



# ŠKOLSKÝ PLÁN MOBILITY

*pre školy na Levickej a Školskej ul.*

## VRÁBLE



# Obsah

ÚVOD	5
Situácia dnes	7
Čo je školský plán mobility?	9
Zapojené školy	9
AKO SME ZBIERALI DÁTA	11
Ranné sčítanie dopravy	15
Participácia so žiactvom	19
Dotazníkový prieskum	26
ZISTENIA A NÁVRHY OPATRENÍ	35
1. Levická ulica	38
2. Chodník pozdĺž Levickej ulice	44
3. Hromadná doprava	48
4. Telinský potok	50
5. Školská ulica	52
6. Škola a školský areál	56
7. Križovatka Hliníková x Cintorínska	58
8. Križovatka Ulica 1. mája x Hlavná	60
9. Cyklodoprava	62
10. Bezpečné mesto pre chodcov	64



**ÚVOD**

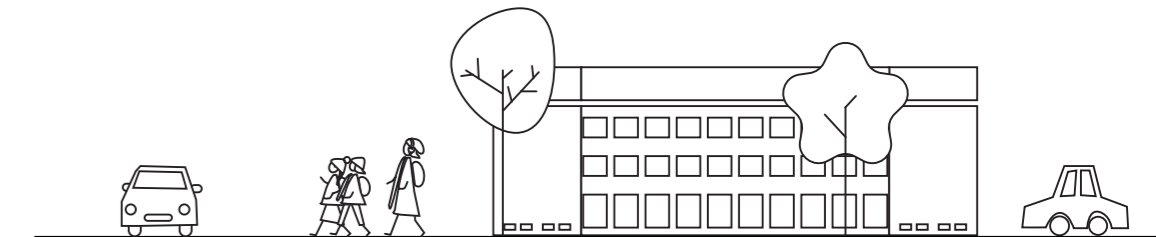


## Situácia dnes

Školy na Levickej a Školskej ulici stoja v tesnej blízkosti komunikácie, ktorá je veľmi vyťažená automobilovou dopravou. Táto cesta je zdrojom nebezpečných situácií a tvorí neatraktívne a znečistené prostredie pre deti dochádzajúce do školy pešo či na bicykli. Práve bezpečnosť býva jedným z hlavných dôvodov pri rozhodovaní rodičov, či odviezť dieťa do školy autom. Touto voľbou však rodičia prispievajú k prehušťovaniu dopravy pri školách, čo vedie k hustejšej premávke a problém sa len zhoršuje. Jednou z náročných úloh pre moderné mestá je vytvárať také prostredie, vďaka ktorému bude pri dochádzaní detí do školy voľbou číslo jedna aktívna mobilita (pešo, na bicykli, kolobežke atď.).

Aktívna mobilita prináša deťom množstvo výhod, ako je zmiernenie obezity, lepšia mentálna pripravenosť na učenie, budovanie sociálnych interakcií s okolím a v neposlednom rade budovanie samostatnosti a zodpovednosti za seba. Napriec odborníkmi na telesný a psychický vývoj detí sa odporúča podporovať pohyb detí vonku, čo sa najľahšie buduje prostredníctvom správnych návykov, akými sú napríklad dochádzanie do školy pomocou vlastnej energie. Školy a mestá preto pristupujú k opatreniam, ktoré majú deťom napomôcť k tomuto návyku.

Školské plány mobility majú ambíciu poukázať na miesta a problémy, ktoré spôsobujú väčšiu závislosť detí od rodičov a zvyšujú nárast áut v okolí škôl.





## Čo je školský plán mobility?

V školskom pláne mobility (ďalej len ŠPM) sú mapované dôvody, ktoré ovplyvňujú voľbu dopravného prostriedku pri ceste do školy a potenciál na zmenu. Cieľom ŠPM je:

- > spraviť ulice bezpečnými pre žiakov, žiačky aj ostatných užívateľov,
- > dopomôcť k aktívnemu pohybu detí a tým zdravšiemu životnému štýlu,
- > nabádať žiakov a žiačky k slobode a samostatnosti,
- > dopomôcť k zdravšiemu a atraktívnejšiemu mestu cez podporu využívania udržateľnej dopravy,
- > zvrátiť trend, kde kvôli strachu z premávky rodičia vozia deti do školy a tým vytvárajú ešte viac premávky,
- > rozšíriť prínosy chôdze a jazdy na bicykli pre zdravie a životné prostredie medzi pedagógmi, žiakmi aj rodičmi.

## Zapojené školy

Do škôl v areáli na Levickej/Školskej ulici chodí v šk. roku 2023/2024 dokopy 853 žiakov. Z toho

- > na ZŠ Levická 393 žiakov,
- > ZŠ V. Záborského 237 žiakov,
- > ZŠ sv. Vojtecha 114 žiakov
- > a na gymnázium 109 žiakov.

**AKO SME ZBIERAĽI  
DATA**



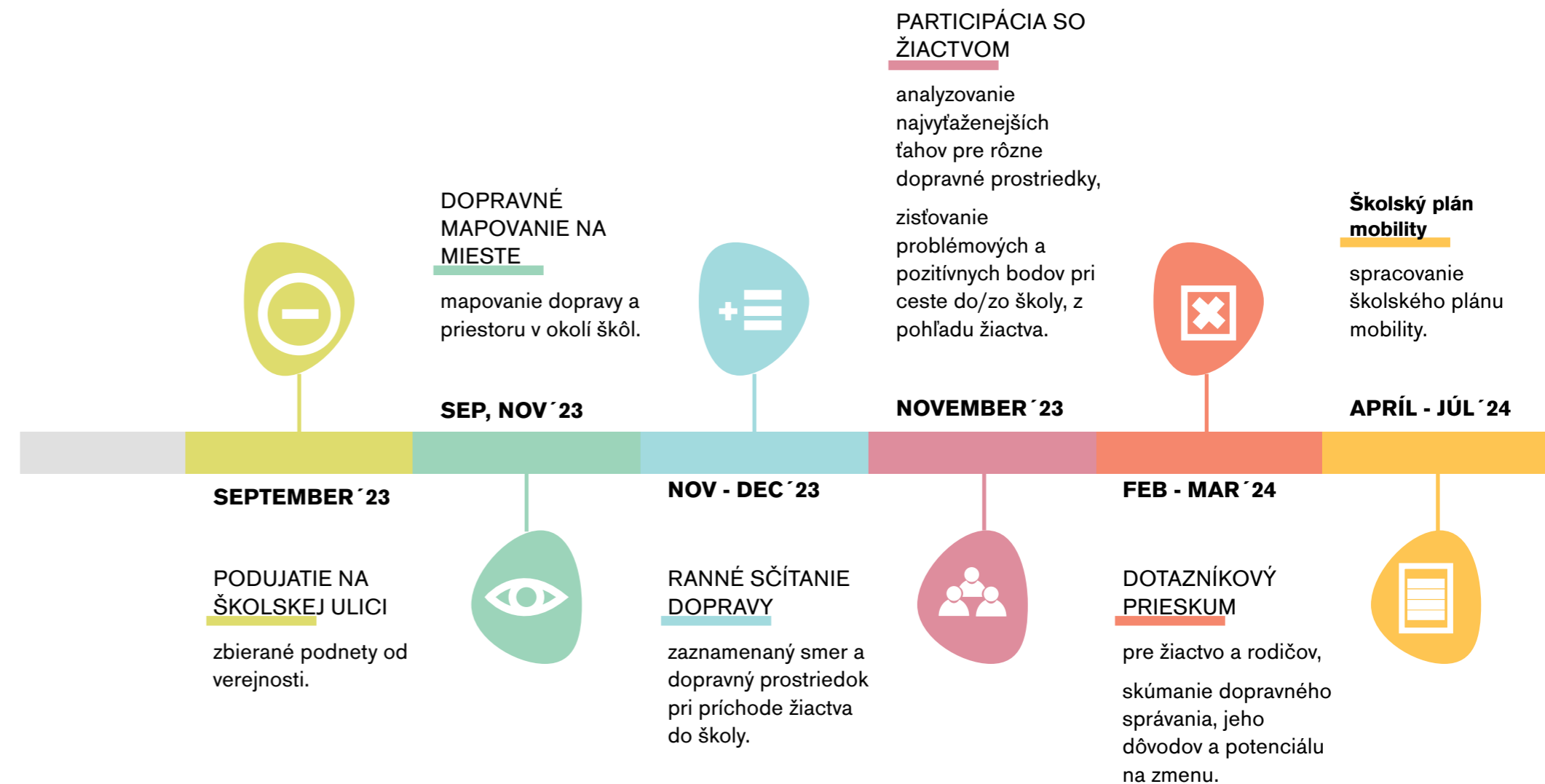
Pri zbere dát sme sa zamerali na dopravné správanie užívateľov školy a blízkeho okolia. Ako prvá aktivita na zber dát poslúžilo podujatie na Školskej ulici, spojené s jej uzavretím pre automobilovú dopravu. Podujatie zorganizovalo mesto s cieľom upozorniť na to, že ulica patrí aj deťom. Na tomto podujatí mohli okoloidúci vyjadriť svoje postrehy zo situácie v okolí školy, ktorú zažívajú dennodenne. Pripomienky dávali formou umiestnenia farebných bodov do mapy a ich následného popísania.

Rodičov detí sme zapojili prostredníctvom dotazníkového prieskumu, kde nám mohli prezradiť svoje dopravné správanie, ako vnímajú situáciu v okolí škôl a taktiež svoje preferencie na zmeny. V otvorenej otázke písali o svojej vlastnej skúsenosti. Môžeme konštatovať, že okolo škôl na Levickej ulici sa vytvárajú dopravné problémy, ktoré trápia dospelých i deti a radi by videli ich riešenie.

Pomocou participatívnych aktivít sme zapojili aj samotných žiakov a žiačky počas vyučovania. Okrem ich dopravného správania nás zaujímalo najmä to, akú majú skúsenosť s verejným priestorom v meste Vrátle. Ich postrehy boli cenným podkladom a z ich pohľadu bolo vidieť, že majú chuť sa samostatne pohybovať po meste a cítiť sa bezpečne.

Okrem prieskumov s ľuďmi sme sa zamerali aj na sčítavanie dopravy. Počas troch dní sme tak reálne videli situáciu pred školou a presné počty detí a ich spôsob dopravy do školy. Tieto dáta nám jasne ukazujú, ktoré úseky sú najvyužívanejšie a kam je potrebné sústrediť pozornosť pri návrhu ďalších riešení.

Aktivity prebiehali od septembra 2023 do marca 2024 (viď časová os).



Obr. 1.: Časová os aktivít školského plánu mobility. Pre komplexnejšiu predstavu o problémoch a efektívnych riešeniach sú tu kombinované viaceré prostriedky zberu dát.



## Ranné sčítanie dopravy

Výstupom ranného sčítania dopravy je zmapovanie smerov a dopravných prostriedkov všetkých prichádzajúcich žiakov a žiačok do školy. Zaznamenávajú sa všetci, nie iba menšia štatistická vzorka, preto je toto meranie v dňoch sčítania veľmi presné. Spolu so zakreslenými cestami do školy podáva prehľad o najvyužívanejších ťahoch v okolí školy pre rôzne dopravné prostriedky.

Ranné sčítanie dopravy prebiehalo v čase 7:15 - 8:00. Čas bol zvolený podľa začiatku prvej hodiny vyučovania na spomínaných školách. Pre overenie výsledkov sa sčítalo v 3 termínoch – streda 15. 11. 2023, štvrtok 30. 11. 2024 a štvrtok 14. 12. 2024. Počasie bývalo polooblačné až oblačné bez zrážok, teplota 0 °C až +10 °C. Sčítavanie prebiehalo na 7 sčítacích bodoch, odkiaľ sa dali jednoznačne identifikovať smery a dopravné prostriedky prichádzajúcich žiakov a žiačok.

Sčítavali žiaci a žiačky podľa formy zvolenej dopravy:

- > idúci pešo,
- > idúci na bicykli,
- > vystupujúci z autobusu,
- > vystupujúci z auta.





## VÝSLEDKY

Ranné sčítania dopravy zachytili priemerne 657 detí, ktoré šli v ten deň na prvú vyučovaciu hodinu. Výsledkom boli nasledujúce zistenia:



### PEŠI CHODÍ 282 DETÍ

- > po chodníkoch Levickej ul. prichádza veľká časť dochádzajúcich peši – priemerne 227 detí (80 % všetkých peších), z čoho veľká väčšina smerom od MÚ,
- > 36 detí (13 %) ide od Telinského potoka,
- > 9 detí (7 %) ide z južných častí mesta po Školskej ul.,



### Z AUTOBUSOV NA LEVICKEJ UL. VYSTUPUJE 169 DETÍ

- > spočítané za oba smery,
- > žiaci a žiačky vystupujúce z autobusov na aut. st. sú započítaní v peších idúcich po Telinskom potoku a po Levickej ul.



### NA BICYKLI CHODÍ V ZIME 13 DETÍ

- > z toho 12 ide po chodníkoch Levickej ul a jeden z južných častí mesta.



### AUTOM JE DOVEZENÝCH 218 DETÍ

- > priamo na Levickej či najbližších uliciach (Sládkovičova, Bernolákova ul.) vystupuje priemerne 121 detí (56 %),
- > priamo na Školskej ul. vystupuje 67 detí (31 %),
- > 30 detí (13 %) je dovezených priamo na školský dvor.



Obr. 2.: Výsledky ranného sčítania dopravy z novembra/decembra 2023.



## Participácia so žiactvom

Deti zakreslovali svoje najčastejšie trasy do školy a zo školy. Zároveň opisovali problémové aj pozitívne vnímané body v meste.

Vygenerované heatmapy zo zakreslených ciest detí po meste ukazujú najvyťaženejšie trasy pre každý dopravný prostriedok. Vďaka tomu je vidieť, ktoré ulice prioritizovať pri úpravách infraštruktúry, aby boli z pohľadu dochádzajúcich žiakov a žiačok maximálne využiteľné – aby úpravy priniesli čo najlepšiu hodnotu za peniaze. Je však nutné poznamenať, že to nemusí platiť vždy – menej využitá cesta môže poukazovať aj na to, že problém je práve na nej a preto je menej využívaná, hoci by bola kratšou trasou.

Zakresľovanie ciest sme realizovali s 181 žiakmi a žiačkami (21% všetkých školákov/školáčok). Z každej školy boli zapojené 3 triedy. Ako doplnok na overenie k nemu slúži ranné sčítavanie, ktoré zachytilo smery prichádzania u všetkých detí idúcich na prvú vyučovaciu hodinu (avšak až v tesnej blízkosti školy).

Popri zakresľovaní trás boli žiactvom označené aj pozitívne a problémové body na ich ceste do a zo školy. Pri ich opakovaní je vidieť najvypuklejšie problematické miesta.

Pozitívne a problémové body z ranného mapovania (pohľad žiactva) sa dopĺňajú s podnetmi z podujatia na Školskej ulici (pohľad obyvateľov susedstva či iných účastníkov) a podnetmi z dotazníka (pohľad žiactva aj pohľad rodičov).



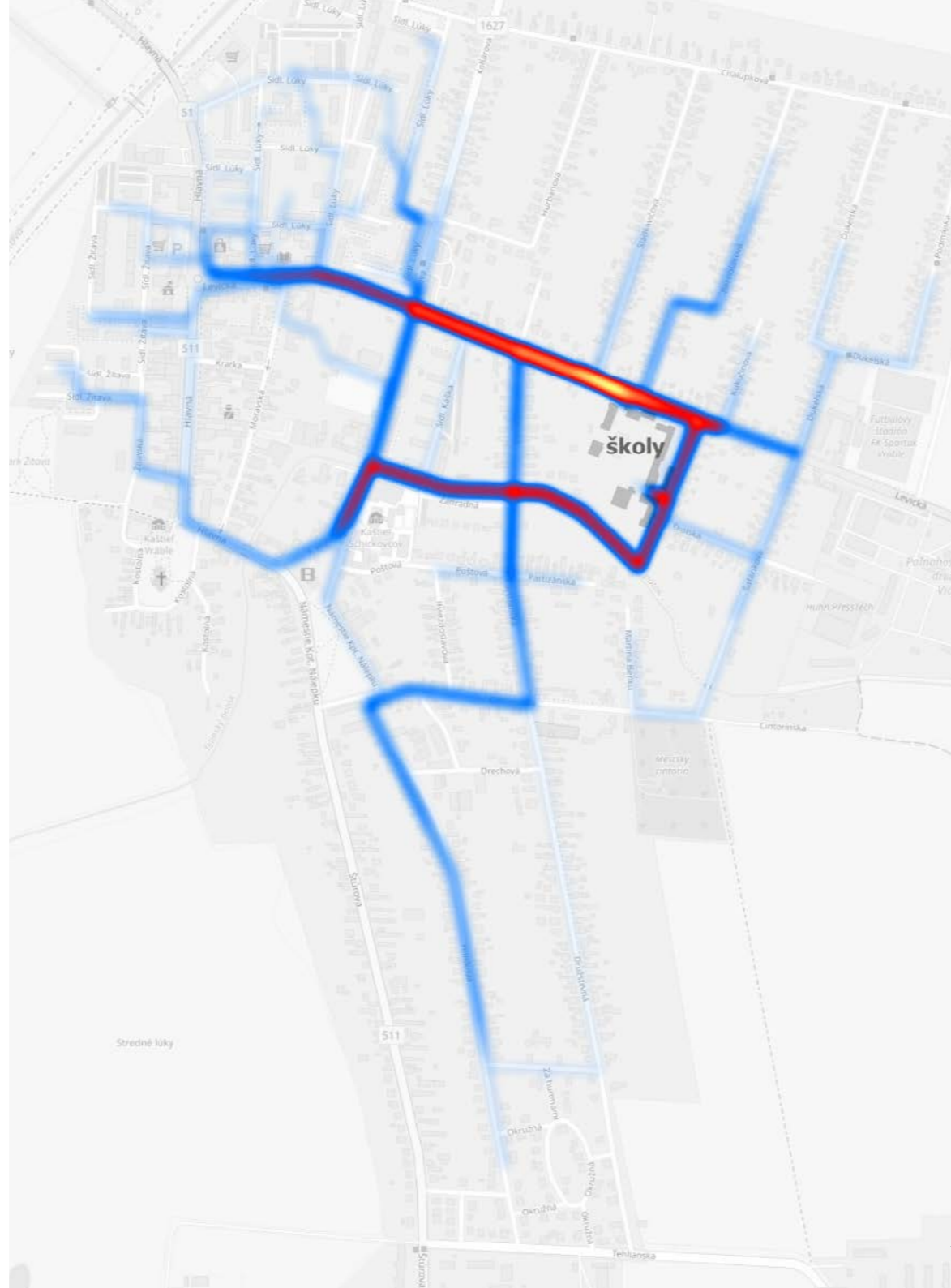
## NAJFREKVENTOVANEJŠIE TRASY DO + ZO ŠKOLY – PEŠO

V kategórii pešo dochádzajúcich detí vyšli ako najvyužívanejšie nasledujúce ulice:

- > Levická (v časti pred školou až 53 % pešo dochádzajúcich detí),
- > Telinský potok (15 %) a Školská (19 %)
- > Ul. 1. mája (7 %), Partizánska - Cintorínska - Hliníková (5 %)

V prípade Levickej ulice, Telinského potoka a Školskej ulice zahŕňa celkový počet aj deti prichádzajúce z autobusovej stanice. Pri úsekoch na Ul. 1. Mája, Partizánskej, Cintorínskej a Hliníkovej ide iba o deti dochádzajúce priamo z domu.

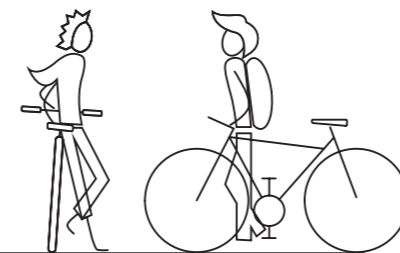
Pešie trasy boli zakreslené 107 deťmi, z toho cestu z/do domu zakreslovalo 59 detí, a cestu z/na zastávku autobusu 48 detí.



## NAJFREKVENTOVANEJŠIE TRASY DO + ZO ŠKOLY – BICYKLOM

V kategórii dochádzajúcich bicyklom badať, že deti sa vyhýbajú cestičke popri Telinskom potoku a namiesto nej radšej volia spevnené komunikácie alebo chodníky. Niektoré deti pri zvýšenej frekvencii áut na ceste volia radšej jazdu po chodníku – v prípade Levickej ul. podľa našich pozorovaní jazdia žiaci a žiačky na bicykloch výhradne po chodníku.

Trasy bicyklom nakreslilo iba 10 detí, čo je veľmi obmedzená štatistická vzorka. To môže byť spôsobené tým, že sa prieskum robil v zime, ale aj tým, že v blízkosti školy absentuje cykloinfraštruktúra.



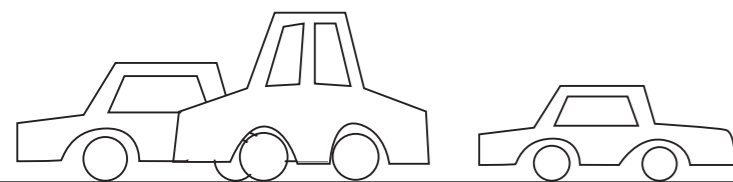
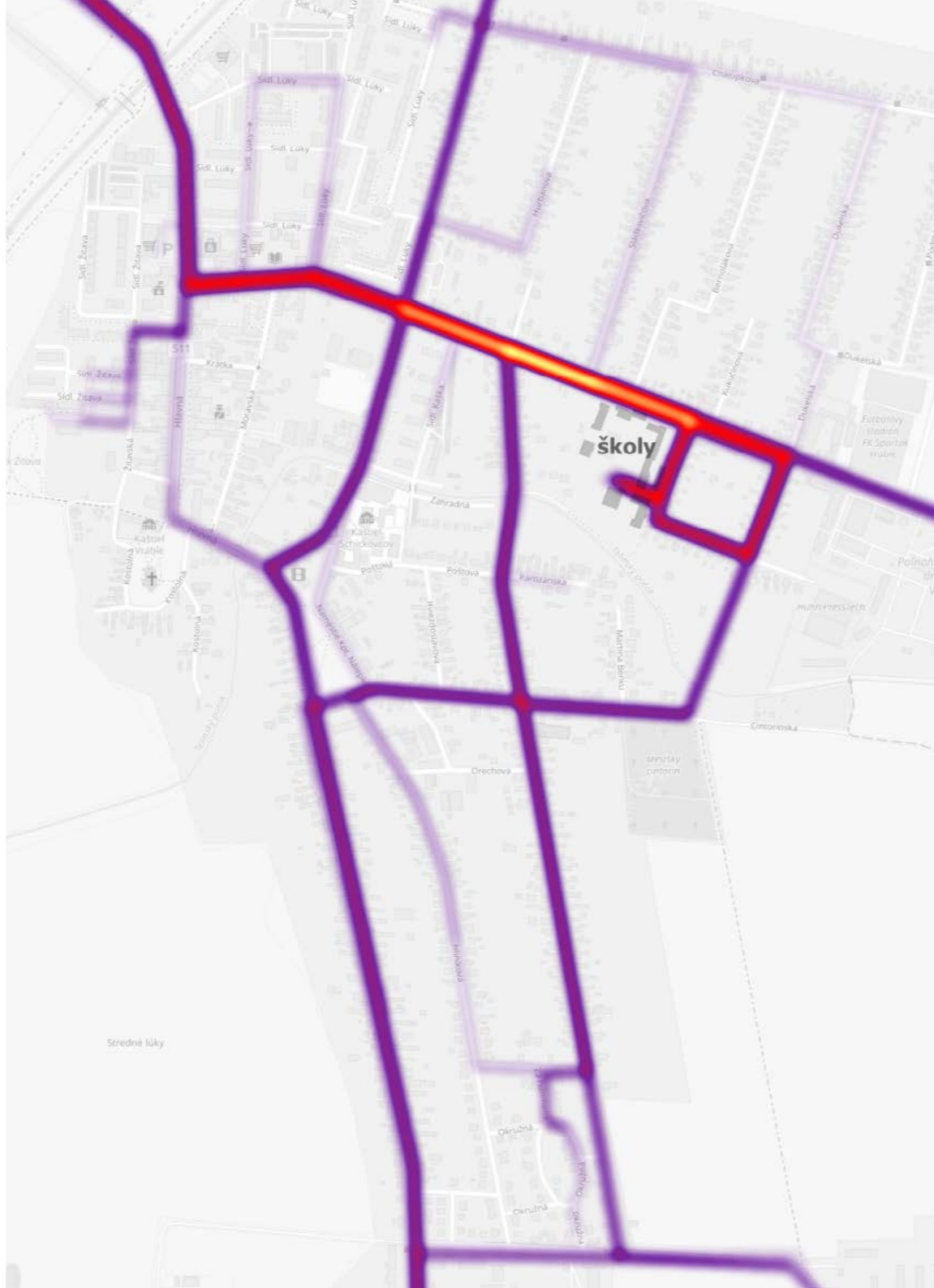


## NAJFREKVENTOVANEJŠIE TRASY DO + ZO ŠKOLY – AUTOM

Z najfrekventovanejších trás autom vyplýva viacero zistení. Školská ulica sa vo veľkom využíva na otáčanie sa pri dovážaní detí (53% všetkých áut voziacich detí do školy). Veľké množstvo detí je vozených autom z obcí na severe, čo robí zvýšený nápor na kruhový objazd pred MÚ (25% áut s deťmi) a celú Levickú ul.

Mnoho trás však pri vození detí autom začína v rámci samotných Vrábľ, hoci ide o krátku dochádzkovú vzdialenosť. Tieto deti by mohli za predpokladu lepších podmienok či motivácie ľahko dochádzať do školy aj pešo či bicyklom. V takomto ideálnom prípade by na heatmape neboli viditeľné žiadne čiary mimo hlavných ťahov, prepájajúcich Vrábľe s okolitými obcami, kde môžeme predpokladať nižšiu atraktivitu chôdze či bicykla kvôli väčšej vzdialenosti.

Trasy autom zakreslilo 64 respondentov/-tiiek.





## 5 NAJPOZITÍVNEJŠÍCH MIEST OČAMI ŽIACTVA

Pri hodnotení pozitívne vnímaných miest badať 5 bodov, kde sa opakuje najviac podnetov:

### 1. PRED ŠKOLOU (16 % POZITÍVNYCH BODOV)

> Deti pozitívne hodnotia prítomnosť policajtov na priechodoch, zároveň im prítomnosť ľudí v tomto priestore dodáva pocit bezpečia.

### 2. ŠKOLA SAMOTNÁ (13 %)

> Cítia sa tam bezpečne, majú radi školu, kamošov a učiteľky.

### 3. TELINSKÝ POTOK (11 %)

> Oceňujú tam pekné prostredie, spomínajú prítomnosť korytnačky, kvetov, či ondatier.

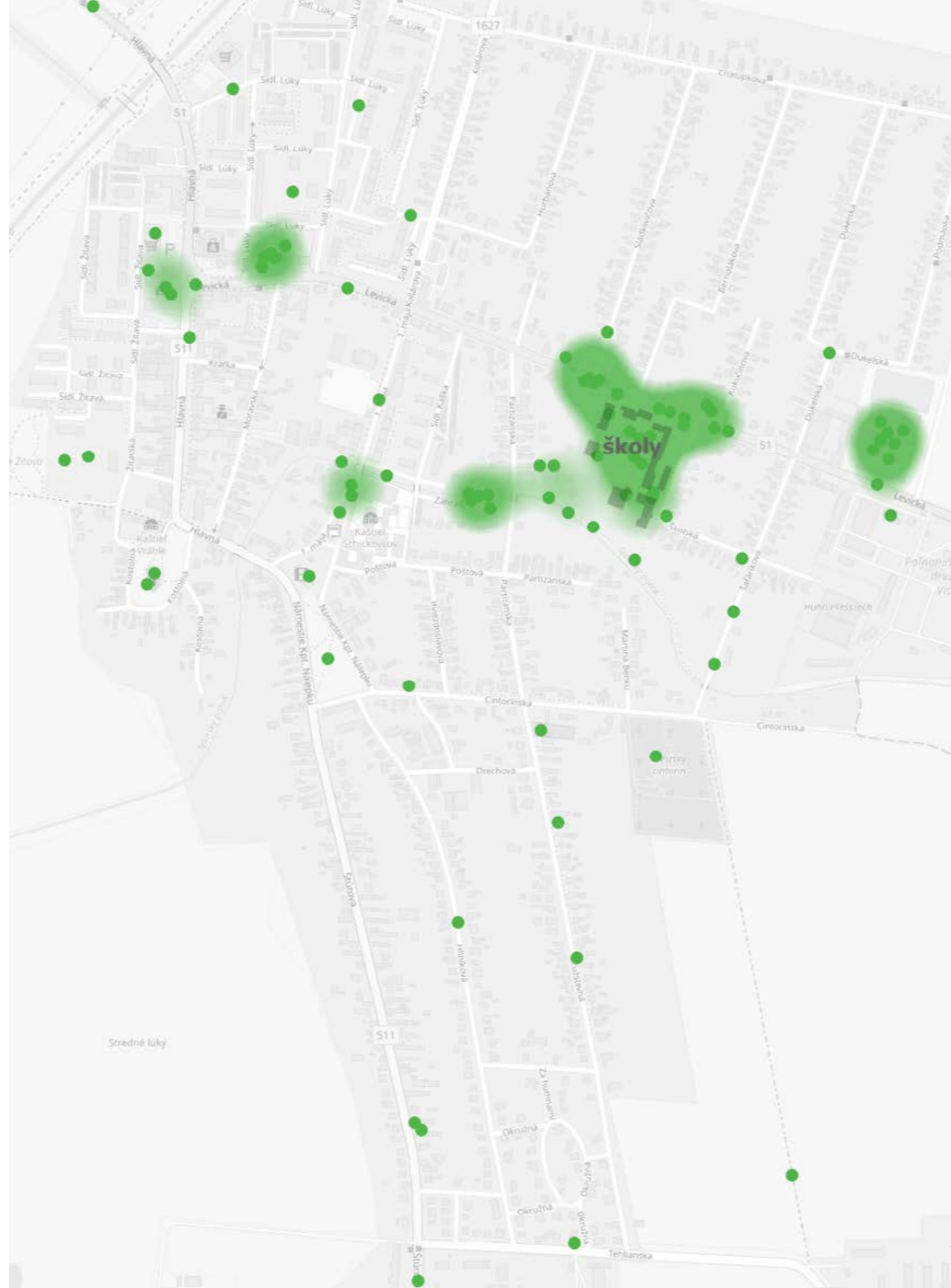
### 4. FUTBALOVÝ ŠTADIÓN (7 %)

> Chodia tam hrať aj pozeráť futbal.

### 5. ČEREŠŇOVÉ NÁM. (5 %)

> Z pohľadu detí je to pekné prostredie, zvyknú sa tam hrať, oceňujú, že tam nie sú autá.

Celkovo deti označili 96 pozitívnych bodov.



## 5 NAJVIAC PROBLÉMOVÝCH BODOV OČAMI ŽIACTVA

### 1. LEVICKÁ, PRI ŠKOLE (19 % NEGATÍVNYCH BODOV)

> Deti tu popisujú veľké množstvo áut, že je zložitá a nebezpečná prejsť cez priechod, nebezpečné otáčanie sa áut, zlú viditeľnosť áut na priechodoch, ilegálne parkovanie, rýchlu jazdu, či konkrétny incident, ako tu zrazilo ich spolužiaka v 3. ročníku.

> Zároveň časť detí spomenula aj málo miest na parkovanie.

### 2. KRIŽOVATKY LEVICKEJ S KOLLÁROVOU A PARTIZÁNSKOU (17 %)

> Deti opisujú problém prejsť cez priechody cez Levickú, či zlú viditeľnosť cez zaparkované autá.

### 3. AUTOBUSOVÁ STANICA (9 %)

> Severne pri Telinskom potoku chýba deťom priechod pre chodcov.

> Juhozápadne pri napojení na Hlavnú chodia autá aj autobusy podľa detí príliš rýchlo.

> Na samotnej autobusovej stanici sa zdržiavajú nepríjemní ľudia, ktorí robia zle, či dokonca okradli žiaka; tinedžeri tu fajčia.

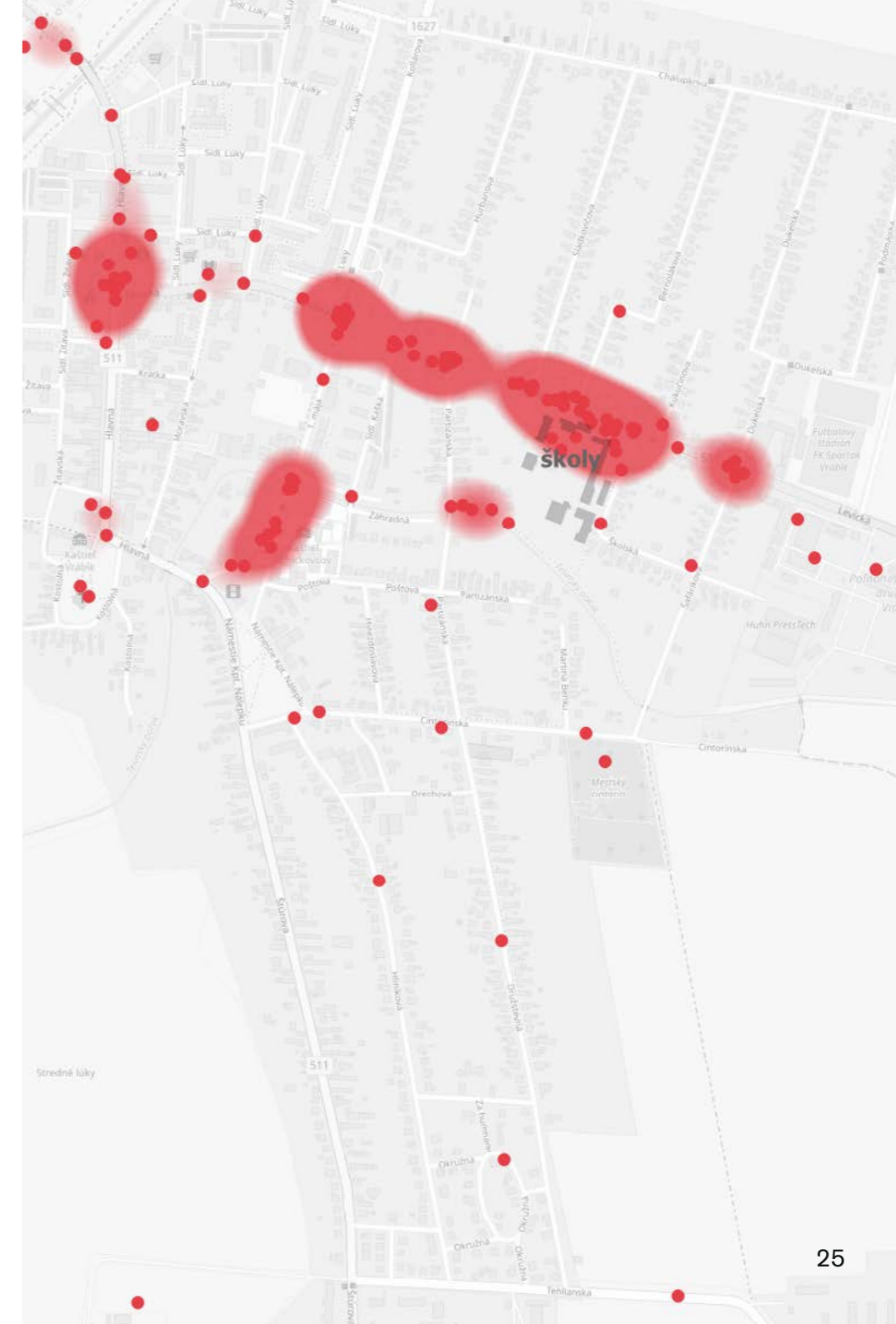
### 4. KRUIHOVÝ OBJAZD PRED MÚ (6 %)

> Deti ho opisujú ako nebezpečný, je tam chaos, vodiči tvoria zápchu alebo tadiaľ jazdia príliš rýchlo, chodcom sa ťažko prejde cez cestu.

### 5. TELINSKÝ POTOK X PARTIZÁNSKA (4 %)

> Deti sa sťažujú na zničený chodník.

Celkovo respondenti/-tky označili 127 negatívnych bodov.



# Dotazníkový prieskum

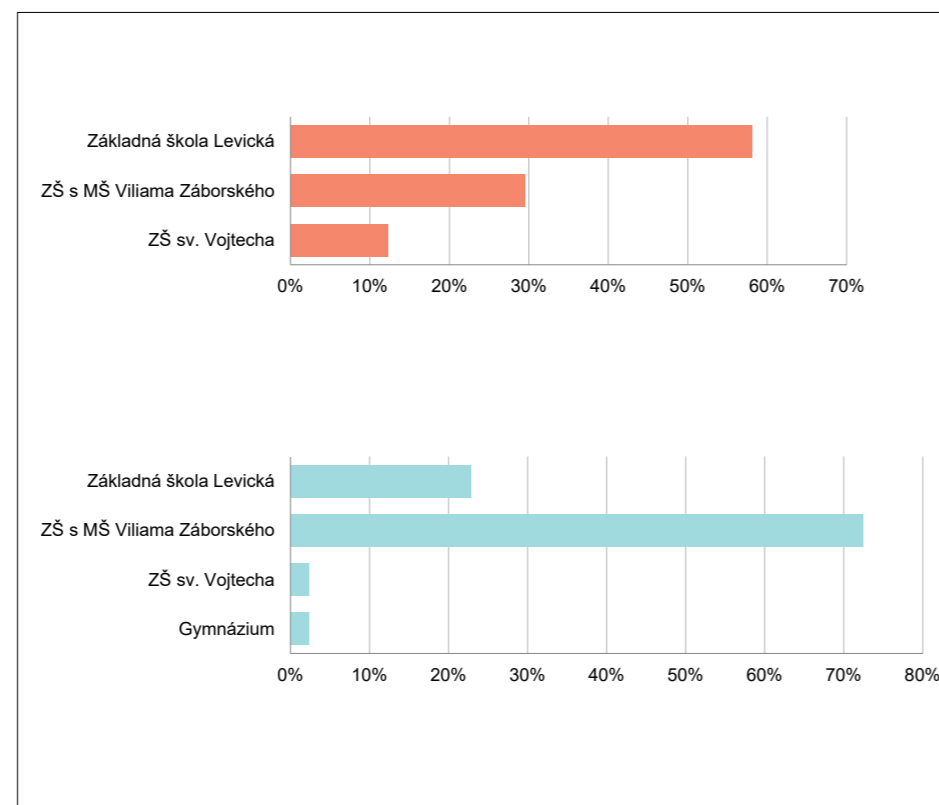
## RESPONDENTI

Distribúované boli dva varianty. Dotazník pre rodičov bol odoslaný rodičom detí v 1. - 9. ročníku ZŠ. Dotazník pre žiactvo bol odoslaný žiakom a žiačkam v 5. - 9. ročníku ZŠ a 1. - 4. ročníku gymnázia. Dotazník vyplňali na prelome februára a marca 2024.

Vyplnilo ich dokopy 131 žiakov a žiačok (15 % všetkých) a 233 rodičov, ktorí majú v starostlivosti 322 žiakov a žiačok (38 % všetkých). Z hľadiska škôl sú v dotazníkoch dáta o 209 žiakov/-čkách ZŠ Levická, 186 žiakov/-čkách ZŠ V. Záborského, 41 žiakov/-čkách ZŠ sv. Vojtecha a 3 žiaci/-čky gymnázia. Dotazníky teda s výnimkou gymnázia zasiahli približne polovicu žiakov na spomínaných školách.

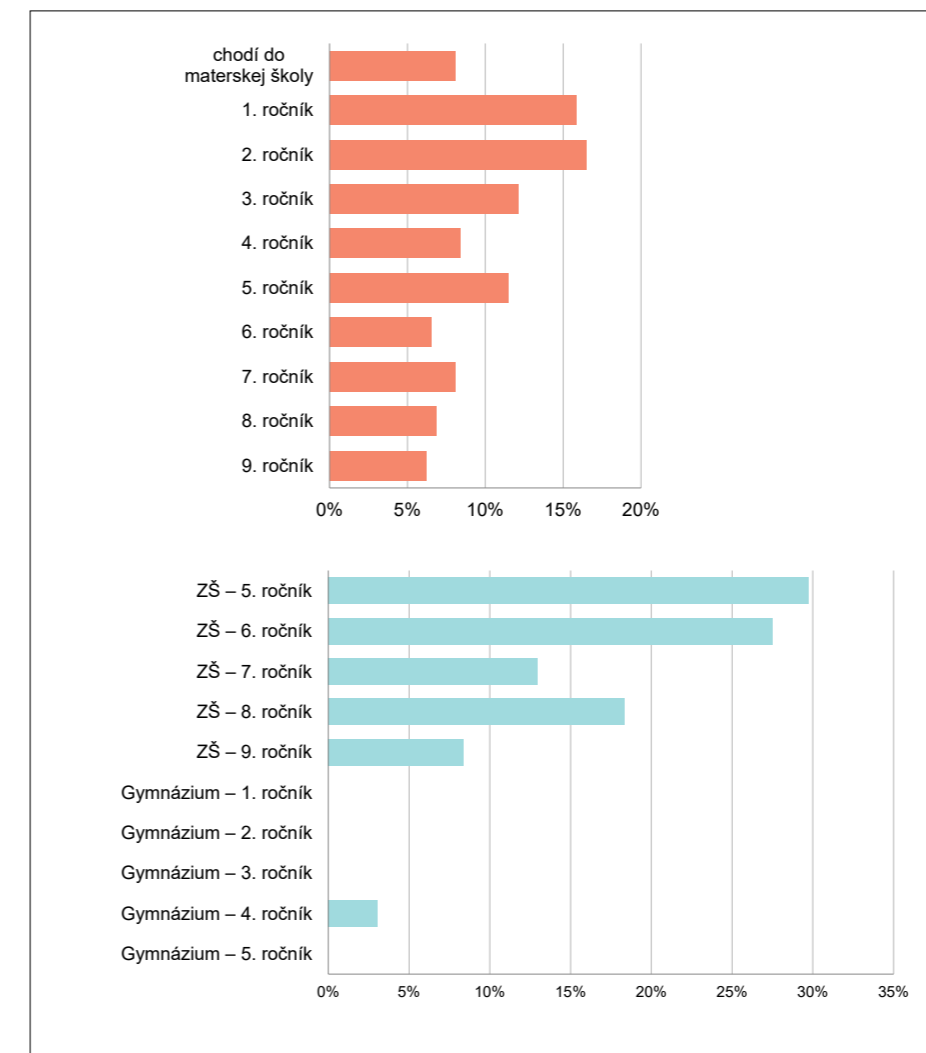
V dotazníku bolo zastúpených približne rovnako veľa chlapcov a dievčat.

## ŠKOLY



Graf č. 1.: Zastúpenie detí v dotazníku podľa škôl (červená – dotazník rodičia, modrá – dotazník žiactvo).

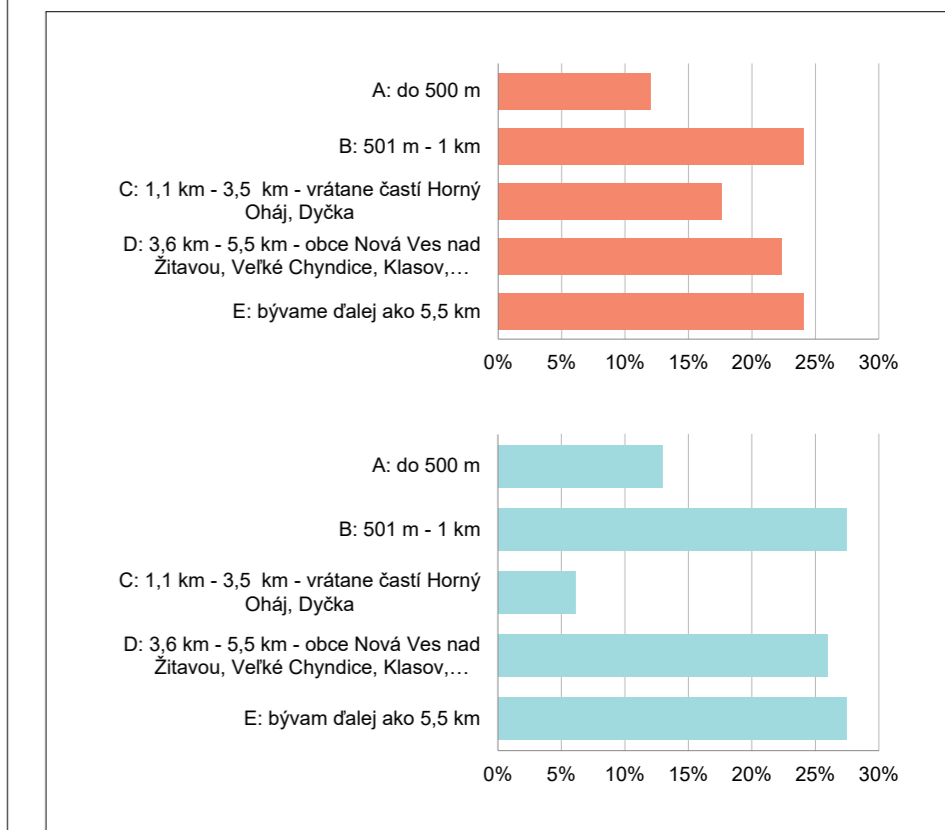
## VEK



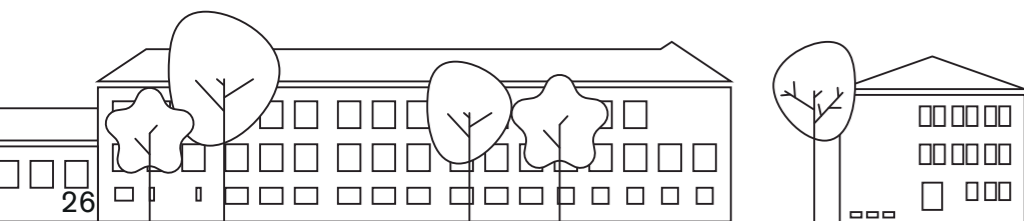
Graf č. 2.: Zastúpenie detí v dotazníku podľa ich ročníkov (červená – dotazník rodičia, modrá – dotazník žiactvo).

## VZDIALENOSŤ BYDLISKA OD ŠKOLY

Z hľadiska vzdialenosti, v ktorej zastúpené deti bývajú, je to menšia polovica priamo vo Vrábľoch (do 1 km od školy), väčšia polovica detí býva v okolitých obciach (viac ako 3,5 km od školy). Podľa štatistík ZŠ Levická z roku 2008, 55 % žiakov a žiačok dochádzalo z mesta Vrábľa, 45 % z okolitých obcí.



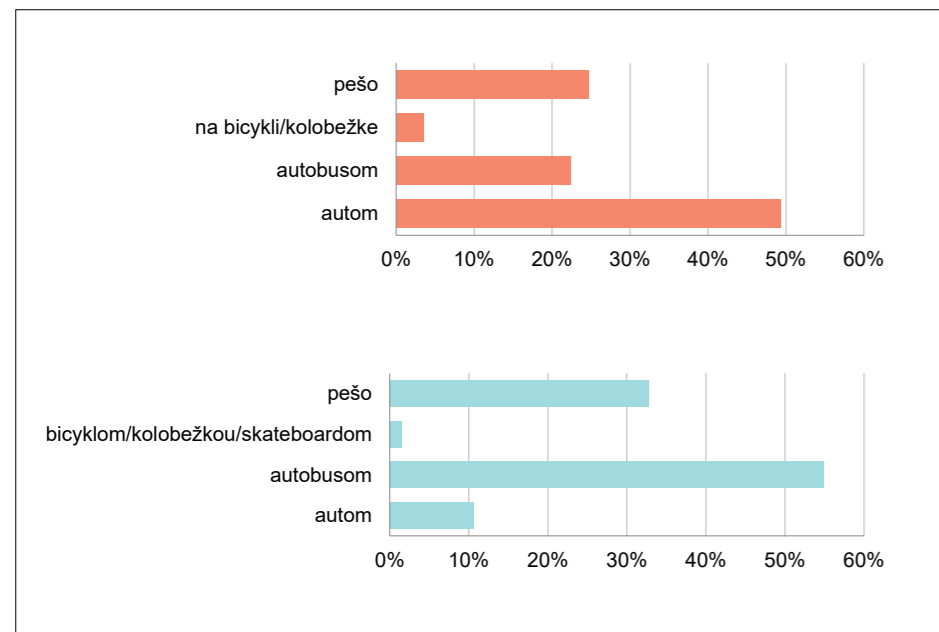
Graf č. 3.: Vzdialenosť bydliska detí od školy (červená – dotazník rodičia, modrá – dotazník žiactvo).



# VÝSLEDKY

## DOPRAVA DO ŠKOLY

Približne polovica detí z dotazníka pre rodičov je vozená do školy autom. Tu boli zastúpené najmä mladšie ročníky (1. - 9. ročník ZŠ). V dotazníku pre žiactvo, ktorý vyplňali skôr staršie deti (5. - 9. ročník ZŠ a 1. - 4. ročník gymnázia), zasa prevažujú ostatné módy dopravy. Väčšia polovica detí sa dopravuje do školy autobusom, tretina peši a iba 11 % autom. Alarmujúcim zistením je, že až tretina detí, ktoré bývajú do vzdialenosti jedného kilometra do školy, je dovážaná autom.

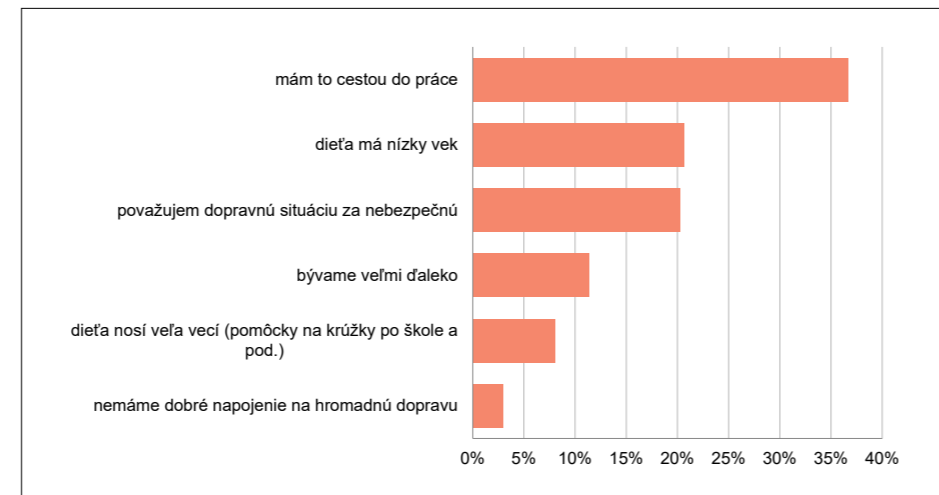


Graf č. 4.: Odpovede na otázku, akým dopravným prostriedkom chodia deti do školy (červená – dotazník rodičia, modrá – dotazník žiactvo).

## DÔVODY PRE POUŽITIE AUTA

Medzi hlavné dôvody vozenia detí rodičmi patrí skutočnosť, že to majú cestou do práce (37 % odpovedí). Okrem toho bol častým dôvodom aj nízky vek dieťaťa a nebezpečná dopravná situácia (po 20 % odpovedí).

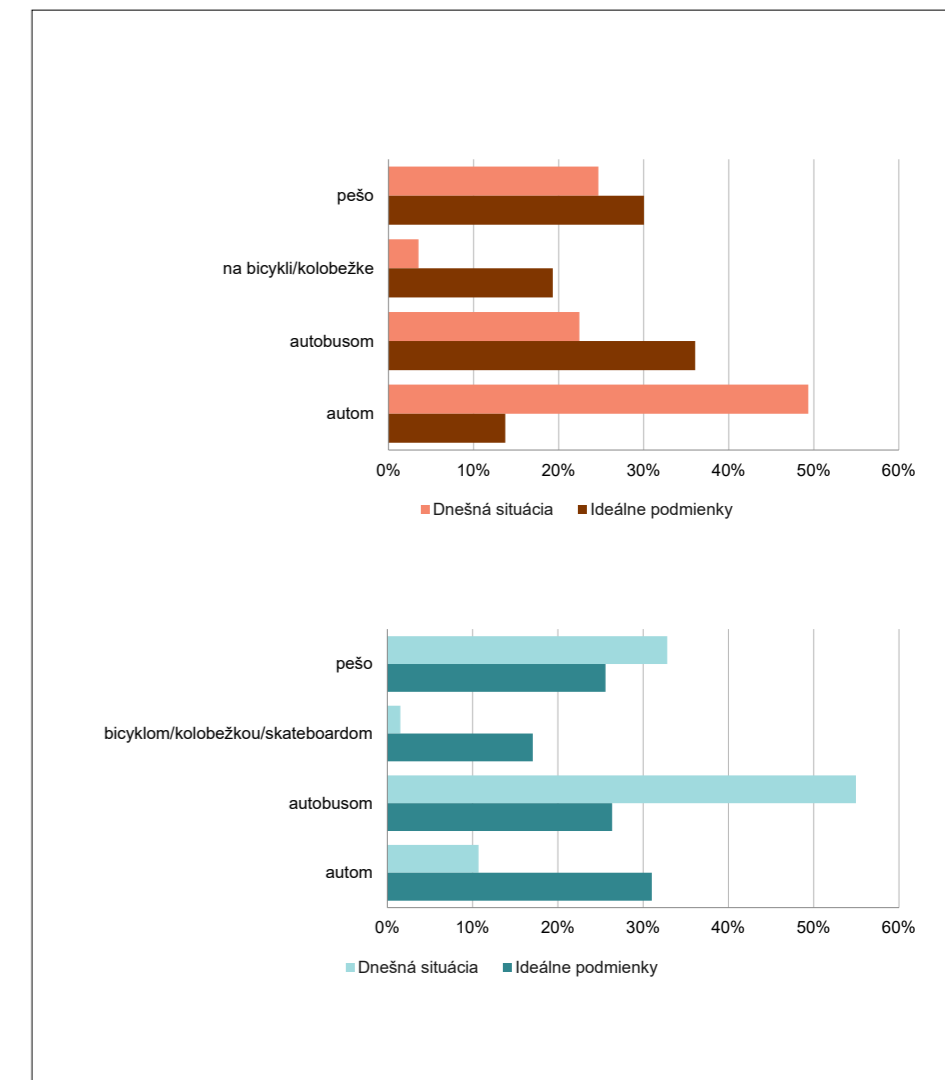
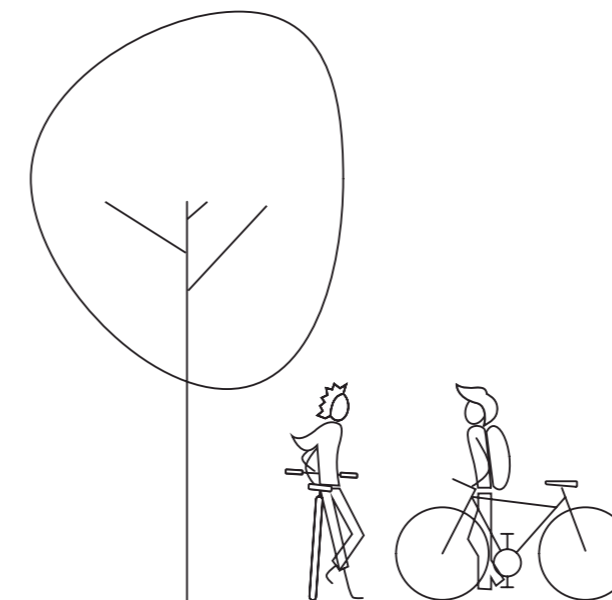
Motivácie rodičov pri výbere spôsobu dopravy ich detí je vhodné poznať pre účinné nastavenie opatrení.



Graf č. 5.: Odpovede rodičov na otázku „Ak vozíte deti autom, čo je k tomu najsilnejší dôvod?“.

## AKÝM DOPRAVNÝM PROSTRIEDKOM CHODIA DO ŠKOLY ŽIACI DNES, A AKO BY CHCELI CHODIŤ PRI IDEÁLNYCH PODMIENKACH?

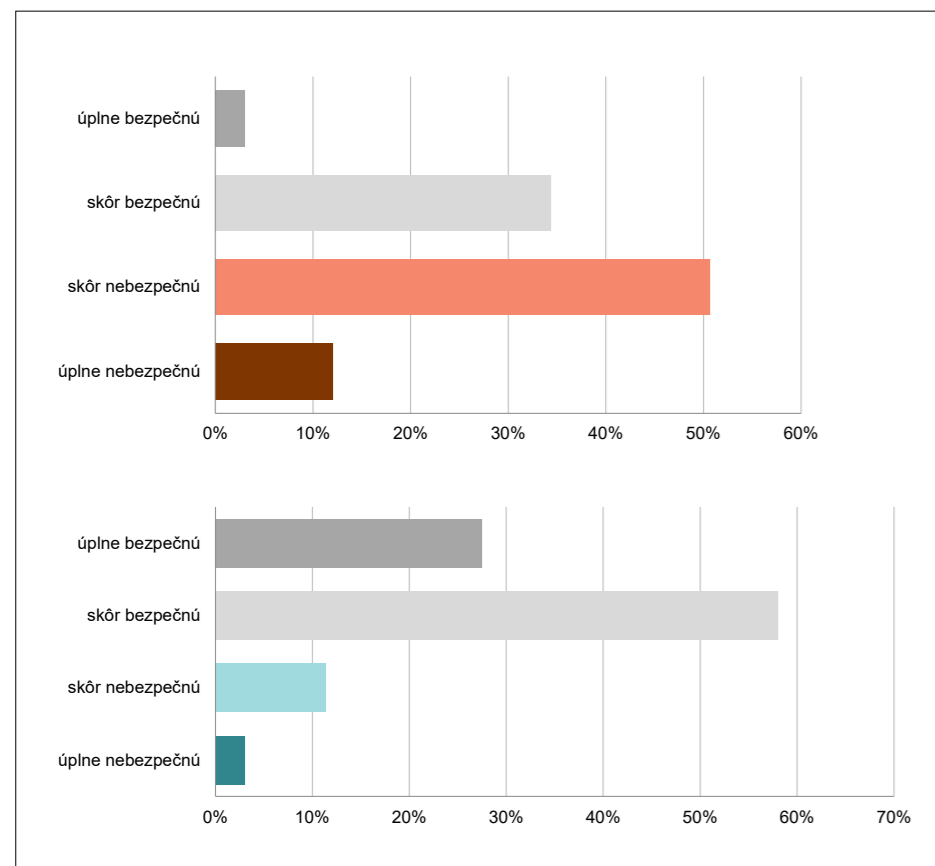
V preferovanom spôsobe dopravy do školy sa názory rodičov a detí rôznia. Jediná zhoda medzi nimi nastala v tom, že by vo výrazne väčšej miere boli za používanie bicyklov na dopravu do školy. Z rodičovského dotazníka vidíme dnešné využívanie auta vo veľkej miere, avšak väčšina rodičov by si priała, aby autom deti voziť nemuseli.



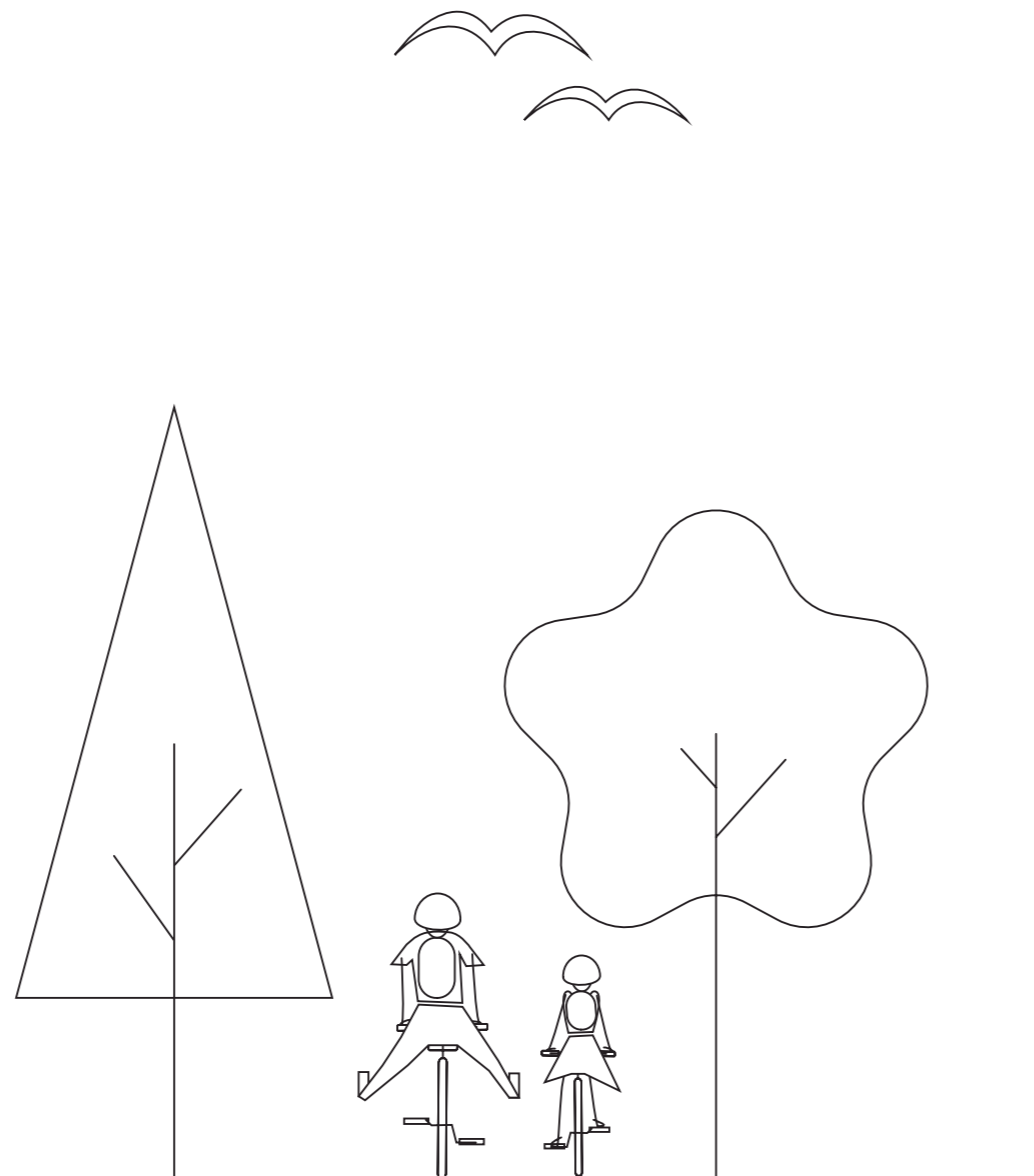
Graf č. 6.: Odpovede na otázku, akým dopravným prostriedkom chodia do školy dnes, a ako by chceli chodiť pri ideálnych podmienkach (červená – dotazník rodičia, modrá – dotazník žiactvo).

## VNÍMANIE BEZPEČNOSTI V OKOLÍ ŠKOLY

V otázke, či považujú cestu do školy za bezpečnú, sa názor rodičov a detí samotných výrazne líšil. **Deti ju považujú poväčšine za bezpečnú (85 % detí), kdežto 63 % rodičov ju považuje za skôr alebo úplne nebezpečnú.**

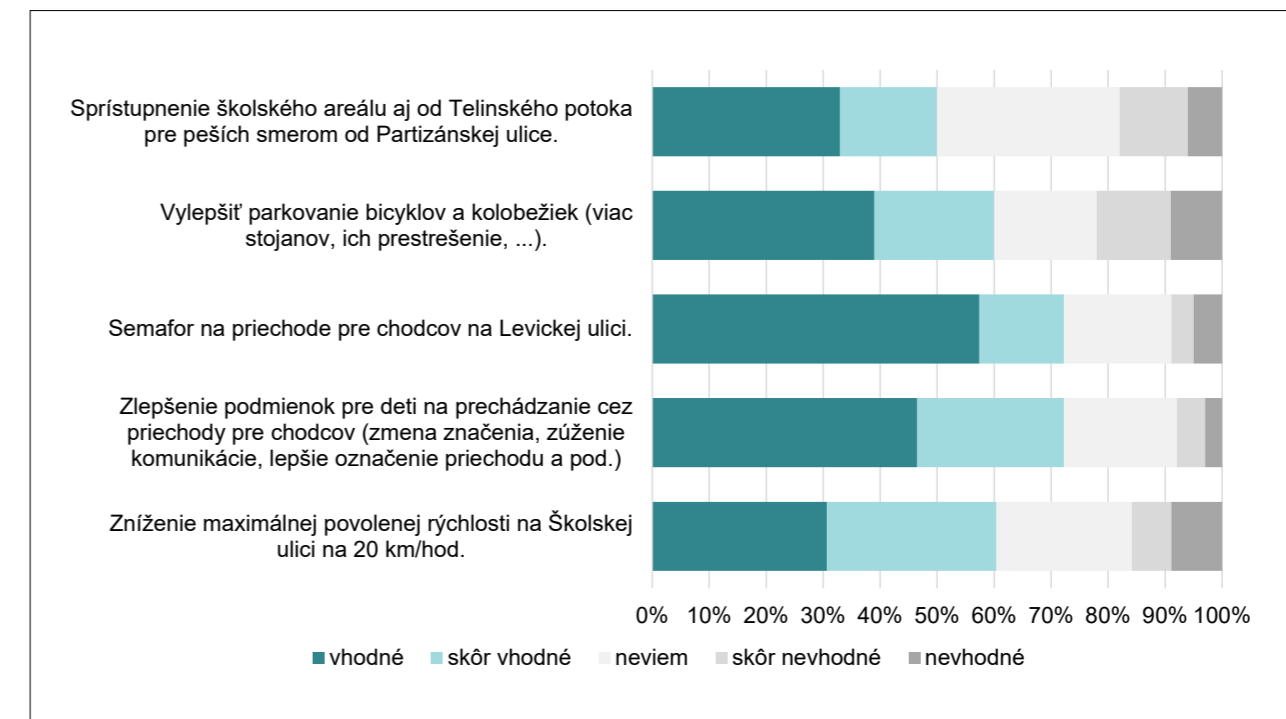


Graf č. 7.: Odpovede na otázku, či považujú dopravnú situáciu v okolí školy za bezpečnú (červená – dotazník rodičia, modrá – dotazník žiactvo).



## NÁZORY NA VYTIPOVANÉ ZMENY V DOPRAVE.

V dotazníkoch sme sa respondentov pýtali na názor na niekoľko vytipovaných zmien v doprave. Boli hodnotené väčšinou pozitívne. Najviac detí považuje za vhodné zriadiť semafor na Levickej ulici (73 %) Podobne silno vnímali aj potrebu zlepšiť podmienky pre prechádzanie cez priechody pre chodcov (73 %). Treťou najžiadanejšou zmenou bolo vytvorenie lepších podmienok pre parkovanie bicyklov.



Graf č. 8.: Názory žiactva na vytipované zmeny v doprave.

„Počet áut prechádzajúcich týmto ťahom zrejme neznížime, ale možno by pomohlo, keby sa zainvestovalo do chodníka, ktorý vedie pri potoku- aby bolo vhodné tadiaľto prejsť nielen pešo, ale aj bicyklom...“

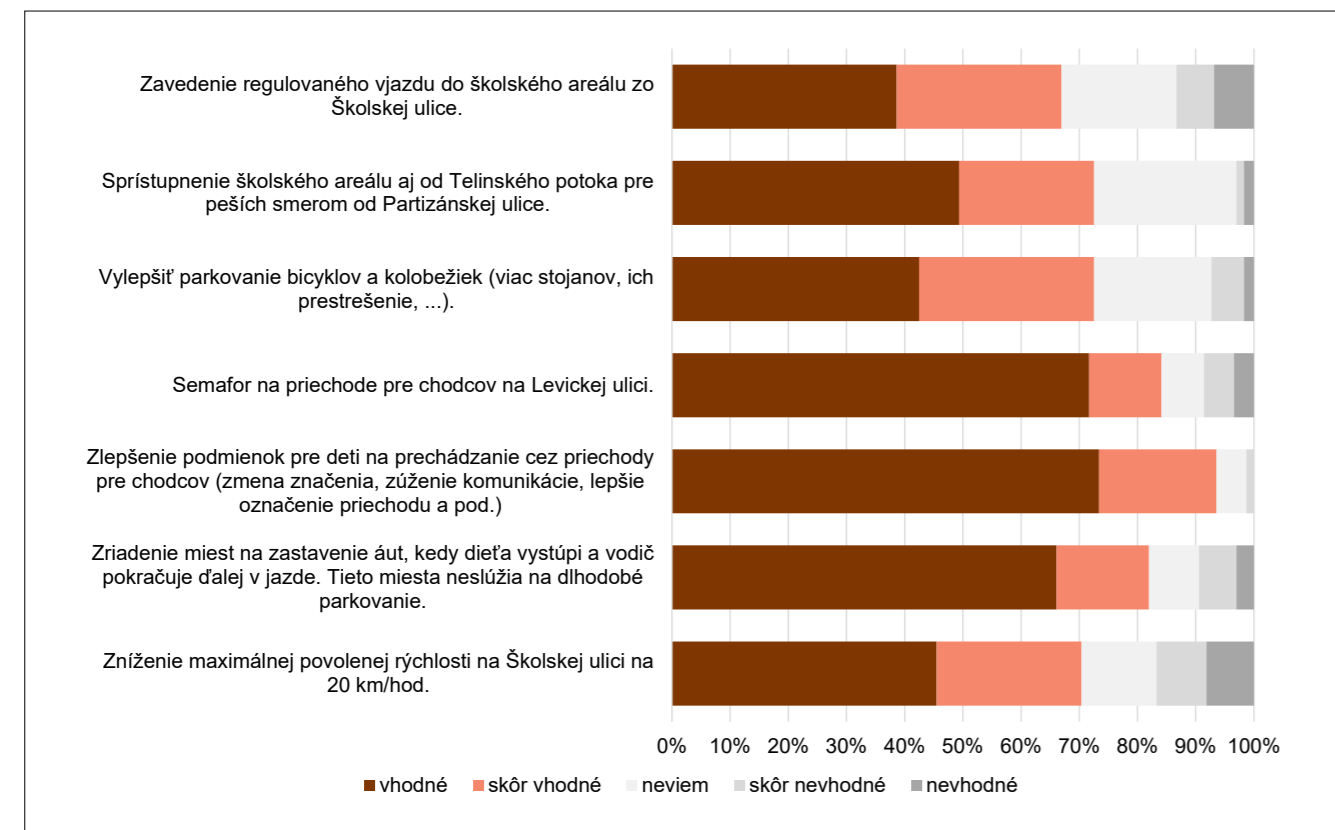
- rodič prváka a štvrtáka.



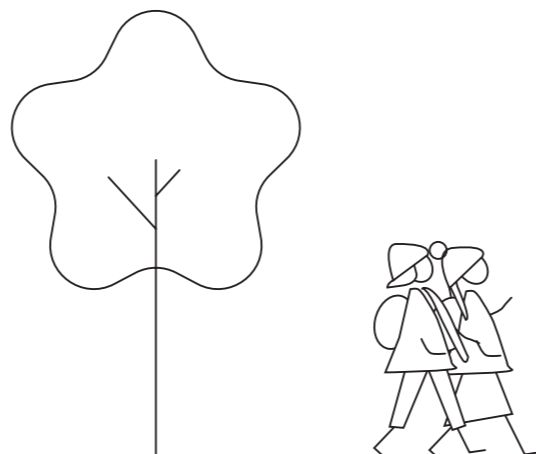
Pýtali sme sa aj na **zníženie rýchlosti na vyťaženej Školskej ulici, ktoré považuje za potrebné či veľmi potrebné riešenie 70 % rodičov.** Zároveň až 82 % rodičov považuje za vhodné vytvoriť parkovacie kapacity na rýchle vystúpenie či nastúpenie detí. Veľký potenciál rodičia vnímajú aj v sprístupnení školského areálu od Telínskeho potoka (73 %). Až 67 % považuje za potrebné zavedenie regulovaného vjazdu do školského areálu

zo Školskej ulice. **Spomedzi všetkých návrhov dominuje bezpečnosť detí na priechodoch, kde až 94 % rodičov uviedlo ako potrebné zlepšiť podmienky pre prechádzanie chodcov cez cestu na Levickej ulici.**

Z dotazníkov vyplynulo aj množstvo ďalších názorov a nápadov, ktoré sú zapracované v ďalšej kapitole Zistenia a návrhy riešení.



Graf č. 9.: Názory rodičov na vytipované zmeny v doprave.



# **ZISTENIA, A NÁVRHY OPATRENÍ**

Pomocou získaných dát a ich analýzy sme identifikovali niekoľko hlavných bodov, ktorých zlepšením by sa stalo využitie aktívnych módov dopravy pri ceste do školy a zo školy bezpečnejším a atraktívnejším. Vychádzame najmä z podnetov, ktoré sa opakovali, a ktoré majú potenciál pozitívne zasiahnuť deti. Pre každý bod uvádzame základné zistenia a zároveň návrhy rýchlych aj náročnejších riešení.

Situácia sa ako najväznejšia javí pri ulici Levická, ktorá tvorí hlavný dopravný koridor celým mestom, avšak dôležité je zamerať sa aj na okolité ulice. Motivácia ísť pešo alebo na bicykli klesá, ak sa na ceste do školy nachádza čo i len jeden nebezpečný alebo neprijemný úsek. Preto uvádzame v závere tejto kapitoly aj zmeny, ktoré sa týkajú celého mesta, ako aj možné opatrenia pre ovplyvnenie správania obyvateľov a obyvateľiek mesta.

- |                                  |                                       |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Levická ulica                 | 6. Škola a školský areál              |
| 2. Chodník pozdĺž Levickej ulice | 7. Križovatka Hliníková x Cintorínska |
| 3. Hromadná doprava              | 8. Križovatka Ulica 1. mája x Hlavná  |
| 4. Telinský potok                | 9. Cyklodoprava                       |
| 5. Školská ulica                 | 10. Bezpečné mesto pre chodcov        |



Obr. 3.: Najproblematickejšie miesta vo Vrábľoch.

# 1. Levická ulica

## HLAVNÉ ZISTENIA

- > Levickú ulicu možno charakterizovať ako rýchlu, neprehľadnú a nepríjemnú
- > 14 % detí a až 63 % rodičov v dotazníku považuje cestu do školy za nebezpečnú. Z tejto skupiny až 75 % detí a 74 % rodičov pomenúva v otvorenej otázke\* **problém rýchlych a preplnených ciest vo Vrábľoch a zložitosť dostať sa cez priechod**. 64 % rodičov tento problém adresuje špecificky na Levickú ulicu, ostatní ho zmieňujú všeobecne.
- > Priechody sú pre chodcov nebezpečné a nezabezpečujú dostatočne komfortný prechod cez cestu (pre 18 % žiakov a 43 % rodičov z dotazníka je ťažké prejsť cez cestu).
- > **Vodiči áut nevidia pri vychádzaní z bočných ciest cez zaparkované autá, podobne aj peší na priechodoch** (opakovalo sa v mape zakreslených problémových bodov, či v podnetoch z ulice na hranie).
- > **13 % rodičov spomenulo, že parkovanie na Levickej spôsobuje nebezpečné situácie** (otvorená otázka v dotazníku).

\* Otvorená otázka je otázka bez možností, kde respondenti píšú svoj názor bez stanovených hraníc či ovplyvnenia. Zhoda u respondentov má preto väčšiu váhu.



Obr. 4.: ▲ Zaparkované autá zvykovo (nelegálne) na krajnici Levickej ulice bránia rozhľadu pri výjazde z bočnej ulice. Foto: Google maps.



Obr. 5.: ► Auto vychádzajúce zo školského areálu cez priechod pre chodcov.

## NÁVRHY RIEŠENÍ

### RÝCHLE OPATRENIA

- > Ranné rodičovské hliadky na priechodoch
  - > Rodičia sú tu v roli „mestských policajtov“, ktorí púšťajú deti cez cestu. Aktivitu koordinuje mesto alebo škola.
  - > Zároveň sa tým podporuje u rodičov „šoférov“ nazeranie na problém z pohľadu chodca, a väčšie zapájanie komunity rodičov do riešenia problému, ktorý spôsobujú do istej miery oni sami.
- > Zníženie maximálnej povolenej rýchlosti na Levickej ul. na 40 km/h
  - > Rýchlosť vozidiel je kľúčovým faktorom bezpečnosti premávky.
  - > Je nutné poznamenať, že samotné zníženie maximálnej povolenej rýchlosti značkou reálne znížiť rýchlosť často nepomôže. Opatrenie je potrebné realizovať spolu s fyzickými úpravami komunikácie alebo osadením automatického radaru (aktuálne plánované Ministerstvom vnútra SR).
  - > Opatrenie navrhovali aj sami respondenti v dotazníku.



Obr. 6.: ► Levická ulica je rýchla cesta, ktorá tvorí hlavnú dopravnú tepnu Vrábľov.

- > Zabezpečenie rozhľadu na križovatkách a priechodoch v blízkosti školského areálu
  - > Dodržanie výhľadových kuželov pri stanovenej max. povolenej rýchlosti je možné dosiahnuť zabezpečením dopravných tieňov fyzickými prvkami (dopravnými zariadeniami), ako napr. plastové balisety, lepené obrubníky alebo tzv. klemmfixy.
- > Vytvorenie ostrovčekov na priechodoch pre chodcov
  - > Vytvorením vzniknú šikany (prelomia priamu líniu vozovky) a opticky zúžia cestu, čo prispeje k zníženiu rýchlosti prechádzajúcich vozidiel.
  - > Priechody budú vďaka ostrovčeku jednoduchšie a bezpečnejšie na prechádzanie, keďže chodec prekonáva naraz iba jeden pruh.
  - > Realizácia je možná len pomocou dopravného značenia a dopravných zariadení (lepené obrubníky, klemmfixy).
- > Vytvorenie šikany na začiatku mesta v smere od Telinec



Obr. 7.: ► Rodičia a zamestnanci školy môžu tvoriť súčasť riešenia bezpečnosti priechodov. Foto: Deutsche Schule Bratislava.

## STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Štúdia upokojenia celej Levickej ulice
  - > Levická ulica je jedným z najproblémovnejších miest v meste a vyžaduje si zvláštnu pozornosť. Odporúčaným opatrením je ďalšie podrobné zváženie a bližšie preverenie všetkých opatrení, ktoré by mohli viesť k zníženiu negatív vyplývajúcich z vysokej intenzity automobilovej dopravy na celom úseku Levickej ulice, príp. cesty I/51 na území obce a pripájajúcich sa komunikáciách.
  - > Odporúčame vypracovanie viacerých variantov pre následnú komunikáciu so správcom komunikácie.
- > Cyklistická infraštruktúra na Levickej ulici
  - > Preverenie možnosti umiestnenia cyklistických pruhov, prípadne iného typu infraštruktúry pre vyššiu bezpečnosť pohybu na bicykli.
  - > Hoci umiestnenie cyklistického pruhu v rámci voľnej šírky cesty I. triedy nie je častým riešením, predpisy ho za istých okolností pripúšťajú.
- > Presun priechodov pred školami na Levickej ulici
  - > Zvážiť umiestnenie do vhodnejšej polohy, aby nadväzovali na prirodzené trasy žiakov a ústili mimo vjazdov do areálu škôl.
- > Stavebné riešenie dočasných úprav
  - > Vyššie spomenuté rýchle opatrenia, realizované prostredníctvom dopravného značenia a zariadenia, je tam, kde je to možné, vhodné postupne nahrádzať stavebným riešením.

## DLHODOBÝ HORIZONT

- > V dlhodobom horizonte je žiaduca zmena kategórie cesty I/51 a výraznejšie upokojenie komunikácie. Predpokladom je výstavba obchvatu Vrábeľ alebo výraznejší pokles využívania individuálnej automobilovej dopravy.



Obr. 8.: ▲ Doplnenie značenia, tzv. dopravných tieňov na zabezpečenie rozhľadových kužeľov v blízkosti priechodov (Zlatohorská ul., Bratislava). Foto: V. Chládeková.



Obr. 9.: Šikana na začiatku obce núti vozidlá zmeniť smer jazdy a upraviť tak svoju rýchlosť (na obrázku je vjazd do obce Rohožník).

## 2. Chodník pozdĺž Levickej ulice

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Podľa ranného sčítania dopavy sú chodníky na Levickej (najmä južná strana) **najvyťaženejším peším ťahom.**
- > Viaceré križovatky sú hodnotené ako nepriehľadné, nebezpečné.
- > Chodník na severnej strane Levickej je úzky a lampy sú v strede chodníka. Zložito sa tade prechádza s kočíkom, v skupine či deťom na bicykli;

### NÁVRHY RIEŠENÍ

#### RÝCHLE OPATRENIA

- > Vytvorenie zón 30 na bočných uliciach s prevažne rezidenčnou zástavbou
- > Skrátenie dĺžky priechodov pozdĺž cesty na minimum zmenšením polomerov zákruty alebo vytvorením ostrovčekov s použitím dopravného značenia a dopravných zariadení (plastové balisety, klemmfix a pod.)
- > Osadenie spomaľovacích vankúšov alebo iného vhodného prvku upokojenia dopavy na bočných uliciach (ideálne na vstupoch do zóny 30).



Obr. 10.: ▲ Chodník na severnej strane Levickej ulice. Foto: Google maps.



Obr. 11.: ▲ Aby autá neparkovali na dopravných ťieňoch je nutné často použiť stavebné alebo dočasné prvky, ktoré im v tom zamedzia. Cieľom je zvýšiť prehľadnosť v križovatke (příklad je z Mudroňovej ul., Bratislava). Foto: Bratislavské noviny

## STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Vybudovanie tzv. priebežného chodníka cez menej frekventované bočné ulice (ideálne ako vstupy do zón 30). Ten je alternatívou vyvýšeného priechodu, je však materiálovo stvárnený ako pokračovanie chodníka a dáva vodičom podvedomý signál na spomalenie, keď cez neho prechádzajú. Na priebežnom chodníku má chodec vždy prednosť pred vozidlami, ktoré cez chodník prechádzajú.
- > Vybudovanie vyvýšených priechodov pre chodcov v miestach, kde priebežný chodník nie je vhodný, teda na frekventovanejších bočných uliciach. V tomto prípade je potrebné zabezpečiť odstup 5 metrov od jazdných pruhov na Levickej ul., čím sa vytvorí priestor na čakanie pre odbáčajúce autá.
- > Lokálne rozšírenia a úpravy chodníka na severnej strane, v problémových miestach so stĺpmi, aby tade komfortne prešiel rodič s kočíkom, osoba na vozíčku, dieťa na bicykli (do 10 rokov) alebo jeho sprievod, prípadne sa umožnila ľuďom chôdza vedľa seba.

## DLHODOBÝ HORIZONT

- > Rekonštrukcia severného chodníka s jeho rozšírením, príp. prekládkou stĺpov tak, aby sa zabezpečila dostatočná šírka (min. 1,5 metra + odstupy).



Obr. 12.: ▲ Dodatočné zmenšenie rádiusov križovatky, v tomto prípade stavebnými úpravami (križovatka Poverstraat x Zellaerstraat, Bonheiden, Belgicko). Foto: Google Streetview

Obr. 13.: ► Príklad priebežného chodníka, ktorý ide rovnobežne s hlavnou cestou a je výrazne odlišný výškou aj materiálom od okolitej vozovky. Auto, keď na neho vychádza, musí spomaliť a chodci sa cítia bezpečnejšie (ulica Lediny IV, Bratislava). Foto: Veronika Chládková





### 3. Hromadná doprava

#### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Priestor autobusovej stanice je neatraktívny a jej okolie neposkytuje bezpečné a komfortné pešia napojenia.
- > Na prepojení z autobusovej stanice ku chodníku pri Telinskom potoku
  - > **chýba priechod cez Ul. 1. mája** (problémové body z heatmáp),
  - > **chodník na Ul. 1. mája a následne pokračovanie chodníka k Telinskému potoku má bariéry (obrubníky) a zlý povrch.**
- > Deti spomínajú **nevhodné správanie ľudí v okolí autobusovej stanice** – šikana, krádeže, vulgarizmy, fajčenie, drogy.
- > Kritika **nevýhovujúcich odchodov autobusov** - po siedmej vyučovacej hodine nie je návazný autobus do okolitých obcí a treba dlho čakať.

#### NÁVRHY RIEŠENÍ

##### RÝCHLE OPATRENIA

- > Doplnenie priechodu cez Ul. 1. mája v smere od autobusovej stanice na cestičku pri Telinskom potoku.
- > Komunikácia s dopravcom o zosúladení cestovného poriadku autobusov s koncom a začiatkom vyučovania.



Obr. 14.: ▲ Autobusová stanica a príliš dlhý priechod pre chodcov. Foto: Google maps.

- > Zvýšený dôraz na údržbu okolia stanice, drobné bodové úpravy zvyšujúce atraktivitu priestoru.

##### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Preriešenie autobusovej stanice, aby bola bezbariérová, príjemnejšia a krajšia, pomocou menších opatrení. Zlepšením verejného priestoru je možné prilákať ďalšie skupiny obyvateľstva (mobiľár, osvetlenie, služby), ktorých potreby tu dnes nie sú naplnené.
- > Zredukovanie dĺžky existujúceho priechodu od nástupišť 1-4 smerom k Levickej ul.

##### DLHODOBÝ HORIZONT

- > Kompletná rekonštrukcia autobusovej stanice na moderný a atraktívny prvok dopravnej infraštruktúry aj verejného priestoru mesta Vráble.
- > Využitie potenciálu železničnej trate prechádzajúcej mestom. Hoci dnes koľajová doprava pri dochádzaní do školy nie je využívaná, za predpokladu zlepšenia jej dostupnosti z mesta môže byť vhodnou alternatívou pre dochádzajúcich z okolia. Konkrétne sa myslí bezpečné bicyklové či autobusové prepojenie železničnej stanice s areálom školy, resp. centrom mesta, a zároveň vhodná úprava cestovných poriadkov železničného dopravníka.

Obr. 15.: ▼ Chýba bezpečný priechod cez ul. 1. mája k cestičke pri Telinskom potoku. Foto: Google maps.

Obr. 16.: ► Až 55 % žiakov druhého stupňa a gymnázia uvidlo, že dochádzajú do školy hromadnou dopravou.



## 4. Telinský potok

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Telinský potok má vysoký potenciál ako príjemná, bezpečná a v mnohých prípadoch najkratšia cesta do školy.
- > Je to druhá najvyužívanejšia komunikácia (po Levickej ul.), avšak chýba jej bezbariérový a kvalitný povrch pre pohyb peši či na bicykli (problémové body z heatmáp, podnety z Ulice na hranie, dotazník).
- > Pre ľudí dochádzajúcich z južnej časti mesta je tu potenciál skrátenia dochádzkovej vzdialenosti cez (dnes neexistujúci) južný vstup do areálu školy až o zhruba 200 metrov. V súčasnosti treba obchádzať celý areál školy. V otvorení školského areálu týmto smerom vidíme veľký potenciál.
- > Chýba tu osvetlenie, najmä v zimnom období, keď sú krátke dni.
- > Ide o hodnotný priestor pre deti či celé susedstvo – je tu pekné prostredie a deti to tu majú radi. Skvalitnením a príp. rozšírením môže vzniknúť ukážkový zelený peší koridor mestom.



Obr. 17.: ► Cyklistka smerujúca od školského areálu po cestičke pri Telínskom potoku.

## NÁVRHY RIEŠENÍ

### RÝCHLE OPATRENIA

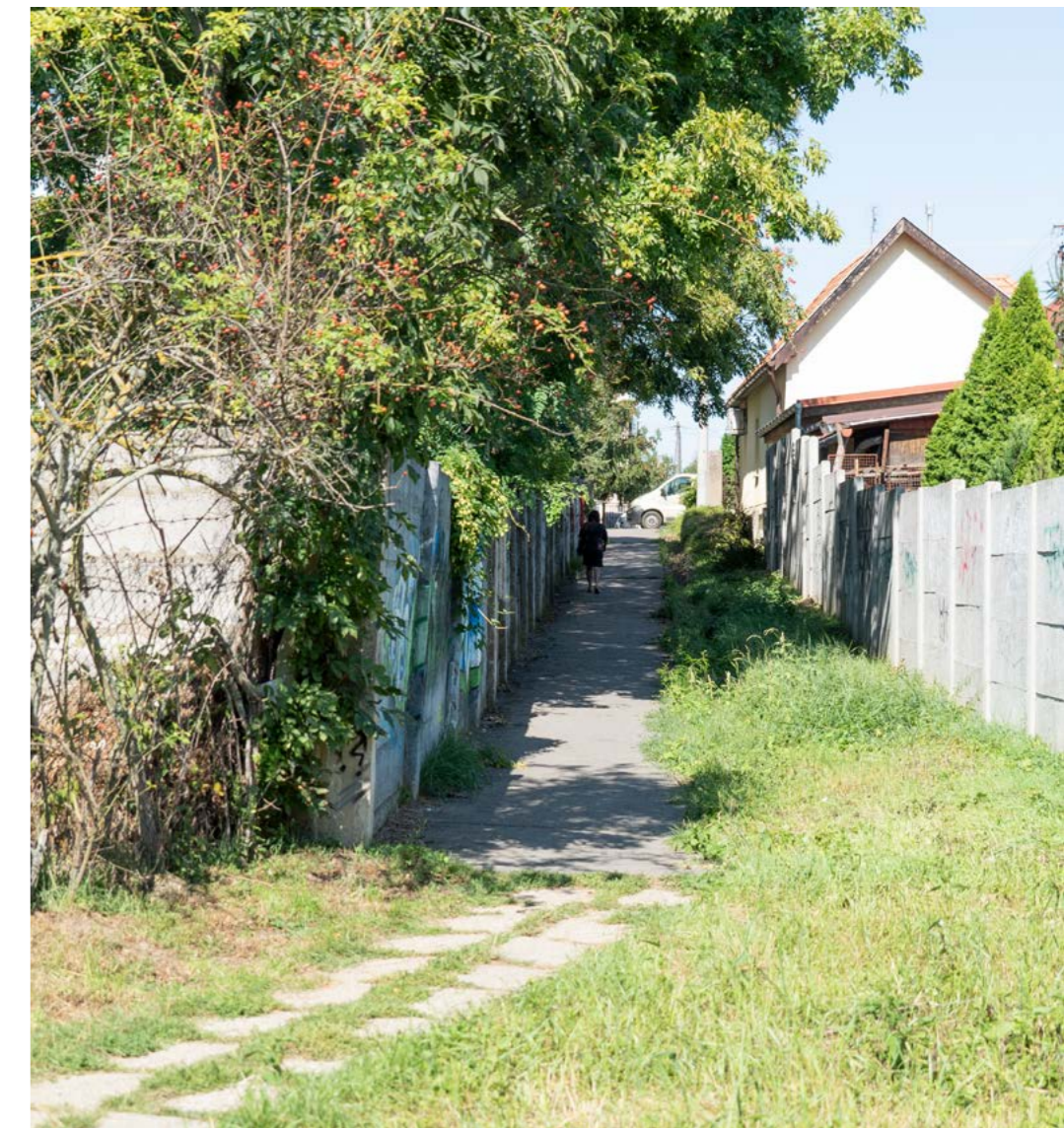
- > Otvorenie vstupu do školy zo zadnej strany od potoka spojené s úpravou priestoru. Skrátením trasy do školy sa zatraktívni táto alternatíva k Levickej ul. Zároveň by bolo vhodné preveriť možnosť otvorenia vchodov do budov škôl zo strany dvora.

### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Vybudovanie spevnenej cestičky pre chodcov a cyklistov, resp. cestičky pre chodcov s povolením jazdy cyklistov (podľa priestorových možností) v úseku medzi Sídliiskom Kaška a Školskou ulicou. Lepší povrch zvýši komfort v zimných mesiacoch, umožní využívanie aj osobám so zdravotným znevýhodnením, zároveň by sa vďaka nemu mohlo zlepšiť využívanie trasy na bicykli.
- > Realizácia osvetlenia na komunikácii.
- > Vybudovanie chodníka alebo dostatočne upokojenej komunikácie v úseku medzi Ul. 1. Mája a Sídliiskom Kaška.

### DLHODOBÝ HORIZONT

- > Vypracovanie štúdie, zameranej na využitie potenciálu Telinského potoka v kontexte nemotorovej dopravy, verejného priestoru aj zelene v meste.

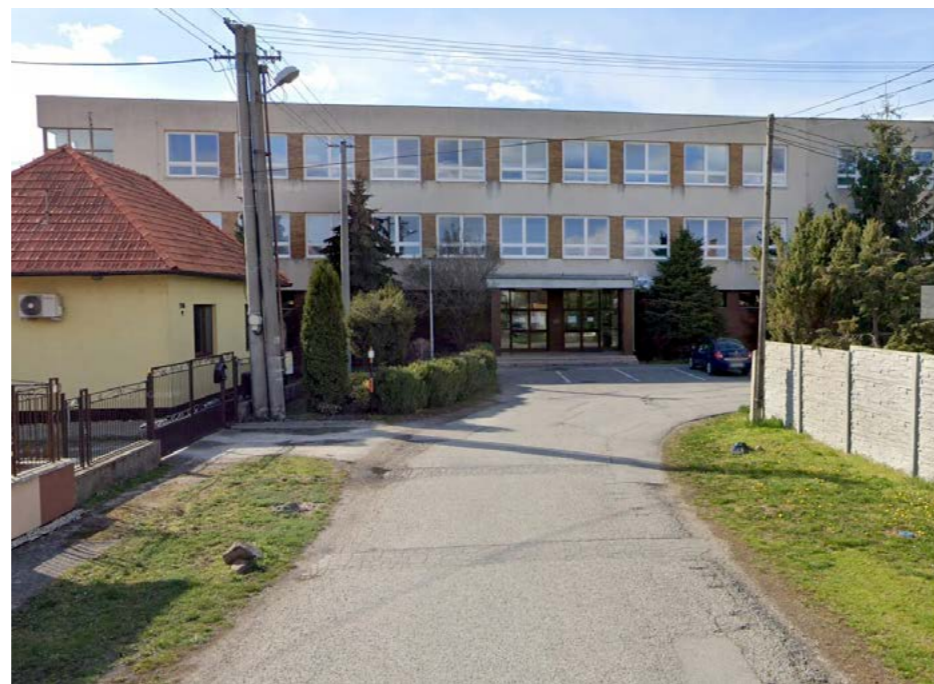


Obr. 18.: ▲ Cestička pri Telínskom potoku už dnes nadväzuje na chodník ku gymnáziu.

## 5. Školská ulica

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Respondenti si sťažujú na veľké množstvo áut.
- > **Vjazd do areálu škôl je neregulovaný a vzniknutý dopravný chaos obmedzuje chodcov.** Z ranného mapovania vieme, že len 30 žiakov vystupuje z auta na školskom dvore, hoci vplyv 30 áut vchádzajúcich a vychádzajúcich z areálu je značný. Z heatmáp od žiakov zároveň vieme, že vo veľkej miere používajú najmä chodník, ktorý križuje vjazd do školského areálu.
- > Reakcie respondentov potvrdzujú, že sa situácia zlepšila po zjednosmernení ulice. Aj keď sa môže zdať, že vodiči tak strácajú o niečo viac času, z pohľadu bezpečnosti premávky je jednosmerka jednoznačne vhodnejšie riešenie aj vďaka priestoru a prehľadnosti pri zastavení a vystupovaní detí. Pravdou však ostáva, že ranné vysádzanie detí sa deje v menšej miere na Školskej ulici (67 detí) ako na Levickej ulici (121 detí). Je možné, že si na toto riešenie mnoho rodičov nezvyklo, prípadne zvykovo používajú na odstavenie auta práve cestu popred základné školy.
- > **Chýba chodník k Šafárikovej ulici**, chodci tu chodia po ceste.
- > Ostrá zákruta pred gymnáziom je neprehľadná, najmä z pohľadu, že tam deti chodia po ceste a kvôli kolmo parkujúcim autám pred budovou gymnázia.



Obr. 19.: ▲ Zákruta pred gymnáziom spolu s absenciou chodníka pred vstupom do gymnázia spôsobujú nepríjemný pocit pre chodcov idúcich po tejto časti Školskej ulice. Foto: Google maps.



Obr. 20.: ▲ Neregulovaný vjazd do areálu škôl spôsobuje v ranných hodinách nebezpečné situácie pre chodcov.

## NÁVRHY RIEŠENÍ

### RÝCHLE OPATRENIA

- > Povolenie obojsmernej jazdy cyklistom (ideálne aj s namaľovaním protismerného cyklopruhu na vozovke, čo by komunikáciu opticky zúžilo a spomalilo). Obojsmerná jazda cyklistov je dobrým štandardom pri všetkých jednosmerkách.
- > Vyhradenie vjazdu áut na školský dvor
  - > len pre zamestnancov,
  - > tak, aby autá nemohli ísť do areálu v čase príchodu väčšiny žiakov (7:30-8:00).
- > Preusporiadanie priestoru pred gymnáziom. Nahradením kolmého parkovania pozdĺžnym vznikne dostatočne široký peší koridor v smere od Telinského potoka po riadny chodník na Školskej ulici a zároveň zhromažďovací priestor pred vstupom do budovy. Potrebne je tiež ponechať priestor pre peší pohyb smerom k Šafárikovej, ktorý je dnes blokovaný parkovaním.
- > Dočasné zlepšenie bezpečnosti pešieho napojenia smerom k Šafárikovej, napríklad usadením spomaľovacích vankúšov alebo iných prvkov upokojenia dopravy, prípadne kreatívnejšie asfalt artom – maľovaním na asfalt.
- > Vyhradiť časť parkovacích miest na Školskej ulici pre krátkodobé zastavenie v ranných hodinách pri dovážaní detí do školy či škôlky.

### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Vybudovanie priebežného chodníka na vjazde z Levickej ulice.

Priebežný chodník sa zvykne realizovať na vjazdoch do dopravne upokojených zón s cieľom spomaliť autá, zároveň zvýši bezpečnosť a komfort žiakov prichádzajúcich z autobusovej zastávky.

- > Vybudovanie chodníka (príp. výrazné upokojenie dopravy) smerom na Šafárikovu ulicu.
- > Vybudovanie vyvýšenej križovatky Školskej a Šafárikovej ulice.



Obr. 21.: ▲ Vedenie cyklistov bezpečne po oboch stranách jednosmernej cesty (Brniarska ul., Bratislava).



Obr. 22.: ▲ Priebežný chodník s jasne označeným povrchom pre chodcov zároveň opticky oddeluje zónu 30 od hlavnej rýchlej cesty (Križna ul., Pezinok).

## 6. Škola a školský areál

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Školský areál poskytuje nedostatočné podmienky pre parkovanie bicyklov (60% detí a 72% rodičov z dotazníka považuje za potrebné ich zlepšenie). Kvalitné, atraktívne a bezpečné stojany na bicykle v dostatočnom množstve sú prvým krokom pre podporu dochádzania do školy na bicykli.
- > Chýba vstup z južnej strany od potoka a úprava prostredia okolo tohoto vstupu.
- > Areál je podľa respondentov slabo osvetlený.
- > Opakujú sa podnety na chýbajúce smetné koše pred vstupom do školy, čo tiež vplýva na komfort pešieho dochádzania.



Obr. 23.: ▲ Pre podporu jazdenia do školy na bicykli je dôležité aj vhodné parkovanie bicyklov ideálne pod krytými prístreškami.

### NÁVRHY RIEŠENÍ

#### RÝCHLE OPATRENIA

- > Zvýšenie počtu cyklostojanov na rôznych miestach – ideálne pri každom vstupe do školy. **Cyklostojany optimálne riešiť ako prestrešené** – tým skôr prídu žiaci do školy aj v nepriaznivom počasí. Stojan by mal poskytovať možnosť opretia a uzamknutia rámu bicykla, je vhodné vyhnúť sa tzv. „lámačom kolies“.
- > Osadenie smetných košov pred vstupom do školy.
- > Otvorenie južného vstupu do areálu škôl. Z predošlých analýz vyplýva, že deti žijúce v južnej časti Vráblov, ako aj deti dochádzajúce z autobusovej stanice by využili práve tento vstup do školy. Skrátili by si cestu a zároveň by sa vyhli hustej premávke na hlavných cestných ťahoch.

#### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Zlepšenie osvetlenia areálu.



Obr. 24.: ▲ Prístrešok pre bicykle so zelenou strechou ako súčasť zelených riešení z grantových zdrojov pre Základnú školu v Borskom Mikuláši.

## 7. Križovatka Hliníková x Cintorínska

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Z vlastných pozorovaní sa toto javí ako **problematický bod na hlavnom ťahu detí dochádzajúcich pešo z južnej časti mesta.**
- > V križovatke sa človek z chodníka ocitne zrazu na ceste, bez priechodov pre chodcov či nadväzujúceho chodníka na druhej strane cesty. Najbližší chodník je prístupný až za pásom trávy.
- > Križovatka je bariérová, z chodníkov sa zostupuje cez obrubníky.

### NÁVRHY RIEŠENÍ

#### RÝCHLE OPATRENIA

- > Zamedzenie divokého parkovania na zeleni či v prirodzenej pešej línii pred pohostinstvom zvýšeným dohľadom, príp. vytvorením riadnych parkovacích miest.

#### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Preriešenie križovatky z pohľadu chodcov a ľudí s obmedzenou schopnosťou pohybu – prehodnotenie možnosti vyvýšenej

križovatky, ktorú chodci môžu bezpečne prekračovať aj diagonálne vďaka efektívnemu spomaleniu prechádzajúcich vozidiel.

- > Doplnenie chýbajúcich chodníkov.
- > Zabezpečenie bezbariérovosti, ktorá je dôležitá nielen z pohľadu zdravotne znevýhodnených osôb, ale aj kolobežkárov či ľudí s kočíkom.



Obr. 25.: ▲ Aj menšie križovatky v meste, kde nie je vyriešené bezpečné prechádzanie pre chodcov, vedia byť dôvodom, prečo sa zvyšuje pocit, že bezpečnejšie je jazdiť autom. Foto: Google maps.



Obr. 26.: Vyvýšená križovatka v Zohore pred školou podvedome upozorňuje vodičov na výskyt chodcov v danom priestore.

## 8. Križovatka Ulica 1. mája x Hlavná

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Respondenti sa opakovane sťažujú na vysokú rýchlosť áut a autobusov.
- > Z pozorovaní je tu príliš dlhý (a preto menej bezpečný) priechod cez cestu a nevhodná geometria križovatky.

### NÁVRHY RIEŠENÍ

#### RÝCHLE OPATRENIA

- > Skrátiť priechod
  - > buď pridaním ostrovčeka,
  - > alebo redukciou rádiusov zákruty – kolmým zaústením Ulice 1. mája do Hlavnej ul. s minimálnymi rádiusmi podľa noriem, čo výrazne spomalí aj vozidlá na vjazde. Prehodnotiť geometriu križovatky – zväziť kruhový objazd.

#### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Prehodnotenie geometrie križovatky tak, aby bola zabezpečená primeraná rýchlosť vozidiel a pešie trasy boli čo najpriamejšie a najbezpečnejšie. Je možné zväziť aj kruhový objazd.



Obr. 27.: ▲ Dlhé priechody sú pre deti a ľudí, ktorí kráčajú pomalšie, pocitovo veľmi nepríjemné. Foto: Google maps.



Obr. 28.: ▲ Kolmý vjazd do obytnej ulice prispôsobný aj pre veľké vozidlá – smetiarske auto, autobus – a plynulý prejazd cyklistov (Murgašova ul., Trnava). Foto: Veronika Chládeková.

## 9. Cyklodoprava

### HLAVNÉ ZISTENIA

- > Chýbajú bezpečné cyklo-prepojenia v rámci mesta Vrábľa. Problém sa týka celého územia mesta, žiakmi boli menované najmä:
  - > prepojenie cez Telinský potok – cyklisti sa mu vyhýbajú, boli podnety, že by tu bol vhodný cyklochodník,
  - > prepojenie škôl a ZUŠ.
- > Chýbajú cyklotrasy do okolitých obcí.
- > Pozitívom je, že bol vytvorený cyklochodník do Dyčky, čo je vhodná vzdialenosť na dochádzanie do školy na bicykli.

### NÁVRHY RIEŠENÍ

#### RÝCHLE OPATRENIA

- > Vytvorenie plošných zón 30 v obytných oblastiach, všade mimo hlavných ťahov.
- > Debarierizácie, legalizácia obojsmernej jazdy cyklistov v jednosmerkách, vytvorenie cyklopruhov alebo ochranných pruhov pre cyklistov tam, kde je to možné bez väčších stavebných úprav, príp. legalizácia jazdy na vybraných chodníkoch.

- > Zlepšenie možností parkovania bicyklov – osadením cyklostojanov pri škole, službách, prestupných bodoch, ale aj bytových domoch.
- > Dohliadanie na vytvorenie vhodných podmienok pre cyklodopravu pri všetkej novej výstavbe v meste a úpravách verejných priestorov či komunikácií.

#### STREDNODOBÉ OPATRENIA

- > Spracovanie Stratégie rozvoja cyklodopravy v meste Vrábľa a jej následné plnenie.
- > Vrábľa majú pri riešení cyklodopravy výhody:
  - > sú kompaktným mestom na rovine,
  - > v najbližších rokoch budú k dispozícii možnosti externého financovania.
- > Rozvoj cyklodopravy je potrebné riešiť komplexne na úrovni celého mesta, aby to následne fungovalo ako celok, a to:
  - > budovaním základnej siete cyklotrás v meste a do najbližších sídiel – treba mať na zreteli, že väčšiu hodnotu za peniaze majú vnútromestské cyklistické komunikácie, ktoré na vynaložené euro obslúžia viac ľudí na bicykli,
  - > plošným upokojovaním dopravy, najmä čo sa týka menších ulíc bez oddelených cyklochodníkov – dobrým štandardom sú zóny 30 s fyzickými prvkami upokojovania.



Obr. 29.: ▲ Zavedenie jednosmeriek a cyklistických obojsmeriek s vyznačením protismerného pruhu sa stáva štandardom už aj na Slovensku (Prokopa Velkého, Bratislava). Foto: Jozef Schwarz



# 10. Bezpečné mesto pre chodcov

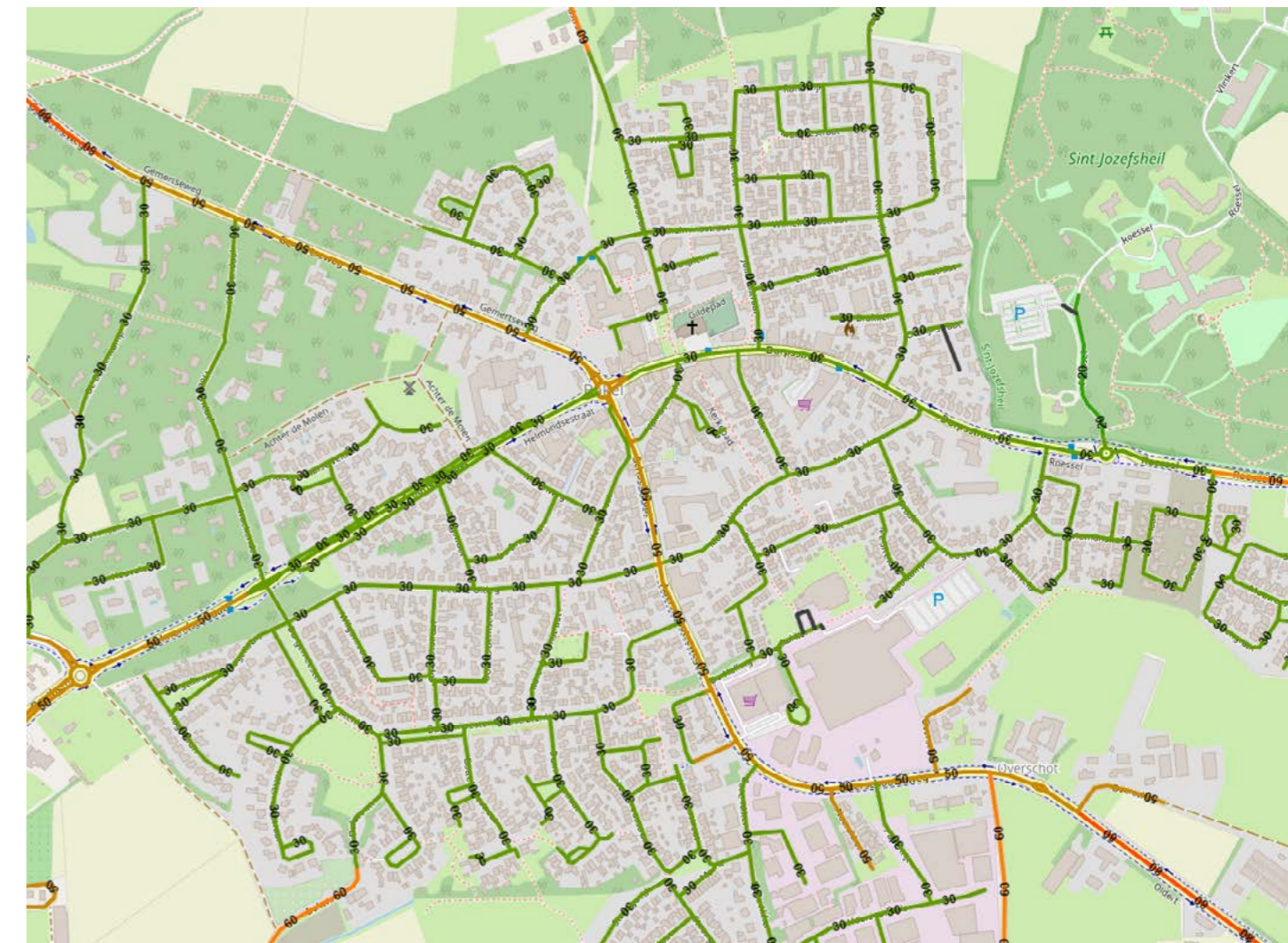
## NÁVRHY RIEŠENÍ

### RÝCHLE OPATRENIA

- > Vytvorenie plošných zón 30 v obytných oblastiach, všade mimo hlavných ťahov.
- > V rezidenčných zónach odstránenie hlavných ulíc a ponechanie „len“ pravidla pravej ruky.
- > Znižovanie rýchlostí na cestách pomocou zmeny geometrie križovatiek a fyzických prvkov v priestore (napr. šikany, usporiadanie parkovanie atď.) – prostredníctvom dopravného značenia a dopravných zariadení.



Obr. 30.: ▲ Jednosmerná upokojená ulica s parkovaním striedajúcim sa po oboch stranách vozovky, vďaka čomu je prelomená priama línia jazdy (Kovorobotnícka ul., Bratislava).



Obr. 31.: ▲ Dobrou praxou je stanoviť maximálnu povolenú rýchlosť podľa charakteru ulíc. Hlavné ťahy (oranžové) tvoria rýchle komunikácie (limit 50 km/h a viac), zatiaľčo rezidenčné štvrte (zelené) predstavujú zóny 30 s križovatkami s prednosťou sprava. Pre vodičov sa stáva mesto prehľadnejšie, netreba sledovať náhodne meniace sa pravidlá (príklad: mesto Bakel, Holandsko, 5 500 obyvateľov).

## MÄKKÉ OPATRENIA NA ZVÝŠENIE MOTIVÁCIE DETÍ A RODIČOV VYUŽÍVAŤ FORMY AKTÍVNEJ MOBILITY

V posledných rokoch sa pri školách stáva pravidlom, že deti sú vozené autom a je pre nich cudzie využívať iné formy dopravy do školy. V tomto smere má nemalú úlohu nielen rodina a okolité prostredie, ale aj škola. Tá môže efektívne vplývať na svojich žiakov a nepriamo aj na ich rodičov. Mnohé školy využívajú rôzne formy motivácie žiakov najmä počas výročných podujatí – týždeň mobility, Deň zeme a pod. Vtedy sa kladie väčší dôraz na zmenu postoja k svojmu správaniu vzhľadom na negatívne dôsledky na klímu.

Menej sa však hovorí o problémoch spojených so zníženým pohybom detí – na narastajúcu obezitu či na zvyšujúce sa psychické nepohodlie. Zaradenie pravidelného pohybu (chôdze, bicyklovania atď.) do bežných aktivít dňa, ako je napríklad aj cesta do školy, prirodzene vedie k odstraňovaniu týchto rizík.

### Peší autobus

- > Vráble si minulý rok skúsili Peší autobus, ktorý má motivovať deti chodiť pešo do školy s kamarátmi, pod dohľadom dospelých. Je to perfektná aktivita na poukázanie, že Vráble nie sú také veľké mesto, ako sa z pohľadu sedadla v aute môže zdať. Peší autobus sa dá realizovať spolu s rodičmi a školou buď pravidelne v jeden deň v týždni, alebo v špeciálne dni (Deň zeme, Deň obce a pod.).



Obr. 32.: ▲ Mesto Vráble si už vyskúšalo Pešibus, ktorý je vhodný aj na osamostatnenie sa detí a vytvorenie návyku chodiť do školy pešo, s kamarátmi a zábavne. Táto aktivita vedie deti k samostatnej mobilite. Foto: Facebook mesta Vráble.

### Odmeny za aktívnu mobilitu

- > Dochádzanie do školy napríklad na bicykli sa dá podporovať formou malých odmien (napr. na telesnej výchove nemusia behať nudné behy, pokiaľ budú mať nazbierané body za bicyklovanie), alebo organizovať výlety na bicykloch do prírody namiesto do kina.

### Podpora na vyučovacích predmetoch

- > Podporovať vo viacerých predmetoch vzdelávanie v oblasti zdravia a pohybu. Spýtať sa učiteľov, ako vedia pomôcť v dosahovaní cieľov na zlepšenie dochádzky detí formou aktívnej mobility. Napríklad na hodinách fyziky si zrátať energetický výdaj dieťaťa pri ceste do školy autom, na bicykli, pešo a pod.

### Výzvy

- > Pravidelné zapájanie školy (žiakov aj učiteľov) do výziev, napríklad „Do školy na bicykli“, „Do práce na bicykli“. Samospráva vie ísť príkladom a sama sa zapojiť. Školy medzi sebou môžu aj súťažiť. Dôležitá je osвета u rodičov a zapájanie rodičov a študentov do týchto aktivít.

### Informačná kampaň

- > Vytvorenie informačnej kampane v priestore školy o dôležitosti podpory aktívnej mobility a jej výhodách na zdravý vývin detí.

Obr. 33.: ► Pre deti sú dospelí príkladom, preto je dôležité podporovať aktívnu mobilitu aj u zamestnancov škôl, mestského úradu a firiem v celom okolí. Foto: Cyklokoalícia, Do práce na bicykli.



## STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE A KONTROLA KVALITY

- > Pri rekonštrukciách a opravách chodníkov je potrebné dbať na ich priamosť, šírku a bezbariérovosť.
- > Dôraz na kvalitu realizácie bezbariérových nájazdov, ktoré by mali byť s nulovým výškovým rozdielom. Nevhodným riešením, stále robeným aj dnes, je 1-2 cm vysoký schodík, ktorý robí nájazd nekomfortným pre ľudí s obmedzenou schopnosťou pohybu, ale aj pre mamičky s kočíkmi či malé deti na bicykloch.

## STAVEBNÉ ÚPRAVY

- > Doplnenie chodníka na Kukučínovej ul. pri Renaulte a priechodu cez Kukučínovu ul (riešený ako priebežný chodník).
- > Novovytvorené zóny 30 v rezidenčných oblastiach je dôležité doplniť aj fyzickými prvkami upokojenia dopravy.



Obr. 34.: ▲ Dizajn obytnej ulice, ktorý vďaka prelomenej priamej línii jazdy a spomaľovacím prahom na vstupe fyzicky zabraňuje rýchlej jazde (Šafárikova ul., Pezinok).

cyklovoalícia

Vypracovala: Cyklokoalícia, júl 2024

Grafické spracovanie: Marek Zahradník, Veronika Chládeková

Autorský kolektív: Marek Zahradník, Veronika Chládeková, Dan Kollár, Martin Hlásny

Autor fotografií, ak nie je uvedené inak: Marek Zahradník

„Silna premavka,auta a kamiony idu prilis rychlo“

„Spoje po siedmej hodine nie sú prisposobene“

„Treba cyklotrasy aj z okolitých dedín.“

„auta vchadzaju do arealu skolskeho dvora,nebezpecne odtial vychadzaju (medzi jedalnou a zs zaborsky).“

„Páči sa mi cesta do školy popri potoku“

„Priechod strážia policajti, aby mohli deti bezpečne prejsť do školy“

„Cestou zo školy hlavne po 7vyuč.hodine,mi bus nejde.“

„Mám rád telesnú, kamošov a pani učiteľky.“

„auta sa ňekdy idu richlo ale sa nebojim lebo mam rad tek ideme richlo“

„Celá levická ulica je tam priveľa áut“

„zlaté kapybary pri potoku“

„Cyklistické trasy chýbajú v celom meste nie len pri škole. Situácia sa dramaticky zlepšila od zavedenia jednosmernej jazdy na školskej ulici.“

„Nebezpečnejšia je cesta zo školy, kedy premávka nieje riadená policajtom“

