesto by sa mal Zvýšiť podiel nemotorovej dopravy (pešej a cyklistickej), podiel verejnej dopravy a znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy na 35 % v roku 2025, 25 % v roku 2030 a menej ako 20 % v roku 2040.

## 2 Príprava akčného plánu

Potreba vypracovať Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý bude obsahovať aktualizované Priority v oblasti cyklotransportu a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy. Akčný plán sa spracováva na príslušný kalendárny rok podľa odporúčaní z dokumentu **Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy** schváleného ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 dňa 25.9.2014.

### 2.1 Organizačné zabezpečenie

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy je predkladaný každoročne ako návrh priorít v oblasti cyklistickej a pešej dopravy na konkrétny kalendárny rok. Vypracovanie materiálu zabezpečuje Oddelenie stratégie a projektov a prebieha v nasledujúcich etapách:

- Analýza strategických dokumentov mesta z pohľadu nemotorovej dopravy
- Analýza priorít/realizovaných úsekov za rok 2016
- Definovanie prioritných úsekov pre rok 2017
- Vypracovanie materiálu
- Schválenie a pripomienkovanie materiálu na príslušných dopravných komisiách mesta

#### 2.1.1 Cyklistická doprava

Od roku 2016 zastrešuje rozvoj cyklistickej dopravy Oddelenie stratégie a projektov, referát stratégií, ktorý má na starosti koncepčnú a koordinačnú činnosť v danej problematike.

Od roku 2017 preberá zodpovednosť za spracovanie projektovej dokumentácie a realizáciu nových úsekov cyklistickej infraštruktúry Generálny investor Bratislavy (GIB). Organizačná štruktúra STARZ zabezpečovala v minulosti výstavbu cyklotrás, ktoré mali prevažne rekreačný/cykloturistický charakter. Na riešenie cyklistickej infraštruktúry ako súčasť dopravy, napr. vstupovaním do veľkých dopravných uzlov nemá organizačné zabezpečenie. Vzhľadom na skutočnosť, že spol. GIB je mestská investorská a inžinierska organizácia Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, zriadená hl. mestom na prípravu a realizácie

stavieb, od r. 2017 bude zastrešovať aj agendu týkajúcu sa rozvoja cyklistickej infraštruktúry. Od zmeny organizačnej štruktúry očakávame vyššiu efektivitu projekčnej a realizačnej fázy.

Zodpovednosť za údržbu a opravu existujúcej cyklistickej infraštruktúry zabezpečuje STARZ - Správa telovýchovných a rekreačných zariadení

### **2.1.2 Pešia doprava**

Oddelenie správy komunikácií zabezpečuje správu a údržbu už existujúcich chodníkov a priechodov pre chodcov. V rámci opráv zabezpečuje debarierizáciu existujúcich priechodov len v prípade, že sa nejedná o zásadnú stavebnú úpravu, ktorá by si vyžadovala vypracovanie projektovej dokumentácie a povolenie ohlásenia drobnej stavby. V prípade potreby väčších stavebných zásahov zasiela Oddelenie správy komunikácii požiadavku na zaradenie stavebnej úpravy do plánu investícií Oddeleniu stavebných činností, ktoré v závislosti na pridelenom rozpočte realizuje stavebné úpravy prostredníctvom Generálneho investora Bratislavy.

## A. Cyklistická doprava

### 3. Súvislosti a priority

#### 3.1 *Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni Slovenskej republiky*

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, bola schválená vládou Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 7. mája 2013 uznesením č. 223/2013. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách. **Víziou tohto dokumentu v súlade s národnou cyklostratégiou je:**

- uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky v súlade so záujmom o trvalo udržateľný rozvoj mobility a o zvyšovanie celkovej kvality života obyvateľstva,
- postupne dosiahnuť efektívne začlenenie cyklistickej dopravy do dopravných systémov, čo povedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia,
- cyklistická doprava sa môže aj na Slovensku stať dôležitým prvkom trvalo udržateľného rozvoja mobility.
- výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie konkurencieschopnosti a zamestnanosti

[9]

#### 3.2 *Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni mesta*

##### 3.2.1 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta

Cyklistickú dopravu treba vnímať aj z pohľadu Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta, ktoré bolo prijaté v roku 2010

Mesto bude iniciovať v spolupráci Bratislavským samosprávnym krajom aby sa zaktualizovala koncepciu cyklodopravy v Bratislave z hľadiska napojenia na cyklotrasy v regióne a širšom okolí. Navrhne cyklotrasy a cyklistické chodníky na území hl. mesta s cieľom napojenia na regionálnu sieť v kompetencii BSK tak aby sa zabezpečilo čo najbezpečnejšiu cyklistickú dopravu a zároveň bude riešiť infraštruktúru (napr. odstavné stojany pre bicykle, resp. parkoviská pre bicykle najmä na miestach s veľkou koncentráciou cyklistov, uzamknateľné a bezpečné odkladanie bicyklov, umiestnenie nosičov na bicykle v autobusoch, zariadenia pre údržbu a servis ako napríklad dofúknutie prázdneho kolesa,

občerstvenie, požičovne bicyklov a pod. ), keďže sa bude usilovať, aby doprava bicyklom odľahčila ostatné subsystemy dopravy v meste a stala sa alternatívou k motorickej doprave.

V návrhu Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja boli definované strategické ciele rozvoja. Strategický cieľ E IV sa zaoberá rozvojom cyklistickej infraštruktúry, v ktorom sú definované jednotlivé opatrenia.

### **Opatrenia:**

E.IV.b) postupná realizácia koncepcie rozvoja cyklodopravy:

- i. zabezpečenie finančných prostriedkov na realizáciu opatrení na rozvoj cyklistickej infraštruktúry;
- ii. realizácia opatrení.

E.IV.c) budovanie cyklistickej infraštruktúry (parkoviská pre bicykle na miestach s potenciálne veľkou koncentráciou cyklistov napr. školy, verejné inštitúcie, železničné a autobusové stanice, obchodné centrá, športové zariadenia a iné):

- i. identifikácia opatrení na budovanie cyklistickej infraštruktúry v spolupráci s relevantnými organizáciami;
- ii. príprava podrobného plánu realizácie opatrení vrátane finančného zabezpečenia;
- iii. postupná realizácia plánu.

### **2.2.2 Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, r. 2007, v znení zmien a doplnkov (Ďalej len ÚPN)**

Textová časť ÚPN Bratislavy rozdeľuje cyklistické komunikácie na:

#### a) hlavné trasy

- vytvárajú systém medzinárodných, regionálnych a celomestských trás,
- prepájajú jednotlivé mestské časti a môžu byť súčasťou diaľkových a nadregionálnych trás,
- väzba na cykloturistické trasy v extraviláne mesta,
- „ich rozvoj a realizácia je v kompetencii hl. m. SR Bratislavy“

#### b) vedľajšie trasy

- nadväzujú na hlavné trasy,
- vytvárajú základnú štruktúru cyklotrás v mestských častiach,
- väzba na cykloturistické trasy v extraviláne mesta,
- investične a realizačne zabezpečujú mestské časti Bratislavy

#### c) doplnkové trasy

- nadväzujú na vedľajšie trasy,
- zabezpečujú prístup k miestnym objektom, školám, obchodom a pod.,
- realizáciu by mali zabezpečovať vlastníci objektov a areálov

[2]

Riešenie cyklistickej dopravy je aktualizované v Územnom generely dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, ktorý aktualizuje trendy v oblasti nemotorovej dopravy, verejnej dopravy

v resp. znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy. Pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry Bratislavy je nevyhnutné aby analýzy a návrhové riešenia Územného generelu dopravy boli zapracované do ÚPN Bratislavy.

### 3.2.3 Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, 2015

V roku 2015 bol prijatý Územný generel dopravy mesta, ktorého cieľom spracovania je predovšetkým **aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia.**

Úlohou ÚGD BA je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Sleduje tiež aktualizáciu prognózy dopravy, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých dopravných subsystémov. Cieľom ÚGD BA je tiež systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál mesta Bratislavy.

[3]

V Územnom generely dopravy si Bratislava definuje nasledujúce ciele, ktoré sú definované ako Ciele a zásady rozvoja dopravy:

#### **Vízia: Bratislava - živé a zdravé mesto**

- Zvýšiť podiel nemotorovej dopravy (pešo a na bicykli), podiel verejnej dopravy a znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy na 35 % v roku 2025, 25% v roku 2030 a menej ako 20% v roku 2040.
- Redukovať dĺžku ciest pri preprave osôb a počet ciest pri preprave tovaru a efektívne organizovať dopravu na báze inteligentných dopravných systémov.
- Humanizovať priestor a revitalizovať ulice pri rešpektovaní dostupnosti prepravy osôb a tovaru.
- Do roku 2030 znížiť používanie vozidiel na konvenčné palivá v mestskej doprave na polovicu; do roku 2050 ich postupne vyradiť z prevádzky v rámci mesta. Do roku 2040 zaistiť, aby 80 % dopravy, ktorá neprekračuje hranice mesta, bola doprava nízko emisná a znížiť emisie vozidiel, ktoré prekračujú hranice mesta, do roku 2030 o 10%.  
*Podrobné opatrenia a ciele aj s časovým harmonogramom sú bližšie definované ÚGD BA*

[3]

#### **Územný generel dopravy v kontexte cyklistickej dopravy**

Územný generel dopravy nadväzuje na Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Ďalšou dôležitou koncepciou z ktorej ÚGD BA vychádza je Územný plán regiónu – BSK vrátane cykloturistických trás v celkovej dĺžke 1300 km z roku 2013.



Aby fungoval systém podpory cyklistickej dopravy v Bratislave, boli vybrané zásadné radiály, respektíve problematické úseky na týchto radiálach, ktoré by mali byť budované pokiaľ možno súčasne, prípadne v dvoch, troch rokoch, tak, aby bola zaistená plynulosť cyklistickej dopravy až do centra. Na týchto trasách by sa uplatnil princíp „indukcie dopravy“, kde sa predpokladá, že nová infraštruktúra automaticky na seba naviaže novú dopravu. To platí aj o cyklistickej doprave. Cieľom je tak každú mestskú časť Bratislavy spojiť s centrom mesta aspoň jedným bezpečným koridorom, ktorý by na seba natiahol nových cyklistov.

[3]

Návrh hlavných cyklistických trás vzišiel z diskusie s bratislavskou Cyklokoalíciou a ďalej vychádzal z dvoch strategických dokumentov mesta Bratislava. Prvým sú **Zásady rozvoja cyklo dopravy na území celej Bratislavy**, ktoré zastupiteľstvo schválilo v septembri 2014. Druhým je štúdiá **cyklotrás Bratislavy - Petržalka**.

[3]

Ak sa nebude meniť existujúca parkovacia politika, alebo len v obmedzenej miere, križovatky a cestná dopravná signalizácia sa ďalej budú navrhovať s preferenciou plynulosti IAD a plánovanie dopravy v kontexte urbanizmu a funkcií mesta bude zotrvačne plánované rovnako ako doteraz, je možné s istotou povedať, že takéto podmienky budú mať vo všetkých prípadoch vplyv na atraktivitu cyklistických trás. Tento prístup dopravy bude mať vplyv aj na dopravnokapacitné posúdenie investičných zámerov. **Pre takýto prípad je potom možné počítať len s tým, že budú postupne realizované cyklistické chodníky na okraji Bratislavy, alebo len tie, ktoré nebudú ovplyvňovať „plynulosť IAD“.**

[3]

Ako vyplýva zo záverov Územného generelu dopravy riešenie cyklistickej infraštruktúry treba vnímať v kontexte riešenia komplexného dopravného systému Bratislavy. Riešenie cyklistickej dopravy v Bratislave ako oddeleného dopravného systému bude neefektívne a nevyrieši hlavné dopravné problémy mesta. V súvislosti v kombinácii s vhodnou urbanizáciou mestského prostredia, rozvojom a preferenciou MHD, riešením statickej dopravy, budovaním záchytných parkovísk a systémov Park+Ride, budovaním terminálov TIOP a v neposlednom rade zlepšení podmienok pešej dopravy. V súvislosti s vyššie uvedenými opatreniami bude cyklistická doprava dôležitá súčasť zlepšenia dopravnej situácie v meste a tým zlepšenia podmienok pre život.

### 3.2 *Technické normy a legislatíva*

V súčasnosti sú v SR platné dve základné technické normy týkajúce sa plánovania, výstavby a značenia cyklistickej infraštruktúry:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 01 8028 Cykloturistické značenie

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, v novembri 2014, schválilo technické podmienky TP 085 (pôvodné označenie TP 07/2014) Navrhovanie technickej infraštruktúry. Tieto TP určujú zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry navrhujeme postupovať v súlade s uvedenými TP

Dopravné značenie vyplýva z platných vyhlášok Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášku č. 361/2011 Z. z, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

## 4 Východisková situácia

V prvej fáze spracovania Akčného plánu –boli zdokumentované a kvantifikované cyklotrasy v rámci územia hlavného mesta SR Bratislavy z hľadiska ich počtu, rozloženia, kvality a využitia.

Analýza existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry Bratislavy je definovaná v Územnom genereli dopravy. Mesto Bratislava vypracovala v roku 2015 podrobný pasport existujúcej cyklistickej infraštruktúry (tabuľka č. 1). Tento pasport je každoročne aktualizovaný o novovybudovanú cyklistickú infraštruktúru.

### 4.1 Analýza existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry

Celková deľba prepravnej práce u oslovených osôb žijúcich v Bratislave je nasledovná: **39,6 % IAD, 32,6 % verejná doprava, 26,2 % chôdza a 1,6 % cyklistická doprava**. Bolo zistené, že dominantným módom všetkých ciest, ktoré súvisia s **účelom práce**, je **individuálna automobilová doprava**. U takýchto ciest respondenti uviedli, že v **52,8 % prípadov využili individuálnu automobilovú dopravu, v 35,4 % verejnú dopravu a len v 11,8 % prípadov to bol mäkký mód, tzn. chôdza či bicykel**.

Naopak, najnižšie využitie IAD je sledované u ciest typu HS (domov - nákup každodenné) a HE (domov - vzdelanie). V prípade prvého typu cesty ide o priemerne kratšie cesty s dominanciou pešej dochádzky. U typu cesty HE ide zase o cesty skôr mladších respondentov, u ktorých je najčastejšie využívaným dopravným prostriedkom vozidlo **verejnej dopravy** (hlavne veková skupina 15 -24 rokov). **Verejná doprava** je ďalej najčastejšie využívaná pri typoch ciest **HD (domov - lekár / nemocnica) a HM (domov - administratívne záležitosti, nákup iný)**.

Obyvatelia Bratislavy uprednostňujú cestovanie **osobným automobilom (40 %) pred verejnou dopravou (33 %)**. Najvýznamnejší podiel na tomto výsledku majú cesty spojené s prácou, kde je IAD využitá u **53 % ciest**.

Existujúce cyklotrasy a topografické podmienky Bratislavy sú naozaj dobrým základom pre vytvorenie cyklosiete, ktorá by sa mohla využívať denne. Mesto Bratislava už začalo vnímať vysoký potenciál každodenných jász bicyklom po meste. Hlavným dôvodom je fakt, že v Bratislave stále chýba dostatočná sieť cyklistických trás, najmä mestského charakteru v resp. sú fragmentované.

[3]

# AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

Tabuľka č. 1: Prehľad existujúcich cyklotrás v meste

Cyklotrasa	Dĺžka mestských cyklotrás [m]**							Spolu
	V HDP ako				Mimo HDP ako			
	pruh	pás	koridor pre cyklistov	priechod pre cyklistov	samosiatná cestička	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	
Medzinárodná Dunajská cyklistická cesta	0	1573	1406	94	5612	218	28234	<b>37137</b>
Moravská cyklistická cesta	13	0	4718	29	2176	394	13246	<b>20576</b>
Cyklomost slobody	0	0	0	0	104	91	334	<b>529</b>
Ružinovská tangenta	0	0	0	39	483	148	1435	<b>2105</b>
Cyklotrasa Chorvátske rameno	0	0	0	15	728	123	3361	<b>4227</b>
Dúbravská radiála	448	0	0	30	0	3324	642	<b>4444</b>
Lamačská radiála	499	0	781	0	0	0	0	<b>1280</b>
Račianska radiála	0	0	0	48	198	90	828	<b>1164</b>
Vajnorská radiála	566	181	2212	164	442	297	0	<b>3862</b>
Ružinovská radiála	504	96	748	72	1288	430	3389	<b>6527</b>
Prievozska radiála	401	0	0	21	0	54	0	<b>476</b>
Petržalské korzo	49	0	0	125	964	1796	1094	<b>4028</b>
Priečna os	86	0	371	27	0	109	0	<b>593</b>
Kramárska radiála	0	0	0	0	0	0	301	<b>301</b>
Párickova - Trenčianska	67	0	0	157	882	0	0	<b>1106</b>
Malodunajská radiála	0	0	0	53	4564	69	222	<b>4908</b>
Starohájska radiála	0	0	0	22	46	0	979	<b>1047</b>
Východné - Vajnory	991	0	1875	13	32	0	94	<b>3005</b>
1. okruh	0	0	278	0	0	0	0	<b>278</b>
2. okruh	0	0	0	0	0	0	300	<b>300</b>
3. okruh	306	0	0	40	823	632	0	<b>1801</b>
5. okruh	0	0	0	8	0	0	271	<b>279</b>
9. okruh	0	0	0	94	1242	176	125	<b>1637</b>

## AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

Bosákova - Zadunajská cesta	0	0	0	0	0	356	45	<b>401</b>
Spojka Einsteinova	0	0	0	0	0	0	216	<b>216</b>
Spojka Sabinovská	0	0	0	0	140	0	0	<b>140</b>
Trasa po Dolnozemskej ceste	0	0	0	24	0	3640	420	<b>4084</b>
Spojka Odborárska - Za stanicou - Elektrárenskú - Turbínová	0	0	0	0	0	0	1064	<b>1064</b>
Spojka Mierová kolónia - Trávnka	0	0	0	0	0	0	244	<b>244</b>
Trasa cez Lúky sever - juh	0	0	0	0	0	0	287	<b>287</b>
Spojka Pod Vápenickým potokom	0	0	0	13	0	584	0	<b>597</b>
Cyklotrasa na Gercenovej ulici	0	0	0	0	0	196	0	<b>196</b>
Cyklotrasy v miestnej časti Ostredky	0	0	0	0	0	0	1748	<b>1748</b>
Spojka R14 a R84	0	0	768	13	92	0	0	<b>873</b>
Spojka II/505 a R11	0	0	0	0	0	231	0	<b>231</b>
Spojka Černyševského a Kraskovského	0	0	0	0	0	156	0	<b>156</b>
Spojka Ružinovská - Drieňová	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Spojka Pri vinohradoch - Žarnovická	0	0	0	0	0	0	94	<b>94</b>
Spojka Štúrova - Tobruická	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Dĺžka mestských cyklotrás [m]**</b>	<b>3930</b>	<b>1850</b>	<b>13157</b>	<b>1101</b>	<b>19816</b>	<b>13114</b>	<b>58973</b>	<b>111941</b>

### 4.2 Zhrnutie výsledkov

V Bratislave sa nachádza síce viac ako 111 kilometrov cyklotrás, sú však prevažne rekreačného charakteru, alebo sú fragmentované. Prepojenie týchto trás bude v Bratislave dobrým začiatkom na zabezpečenie plynulých jazd po cyklistických trasách. Celkovo sa dajú problémy mesta s nemotorovou dopravou zhrnúť nasledovne:

- Dopravná bezpečnosť cyklistov na mnohých hlavných koridoroch a križovatkách je nízka, a to predovšetkým v dôsledku obmedzeného priestoru pre cyklistov, nejasných dopravných situácií a značenia ciest, ktoré uprednostňuje motorizovanú dopravu, nie nemotorovú dopravu. Ako príklad možno uviesť ulice Rožňavská a Vajnorská, ktoré spájajú centrum mesta so Zlatými pieskami. Občania tieto koridory nemôžu využívať ani ako cestu do práce, ani za voľnočasovými aktivitami. Chodníky sú rozbité a bez bezbariérových úprav, na ceste sú vyjazdené koľaje, alebo tu stoja parkujúce autá, niekedy dokonca v dvoch radoch.

- Dopravná bezpečnosť cyklistov je na mnohých hlavných koridoroch nízka, a to v dôsledku vysokej rýchlosti prichádzajúcich áut. V meste je povolená rýchlosť pre autá 50 km/h. Pokiaľ je rýchlosť premávky vyššia ako 30 km/h, je to pre účastníkov zmiešanej premávky motorovej a nemotorovej dopravy nebezpečné.
- Na základe skúseností z bicyklovania na hlavných koridoroch je možné usúdiť, že kvalita ovzdušia na hlavných koridoroch je nízka. Dôvodom je veľký počet áut, čo neláka cyklistov, aby sa pohybovali po takýchto trasách.
- Na niektorých úsekoch trás chýbajú mnohé dôležité prepojenia. Výsledkom je, že rýchlosť cyklistov a chodcov je v týchto úsekoch nízka.
- Existujúce cyklistické trasy nie sú navzájom poprepájané. Preto je dôležité vybudovať koncepčnú sieť cestnej infraštruktúry, ktorá umožní efektívny spôsob rozvoja cyklistickej infraštruktúry v Bratislave. Budovanie takejto koncepčnej siete vychádza z logického spôsobu prepojenia rezidenčných oblastí s hlavnými destináciami v meste, ako napr. centrum mesta a obchodné centrá.
- Absencia systému Bike sharing – V roku 2014 bola uzavretá zmluva na dodávku systému bike sharing. Návrh staníc rozmiestnenia systému bol schválený mestským zastupiteľstvom uznesením č. 1099/2014. Mesto momentálne rokuje so súkromným investorom o financovaní systému.
- Absencia relevantných dát o pohybe cyklistov. Na najvyťaženejších úsekoch cyklotrás nie sú inštalované sčítače cyklistov. Momentálne sa na území Bratislavy nachádzajú 2 cyklosčítače vo vlastníctve Bratislava Tourist Board (ďalej BTB) – na Viedenskej ceste a hraničnom priechode Berg a 1 cyklosčítač na Cyklomoste Slobody vo vlastníctve Bratislavského samosprávneho kraja. Na Viedenskej ceste bol zaznamenaný nárast intenzity cyklistickej dopravy 20% oproti roku 2016 (dáta k októbru 2017)
- V Bratislave neexistujú parkoviská pre bicykle. Namiesto toho sú v centre mesta vo viacerých lokalitách rozmiestnené stojany na bicykle. Počet stojanov na bicykle je od miesta k miestu rozdielny, od 2 do 10, kde sa dá odstaviť 4 až 12 bicyklov. Podľa čl. 16.3.12, STN 73 6110/Z1, september 2014, sa pri verejných inštitúciách, zariadeniach výroby, zdravotníctva, kultúry, športu a služieb musia vytvárať aj parkovacie miesta s ochranou pre bicykle.

[3]

## 5. Vízia a cieľ

Aby fungoval systém podpory cyklistickej dopravy v Bratislave, boli vybrané zásadné radiály, respektíve problematické úseky na týchto radiálach, ktoré by mali byť budované pokiaľ možno súčasne, prípadne v dvoch, troch rokoch, tak, aby bola zaistená plynulosť cyklistickej dopravy až do centra. Na týchto trasách by sa uplatnil princíp „indukcie dopravy“, kde sa predpokladá, že nová infraštruktúra automaticky na seba naviaže novú dopravu. To platí aj o cyklistickej doprave. Cieľom je tak každú mestskú časť Bratislavy spojiť s centrom mesta aspoň jedným bezpečným koridorom, ktorý by na seba natiahol nových cyklistov.

[3]

Územný generel dopravy definuje Návrh zmien pre územný plán, ktorý je tvorený:

1. Hlavnými mestskými cyklotrasami (Okruhy a radiály)
2. Cykloturistickými mestskými cyklotrasami

Návrh hlavných cyklistických trás v Územnom generely dopravy (viď prílohu dokumentu) vzišiel z diskusie s bratislavskou Cyklokoalíciou a ďalej vychádzal z dvoch strategických dokumentov mesta Bratislava. Prvým sú Zásady rozvoja cyklo dopravy na území celej Bratislavy, ktoré zastupiteľstvo schválilo v septembri 2014. Druhým je štúdia cyklotrás Bratislavy - Petržalka.

[3]

Celkom zásadné je vyriešenie cyklistickej dopravy v centre Bratislavy. Dá sa predpokladať, že práve nedostatok opatrení pre cyklistov v centre je dôvodom, prečo sa tak málo používa bicykel ako dopravný prostriedok. Územný generel dopravy definuje najproblematickejšie body, radiálne a okružne cyklotrasy, ktoré treba z pohľadu cyklistickej dopravy prioritne riešiť:

- Račianske mýto O2xO3xR13
- Trnavské mýto O3xR14xR34xR35
- Hodžovo námestie O2xR12
- Mlynské nivy - Karadžičova - Páričkova O2xR17xR20xR26
- Patrónka O5xR12xR52
- Križovatka Jozefa Čabelku O4xR13xR34xS130 zväračský ústav

[3]

Z radiál a okruhov sú prednostne podporované nasledovné cyklotrasy:

- R11 Dúbravská radiála - úsek cez Dúbravku a napojenie na Bory, Cyklotrasa Lafranconi – Dúbravka, cyklotrasa Devínska Nová Ves – Lamač, vrátane premostenia železnice (zvyšok je hotový resp. použiteľný).
- R13 Račianska radiála - takmer celá dĺžka (prioritne zo Stratégie: Cyklotrasa Račianske mýto – Komisárky),
- R14 Blumentálska - Trnavské mýto – ide skôr cez Krížnu,
- R16 Špitálska – Záhradnícka – Ružinovská – Vrakuňa - ŽST Podunajské Biskupice
- R17 Prievozská radiála Štúrova – Dunajská - Mlynské nivy – - Hraničná – Stachovská
- R26 Mlynské nivy - Karadžičova – Páričkova
- R27 Pribinova (Umelka - Nové SND)
- R33 Pekná cesta – Alstrova

- R34 Kukučínova
- R35 Cyklotrasa Vajnorská radiála (Trnavské mýto – Zlaté piesky – Rendez) – riešné v prioritách po častiach
- R48 Starohájska
- R51 Karloveské rameno (Eurovelo 13)
- R51 Devínska cesta (Eurovelo 13)
- O1 Prvý historický okruh
- O2 úseky: Most SNP - Osobný prístav - Starý most + Rybné nám. – cykloprieťah
- O3 úseky: Košická (Mlynské Nivy - Prístavná) + Trnavské mýto (O3xR14xR34xR35) + Račianske mýto (O2xO3xR13)
- O4 úseky: Rusovská, cykloprieťah + Bajkalská (Ružinovská - Vajnorská)
- O5 úseky: Lafranconi – Patrónka – cykloprieťah + Cyklotrasa Ružinovská tangenta (Zátišie – Tomášikova – Slovnafťská)
- O6 Antolská - Eurovelo 6, prepojenie
- O8 hrádza - Jarovce
- O10 Jurava, etapa II.

V dopravnom modeli je aj R18 (hlavná mestská cyklistická radiála popri koridore električky), ale tú je potrebné robiť v rámci električky, ktorá sa po dostavbe priamej trasy R18 popri električke stane trasou R38.

V rámci novej výstavby a úpravy komunikácií dávať do podmienok budovanie cyklotrás v dotknutom úseku (nielen ponechanie rezervy, ako je dnešná prax, ale aj pri mestských investíciách cyklotrasy zahrnúť organicky do projektu). Týka sa to napr.:

- O2 Karadžičova
- O3 (CMC Petržalka, Košická)
- O6 (rozširovanie Harmincovej)
- R11 (Dúbravčice)
- R12 (Lamač - Záhorská Bystrica)
- R17 (Mlynské nivy)
- R18 (Petržalská električka)
- R35 (Polianky, Dúbravčice)
- Cyklotrasa Komisárky – Vajnory.

[3]

Na základe analýz a strategických dokumentov mesta sme vytipovali nasledovné prioritné úseky, ktoré by sa mali realizovať. Kritériá projektov na realizáciu v rokoch 2017- 2019

1. Cyklotrasy, ktoré sú pripravené na realizáciu a nestihli sa z časovej náročnosti realizovať v roku 2016).
2. Cyklotrasy, úseky v ktorých je najvyššia intenzita cyklistickej dopravy. (Pre podrobnejšie analýzy bude potrebné na vytipovaných úsekoch inštalovať sčítacie dopravy, ktoré by zabezpečili relevantné dáta o počte cyklistov).
3. Definovať úseky hlavných cyklotrás, ktoré budú v budúcnosti predmetom investičného zámeru. Tieto úseky je nutné mať projekčne pripravené a zabezpečiť komunikáciu s developerom v dostatočnom predstihu v resp. počas vydávania záväzných stanovísk mesta.
4. Vyriešiť úseky/križovatky, ktoré sú v ÚGD BA definované ako najproblematickejšie body, ktorých vyriešenie je potrebné z hľadiska bezpečnosti či chýbajúceho



spojenia. Pri riešeníach problematických úsekov postupovať v zmysle návrhov Územného generelu dopravy.

Do priorít sme nedávali úseky hlavných cyklotrás, ktoré budú realizované pri výstavbe električkových radiál (Vajnorská radiála, Ružinovská radiála, Petržalka električková trať 2. etapa)

## AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

Tabuľka č. 2 – Prioritné úseky v zmysle ÚGD

Realizácia	
Plán	
Spolupráca	

	Akčný plán 2017-2019	Trasa	Úsek	Názov úseku	Stav/Spôsob riešenia	Projekt
R	realizácia 2017	O1	všetky	Nultý okruh	čistočne vyznačená/úprava vodorovného a zvislého značenia	hotová PD
R	projekt + realizácia	O2	O2:R18-R19	Nábřeží Starý most - Most SNP	neexistuje	odložené, vypracovaný projekt, (vydané ZST, MAGS ORM/40167/14-389516, 27.03.2014 )
P	projekt	O2	O2:R17-R18	Dostojevského rad	neexistuje, umiestnenie novej cyklotrasy	-
P	projekt	O2	O2:R14-R17	Karadžičova	čistočne vybudovaná ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	-
R	projekt + realizácia	O3	O3:R18-R19	Einsteinova/Aupark	realizovaná, chýbajúce cyklopriechody, vodorovné dopravné značenie, napojenie na Most SNP, okolie Auparku	rozpracovaný
R	projekt + realizácia	O3	O3:R17-R27	Košická juh	neexistuje, duálne riešenie: bus + cyklopruh, zmiešaný pohyb na chodníku	-
R	projekt + realizácia	O3	O3:R16-R17	Košická sever	vyznačená Tekovská - Dulovo nám./cyklopruh alebo chránený cyklopruh	-
S	realizácia MČ Nové Mesto	O4	O4:R13-R14	Jarošova	neexistuje	hotová PD, realizácia MČ Nové Mesto

## AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

R	projekt + realizácia	O4	O4:R14-R35	O4 Vajnorská - Trnavská cesta	neexistuje	-
P	projekt	O4	O4:R26-R35	O4 Trnavská cesta - Trenčianska	neexistuje/ samostatný pásy pre chodcov/cyklistov	-
S	projekt + realizácia	O4	O4:R28-R48	O4 Háje	neexistuje	Hotový projekt (2016) MČ Petržalka
R	realizácia 2017	O4	O4:R18-R48	Námestie hraničiarov	neexistuje	Hotová PD pre stavebné povolenie (2016)STARZ
S	projekt + realizácia	O4	O4:R18-R19	O4 Dvory	neexistuje	Hotový projekt (2016) MČ Petržalka
-	projekt	O5	O5:R18-R48	Kutlíkova	realizovaná	
P	projekt + realizácia	O5	O5:R11-R21	Lafranconi - ZOO	neexistuje	-
P	projekt + realizácia	O5	O5:R12-R21	ZOO - Patrónka	formálne neexistuje/ chýba značenie a napojenie, zlý povrch, projekcne doriesit, pod krizovatkou pozemky NDS	-
R	projekt + realizácia	O5	O5xR12xR52	Patrónka	neexistuje, vydané ZST MAGS ORM 44779/11/266099, 30.05.2011	Vypracovanie štúdie 11/2016
S	projekt	O5	O5:R22-R33:1	križovatka Pražská - Stromová	neexistuje	MČ Nové Mesto
S	projekt	O5	O5:R22-R33:2	Jaskový rad	neexistuje/zjednosmernenie pre IAD	MČ Nové Mesto
P	projekt	O5	O5:R14-R35	O5 Vajnorská - Trnavská cesta	neexistuje	štúdia rozpracovaná 2010 - 2014
R	projekt + realizácia	O5	O5:R16-R35	O5 Trnavská cesta - Ružinovská	neexistuje	štúdia rozpracovaná 2010 - 2014
P	projekt	O5		O5 Ružinovská - Prievozská	neexistuje	štúdia rozpracovaná 2010 - 2014
S	realizácia 2017	O7	O7:R12-R52	Lávka Dúbravka - Lamač	neexistuje/ výstavba lávky a nadväzujúcej cyklocesty	MČ Dúbravka a Lamač
R	realizácia 2016	O8	O8:R16-R36	Trojičné nám. - ŽST PB	neexistuje	Hotový projekt (2016)

## AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

R	projekt + realizácia	R11	R11:O1-O5:1	Most SNP - River Park	realizovaná/ oprava povrchu, presun bližšie ku ceste	-
R	projekt + realizácia	R11	R11:O1-O5:3	River Park - Lafranconi	obnovenie zaniknutého riešenia	-
R	realizácia	R12	R12xO2	Hodžovo námestie	neexistuje	Hotový projekt (2016)
R	projekt + realizácia	R12	R12:O1-O2	Hodžovo nám.- Banskobystrická - Štefanovičova	existuje po Nám. Slobody	-
R	projekt + realizácia	R13	R13:O1-O2:2	Radlinského	neexistuje/obojsmerná cyklocesta	štúdia
P	projekt	R13	R13:O3-O4	Račianska	neexistuje	-
R	projekt+realizácia	R16	R16:O1-O2:1	Špitálska	realizovaná	Oprava povrchu v rámci rekonštrukcie Špitálskej (2017)
R	projekt+realizácia	R16	R16:O1-O2:2	Americké námestie	realizovaná	Oprava povrchu v rámci rekonštrukcie Špitálskej (2017)
R	projekt+realizácia	R16	R16:O1-O2:3	Záhradnícka západ	neexistuje/bus+cyklo, samostatný cyklopruh	-
P		R16	R16:O2-O3	Záhradnícka stred	neexistuje/bus+cyklo, samostatný cyklopruh	-
R	projekt+realizácia	R17	R17:O2-O3	Mlynské nivy západ	neexistuje	riešené v rámci novej AS
P	projekt	R17	R17:O3-O4	Mlynské nivy stred	neexistuje	-
P	projekt	R20	R20:O2- R13:1	Štefanovičova	neexistuje	-
P		<b>R21</b>	R21:O1:O3:1	Zámocká - Hrad	neexistuje	-
R	projekt+realizácia	R26	R26:O2-O3:1	Páričkova západ	zaniknutá	riešené v rámci novej AS
R	projekt+realizácia	R26	R26:O2-O3:2	Páričkova východ	neexistuje	-
R	projekt+realizácia	R27	R27:O2-O3:1	Pribinova 1	neexistuje	štúdia
R	realizácia 2017	R33	R33	Pekná cesta - Alstrova	neexistuje	v procese ÚR
R	projekt+realizácia	R35	R26:O3-O4	R35 Trnavské mýto - Bajkalská	neexistuje	štúdia (2015)

## AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

R	projekt+realizácia	R35	R26:O4-O5	R35 Bajkalská - Tomášikova	neexistuje	štúdia (2015)
R		R35	R26:O5-O6	Tomášikova - Slovinská	neexistuje	štúdia (2015)
P	dohodneme na komisii	R35	R26:O6-O7	Slovinská - Galvaniho	neexistuje	štúdia (2015)
P		R35	R26:O7-O8	Galvaniho - Zlaté piesky	neexistuje	štúdia (2015)
R	realizácia 2017	R48	R48:O4-O5	Starohájska	neexistuje	Hotová PD pre stavebné povolenie (2016)STARZ
R		R52	R52:O5-O6:2	Polianky	neexistuje/cestička pre cyklistov na JZ strane	-

Návrh prioritných úsekov predkladaných STARZ do návrhu rozpočtu rok 2017. V návrhu realizácie sa nachádzajú projekty, ktoré boli rozpracované v roku 2016 a predpokladá sa, že v roku 2017 budú mať všetky právoplatné povolenia pre realizáciu.

Projektová dokumentácia:

- **R35: Rožňavská úsek Žel. nadjazd – Zlaté Piesky** (v zmysle ÚGD)
- **R14 :Zlaté Piesky – Vajnory** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O5xR12xR52 Patrónka – Lesopark** (v zmysle ÚPN, ÚGD) Vydané ZST, MAGS ORM 44779/11/266099 z 30.05.2011
- **R35: O3-O4 – Trnavské Mýto – Bajkalská úsek OC Centrál – Trnavská – Bajkalská** (v zmysle ÚGD)
- **O3 R16-R17 Košická – úsek Dullovo nám. – Miletičova** (v zmysle ÚGD)

Realizácia, predpokladaná dĺžka uvedených úsekov 5,3 km:

- **R33: Pekná cesta – Alstrova** (v zmysle ÚGD)
- **R48: 04-05 Starohájska** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **R35: Rožňavská úsek Tomášikova - Žel. nadjazd** (v zmysle ÚGD)

V nadväznosti na Územný generel dopravy vyberáme ďalšie prioritné úseky ako zásobník projektov pre rok 2017. Harmonogram realizácie závisí od na výšenia finančných prostriedkov pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry a organizačného zabezpečenia realizácie. Návrh zásobníka projektov vyplýva z komunikácie s jednotlivými mestskými časťami a Cyklokoalíciou.

- **O2: R18-R19 - Nábřežie Starý most - Most SNP** - vydané ZST, MAGS ORM/40167/14-389516, 27.03.2014
- **O3:R17-R27 Košická – úsek Most Apollo – Prievozská** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O4: R14 – R35 – Vajnorská – Trnavská cesta** (v zmysle ÚGD)
- **O5: R14 – R35 – Vajnorská – Trnavská cesta** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O5:R16-R35 – Trnavská cesta Ružinovská (Tomášikova)** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O5:R16-R36 – Ružinovská Prievozská** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O5:R12-R21 – Lafranconi - Zoo** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O5: R11 – R21 – Lafranconi – Zoo** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **Trnavské mýto O3xR14xR34xR35** (v zmysle ÚGD)
- **R35: O4-O5 - Bajkalská - Tomášikova** (v zmysle ÚGD)
- **R12: O1-R20 Banskobystrická pred Úradom Vlády** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **R12: O1-O2 Štefanovičova** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **R13: O1- O2 Radlinského** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **R13: O3 – O4 Račianska úsek Račianske mýto – Jarošova** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **R16 O1-O2 Americké nám. – Karadžičova** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **R16:O2-O3 Záhradnícka úsek Karadžičova – Miletičova** (v zmysle ÚGD)
- **R27 O2-O3 Pribinova 1** (v zmysle ÚPN, ÚGD)

Realizácia

- **O4: R28-R48 Petržalka** (v zmysle ÚGD)

- **O4: R18-R19 Dvory** (v zmysle ÚGD)
- **O2xR12 Hodžovo námestie** (v zmysle ÚGD)
- **R16:O2-O3 Záhradnícka úsek Karadžičova – Miletičova** (v zmysle ÚGD)
- **R13: O1- O2 Radlinského** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **Iné úseky v nadväznosti na pripravenosť projektovej dokumentácie**

## 6 Finančný plán

### 6.1 Predpokladaná finančná náročnosť plánovaných cyklotrás

Návrh rozpočtu pre rok 2017 predkladaný STARZ - om. Kapitálové výdavky na cyklistickú dopravu **406 000** eur. Predkladané priority:

Projektová dokumentácia:

Úsek	Predpokladané výdavky (eur)
R35: Rožňavská úsek Źel. nadjazd – Zlaté Piesky	15 000
R35: Rožňavská úsek Zlaté Piesky – Vajnory	8 000
Patrónka O5xR12xR52 Patrónka – Lesopark	10 000
R35: O3-O4 – Trnavské Mýto – Bajkalská úsek OC Centrál – Trnavská – Bajkalská	15 000
O3 R16-R17 Košická – úsek Dullovo nám. – Miletičova	8 000

Realizácia:

Úsek	Predpokladané výdavky (eur)
R48: 04-05 Starohájska	120 000
R33: Pekná cesta – Alstrova	100 000
R35: Rožňavská úsek Tomášikova - Źel. nadjazd	130 000

V rozpočte pre rok 2017 nie je zahrnutý úsek **O1: Nultý okruh**, v celom rozsahu, ktorý sa kvôli nepriaznivým poveternostným podmienkam nestihne realizovať v roku 2016. Navrhujeme presunúť finančnú alokáciu pre projekt na rok 2017. Predpokladaná finančná náročnosť 30 000 eur.

Úseky R48 04-05 Starohájska a R33 Pekná cesta – Alstrova budú predkladané do zásobníka projektov financovaných z Integrovaného regionálneho operačného programu (ďalej len IROP). Pri financovaní projektov z programu IROP by sa mohli finančné prostriedky z rozpočtu mesta využiť na iné prioritné úseky.

V nadväznosti na Územný generel dopravy vyberáme ďalšie prioritné úseky ako zásobník projektov pre rok 2017 (jednotlivé úseky sú uvedené v kapitole 5). Harmonogram realizácie závisí od dostupných finančných prostriedkov z rozpočtu mesta, alebo z externých zdrojov (napr. Integrovaný regionálny operačný program), organizačného zabezpečenia realizácie a náročnosti dopravného riešenia.

V zmysle prílohy **ÚGD 3.1.2. Kapitálové výdaje a zdroje** sú v návrhu prognózy na cyklistickú dopravu alokované finančné prostriedky 750 000 eur pre rok 2018. Keďže návrh prognózy sa nezaobrá rokom 2017 predpokladáme rovnaké finančné nároky.

V nadväznosti na stupeň rozpracovanosti a náročnosti realizácie by v roku 2017 mohli byť realizované cyklotrasy.

Úsek	Predpokladané výdavky (eur)
O4: R28-R48, R18-R19 Petržalka, úsek Prístavný most	180 000
O2xR12 Hodžovo námestie	hotová PD – 30 000
Patrónka O5xR12xR52 Patrónka – Lesopark	v závislosti od projektovej dokumentácie (180 000)
R16:O2-O3 Záhradnícka úsek Karadžičova – Miletičova	v závislosti od projektovej dokumentácie (70 000 )
Úseky v nadväznosti na harmonogram opráv komunikácií predkladaných Oddelením správy komunikácií Bratislava	v závislosti od projektovej dokumentácie

Úsek O4: R28-R48, R18-R19 Petržalka, úsek Prístavný most je uvedený v zásobníku programu IROP.

## **6.2 Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing**

V roku 2014 bolo uznesením Mestského zastupiteľstva č. 1099/2014 schválený návrh na umiestnenie staníc systému automatickej požičovne bicyklov. V roku 2014 bola uzavretá zmluva medzi hl. mestom a súkromným dodávateľom na dodávku systému bike sharing.

Možnosti financovania systému (výška finančnej náročnosti v závislosti od počtu staníc a bicyklov):

- a) Rozpočet mesta
- b) Externé zdroje – Súkromný dodávateľ
- c) Integrovaný regionálny operačný program možnosť financovania v rámci Špecifického cieľa č. 1.2.2 – Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej



dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb – Cez program IROP možno financovať stacionárne stanice a software, nemožno financovať samotné bicykle

### 6.3 Inštalácia cyklosčítačov

Umiestnenie 10 kusov sčítačov cyklistov – 60 000 eur

Relevantné dáta a ich zdieľanie a analyzovanie sú nevyhnutným podkladom pre plánovanie akéhokoľvek druhu dopravy. Opatrenia na podporu cyklistickej dopravy. Podmienky rozvoja cyklodopravy v Bratislave.

## 7 Návrh opatrení pre rozvoj cyklistickej dopravy

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

- Súčinnosť oddelení magistrátu mesta na definovaní a implementácii opatrení podporujúcich realizáciu priorít vyplývajúcich z Územného generelu dopravy  
*Súčinnosť sekcií: Oddelenie stratégie a projektov, Sekcia územného plánovania, Sekcia dopravy, Sekcia správy komunikácií, životného prostredia a stavebných činností, STARZ – Správa telovýchovných a rekreačných zariadení, GIB – Generálny investor Bratislavy*
- Zmena územného plánu na základe odporúčaní z Územného generelu dopravy mesta. Cyklistickú dopravu nemožno riešiť samostatne ale len ako súčasť komplexného riešenia dopravy alebo urbanistického riešenia  
*Zodpovedný útvar: Sekcia územného plánovania*
- Rešpektovanie strategických dokumentov mesta zaoberajúcich sa rozvojom cyklistickej dopravy a uplatňovať ich formou podmienok v stanoviskách k investičným zámerom  
*Zodpovedný útvar: Sekcia dopravy*
- Zmena organizačného zabezpečenia. Väčšia flexibilita pri projektoch navrhovania cyklistickej infraštruktúry v dopravnom priestore. Cyklotrasy, ktoré nepočítajú s výraznými stavebnými úpravami ale len zmenou dopravného značenia a organizácie dopravy.  
*Zodpovedný útvar: Oddelenie dopravného inžinierstva, Oddelenie stratégie a projektov*

Organizačná zmena realizácie cyklotrás. STARZ – Správa telovýchovných a rekreačných zariadení hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Organizačná štruktúra STARZ nie je vhodná pre riešenie cyklistickej dopravy ako súčasť dopravy, napr. vstupovaním do veľkých dopravných uzlov. Presun kompetencií pod GIB – Generálny investor Bratislavy

*Zodpovedný útvar: STARZ – Správa telovýchovných a rekreačných zariadení, GIB – Generálny investor Bratislavy*

- Organizácia komisií pešej a cyklistickej dopravy ako poradný orgán pre magistrát hl. mesta Bratislava. Vzájomné vymieňanie si informácií v oblasti budovania nových úsekov cyklistickej infraštruktúry medzi magistrátom a mestskými časťami. Riešenie cyklodopravy ako súčasť riešenia celkovej dopravnej situácie mesta na všetkých úrovniach

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov*

- Zmena dopravno kapacitného posúdenia investičných zámerov – Návrh novej investície predloží riešené územie (širšie vzťahy), vo vzťahu k uličnému priestoru, zohľadňujúce nemotorovú dopravu a zvyhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie automobilov. Riešenie nemotorovej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území, a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie dopravného inžinierstva*

- Inštalácia cykloščitáčov, zber dát o počte cyklistov v meste. Relevantné dáta a ich zdieľanie a analyzovanie sú nevyhnutným podkladom pre plánovanie akéhokoľvek druhu dopravy. Inštalácia cykloščitáčov a zdieľanie dát môže byť súčasne výborný marketingový nástroj mesta, na preukázanie počtu cyklistov.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov, Oddelenie dopravného inžinierstva*

- Podrobnejší popis siete cyklotrás. Potrebné vyhodnotiť navrhované cyklistické trasy z pohľadu spôsobu vedenia cyklistov t.j. preveriť technické riešenie trás (stavebné, nestavebné) a získať tak jednoznačný prehľad pre potreby realizácie trás z hľadiska časového, ako aj finančného. Zabezpečiť štúdie realizovateľnosti, projekty pre územné a stavebné konanie, vrátane projektov dopravného značenia, ktoré budú vypracované autorizovaným projektantom. Prípravu a realizáciu jednotlivých úsekov zosúladiť s plánovanou opravou a rekonštrukciou komunikácií.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov, Generálny investor Bratislavy Sekcia správy komunikácií, životného prostredia a stavebných činností*

- Nastavenie adekvátneho rozpočtu mesta na cyklodopravu vychádzajúceho z potrieb definovaných v Územnom genereli dopravy.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov*

- Zabezpečiť komunikačné v resp. marketingové nástroje, ktoré by viedli k propagácii cyklodopravy ako rovnocenného druhu dopravy v Bratislave. Webové služby na podporu cyklistiky – zabezpečenie webový portál mesta, kde by mesto Bratislava propagovala cyklistickú dopravu. Inšpirácia webových portálov v zahraničí.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov, Oddelenie komunikácie a marketingu*

- Nadväzovanie strategických partnerstiev – Mnohé opatrenia na rozvoj cyklistickej dopravy boli v okolitých štátoch/mestách už boli realizované. Nadviazať partnerstvá čerpanie informácií, a spôsoby realizácie

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov*

- Bike sharing – V roku 2014 bolo uznesením Mestského zastupiteľstva č. 1099/2014 schválený návrh na umiestnenie staníc systému automatickej požičovne bicyklov. V roku 2014 bola uzavretá zmluva medzi hl. mestom a súkromným dodávateľom na dodávku systému bike sharing. Mesto momentálne rokuje so súkromným investorom o financovaní systému a analyzuje možnosť čerpania finančných prostriedkov z programu IROP.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov*

- Do konca roka 2016 bude v mestskom zastupiteľstve predložené na chválenie všeobecne záväzného nariadenie Parkovacej politiky mesta. Parkovacia politika mesta by mala regulovať parkovanie na úkor využitia verejného priestoru na iné účely a riešiť tak vyššie spomínané bariéry v rozvoji cyklistickej dopravy.

*Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov*

## **B. Pešia doprava**

### **8 Východiskový stav**

#### **8.1 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta**

V návrhu Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja boli definované strategické ciele rozvoja. Strategický cieľ E III a E V sa zaoberá rozvojom cyklistickej infraštruktúry, v ktorom sú definované jednotlivé opatrenia.

E.III) Koncepcia bezbariérového pohybu. Mesto zabezpečí spracovanie koncepcie bezbariérového pohybu, ktorá bude zahŕňať bezbariérové trasy pre peších so zreteľom na zdravotne postihnuté osoby, či ďalšie skupiny so zníženou pohyblivosťou (seniori, rodičia s kočíkmi) a bezbariérovosť verejnej dopravy (najmä technické opatrenia, týkajúce sa dostupných dopravných prostriedkov a cyklistickej dopravy). Táto koncepcia bude realizovaná investičnými stavebnými opatreniami, ale aj cez opatrenia v oblasti organizácie dopravy.

Opatrenia:

E.III.b) zvyšovanie bezbariérovosti verejných priestorov vrátane prístupu k verejnej hromadnej doprave a dochádzkových bodov:

- i. identifikácia problémov bariérovosti verejných priestorov v spolupráci s relevantnými organizáciami;
- ii. príprava podrobného plánu znižovania bariérovosti vrátane finančného zabezpečenia;
- iii. realizácia plánu s mediálnou podporou.

E. V) Plánovanie dopravy v kontexte urbanizmu a funkcií mesta. Mesto sa pomocou dostupných nástrojov (najmä územného plánovania, územného a stavebného konania) bude usilovať o to, aby zariadenia a inštitúcie občianskej vybavenosti boli budované čo najbližšie k občanom, a teda v pešej dostupnosti. Mesto bude taktiež dbať na to, aby novourbanizované územia boli adekvátne obslužené dopravnou infraštruktúrou (vrátane reálne potrebných kapacít statickej dopravy), verejnou dopravou a boli v nich vytvorené podmienky pre peších a cyklistov. Mesto tiež prispeje k obnoveniu systematického a kontinuálneho zisťovania zaťaženia jednotlivých dopravných subsystémov mesta, keďže absencia niektorých dôležitých kontinuálnych dát o vývoji prepravnej práce na území mesta predstavuje riziko, že systém verejnej dopravy ani cestnú sieť nebude možné optimálne dimenzovať vo vzťahu k ostatným funkciám mesta.

Opatrenia:

E.V.a) podpora rozvoja na princípe polycentrického mesta (pešia dostupnosť občianskej vybavenosti):

i. iniciovanie odbornej diskusie o metodike podpory rozvoja na princípe polycentrického mesta;

ii. spracovanie metodiky podpory rozvoja na princípe polycentrického mesta a jej uplatnenie v pripravovanej územno-plánovacej dokumentácii.

E.V.b) spracovanie a uplatňovanie metodiky pre hodnotenie stavebných projektov, ktorá bude zahŕňať kritériá pre obsluhu dopravnou infraštruktúrou (vrátane kapacít statickej dopravy), verejnou hromadnou dopravou, pešiu a cyklistickú dopravu:

i. spracovanie a schválenie metodiky pre posudzovanie rozvojových projektov z hľadiska dopravnej obslužnosti;

ii. používanie metodiky pri vyjadrovaní sa mesta k novým investičným projektom.

E.V.c) pripraviť a realizovať program revitalizácie ulíc (na vybraných komunikáciách, prioritne v širšom centre mesta, realizovať opatrenia na doplnenie uličnej zelene, oživenie verejných priestorov, zvýšenie estetiky a zlepšenie podmienok pre chodcov a cyklistov):

i. príprava plánu realizácie opatrení vrátane finančného zabezpečenia; ii. postupná realizácia plánu.

### **8.2 Územný generel dopravy**

Pešia doprava je najprirodzenejší spôsob dopravy v meste. Napriek tomu, že tvorí v meste významný podiel na celkovom objeme prepravnej práce – 26.2% (viď kapitolu 3), nie je pre ňu vyčlenený adekvátny priestor. Zároveň v meste existuje množstvo bariér, ktoré tento druh dopravy komplikujú (zvlášť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu alebo so zdravotným postihnutím).

Chodníky sú vybudované popri väčšine ciest v Bratislave. Avšak možnosť áut parkovať na chodníkoch predstavuje značné obmedzenie a zodpovedá za nízku mieru bezpečnosti chodcov. Okrem toho sú mnohé chodníky vybudované nad alebo pod úrovňou ciest, čo znižuje pohodlie pohybu chodcov. Podľa slovenskej legislatívy je parkovanie áut na chodníku v zásade legálne, pokiaľ parkujúce auto ponechá chodcom priestor široký 1,5 m.

Technická vybavenosť pre chodcov a cyklistov je na piatich mostoch cez rieku Dunaj relatívne dobrá, pretože nemotorová doprava je od motorovej oddelená. Súčasná organizácia nemotorovej dopravy (spoločné trasy pre cyklistov a chodcov na oboch stranách mostu) by však v budúcnosti pri zvýšenom objeme nemotorovej dopravy znížila rýchlosť aj bezpečnosť takýchto trás.

Návrhy zmien (opatrení) pre územný plán vyplývajúce z Územného generelu dopravy

## **Plánovanie dopravy v kontexte urbanizmu a funkcií mesta**

Navrhované opatrenia:

- uznanie pešej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy z hľadiska posudzovania kapacity dopravy a investičných zámerov,
- podpora rozvoja na princípe polycentrického mesta (pešia dostupnosť občianskej vybavenosti):
- spracovanie a uplatňovanie metodiky pre hodnotenie stavebných projektov, ktorá bude zahŕňať kritériá pre obsluhu dopravnou infraštruktúrou (vrátane kapacít statickej dopravy), verejnou hromadnou dopravou, pešou a cyklistickou dopravou.
- pripraviť a realizovať program revitalizácie ulíc (na vybraných komunikáciách, prioritne v širšom centre mesta)
- realizovať opatrenia na doplnenie uličnej zelene, oživenie verejných priestorov a zvýšenie estetiky,
- prijať rámcové pravidlá výstavby a rekonštrukcie chodníkov (v nadväznosti na bezbariérovosť, šírkové parametre, kompatibilita s inými druhmi dopravy, križovania, začlenenie do urbánneho prostredia, farebnosť, povrchy, a pod.),
- zaviesť parkovaciu politiku obmedzovanie parkovacích miest chodníkmi, zeleňou, resp. doplnkovou infraštruktúrou pre nemotorovú dopravu,

## **Bezbariérovosť**

Navrhované opatrenia:

- odstraňovanie bariér, a to konkrétne: obrubníky s hranou na priechodoch pre chodcov, reklamné zariadenia. Stĺpiky proti parkujúcim vozidlám bude možné odstraňovať až po splnení dvoch podmienok v nasledujúcich odrážkach a za podmienky dôsledného dohľadu a vynucovania dodržovania pravidiel celoplošného zákazu parkovania na chodníkoch.
- postupné odstránenie statickej dopravy z chodníkov - parkujúce autá, bicykle a motocykle a pod.
- legislatívne opatrenia vedúce k celoplošnému zákazu parkovania na chodníkoch.

## **Križovatky a cestná svetelná signalizácia**

Navrhované opatrenia:

- V miestach nízkej intenzity individuálnej dopravy uzavrieť odbočenia v križovatkách v prospech rozšírenia vyčkávacích plôch pre peších,
- eliminovať parkovanie vozidiel v križovatkách a na chodníkoch v blízkosti zastávok MHD s cieľom zväčšiť plochu pre peších a zvýšiť rozhľadové možnosti šoférov áut a prostriedkov verejnej dopravy,
- stavebnými úpravami čo najviac skrátiť dĺžku priechodov pre chodcov,
- oblúky v križovatkách pre motorovú dopravu dimenzovať tak, aby boli vodiči nútení spomaliť.

## **Prestupné body verejnej dopravy**

Navrhované opatrenia (s upozornením na dodržanie platných STN):

- budovať dostatočne široké nástupné plochy na zastávkach MHD,
- v prípade frekventovaných prestupných uzlov verejnej dopravy preferovať na svetelných križovatkách pešiu chôdzu s dôrazom na bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky,
- zosúladiť signálne plány cestnej svetelnej signalizácie tak, aby sa eliminoval nebezpečný pohyb chodcov na zastávku MHD (dobiehanie chodcov na červenú, ak vidia prichádzať vozidlo MHD),
- eliminovať parkovanie vozidiel v križovatkách a na chodníkoch v blízkosti zastávok MHD s cieľom zväčšiť plochu pre peších a zvýšiť rozhľadové možnosti šoférov áut a prostriedkov verejnej dopravy,
- dôležité prestupné uzly budovať na jednej hrane (integrované zastávky),
- zabrániť predchádzaniu vozidiel verejnej osobnej dopravy, ktoré stoja v zastávke zriadenej v jazdnom pruhu (napr. prostredníctvom ostrovčekov).

## **Dopravno-kapacitné posúdenie investičných zámerov**

Navrhované opatrenia:

- Návrh novej investície predloží riešené územie (širšie vzťahy), vo vzťahu k uličnému priestoru, zohľadňujúce nemotorovú dopravu a zvýhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie OA.
- Riešenie nemotorovej dopravy musí zohľadňovať predpokladané intenzity, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území, a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave.
- Chodníky pre peších budovať v takej šírke, aby zohľadňovali intenzitu chodcov.

## **Doplnková infraštruktúra a mestský mobiliár**

Opatrenia vedúce ku komfortnému využívaniu pešej dopravy:

- osadenie lavičiek na zastávkach MHD, v parkoch a oddychových zónach,
- výsadba zelene pozdĺž peších ťahov so zreteľom na znižovanie prehrievania mestského prostredia,
- zelené steny oddeľujúce chodcov od dynamickej individuálnej dopravy, čo priaznivo vplýva na znižovanie hluku, zvyšovanie pocitu bezpečia aj na znižovanie prašnosti peších ťahov,
- riešenie ostatných prvkov mestského mobiliára: odpadkové koše, prístrešky, vodné prvky, hodiny, zábradlia, oplotenie, protihlukové steny, verejné toalety, pouličné stánky a pod.

## 9 Finančný plán pre rok 2017

Návrh rozpočtu do opráv chodníkov a bezbarierových prístupov pre rok 2017 – 456 550 eur.

<b>Okres Bratislava</b>	<b>Finančná alokácia eur</b>
Bratislava I	73 550
Bratislava II	124 500
Bratislava III	86 400
Bratislava IV	84 900
Bratislava V	87 200

## 10 Návrh opatrení pre rozvoj pešej dopravy

- Pri riešení investičných zámerov uznanie pešej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy. Je nevyhnutné zmeniť dopravno kapacitné posúdenie investičných zámerov, zohľadňujúce nemotorovú dopravu a zvyhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou  
*Zodpovedný útvar: Sekcia dopravy*
- Vypracovať harmonogram bezbarierových prístupov na základe odporúčaní vyplývajúcich z Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy, ktorý konkrétne miesta identifikuje.  
*Zodpovedný útvar: Sekcia správy komunikácii životného prostredia a stavebných činností*
- Každoročne vyčleniť finančné prostriedky mesta na zlepšovanie pešej infraštruktúry a odstraňovanie bariér mimo rozpočtu do opráv chodníkov. (Pre rok 2017 predbežne vyčlenených 200 000 eur na bezbariérové riešenia). Pri bezbarierových upravách postupovať v zmysle ÚGD a zoznam lokalít zostavený podľa požiadaviek občanov so zdravotným postihnutím.



## 11 Použitá literatúra

- [1] Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy
- [2] Metodika navrhovanie cyklistických komunikácií na území Bratislavy
- [3] Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, 2015
- [4] Štúdia rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava – Petržalka
- [5] Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, r. 2007, v znení zmien a doplnkov
- [6] Cyklistická doprava v Bratislave
- [7] Passport cyklotrás
- [8] Technické podmienky navrhovania cyklistickej infraštruktúry TP 085 (07/2014)
- [9] Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- [10] Konceptia Smart Twins
- [11] STN 736110, /Z1, /Z2 Projektovanie miestnych komunikácií

## Príloha č.1

### Návrh zmien pre územný plán v oblasti cyklodopravy

Sieť cyklotrás – mapa cyklistická a pešia doprava -mierka 1:30 000 a 1:10 000

a) Hlavné mestské cyklotrasy

#### Okruhy

##### O1

- Kapucínska – Suché Mýto - Nám. SNP – Jesenského – Rybné námestie - Židovská

##### O2

- Rybné nám. - Židovská - Staromestská - Štefánikova - Šancová - Legionárska - Karadžičova - Dostojevského rad - Šafárikovo nám. - Gondova - Fajnorovo nábr. - Vajanského nábr. - Rybné nám. Pozn: úsek po Šancovej po realizácii Severnej tangenty

##### O3

- Mudroňova - Stará vinárska - Pažického - Na Slavíne - Mišíkova - Boženy Nemcovej - Hlboká cesta - Hlavná stanica - Dobšinského - Smrečianska - Račianske mýto - Račianska - Kominárska - Trnavské mýto - Trnavská cesta - Miletičova - Košická - Most Apollo - Einsteinova - Most SNP

##### O4

- Pionierska - Jarošova - Bajkalská - Prístavný most - Dolnozemska cesta - Gettingova - Poloreckého - Haanova - Nám. hraničiarov - Rusovská cesta

##### O5

- Kutlíkova - Pajštúnska - Bratská - Kopčany - Kapitúlske pole - Most Lafranconi - Mlynská dolina - Brnianska - Opavská - Jaskový rad - Tupého - Sliáčska - Račianska - Pluhová - Hattalova - Zátíšie - Tomášikova - Kaštieľska - Parková - Domové role

##### O6

- severná časť: Harmincova - Valentína Matru - Rázsochy - Cesta na Klanec
- východná časť: Nobelova - Odborárska - Vajnorská - Magnetová - Chemická - Doležalova - Krasinského - Trnavská cesta - Vrakunská cesta - Astronomická - východná strana Pošne - Gagarinova (po revitalizácii areálu Istrochemu možnosť vedenia priamo cez areál v predĺžení Magnetovej od Vajnorskej k Račianskej).
- južná časť: Chorvátske rameno - Antolská - Lietavská - Zadné lúky - Kapitúlske pole

##### O7

- severná časť: Dúbravčická - Podháj - Cesta na Klanec
- východná časť: Pekná cesta - Bojnická - Galvaniho - Astronomická
- južná časť: hrádza - Petržalka Južné mesto - Janíkov dvor

O8

- severná časť: Most slobody - Istrijská - Eisnerova - predĺženie Eisnerovej k ceste I/2
- východná časť: Rača - Východné - Staviteľská - Zlaté piesky - Studená - Pestovateľská - Ivanská cesta - os územia Pharos - napojene na trasu R16
- južná časť: Podunajské Biskupice (R16 - Orenburská a Odeská - Vetvárska - Trojičná nám.) - Lieskovec - 6. most cez Dunaj (D4) - Jarovce - Kittsee

O9

- severná časť: Most slobody - Mlynská - Jána Jonáša - Bratislavská - Tatranská - Kollárova - Na Vlčokách - Pútnická - smer Marianka
- východná časť: Rača - Rybníčná - Vajnory
- južná časť: petržalská hrádza (EV6) - Irkutská - Vývojová - Cezpoľné oráčiny - Deutsch Jahrndorf

O10

- Sv. Jur. - Šúrsky kanál (JURAVA) - Ivanka (okolo letiska) - Most pri Bratislave - Dunajská Lužná - Kalinkovo - Hamuliakovo - kompa - Čunovo - trojmedzie

### Radiály

R11 Dúbravská radiála

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

R12 Lamačská radiála

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

R13 Račianska radiála

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

R14 Vajnorská radiála

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

R16 Ružinovská radiála

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

R17 Prievozská radiála

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

R18 Petržalská radiála

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

### R19 Kopčianska radiála (Petržalské korzo)

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

### R20 Priečna os

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

### R21 Hradná

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

### R22 Kramárska radiála

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

### R26 Páričkova – Trenčianska

- Trasa: Páričkova – Dulovo nám. – Trenčianska.

### R27 Malodunajská radiála

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

### R28 Čunovská

- Trasa: Starý most (pravy breh) - pravobrežná hrádza Dunaja - Čunovo

### R29 Wolfsthalska:

- Trasa: Starý most (pravý breh) - Viedenská cesta - pravobrežná hrádza Dunaja - hraničný prechod Berg

### R33 Podkarpatská radiála

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

### R34 Novomestská radiála

- Trasa: Trnavské mýto – Kukučínova.

### R35 Trnavská radiála

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

### R36 Biskupická radiála

- Trasa: Prievozska – Gagarinova – Mlynské luhy – Prúdová – Slniečnicová – Hrušovská – Čučoriedková – Podunajská – Gagarinova – Komárovská – Nákovná – Biskupická – Ulica padlých hrdinov – Padlých hrdinov - Vinohradnícka - smer Miloslavov

### R47 Dolnohonská radiála

- Trasa: Prístavný most – Slovaftská – Kazanská.

## R48 Starohájka – Dolnozemska

- Trasa: Chorvátske rameno – Námestie hraničiarov – Starohájka – Dolnozemska cesta – Petržalka juh (Slnečnice).

## R51 Devínska radiála

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

## R52 Patrónka – Dúbravka – Devínska Nová Ves

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

## R55 Letisková radiála

- Trasa: Trnavská cesta – Ivanská cesta – Letisko.

## R57 Rovinská:

- Trasa: Malý Dunaj (napojenie na R27) - komunikácia západne a južne od Slovnaftu - hrádza smerom na Rovinku

## R62 Krčace – Lamač

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

## R74 Východná radiála

- Trasa: Východné – Račiansky potok. R84 Východné – Vajnory □ Trasa: Východné – Vajnory.

## R85 Ivánska radiála

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

## R98 Pravobrežná:

- Trasa: Čunovo (hrádza) - Vojka

## 2) Cykloturistické mestské cyklotrasy

### Medzinárodné cykloturistické trasy

- Dunajská cyklistická cesta Eurovelo 6: hr.pr. Petržalka/Berg – Most SNP – Starý most – Most Apollo – Prístavný most – hr.pr. Čunovo/Rajka
- Dunajská cyklistická cesta EuroVelo6 : Prístavný most – Zimný prístav – Hamuliakovo
- Cesta Železnej opony Eurovelo 13: Devínske Jazero – Devínska Nová Ves – Devín – Most Lafranconi – petržalské korzo – ŽST. Bratislava Petržalka – Kopčianska ulica hr. pr. Jarovce/Kittsee

### Hlavné mestské cykloturistické trasy

- Karpatská cesta: Most Lafranconi - Vojenská nemocnica – Železná studienka – U Slivu – Biely kríž □ Štefánikova cyklomagistrála: Most SNP – Koliba – Kamzík – Pekná cesta, Spariská – Biely kríž ( národná cyklomagistrála c. 047 )
- Malokarpatská vínna cesta: Most SNP – Račianske mýto – Pekná cesta – Rača

- Pri vinohradoch – JURAVA (národná cyklomagistrála c. 048)

**Príloha č.2    Mapa hlavných cyklotrás Bratislavy (ÚGD)**