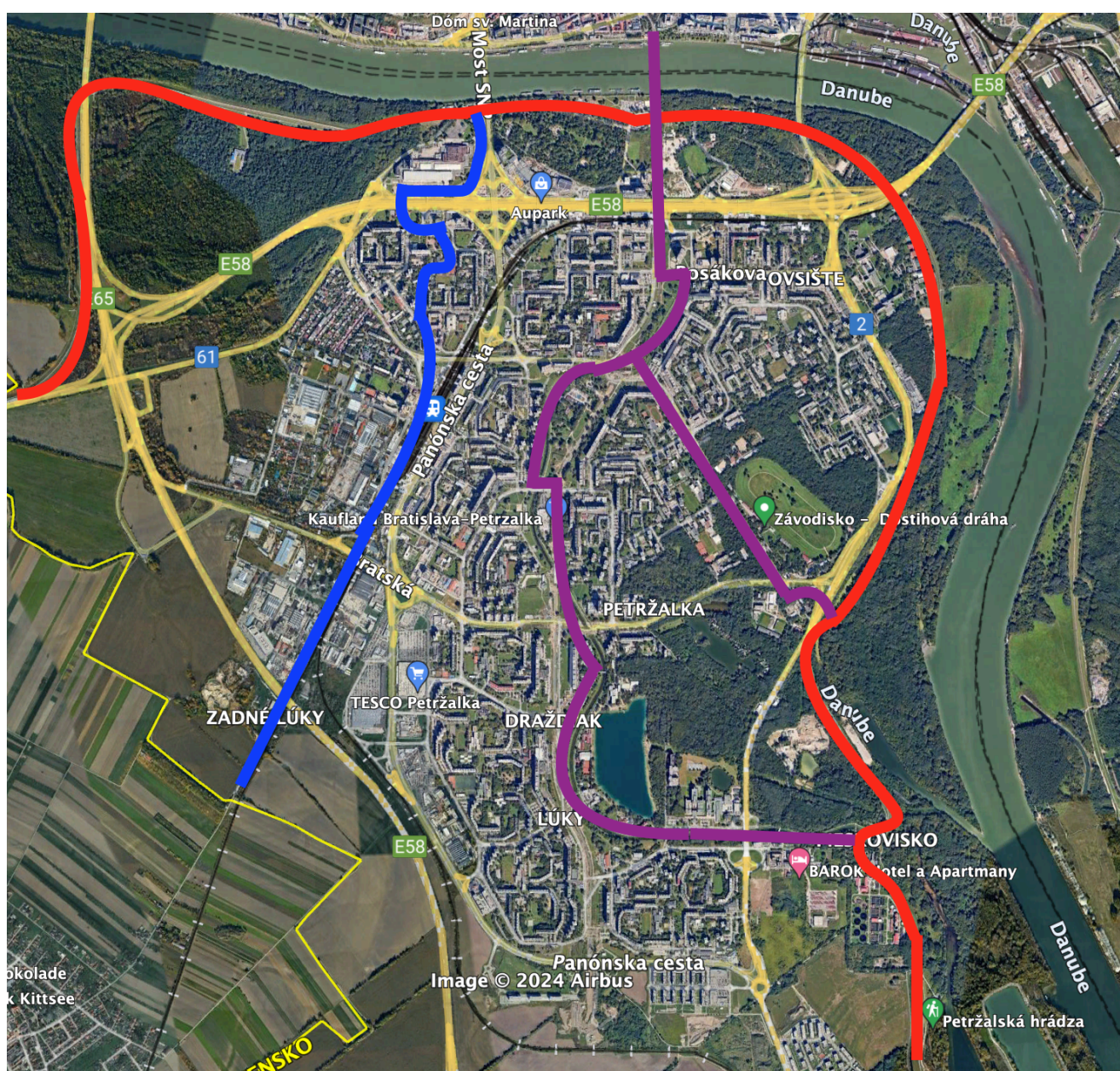


# Koncepcia cyklo dopravy v Petržalke

Hlavným cieľom cyklo dopravy v Petržalke je zabezpečiť bezpečný, pohodlný a plynulý presun cyklistov v rámci Petržalky, ako aj z Petržalky do okolitých lokalít, mestských častí a pridružených regiónov.

Aktuálne je hlavnou tepnou cyklo dopravy v Petržalke cyklotrasa po hrádzi (červená farba na mape), ktorá spája všetky mosty cez rieku Dunaj v Bratislave (Lanfranconi, SNP, Starý, Apollo, Prístavný aj Lužný), ako aj cyklotrasy v okolitých krajinách (Rakúsko a Maďarsko). Táto trasa lemuje okraj Petržalky popri pravobrežnom toku rieky Dunaj, jeho prírodných ramenách či umelých kanáloch a slúži hlavne pre rekreačné účely a tranzit, pričom prepája aj zvyšné mestské časti okresu Bratislava V (Jarovce a Rusovce). Z tejto hlavnej trasy existujú prakticky dve odbočky, ktoré tvoria súvislejšiu sieť cyklo dopravy v Petržalke.

**MAPA Č. 1: Hlavné trasy cyklo dopravy v Petržalke.**



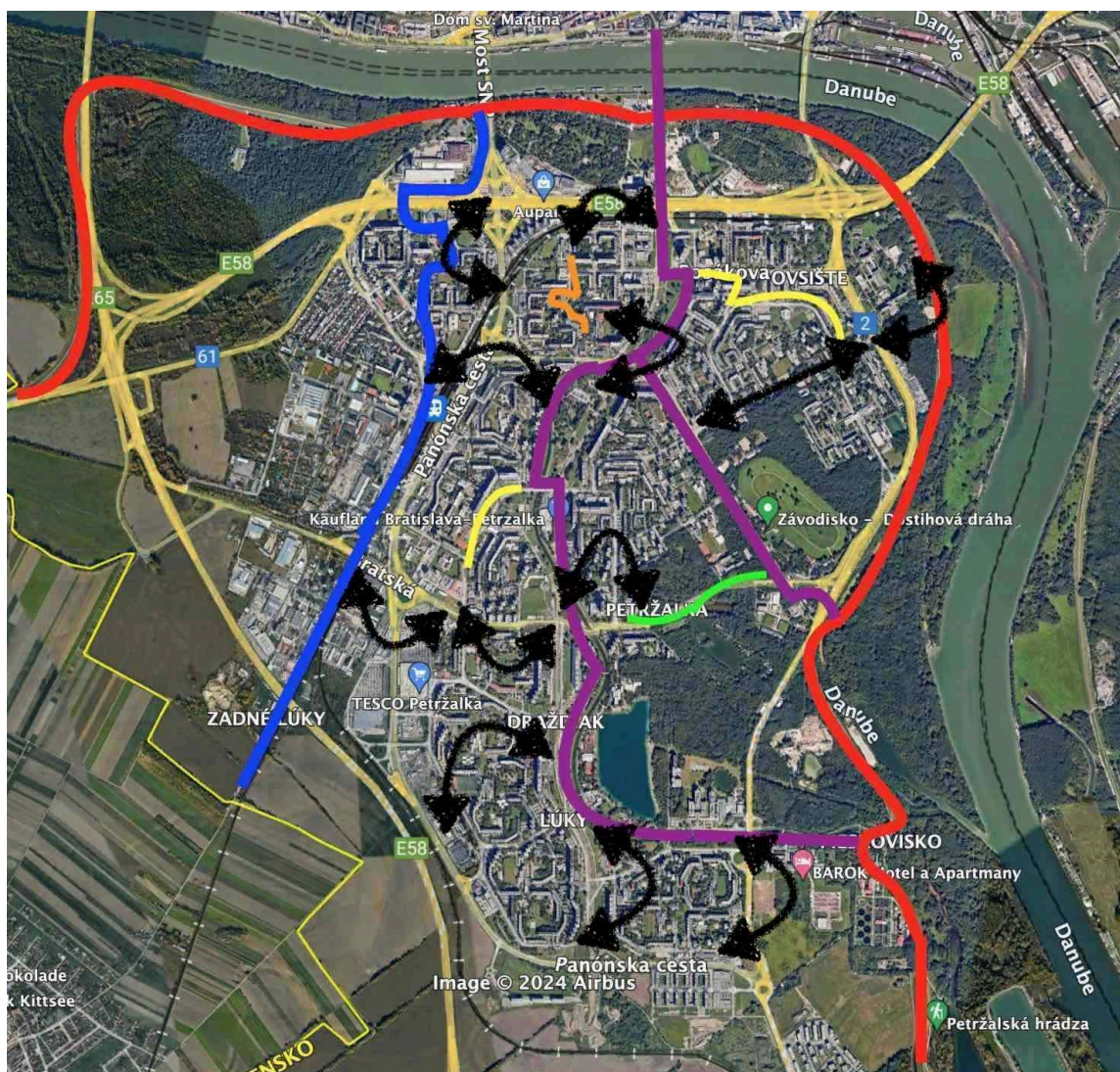
Prvá odbočka (modrá farba na mape) je pri Moste SNP, ktorá je súčasťou Petržalského korza. Na tento úsek nadväzuje cyklotrasa od Železničnej stanice Petržalka, cez Kopčiansku ulicu až do Rakúska.

Druhou odbočkou (fialová farba na mape) je cyklotrasa, ktorá prechádza cez Starý most a pokračuje pozdĺž Chorvátskeho ramena, kde sa rozdeľuje na dve vetvy. Jedna vetva ide cez Námestie Hraničiarov, okolo Dostihovej dráhy Petržalka a následne sa opäť pripája na hlavnú trasu, ktorá ide po hrádzi. Druhá vetva ide okolo Centra Technopol, štrkoviska Veľký Draždiak, Nemocnice sv. Cyrila a Metoda a tiež sa pri čističke odpadových vôd pripája späť na cyklotrasu na hrádzi. Uvedená odbočka vrátane oboch vetiev tvorí hlavnú spojnicu, ktorá križuje celú Petržalku (viď mapa).

## V Petržalke je na čom stavať, aj na na čom sa vozit'

Na existujúcu hlavnú infraštruktúru nadväzujú ešte tri prípojky. Prvá (žltá farba na mape), pri Chorvátskom ramene prechádza od Lachovej, cez Šustekovu a napája sa na cestnú cyklotrasu na Mamateyovej ulici. Druhá (žltá farba na mape), ktorá je rovnako ako tá na Mamateyovej cyklotrasou na ceste a vedie od supermarketu (Kaufland) popri CC Centre na Fedinovej a končí pri supermarkete (LIDL) na Jiráskovej ulici. Poslednou, treťou (zelená farba na mape), je spojená komunikácia pre peších a cyklistov na Kutlíkovej, ktorá ide od Dostihovej dráhy Petržalka (Závodisko, š.p.) až k budove Centra Technopol a takmer opätovne spája obe vetvy spomínanej druhej odbočky.

### MAPA Č. 2: Návrhy vhodných prepojení cyklo dopravy v Petržalke.



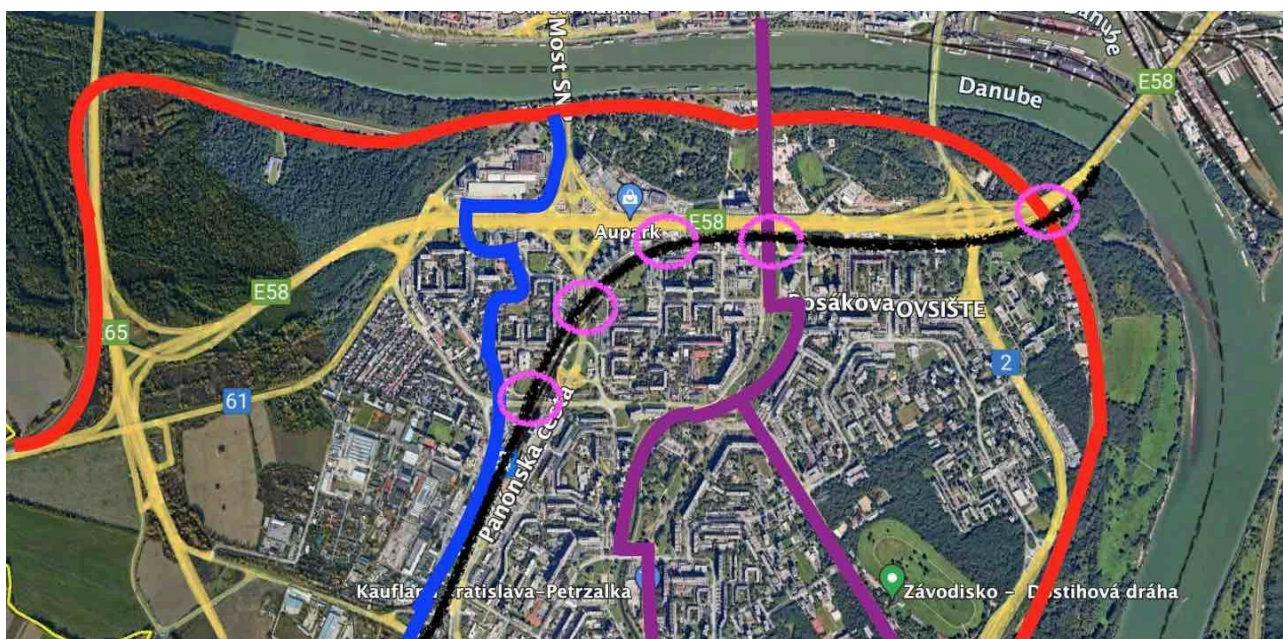
Zvyšné cyklotrasy sú skôr čiastočného alebo nedokončeného charakteru, napríklad ako cyklotrasa medzi Vlasteneckým námestím a Čerňuševskou ulicou (oranžová farba na mape).

## Veľká výzva pre mesto v podobe železnice a diaľnice

Hlavným cieľom pre cyklo dopravu v Petržalke by malo byť najmä ďalšie prepojenie spomenutých existujúcich ťahov, čím by vznikla súvislá sieť. Niektoré z uvedených trás sú v pláne, alebo v určitej etape rozpracovania, ako napríklad prepojenie cez nadjazd medzi Petržalským korzom a Belinského ulicou, alebo spojnice medzi Ekonomickou univerzitou cez Pankúchovu až po napojenie na existujúcu vetvu pri Závodisku. Takisto by mali vzniknúť prepojenia medzi cyklotrasou cez Kutílkovu a pri Chorvátskom ramene.

V neposlednom rade by celú infraštruktúru mala posilniť budúca cyklotrasa pozdĺž novej električkovej trate, avšak táto je na väčšine úseku vedená v blízkosti existujúcej cyklotrasy pozdĺž Chorvátskeho ramena, čím síce výrazne zvýši kvalitu a komfort cyklo dopavy v danom úseku, ale nebude mať výraznejší dopad na zlepšenie jej dostupnosti. Prepojenie tejto cyklotrasy s cyklotrasou na Slniečniciach však pomôže vytvoriť ďalšie prepojenie na cyklotrasu na hrádzi.

### MAPA Č. 3: Hlavné križovania petržalskej cyklo dopavy so železničnou traťou a obchvatom.



Špecifickým problémom pre cyklo dopravu v Petržalke je riešenie križovania so železničnou traťou, ktorá od západu pretína severnú časť Petržalky, ako aj s diaľničným obchvatom cez Einsteinovu, ktorý rovnako pretína celú severnú časť Petržalky.

Aktuálne je možné vlakovú trať mimoúrovňovo prekonať na piatich miestach. Prvou možnosťou je už spomínaný nadjazd medzi Petržalským korzom a Belinského a druhou možnosťou chodník na nadjazde od Mostu SNP, ktorý však nie je veľmi vhodný pre cyklo dopravu, keďže je na nadjazde veľmi úzky a aj samotná rampa je prispôbená pre peších, nie cyklistov. Treťou možnosťou je nadchod na Černyševského, ktorého problémom je, že na druhej strane nenadväzuje na ďalšiu cyklistickú infraštruktúru. Štvrtou možnosťou mimoúrovňového križovania vlakovej trate je nadjazd od Starého mosta, cez ktorý ide už vyššie spomenutá druhá odbočka (fialová farba na mape). Poslednou, piatou možnosťou, je cyklotrasa na hrádzi, ktorá pod Prístavným mostom rovnako križuje vlakovú trať.

Z uvedeného vyplýva, že k dnešnému dňu je možné z Petržalky cez vlakovú trať prejsť štandardnou cyklotrasou iba na dvoch miestach, pričom aj keby všetkých päť spomenutých prechodov bolo vhodných,

išlo by skôr o nevyhnutné minimum, ako o dostatočný počet týchto riešení. Preto bude určite potrebné zamerať sa na riešenie týchto prechodov, ako aj na infraštruktúru, ktorá k týmto prechodom vedie.

## **Veľmi dobré rozvíjať ďalej kombinovanými riešeniami**

Aj napriek uvedenému platí, že v kontexte celej Bratislavy sú možnosti cyklo dopravy v Petržalke veľmi dobré. Hlavným dôvodom je rovinatý terén, pričom stúpania sú prakticky iba na mostoch alebo nadjazdoch. Po dokončení najdôležitejšej časti, to znamená po realizácii prepojení, ako aj po vybudovaní novej cyklotrasy pozdĺž novej električkovej trate, bude dôležité zamerať sa na tie úseky, ktoré pomôžu cyklistom čo najrýchlejšie sa pripojiť z miesta bydliska alebo z práce na túto sieť.

Na tento účel by mali slúžiť najmä dlhšie úseky širokých a rovných chodníkov. Tieto chodníky by po zmene na zmiešané chodníky pre peších a cyklistov (tak ako je to na Kutlíkovej) mali slúžiť ako trasy, z ktorých bude možné ľahko sa pripojiť na hlavnú, kompletnú sieť.

Mestská časť neplánuje vytvárať samostatné, fyzicky oddelené cyklotrasy pomocou betónových dlaždíc na existujúcich širokých chodníkoch. Dôvodom je veľmi komplikovaná a nákladná oprava daných úsekov, ako aj množstvo zásahov (rezania) do existujúceho chodníka, ktoré budú mať za následok jeho nižšiu životnosť. Pri opravách asfaltových povrchov chodníkov sa ukázalo, že fyzické oddeľovanie cyklotrasy na existujúcich chodníkoch výrazne predražuje a komplikuje opravy.

Z uvedeného dôvodu je preferovaným spôsobom v prvej etape vytváranie zmiešaných chodníkov pre peších a cyklistov. Následne, na úsekoch s vysokou intenzitou alebo iným špecifickými potrebami, bude v prípade potreby urobené aj oddelenie cyklotrasy, ale iba na vybraných úsekoch a za použitia plastických nástrekov, ktorých vyznačenie je v prípade opravy povrchu výrazne lacnejšie a jednoduchšie.

Medzi dôležité úlohy zlepšovania cyklo dopravy v Petržalke bude patriť aj ďalšie hľadanie vhodných riešení, ako napríklad mimoúrovňové križovanie už spomínanej železničnej trate alebo diaľničného obchvatu cez Einsteinovu, ktoré tvoria najväčšie bariéry medzi Petržalkou a Starým Mestom.

V neposlednom rade, čo sa cyklociest týka, bude potrebné kapacity, zdroje a financie presmerovať aj na zlepšenie stavu určitých úsekov, ako napríklad trasa medzi Mostom SNP a Mostom Lanfranconi, kde by vyasfaltovanie povrchu určite zlepšilo komfort v danom úseku; alebo asfaltový povrch chodníka cez Prístavný most, ktorého stav nie je dobrý už dlhšie obdobie.

Okrem cyklociest, ktoré sú bližšie opísané v tomto dokumente, je dôležité budovať aj ďalšiu potrebnú infraštruktúru, ako sú napríklad cyklostojany, servisné cyklostojany a podobne.

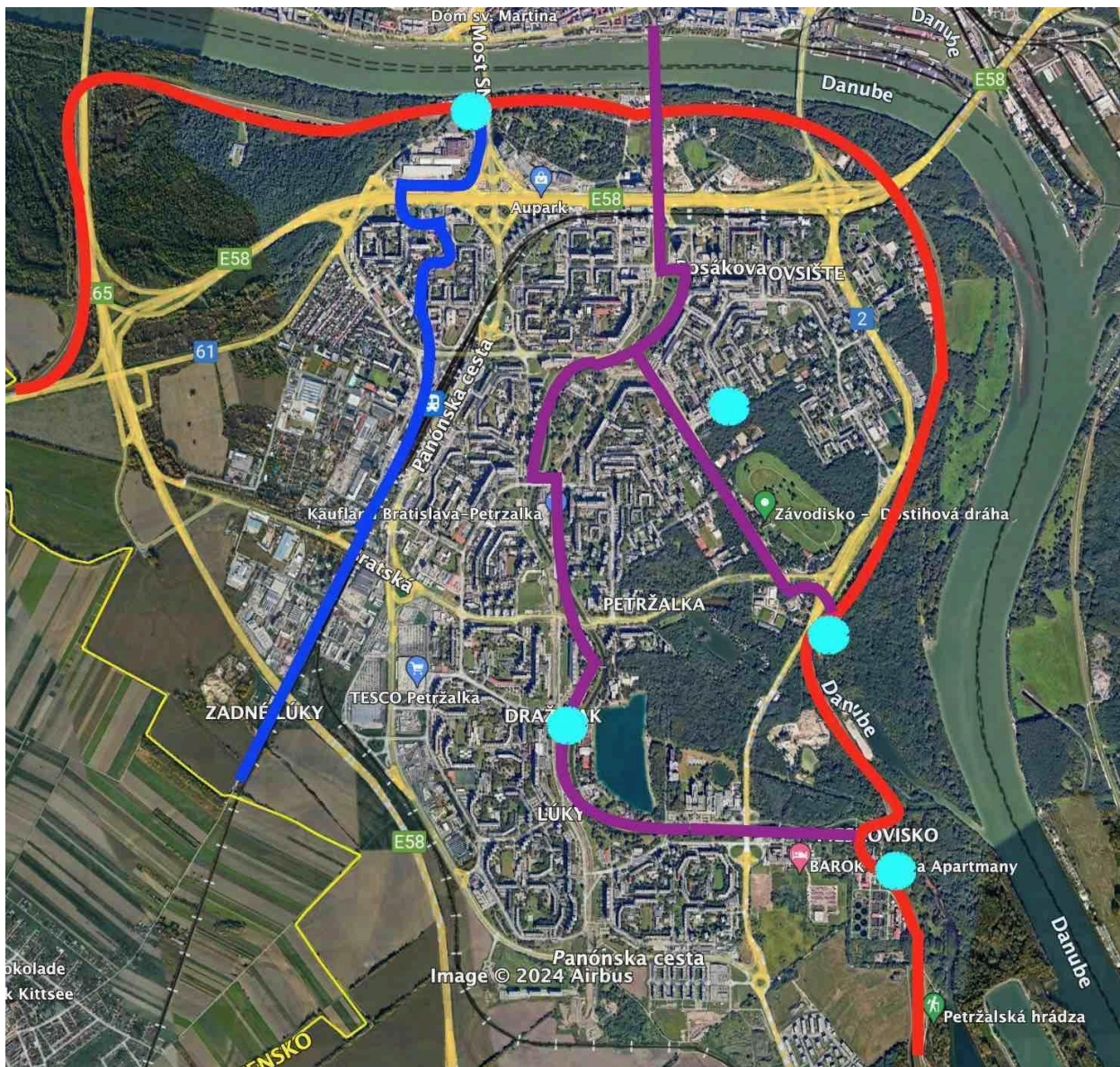
Aktuálne je v Petržalke osadených päť servisných cyklostojanov (viď mapa). Prvý je pod Mostom SNP, druhý pri PumpPark na Haanovej, tretí pri jazere Veľký Draždiak a štvrtý a piaty sa nachádzajú na dunajskej hrádzi. Servisný cyklostojan okrem možnosti dofúkania pneumatík alebo dotiahnutia súčiastok na bicykli umožňuje aj káblové alebo bezdrôtové nabíjanie mobilného telefónu. Napriek veľmi odolnému vyhotoveniu je však hlavným problémom vandalizmus, kedy okrem devastácie dochádza hlavne ku kradnutiu náradia, ktoré je na danom cyklostojane pripevnené. Mestská časť preto plánuje osadiť do blízkosti vybraných servisných cyklostojanov bezpečnostné kamery a následne plánuje v budúcnosti rozšíriť počet servisných cyklostojanov, pričom ich však plánuje umiestňovať na miesta, kde je možné osadiť bezpečnostnú kameru, aby sa znížilo poškodzovanie týchto zariadení.

Čo sa týka bežných cyklostojanov, mestská časť ich má osadené pred každou základnou školou. Rovnako sú cyklostojany umiestnené aj pred niektorými materskými školami alebo inými kultúrnymi a športovými zariadeniami. Tieto cyklostojany slúžia spravidla na krátkodobé uzamknutie bicykla.

Na zlepšenie podmienok pre cyklistov môže pomôcť aj ostatná infraštruktúra, ako napríklad sociálne zariadenia (toalety a sprchy) v blízkosti cyklistických trás. Aktuálne sa mestská časť snaží vybudovať takéto vybavenie najmä v oblasti Veľkého Draždiaka. Výhodou tejto oblasti je, že okrem cyklotrasy je v tejto lokalite aj celoročná vysoká frekvencia ľudí, nachádzajú sa tu aj reštauračné a iné zariadenia, a preto vybudovaná infraštruktúra získava celoročný význam, čím vie slúžiť aj pre iné skupiny ako cyklistov.

V neposlednom rade je takto lepšie zabezpečená udržateľnosť takejto infraštruktúry zo strany mestskej časti, ktorá by sa v budúcnosti chcela zamerať na sčítanie cyklistov na jednotlivých hlavných trasách, aby bolo možné lepšie určiť vhodné miesta pre spomenutú infraštruktúru.

#### MAPA Č. 4: Servisné cyklostojany z dielne mestskej časti už osadené v Petržalke.



V Bratislave 23. apríla 2024.

Vypracoval: Ing. Ján Hrčka, starosta mestskej časti Bratislava-Petržalka.