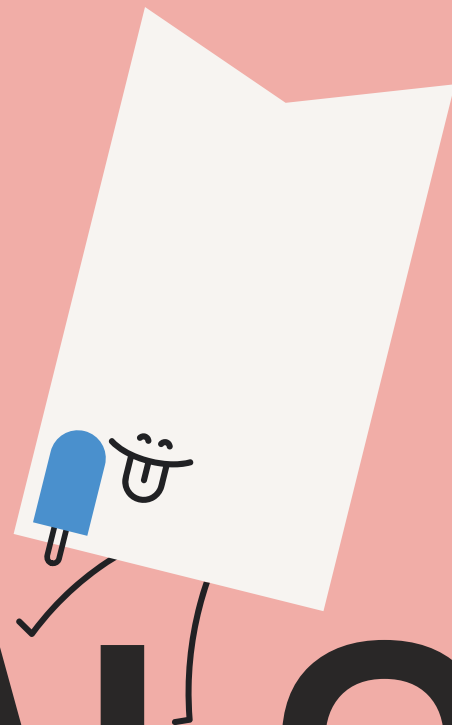


Plán mobility

ZŠ

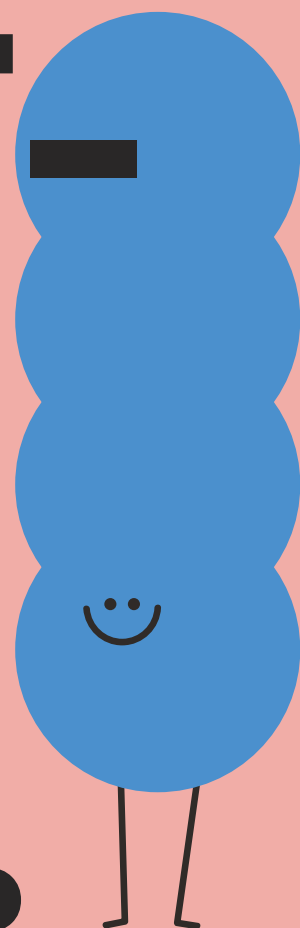


MALO-

KARPAT-

SKÉ

NÁM.



MESTO  
PRE DETI

**MIB**  
Metropolitný  
inštitút  
Bratislava

Autorský a edičný tím Plánu mobility ZŠ Malokarpatské námestie:

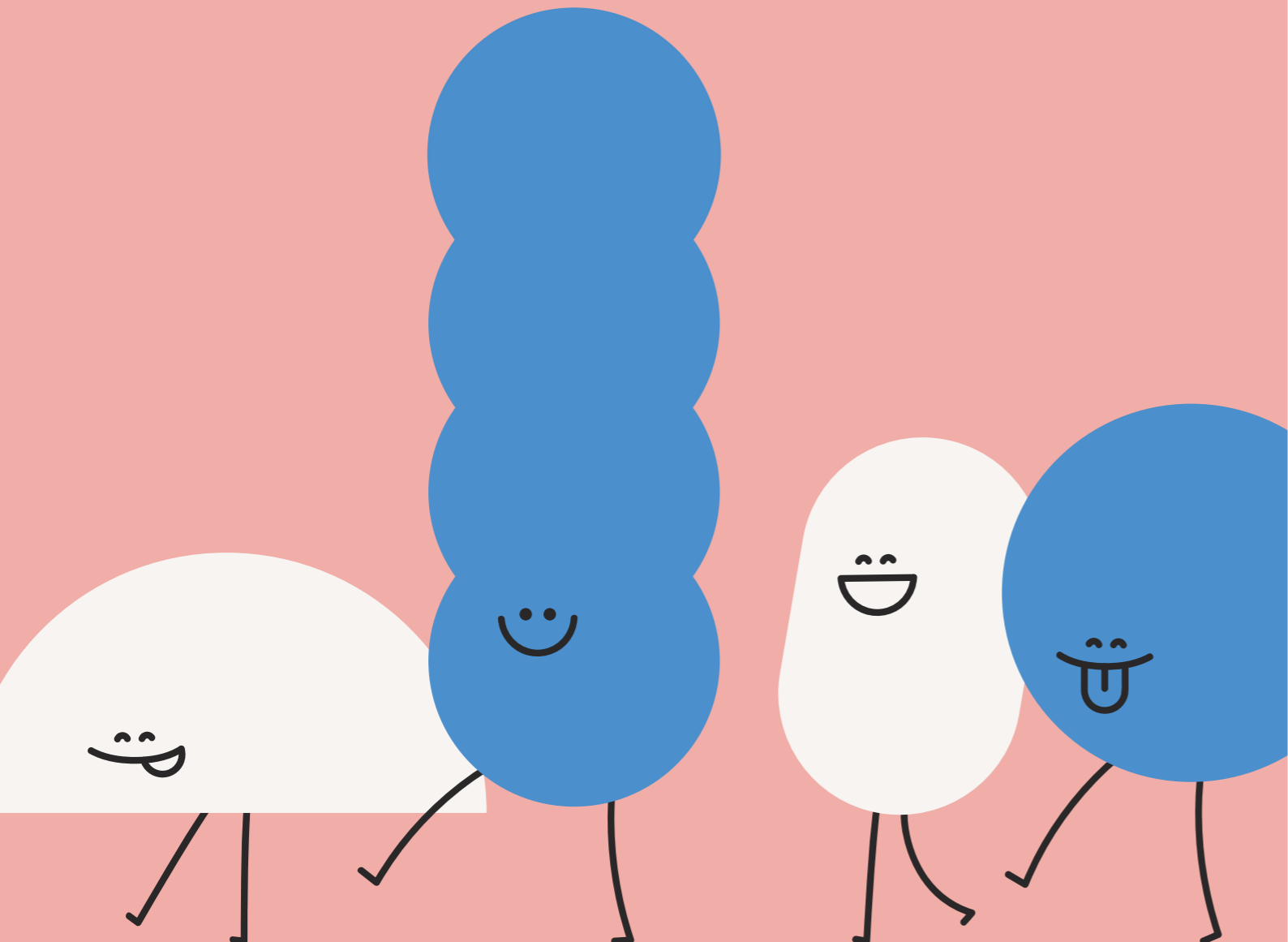
Kristína Beníčková, Zuzana Bosmanová,  
Katarína Brajerčík Kocková, Veronika Chládeková,  
Veronika Gežík, Juraj Hurný, Lenka Kudrnová,  
Zuzana Kopiláková, Dorota Šariková, Sandra Štasselová,  
Zuzana Žurkinová.

Mapovací tím:

Lucia Elečková, Terézia Šidová,  
Nataša Kandlová, Andrea Diossyová, Jana Ondrejkočiová,  
Katarína Verešová, Katarína Valačaiová, Klaudia Slávik;  
študentky a študenti z Katedry ekonomickej a sociálnej  
geografie, demografie a územného rozvoja  
Prírodovedeckej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave  
pod vedením doc. Mgr. Marcela Horňáka, PhD.,  
študentky a študenti z Ústavu sociálnej antropológie,  
Fakulty sociálnych a ekonomických vied  
Univerzity Komenského v Bratislave pod vedením  
Mgr. Daše Bombjakovej, MPhil. PhD.

Grafická úprava: Tomáš Galajda.

© Metropolitný inštitút Bratislavy, 2024



# Obsah

01

## Správa z participácie

Úvod	6 – 11
Participatívny proces	12 – 15
Kľúčové zistenia	16 – 19
Priestorové analýzy	20 – 23
Čo vieme z mapovania dopravy?	24 – 25
Čo vieme z mapovania bariérovosti?	26 – 27
Čo vieme od rodičov?	28 – 35
Čo vieme od žiačok a žiakov?	36 – 41
Čo vieme od ďalších kľúčových aktérov a aktérov?	42 – 43
Taktický urbanizmus	44 – 49

02

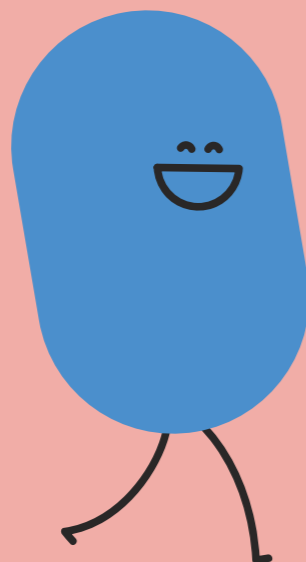
## Opatrenia smerujúce k zlepšeniu aktívnej mobility

Úvod	52 – 53
Infraštruktúra pre aktívnu mobilitu	52 – 57
Debarierizácia	58 – 59
Režimové opatrenia	60 – 63
Upokojuvanie dopravy	64 – 65
Zmena dizajnu ulice	66 – 69
Aktivity podporujúce pohyb a hru vonku	70 – 71

**Správa  
z participácie**

**01**

# Úvod



Obr. 01.01: Pešie dochádzkové vzdialenosti jednotlivých adresných bodov (bytové aj nebytové budovy) k najbližšej základnej škole.  
Zdroj: MIB, 2022.



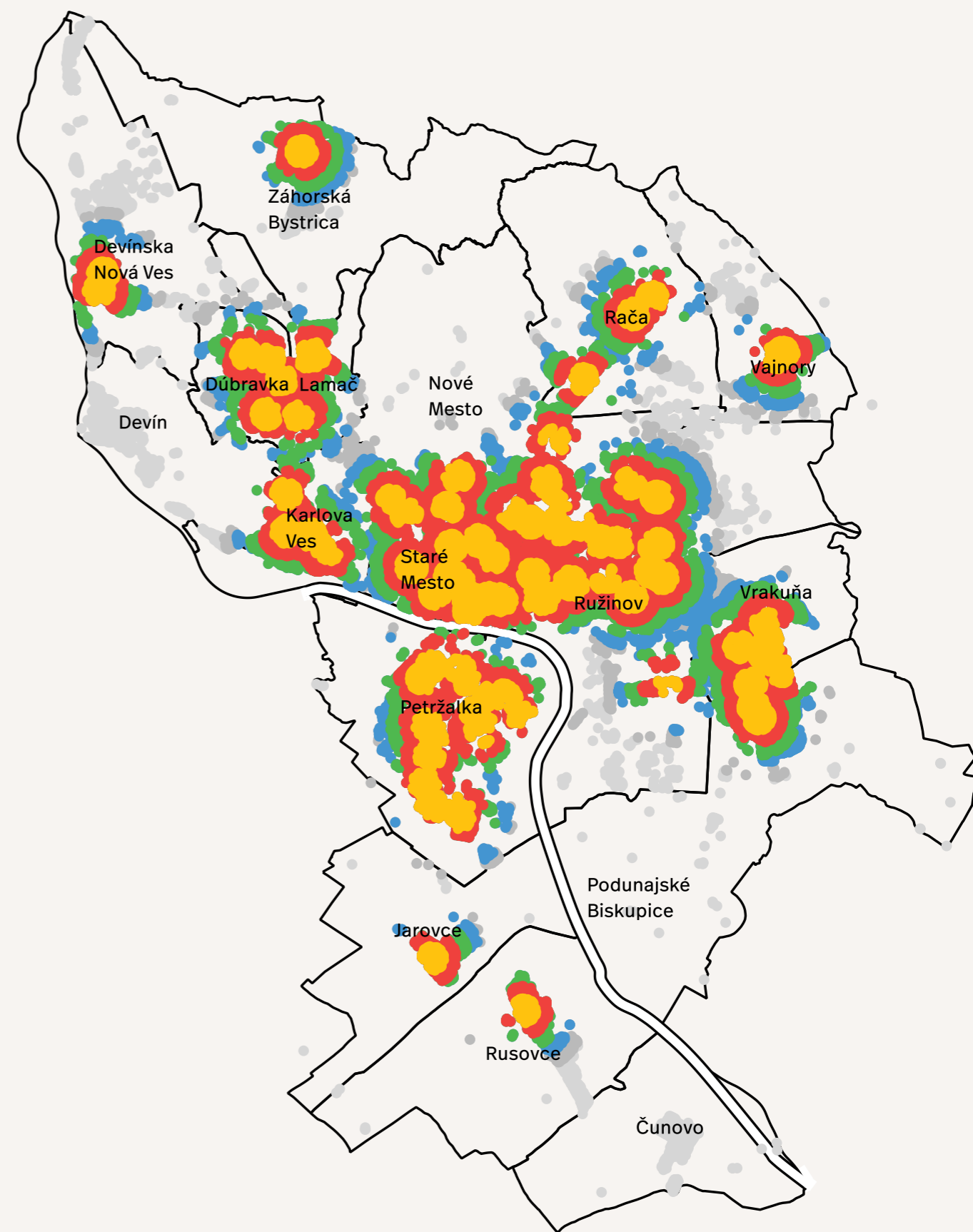
Mesto pre deti je koncepčný projekt Metropolitného inštitútu Bratislavy, ktorého cieľom je pristupovať k plánovaniu a verejným politikám so zameraním na deti od 0 do 14 rokov.

Projekt pomenováva potreby detí (a ich rodičov či opatrovateľov\*iek), ktorých naplnenie je dôležité pre zdravé a podnetné detstvo v mestskom prostredí. Aby v meste vyrastali a dospievali šťastní a seberealizovaní ľudia. Projekt Mesto pre deti má za cieľ definovať hodnotové rámce pre ďalšie politiky, ktoré budú podrobnejšie navrhovať a realizovať opatrenia vo verejnom priestore.

Špecificky nás zaujímajú verejné priestory v okolí školských zariadení, keďže v Bratislave žije spolu 77 087 detí, ktoré navštevujú 347 inštitúcií: materských, základných a stredných škôl.

Až 80 % adries v meste Bratislava je vzdialených menej ako 15 minút od najbližšej základnej školy. Zároveň na týchto adresách žije vyše 95 % obyvateľov\*iek mesta.

Preto jedným zo spôsobov, akým chceme zlepšiť život detí v Bratislave, je práve zvyšovanie bezpečnosti ulíc utlmením dopravy a zlepšovanie verejných priestorov v susedstvách, v ktorých deti vyrastajú a v ktorých chodia do škôl.



< 0 – 5 minút	28 %
6 – 10 minút	36 %
11 – 15 minút	16 %
16 – 20 minút	9 %
21 – 25 minút	4 %
> 25 minút	7 %

Na projekte spolupracujeme s mestskými časťami, ktoré sú často správcami predmetných komunikácií a verejných priestorov a zároveň zriaďovateľmi základných škôl. V roku 2022 sme sa v pilotnom ročníku venovali ZŠ Tbiliská, kde sme v nasledujúcom roku realizovali stavebné intervencie na zlepšenie bezpečnosti cesty detí do školy a na príjemnejší priestor pred samotnou školou. Všetky opatrenia vychádzali z plánu mobility – tzv. Plán Tbiliská, ktorý sme na základe širokej participácie na škole a v susedstve spolu s odborníkmi a odborničkami vypracovali.

V roku 2023 sme do projektu Mesto pre deti zapojili 10 základných škôl zo 6 mestských častí. Výberu predchádzalo hodnotenie 25 základných škôl na území Bratislavy, ktoré sme podrobili komplexnému dopravnému mapovaniu (sledovanie rannej špičky a bežnej dennej prevádzky pri všetkých vstupoch do základných škôl) a socio-priestorovej analýze (mapovanie povrchov, priechodov, schodísk, rámp, ihrísk, športovísk, parkovacích plôch, šírky chodníkov v okolí škôl a pod.).

Následne sme finálnu desiatku škôl vybrali váhovaním ďalších kritérií, akými sú napríklad implementácia parkovacej politiky v zóne v roku 2023, hustota obyvateľstva

v rádiuse 500 metrov od školy, súčasný stav verejného priestoru v okolí školy, počet ukrajinských detí na škole, percentuálne zastúpenie detí so špeciálnymi výchovno-vzdelávacími potrebami a iné. Taktiež sme sa snažili o distribúciu zdrojov do čo najširšieho územia. Projekt bol finančne podporený z prostriedkov fondu Unicef.

Základná škola Malokarpatské námestie je jednou z vybraných škôl. V tomto projekte je pre nás dôležité poznať to, ako vnímajú dopravnú situáciu pri škole samotní rodičia, ktorí rozhodujú o spôsobe dochádzania svojich detí do školy. Z toho vieme posúdiť, nakoľko je situácia pred školou problematická.

V grafe dole vidíte podiel rodičov (opatrovateľov\*iek detí), ktorí považujú dopravnú situáciu v okolí základnej školy za nebezpečnú v rámci všetkých zapojených základných škôl v roku 2023. V prípade Základnej školy Malokarpatské námestie 29 % rodičov v dotazníkoch uviedlo, že dopravná situácia je v okolí školy, ktorú navštevujú ich deti, nebezpečná. Aj keď ide o druhé najnižšie číslo, tak pocit nebezpečia vníma takmer tretina rodičov a toto vnímanie má vplyv na spôsob dovážania ich detí do školy a to, kedy sa deti osamostatňujú pri dochádzaní do školy bez sprievodu dospelého.



**Graf 01.01:** Podiel rodičov (opatrovateľov\*iek detí), ktorí považujú dopravnú situáciu v okolí základnej školy za nebezpečnú. Zdroj: MIB, 2023.



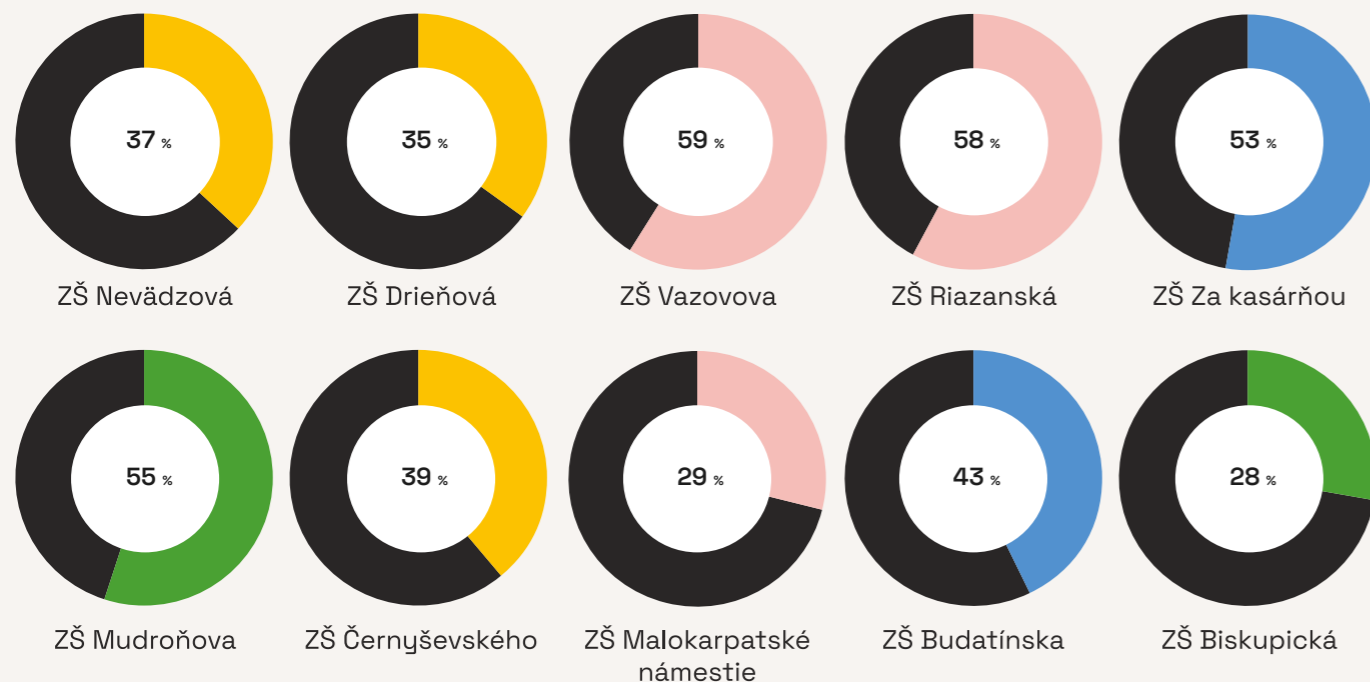
**Obr. 01.02:** Cesta pred ZŠ Malokarpatské námestie mimo času dopravnej špičky. Zdroj: MIB, 2024.

## ZŠ Malokarpatské námestie a jej susedstvo

Základná škola Malokarpatské námestie 1 sa nachádza v miestnej časti Podháaj na rovnomernej frekventovanej ulici v mestskej časti Bratislava- Lamač. Ulica Podháaj bola naprojektovaná v sedemdesiatych rokoch ako štvorprúdová cesta a v súčasnosti funguje ako tepna pre individuálnu automobilovú dopravu a je obsluhovaná dvoma dennými linkami MHD. Škola sa nachádza v primárne rezidenčnej oblasti a susedí s námestím s občianskou vybavenosťou vrátane zdravotného strediska, lekárne, pošty, miestneho úradu či reštauračných a pohostinských služieb.

V školskom rok 2022/2023 navštívilo ZŠ Malokarpatské námestie 588 detí. Až 53 % detí, ktoré navštevujú túto základnú školu a bývajú v rámci Bratislavy, býva do 10 minút pešej dostupnosti od ZŠ Malokarpatské námestie. Do 15 minút chôdze je to až 66 % všetkých žiakov. Spolu so ZŠ Nevädzovou v Ružinove a ZŠ Budatínskou v Petržalke ide o zapojené školy v našom projekte, ktoré navštevuje najväčší podiel detí, ktoré bývajú v blízkom okolí.

ZŠ Malokarpatské námestie je zároveň jedinou štátnou základnou školou v mestskej časti Bratislava - Lamač. Na obrázku č. 01.04 vidíte výsek školského obvodu základnej školy spolu s distribúciou adries, na ktorých bývajú žiaci a žiačky. Polovica všetkých adries, na ktorých deti bývajú, je vzdialená do 500 metrov od školy. Do analýzy sme zahrnuli iba adresy detí bývajúcich v rámci Bratislavy a nie sú do nich zahrnuté adresy detí žijúcich v iných obciach. Týchto adries bolo dokopy 112, čo tvorilo 18 % všetkých adries.

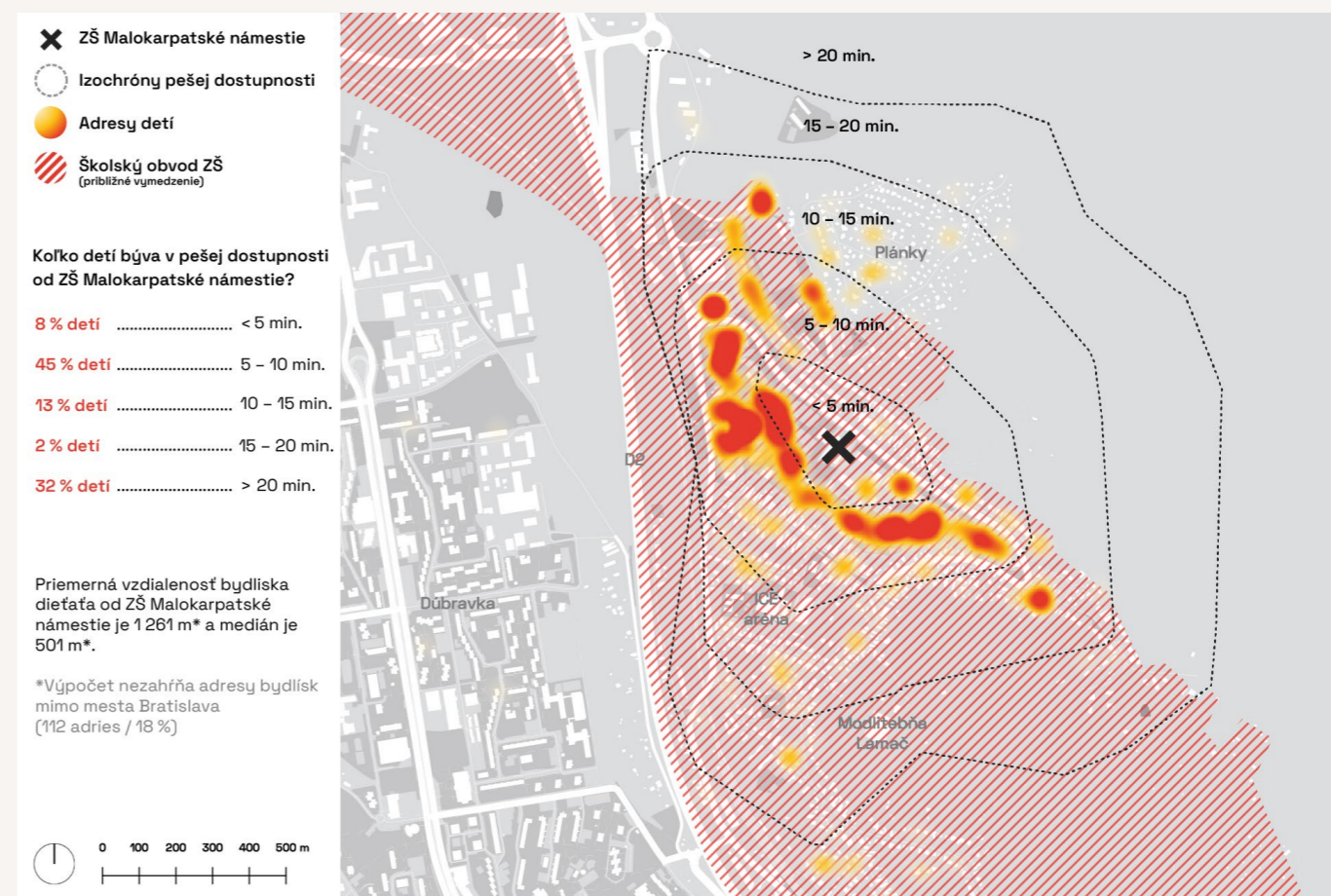
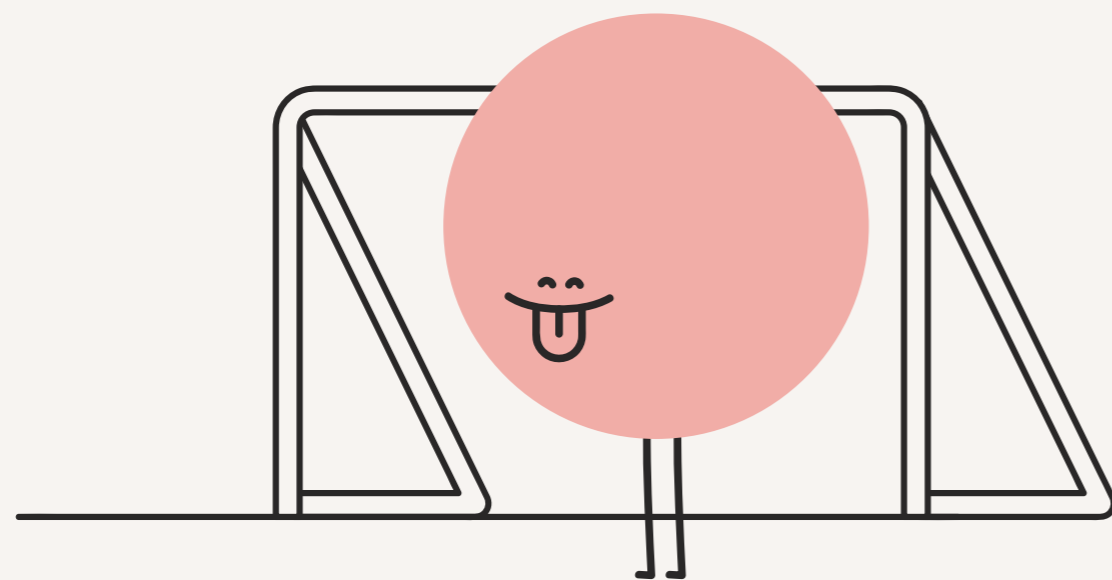




**Obr. 01.03:** Zobrazenie umiestnenia ZŠ Malokarpatské námestie v rámci mestskej časti Bratislava-Lamač.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2023.

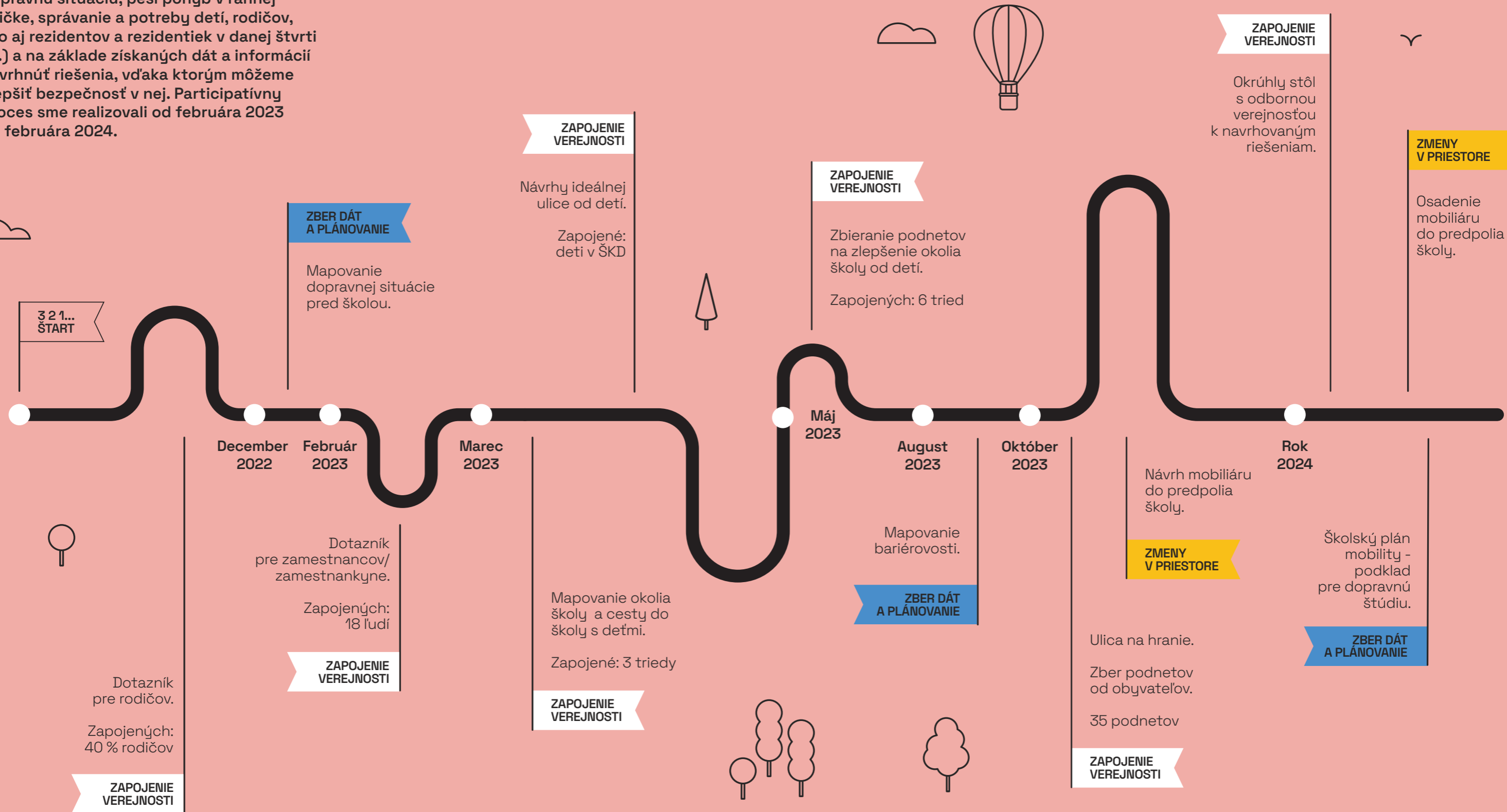


**Obr. 01.04:** Pešia dostupnosť školy pre žiakov a žiačky podľa adrebných bodov ich trvalých pobytov.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2023.



# Participatívny proces

Cieľom participatívneho procesu bolo detailne spoznať lokalitu (verejný priestor, dopravnú situáciu, peší pohyb v ranej špičke, správanie a potreby detí, rodičov, ako aj rezidentov a rezidentiek v danej štvrti a i.) a na základe získaných dát a informácií navrhnuť riešenia, vďaka ktorým môžeme zlepšiť bezpečnosť v nej. Participatívny proces sme realizovali od februára 2023 do februára 2024.



# Kľúčové zistenia

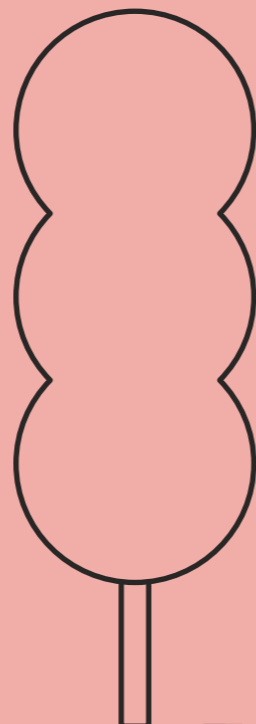
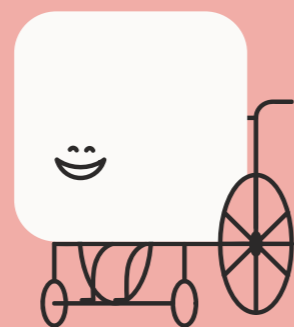
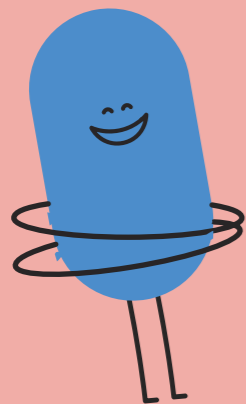


Obr. 01.05: Dronový záber ulice Podháj, úsek pred ZŠ Malokarpatské námestie.  
Zdroj: MIB, 2024.



Kľúčové zistenia sú zhrnutím poznatkov, ktoré sme získali zo širokej participácie so žiakmi a žiačkami, rodičmi (či opatrovatel'ňami), zamestnancami a zamestnankyňami školy a širokej verejnosti. Zistenia z participácie doplnili dáta z dopravného a socio-priestorového mapovania celej lokality. Podrobne je celkový proces opísaný v tejto správe na ďalších stranách.

Výstupy považujeme za dôležité z hľadiska strategického smerovania projektu, tzn. zbezpečňovania okolia ZŠ Malokarpatské námestie.



A/ Väčšina detí chodí do školy peši a MHD. V školskom roku 2022/2023 chodilo na ZŠ Malokarpatské námestie až 66 % detí do školy inak ako individuálnou automobilovou dopravou. Napriek tomuto vysokému číslu takmer tretina rodičov považuje dopravnú situáciu v okolí školy za nebezpečnú.

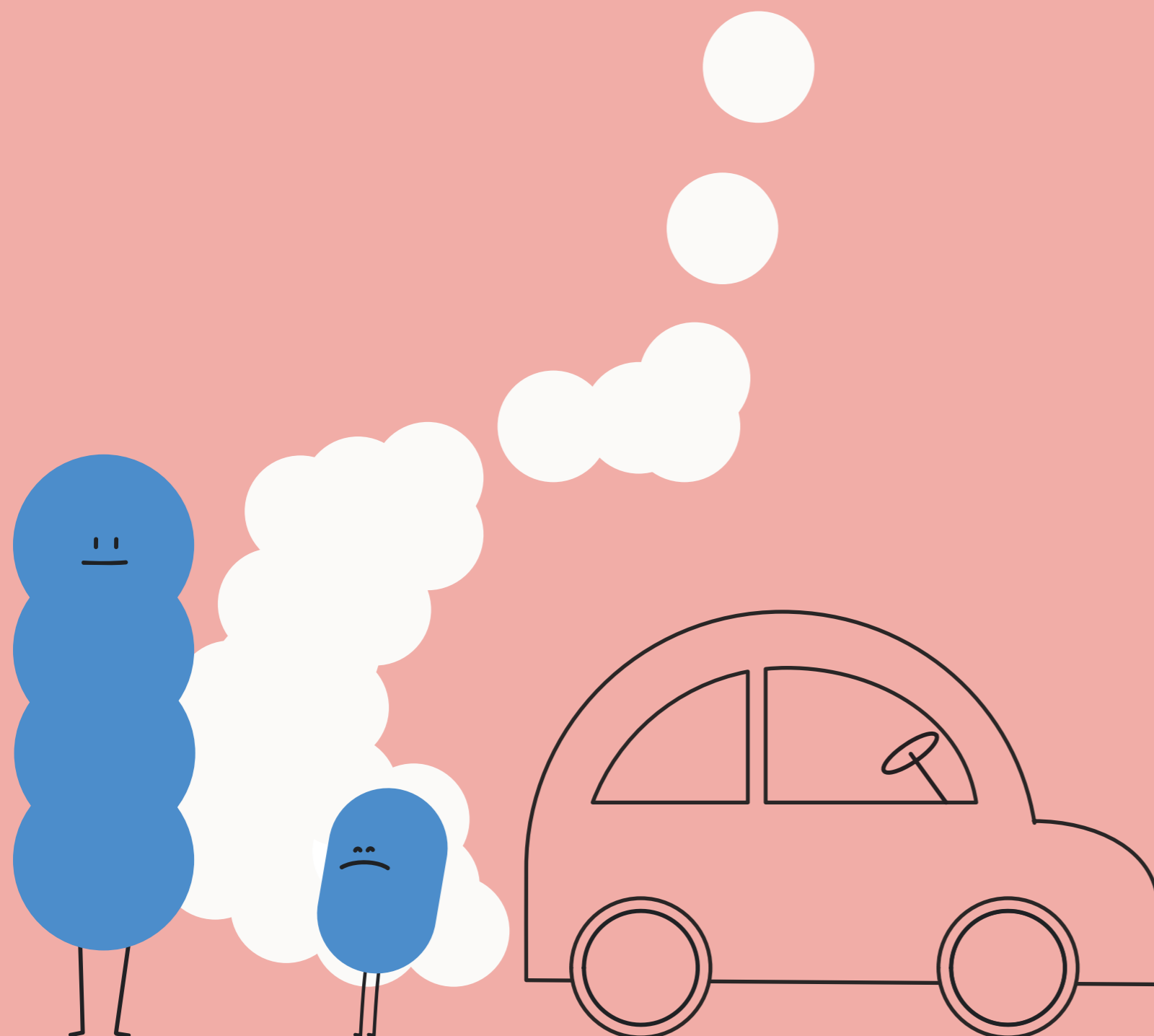
B/ Všeobecným trendom je, že deti sa neskôr osamostatňujú a ich rodičia sa boja o ich bezpečnosť. Polovica detí, ktoré navštevujú ZŠ Malokarpatské námestie, chodí do školy sama, v sprievode staršieho súrodenca alebo v skupine s ďalšími deťmi. Druhú polovicu detí primárne sprevádzajú rodičia. Časť rodičov volí sprevádzanie a/alebo dovážanie svojich detí autom z dôvodu, že dopravnú situáciu pred školou nepovažujú za bezpečnú.

C/ Nebezpečné kolízne situácie medzi pešími, vrátane detí, a automobilmi v okolí školy na ulici Podháj vznikajú najmä v ranných hodinách. V rannej špičke dochádza k potenciálne kolíznym situáciám na ulici Podháj v úseku na križovatke pri zastávkach MHD Bakošova a vyššie pri budove školy a v okolí priechodu na Malokarpatské námestie. Kolízie medzi pešími a autami sa dejú najmä pri parkovacích manévroch, točení sa na priechode alebo pri rýchlej jazde vodičov a prechádzaní chodcov mimo priechodu.





# Kľúčové zistenia



Čo sú teda hlavné problémy týkajúce sa dopravnej bezpečnosti blízkeho okolia školy?

1. Nebezpečné situácie medzi pešími (vrátane detí) a automobilmi pred školou najmä v ranných hodinách.
2. Rýchla a nerešpektujúca jazda vodičov v okolí priechodov, napr. na križovatke Podháj – Studenohorská – Podlesná (pri zastávkach MHD Bakošova) a v okolí priechodu na Malokarpatské nám.
3. Intenzívna premávka automobilov v blízkosti školy súvisiaca so znečisteným ovzduším.
4. Deti, ktoré bývajú v pešej dostupnosti od školy, sú dovážané do školy autami aj z dôvodu obavy z dopravnej situácie.
5. Pri škole sú obmedzené možnosti pre krátkodobé zastavenie a bezpečné vyloženie detí z áut, kvôli čomu vzniká hrozba kolíznych situácií pri parkovaní na vozovke alebo točení sa v protismere.
6. V širšom okolí školy sú bariérové priechody a nájazdy na pešie komunikácie a nerovné a poškodené povrchy. Tie zhoršujú až znemožňujú kvalitný pohyb a orientáciu ľudí so znevýhodneniami, ale aj ľudí pohybujúcich sa s kočíkmi či seniorov. Tiež zhoršujú pohyb na bicykli či kolobežke.

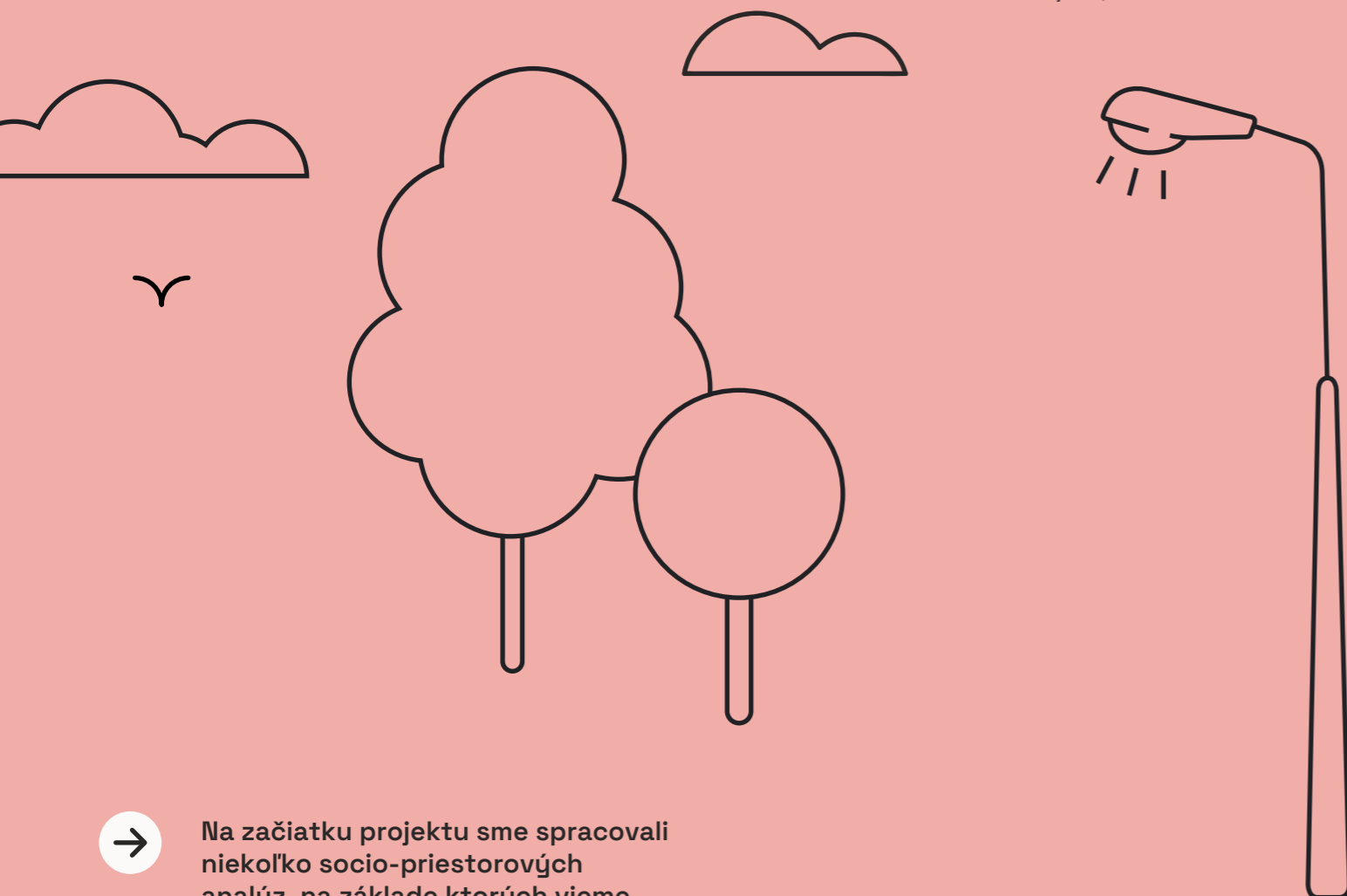
# Priestorové analýzy



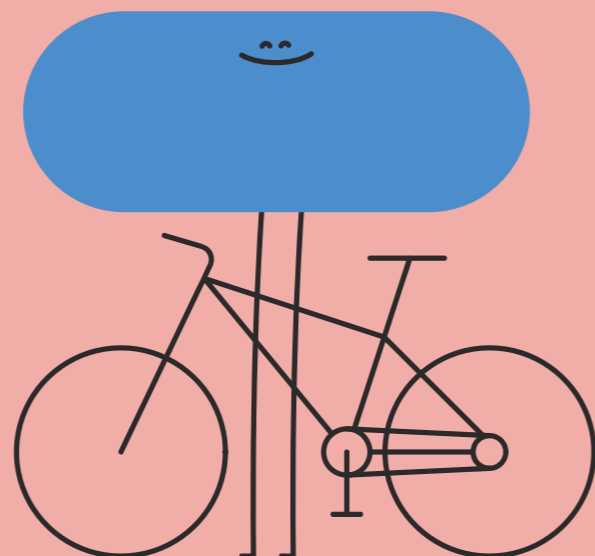
Obr. 01.06: Blízke okolie ZŠ Malokarpatské námestie.  
Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 01.07: Blízke okolie ZŠ Malokarpatské námestie.  
Zdroj: MIB, 2023.



Na začiatku projektu sme spracovali niekoľko socio-priestorových analýz, na základe ktorých vieme lepšie pochopiť, aké problémy má daná lokalita. Prostredníctvom terénneho výskumu sme zmapovali bariéry v priestore či problematické dopravné napojenia.



Východná strana školy susedí s Malokarpatským námestím, na ktorom je výrazne zastúpená občianska vybavenosť: zdravotné stredisko, lekáreň, pošta, potraviny, reštauračné a pohostinské služby. V priestore námestia sú umiestnené lavičky, verejné cyklostojany a verejné osvetlenie je na námestí husto osadené. Priestor Malokarpatského námestia slúži na verejné kultúrne podujatia a počas bežných dní je rezidentami využívané pobytovo.

Oproti školskému areálu na severnej strane sa nachádza zástavba rodinných domov a lesy na úpätiach Malých Karpát. So západnej strany areálu školy sa rozprestiera bežecký areál a ihrisko s prvkami pre rôzne vekové kategórie. Z južnej strany je areál školy lemovaný zástavbou panelových obytných domov, pod ktorou sa nachádza historické jadro obce. V dochádzkovej blízkosti sa nachádzajú dve materské školy a rodinné centrum.

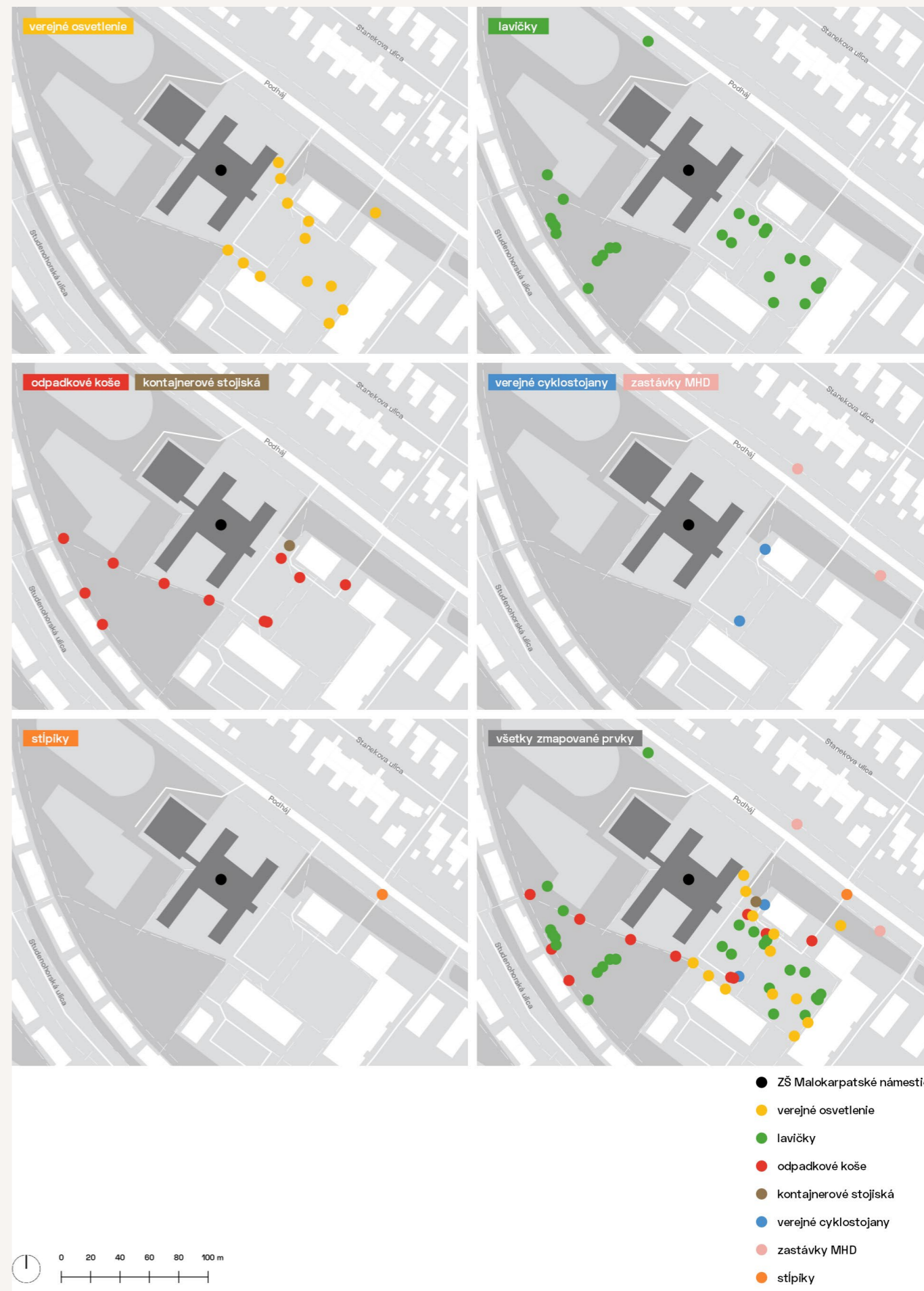
Prostredníctvom terénneho výskumu sme zmapovali služby, občiansku vybavenosť v lokalite, vybavenie verejných priestorov mestským mobiliárom (vrátane verejného osvetlenia, odpadkových košov, lavičiek či kontajnerových stojísk) ako aj bariéry v priestore či problematické dopravné napojenia. Distribúciu zmapovaných prvkov v lokalite bližšie znázorňuje obr. 01.08 na s. 21.

Základná škola je zo severnej strany lemovaná frekventovanou tranzitnou ulicou Podháj obsluhovanou dvoma dennými autobusovými linkami MHD. Do desať minút pešej dostupnosti od základnej školy sa nachádza zastávka Vrančovičova, ktorá je obsluhovaná mestskou aj medzimestskou hromadnou dopravou.





Obr. 01.08: Výstupy zo socio-priestorových analýz rôznych prvkov vo verejnom priestore v okolí ZŠ Malokarpatské námestie. Zdroj: MIB, 2023.



# Čo vieme z mapovania dopravy?

→ Aby sme pochopili, akým spôsobom a akými trasami sa dopravujú žiaci a žiačky do ZŠ Malokarpatské námestie, tak sme na začiatku projektu realizovali sériu ranných dopravných mapovaní. Cieľom tohto mapovania bolo získať obraz o rannej dopravnej situácii, identifikovať intenzitu smerov, z ktorých žiaci a žiačky prichádzajú a spôsoby dopravy, ktoré využívajú.

Mapovanie prebehlo počas štyroch rôznych pracovných dní v decembri 2022. Mapovanie situácie počas rannej dopravnej špičky sme realizovali vždy v rovnakom intervale od 7.35 do 7.55. Zahŕňalo preto iba celkový počet detí, ktoré dochádzajú do školy v tomto časovom úseku. Pozorovania sme realizovali paralelne na štyroch stanovištiach. Zameriavali sme sa na tri spôsoby dochádzania: pešo, MHD a autom.



↙  
Obr. 01.09: Situácia ráno pred školou zachytená dronom.  
Zdroj: MIB, 2023.

↘  
Obr. 01.10: Počet detí dochádzajúcich do školy z jednotlivých smerov rozdelených podľa spôsobu dopravy.  
Zdroj: Vlastné spracovanie, MIB, 2022.

V bode A1 sme mapovali počet detí prichádzajúcich do školy autami po ulici Podháj z oboch smerov.

## AUTOMOBILY DOVÁŽALI DETI DO ŠKOLY Z OBOCH SMEROV A V ČASE POZOROVANIA VYLOŽILI V PRIEMERE 39 DETÍ.

Počas dovážania detí do školy bola situácia s parkovaním náročná a autá pre nedostatok miest zastavovali v druhom rade vedľa zaparkovaných áut. Zaznamenávali sme potenciálne kolízne situácie, kedy deti prebiehali cez cestu mimo vyznačeného priechodu (príliš vzdialeného) a kľučkovali medzi autá, ktoré vyparkovávali. Podobné to bolo aj pri deťoch, ktoré vystupovali na strane školy mimo vyhradených parkovacích miest. Zároveň autá prichádzajúce z južného smeru od Hodonínskej sa pomerne bežne otáčali do protismeru pred priechodom pre chodcov. Tieto situácie reflektujú situácie a miesta, ktoré rodičia v dotazníkovom prieskume označili za jedny z najnebezpečnejších v susedstve školy.

V tomto bode sme tiež zaznamenávali počet detí vystupujúcich z autobusov na zastávkach MHD.

## POZOROVANIE V BODE A1 UKÁZALO, ŽE HROMADNOU DOPRAVOU PRICHÁDZA DO ŠKOLY V ČASE MEDZI 7.35 A 7.55 V PRIEMERE 22 DETÍ.

To sa týkalo zastávok Bakošova a Podháj, susediace s areálom základnej školy, ktoré sú obsluhované linkami č. 30 a č. 63. Z dotazníkového prieskumu vieme, že MHD dochádza viac detí. Je pravdepodobné, že vystupujú na zastávkach Hodonínska alebo Vrančovičova alebo prichádzajú do školy pred 7.35 hod.

V pozorovacom bode P1 sme mapovali počet peších detí prichádzajúcich cez Malokarpatské námestie a z východnej časti Studenohorskej ulice. Tu sme ako peších zachytili aj časť detí, ktoré sú dovážané rodičmi a vystupujú na parkovisku za poštou. Posledný úsek však prechádzajú pešo.

## NA TOMTO STANOVIŠTI SME ZAZNAMENALI DRUHÚ NAJVYŠŠIU INTENZITU PEŠIEHO POHYBU DETÍ. V PRIEMERE AŽ 103 DETÍ.

V bode P2 sme sa zamerali na rátanie detí, ktoré do školy prichádzajú peši zo sídliska cestičkou medzi materskými školami a križujú Studenohorskú ulicu, spolu s tými, ktoré prechádzajú popri multifunkčnom ihrisku a tými, ktoré prechádzajú parčíkom. Aj medzi týmito deťmi sa môžu nachádzať tie, ktoré sú dovážané autom alebo dochádzajú autobusom napr. na zastávku Vrančovičova a svoj posledný úsek do školy prejdú peši. Na tomto stanovišti sme zaznamenali najväčšiu intenzitu pešieho pohybu detí. V priemere až 119 detí počas dvadsať minútového intervalu.

Na pozorovacom bode P3 sme zachytávali deti prechádzajúce cez priechod na ulici Podháj a deti prichádzajúce z horného Lamača, ktorých bolo v priemere v mapovacom intervale 34.

V priebehu nášho dopravného mapovania prebiehala rekonštrukcia priestorov budovy školy a pôvodný hlavný vchod nebol sprístupnený. Deti vstupovali do školy cez dočasný vchod orientovaný na parčík smerom k Studenohorskej ulici. Dochádzkové trasy sa tak v súčasnosti po dokončení rekonštrukcie a znovuotvorení hlavného vstupu môžu jemne líšiť.



# Čo vieme z mapovania bariérovosti?



V priebehu augusta 2023 prebehlo mapovanie bariérovosti a prístupnosti s odborníkmi a odborníčkami v okolí všetkých desiatich zapojených škôl.

Pre každú z 10 vybraných škôl v projekte sme realizovali dve takéto mapovania. Na jednom z mapovaní sme spolupracovali s odborníkmi so skúsenosťou s pohybovým znevýhodnením, ktorých nám sprostredkovala Organizácia muskulárnych dystrofikov v SR.

Spolu sme sa zaoberali prístupnosťou a bariérami z perspektívy ľudí na vozíku. Druhé mapovanie susedstva na každej škole sme realizovali v spolupráci s odborníkmi z Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska. Spoločne sme sa zamerali na prístupnosť a bariérovosť verejného priestoru pre ľudí so zrakovým znevýhodnením. Výstupy z oboch mapovaní sme pre každú školu spracovali do samostatného mapového výstupu.

## Problémové prvky

Počas mapovania vo všetkých lokalitách sme sa stretávali s problémami, ktoré sa opakovali. Človek, ktorý na pohyb nevyužíva vozík alebo ktorý nemá zrkové znevýhodnenie, si ich prirodzene neuvedomuje. Ide však o bariéry, ktoré ľuďom na vozíku alebo nevidiacim a slabozrakým značne zasahujú do ich zážitku z daného verejného priestoru. Zlý stav povrchov alebo chýbajúce vodiace línie majú vplyv na to, či tento priestor môžu a budú využívať. Na niektorých povrchoch alebo pri bariérových nájazdoch a obrubníkoch nie je možné sa samostatne a slobodne pohybovať.

Nevidiacim a slabozrakým pomáhajú pri orientácii vo verejnom priestore vodiace línie – prirodzene ich tvoria napríklad fasády budov alebo hrany trávniku. Ak absentujú, nevidiaci sa v priestore nemajú ako zorientovať. Dezorientujúco pôsobia chodníčky alebo pásy zelene, ktoré neústia na priechody, a tak nelogicky nasmerujú nevidiacich do takpovediac prázdnych priestorov. Problematická a nebezpečná je tiež absencia varovných pásov, ktoré nevidiacim a slabozrakým ľuďom signalizujú rozdiel medzi chodníkom a cestou či chýbajúca zvuková signalizácia na priechodoch pre chodcov. V súčasnosti aj z dôvodu bariérovosti okolia a budov základných škôl je skôr výnimkou, ak ich navštevujú deti so zrakovým znevýhodnením či deti na vozíku. Dieťa či jeho opatrovatelia však môžu získať znevýhodnenie aj počas navštevovania základnej školy alebo len

na krátku, prechodnú dobu (zlomená noha, operácia a pod.). Preto veríme, že všetky deti a ich opatrovatelia, bez rozdielu v tom, či majú alebo nemajú pohybové a zrkové znevýhodnenie, by mali mať prístupné a príjemné okolie svojich škôl. Chceme vytvárať prostredie, kde sa môžu slobodne a samostatne pohybovať.

## Základné odporúčania našich konzultantov a konzultantiek pre okolia všetkých základných škôl:

### Zvuková signalizácia

Funkčná zvuková signalizácia na priechodoch, ktorú dostatočne počuť.

### Vodiace línie

Vhodnejšie sú vodiace línie vyrezané v betóne tak, aby ich bolo cítiť vodiacom palicou. Vodiace línie, ktoré sú namaľované hrubšou vrstvou farby, sa rýchlo zošúchajú. Nevidiaci ich vodiacom palicou necítia, a preto takéto línie strácajú význam. Veľmi vhodným opatrením by bola vodiaca línia priamo k hlavnému vstupu od školy.

### Debarierizácia priestoru

Debarierizované nájazdy a obrubníky s vhodným sklonom, ktorým vedľa prechádzať ľudia využívajúci elektrický aj manuálny vozík, pri ktorých nehrozí riziko pádu. Základom by mala byť nájazdová rampa do vchodu školy.

Mapovanie s odborníkmi a odborníčkami prebehlo počas augusta 2023, čo spadalo do doby pred zavedením novely zákona o cestnej premávke, ktorá parkovanie na chodníku od októbra 2023 plošne zakázala (Zákon č. 8/2009 Z. z. Zákon o cestnej

premávke, § 52 (2)). Výnimkou v parkovaní na chodníku sú miesta označené dopravným značením. V okolí niektorých základných škôl sme počas mapovania identifikovali úseky chodníkov, ktoré boli z dôvodu parkujúcich áut nepriechodné pre vozíky. Ľudia na vozíku boli nútení presúvať sa po vozovke v protismere idúcim autám, čo samo o sebe bolo rizikové.

V niekoľkých prípadoch sme identifikovali kolízne úseky, kedy autá, ktoré potrebovali vyparkovať, prechádzali cez chodník. Po zavedení novely sa časť týchto problematických bodov vyriešila.

**TIETO BODY ALEBO ÚSEKY OZNAČUJÚCE NEBEZPEČNÉ ALEBO ZLÉ PARKOVANIE SME V MAPÁCH PONECHALI PRE ZACHYTENIE STAVU Z AUGUSTA 2023. ZÁROVEŇ JE TO AJ AKÁSI REFLEXIA TOHO, AKÝM PREKÁŽKAM ĽUDIA S POHYBOVÝM ČI ZRAKOVÝM ZNEVÝHODNENÍM MUSELI PRI BEŽNOM POHYBE VONKU ČELIŤ PRED ZAVEDENÍM NOVELY.**

## ZŠ Malokarpatské námestie:

Mapovanie bariérovosti okolia školy sme realizovali v priebehu augusta 2023. Zamerali sme sa na bezprostredné okolie ZŠ Malokarpatské námestie a realizovali sme ho v dvoch fázach. Perspektívu ľudí na vozíku sme mapovali s odborníčkou z Organizácie muskulárnych dystrofií v SR. Perspektívu ľudí so zrakovým znevýhodnením sme mapovali spolu s odborníčkami z Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska. Výstupy z oboch mapovaní sme spracovali do mapového výstupu, ktorý nájdete na ďalšej strane.

## Podnety pre okolie ZŠ Malokarpatské námestie:

### Debarierizácia obrubníkov a povrchov

Ako sme už vyššie spomenuli v úvode pri všeobecných odporúčaníach platných pre všetkých 10 zapojených škôl, nájazdy a obrubníky sú častým kameňom úrazu. Pre nemožnosť dostať sa z chodníka na vozovku alebo naopak si ľudia na vozíku volia pohyb po vozovke alebo sa daným úsekom úplne vyhýbajú. Vysoké sklony obrubníka v kombinácii s vypuklinami na chodníkoch alebo výmoľmi predstavujú značné bariéry, a tak je to aj v prípade širšieho okolia ZŠ Malokarpatské námestia.

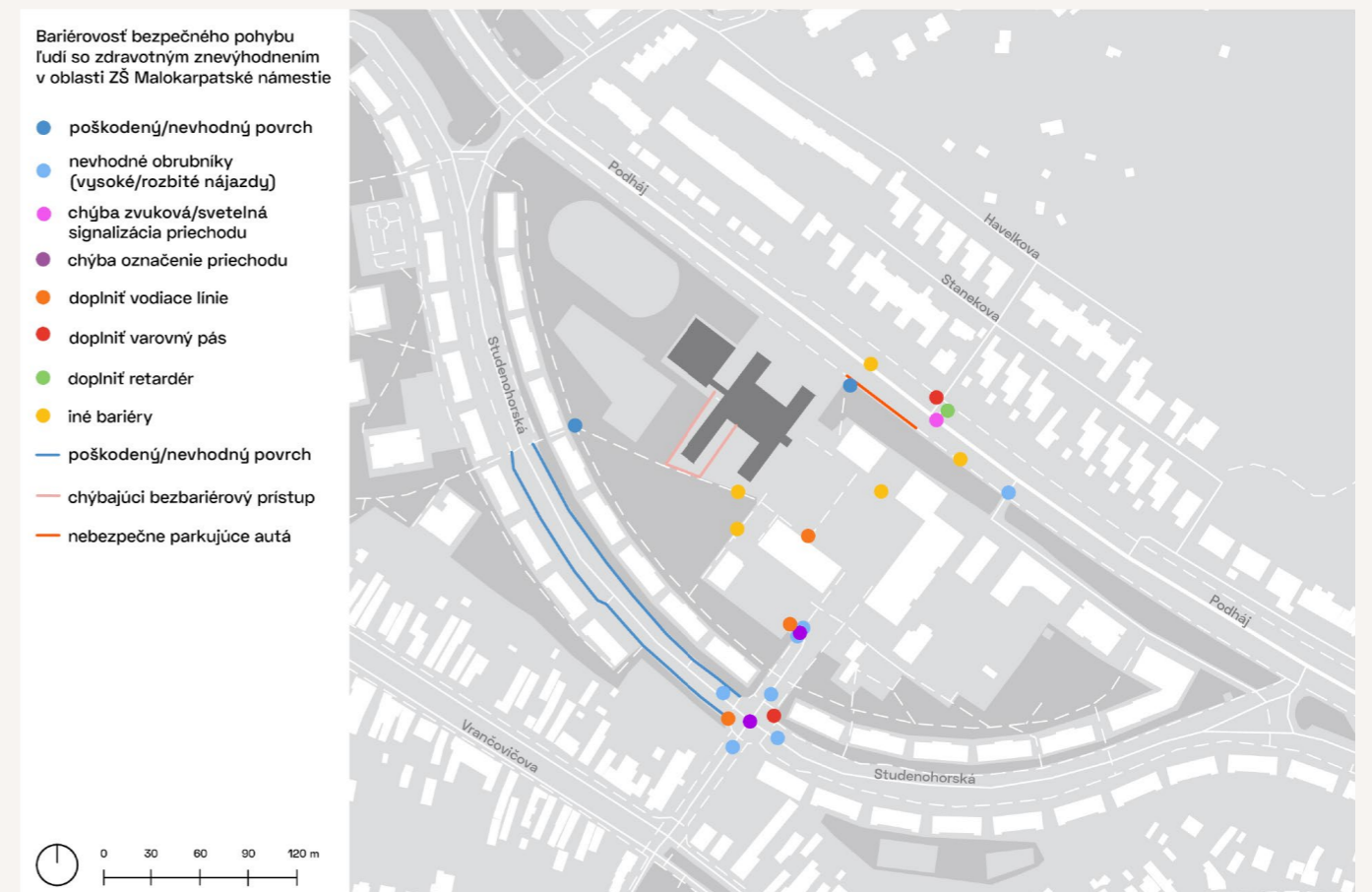
Špecificky by sme chceli poukázať na situáciu s povrchmi na Studenohorskej ulici (nie je výnimkou) a jej vyústením na križovatku Borinská a Studenohorská. V tomto úseku sa nachádza osem nájazdov na obrubníky, ktoré sú všetky úzke a strmé – majú nevhodný sklon. Pre človeka na vozíku sú priam nebezpečné. Pri ich prechádzaní na elektrickom vozíku hrozí riziko prevrátenia sa a na mechanickom vozíku môže byť problém sa cez rampu vôbec vytlačiť.

### Sprehľadnenie a debarierizovanie okolia priechodu na ulici Podháj

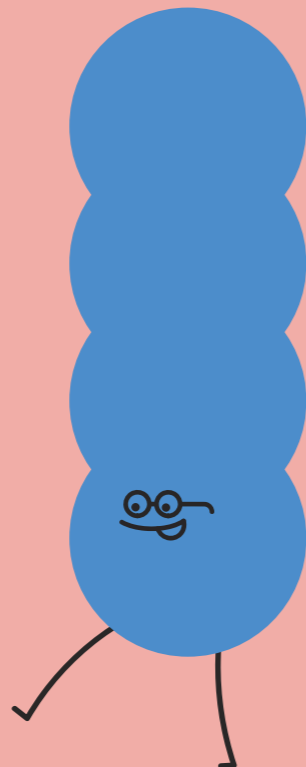
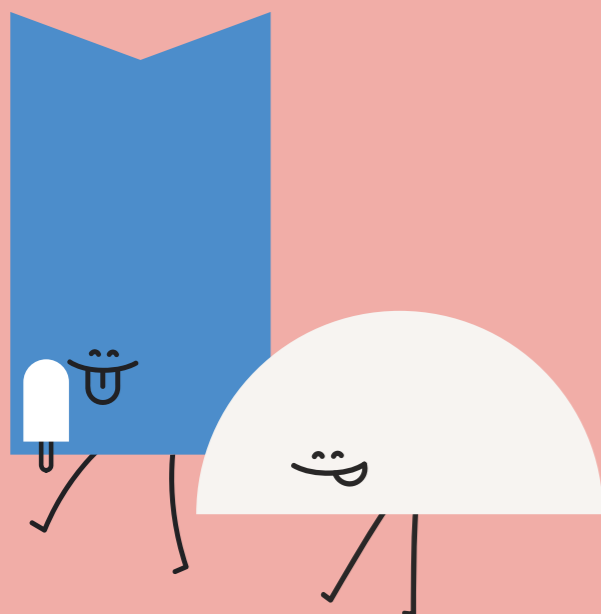
Situácia na ulici Podháj v okolí priechodu pre chodcov vie byť v rannej dopravnej špičke neprehľadná aj pre ľudí bez špecifických potrieb. Pre zaparkované autá po ľavici nie je dostatočne vidno zospodu prichádzajúce autá. Priechod je sám o sebe dlhý a chýba mu svetelná aj zvuková signalizácia. Zastávky MHD sú na oboch stranách pomerne vzdialené od priechodu a chýba priame napojenie vodiacej línie z priechodu pre chodcov na zastávky. Na zastávke Podháj smerom na konečnú chýba akékoľvek značenie pre nevidiacich, že sa nachádzajú na zastávke a označenie priestoru, kde sa otvárajú predné dvere autobusu. Naše konzultantky odporúčajú na tomto vysoko frekventovanom úseku doplniť vodiace a varovné prvky.



Obr 01.10: Bariérovosť bezpečného pohybu ľudí so zdravotným znevýhodnením v oblasti ZŠ Malokarpatské námestie. Zdroj: Vlastné spracovanie, MIB, 2023.



# Čo vieme od rodičov?



Prvou participatívnou aktivitou na škole bol zber dát o dopravnom správaní sa rodičov detí navštevujúcich školu. dotazníkový prieskum medzi rodičmi žiakov zameraný na zmapovanie dopravného správania sme realizovali na prelome rokov 2022/2023.

Prostredníctvom dotazníka sme získali informácie o tom, ako dochádzajú ich deti do školy, prečo tak dochádzajú, čo je motiváciami a bariérami pre peší pohyb detí a aká je ich osobná skúsenosť a vnímanie bezpečnosti verejného priestoru v susedstve.

## Kto boli respondenti\*ky?

Respondentmi\*kami boli ľudia majúci vo svojej starostlivosti deti, ktoré navštevujú ZŠ Malokarpatské námestie. Oslovili sme ich cez školský elektronický systém Edupage.

Dotazník vyplňali online a bol k dispozícii na vyplnenie v priebehu decembra 2022 a januára 2023. Do dotazníka sa zapojilo 40% rodičov všetkých detí navštevujúcich školu v školskom roku 2022/2023. Dokopy šlo o 197 osôb.

Dotazník vyplňali rodičia detí zo všetkých tried s tým, že ho vyplnilo najviac rodičov z tried druhého, tretieho a štvrtého ročníka. Predpokladali sme, že do dotazníka sa zapojí menej rodičov žiakov z druhého stupňa, nakoľko z trendov vyplýva, že deti druhého stupňa do školy chodia samy a o ich ceste sa často rozhodujú samy.

V dotazníku 83 % opýtaných uviedlo, že ZŠ Malokarpatské námestie je ich spádová škola. Najčastejšie dôvody, prečo sem chodia deti, ktorých škola nie je spádová, boli tie, že si ZŠ Malokarpatské námestie vybrali podľa kvality a charakteru výučby, prípadne je táto škola pre nich bližšia ak bývajú napríklad v časti Plánky, ktorá katastrálne patrí do Záhorskej Bystrice, presťahovali sa mimo Lamač alebo dochádzajú z Marianky, kde nemali druhý stupeň základnej školy.

## Akým spôsobom chodia deti do školy?

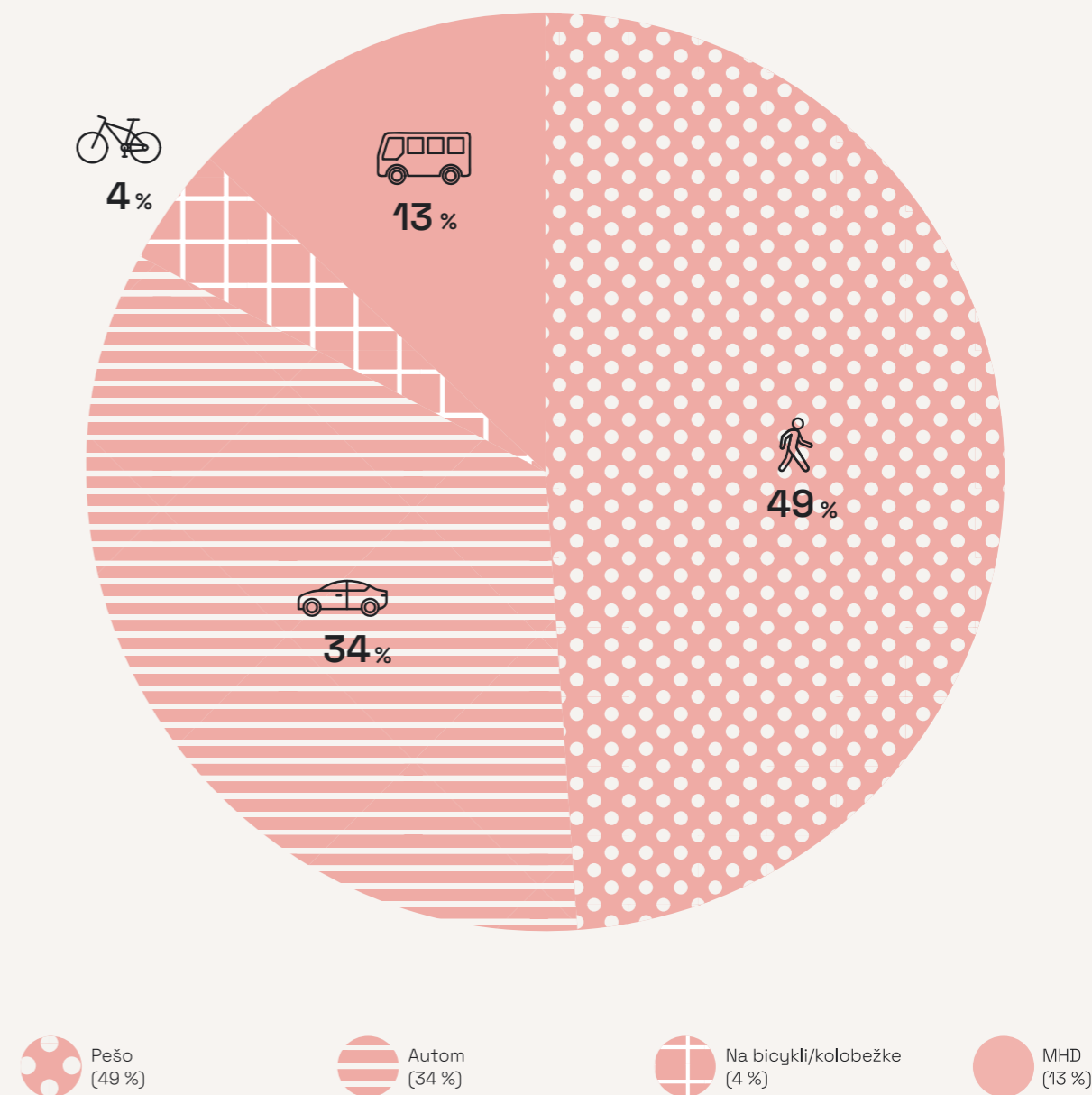


Graf 01.02: Graf zobrazuje počet ciest do školy počas týždňa, ktoré sú urobené pešo, MHD, autom či na bicykli. Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.

V dotazníku sme sa pýtali rodičov, ako chodievajú ich deti do školy každý deň počas týždňa. Tým sme zistili, koľko všetkých ciest do školy v týždni deti prejdú pešo, na bicykli, MHD či autom. V grafe dole vidíme, že 49 % všetkých ciest predstavujú peší pohyb a k tomu 13 % detí chodievajú do školy MHD a 4 % detí dochádza na bicykli alebo kolobežke. Dôvodom pre nízke percento môže byť to, že cyklistická infraštruktúra v okolí školy nie

je dostatočne vybudovaná, prípadne vypovedá o počte, že dopravná situácia nie je dostatočne bezpečná.

V grafe vidíme, že individuálnou automobilovou dopravou dochádza iba tretina všetkých detí. Za zmienku stojí fakt, že na väčšine našich ďalších zapojených škôl dochádza do školy autom polovica až nadpolovičná väčšina všetkých žiakov a žiačok.



## Dopravná bezpečnosť

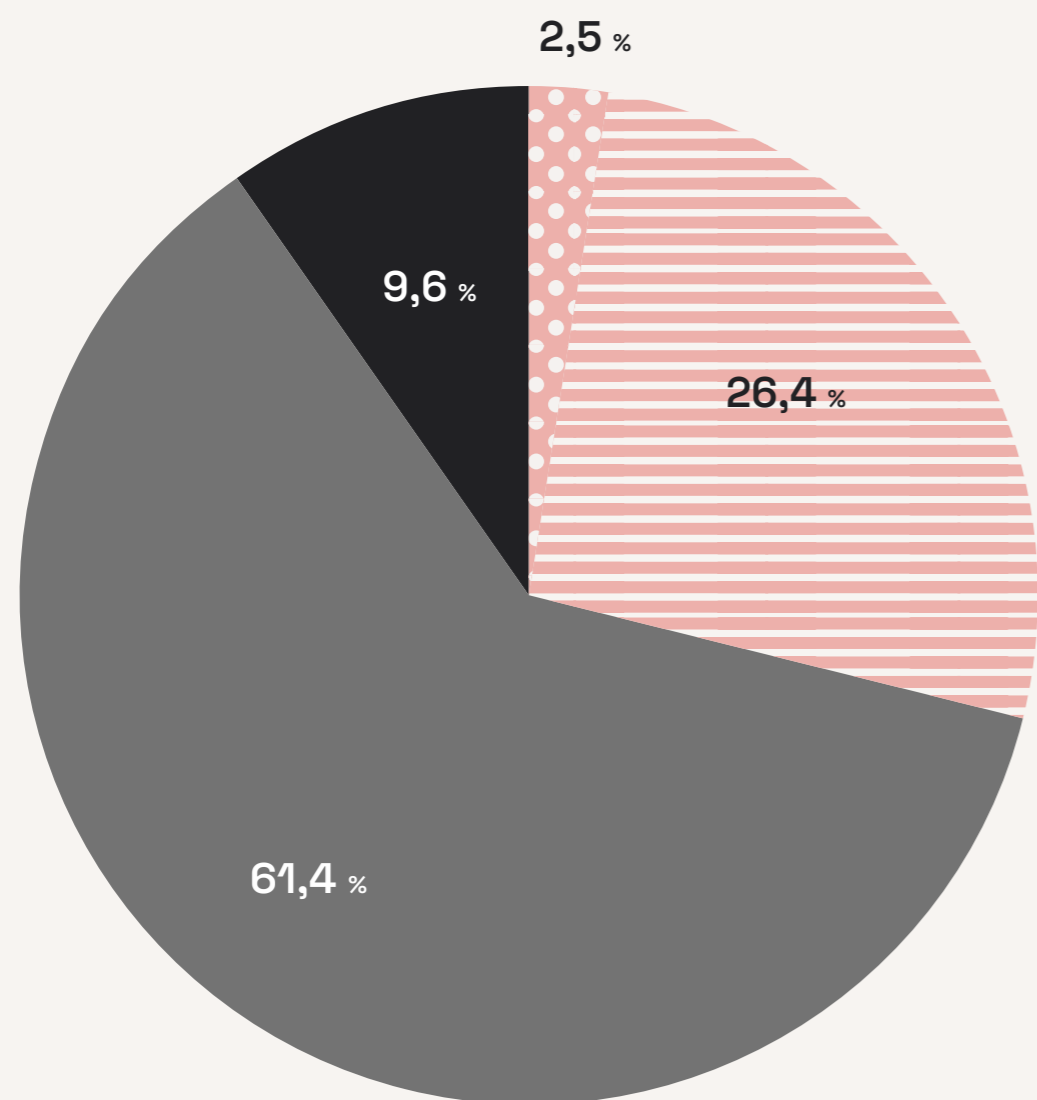
Rodičov sme sa v dotazníku pýtali na to, ako vnímajú bezpečie okolo školy (viac v grafe dole) a ďalej sme tieto dáta roztriedili podľa rôznych spôsobov dochádzania ich detí do školy (pozri graf 01.04).

Subjektívny pocit bezpečia/nebezpečia má vplyv na to, aký spôsob dochádzania volia a kedy dovoľia svojim deťom dochádzať do školy bez sprievodu. Celkový pocit bezpečia je

vysoký. Podľa 29 % rodičov je situácia nebezpečná. To je o polovicu menej ako v niektorých ďalších zapojených školách v našom projekte.



**Graf 01.03:** Považujete dopravnú situáciu okolo školy za bezpečnú?  
Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.

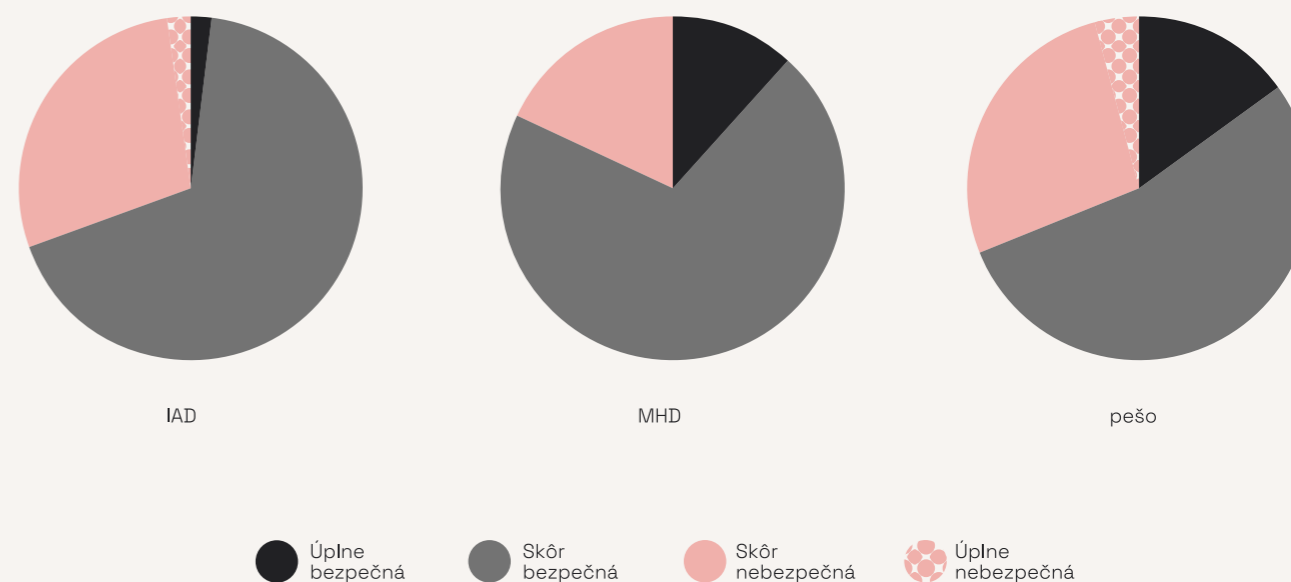


## Dopravná bezpečnosť podľa módu dopravy

Za najviac bezpečnú vnímajú situáciu okolo školy rodičia detí, ktoré dochádzajú mestskou hromadnou dopravou. Iba 18 % z nich vníma situáciu za skôr nebezpečnú. Najviac nebezpečne vnímajú situáciu rodičia detí, ktoré dochádzajú do školy pešo – z nich je to 31 %.



**Graf 01.04:** Ako vnímajú situáciu bezpečia pred školou rodičia podľa typu dopravy, akým chodia ich deti do školy.  
Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.





## Rozdelenie bydlísk podľa zón



**Graf 01.05:** Zóny, z ktorých deti prichádzajú do školy na základe odpovedí z dotazníka (nie trvalé pobyty).  
Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.



Zaujímalo nás aj to, v akej vzdialenosti od ZŠ Malokarpatské námestie bývajú deti, ktoré dochádzajú do školy rôznymi spôsobmi. V dotazníku sme sa rodičov pýtali na to, v ktorej zóne vo vzťahu ku škole bývajú. Mohlo ísť aj o inú adresu ako je oficiálny trvalý pobyt. Zóny boli rozdelené podľa času dochádzania do školy od 5 do 20 a viac minút pešo (pozri graf 01.05).

Na výber boli štyri zóny. Zóna A predstavovala vzdialenosť do 5 minút chôdze od základnej školy. Zóna B vymedzovala vzdialenosť 5 až 10 minút. Zóna C pokrývala oblasť vzdialenú 10 až 15 minút. Do Zóny D spadali všetky oblasti vzdialené viac ako 15 minút pešej chôdze v rámci Bratislavy aj mimo nej.

## Dopravuje sa vaše dieťa aspoň niekedy autom?



**Graf 01.06:** Podiel deklarovaného jazdenia do školy autom v porovnaní medzi jednotlivými zónami podľa bydliska. Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.

Pre každú zónu sme vyhodnotili spôsob dochádzania do školy. Ružová farba v grafoch predstavuje podiel detí, ktoré dochádzajú autom, čierna ostatné spôsoby dokopy: pešo, MHD, bicykel a kolo-bežka.

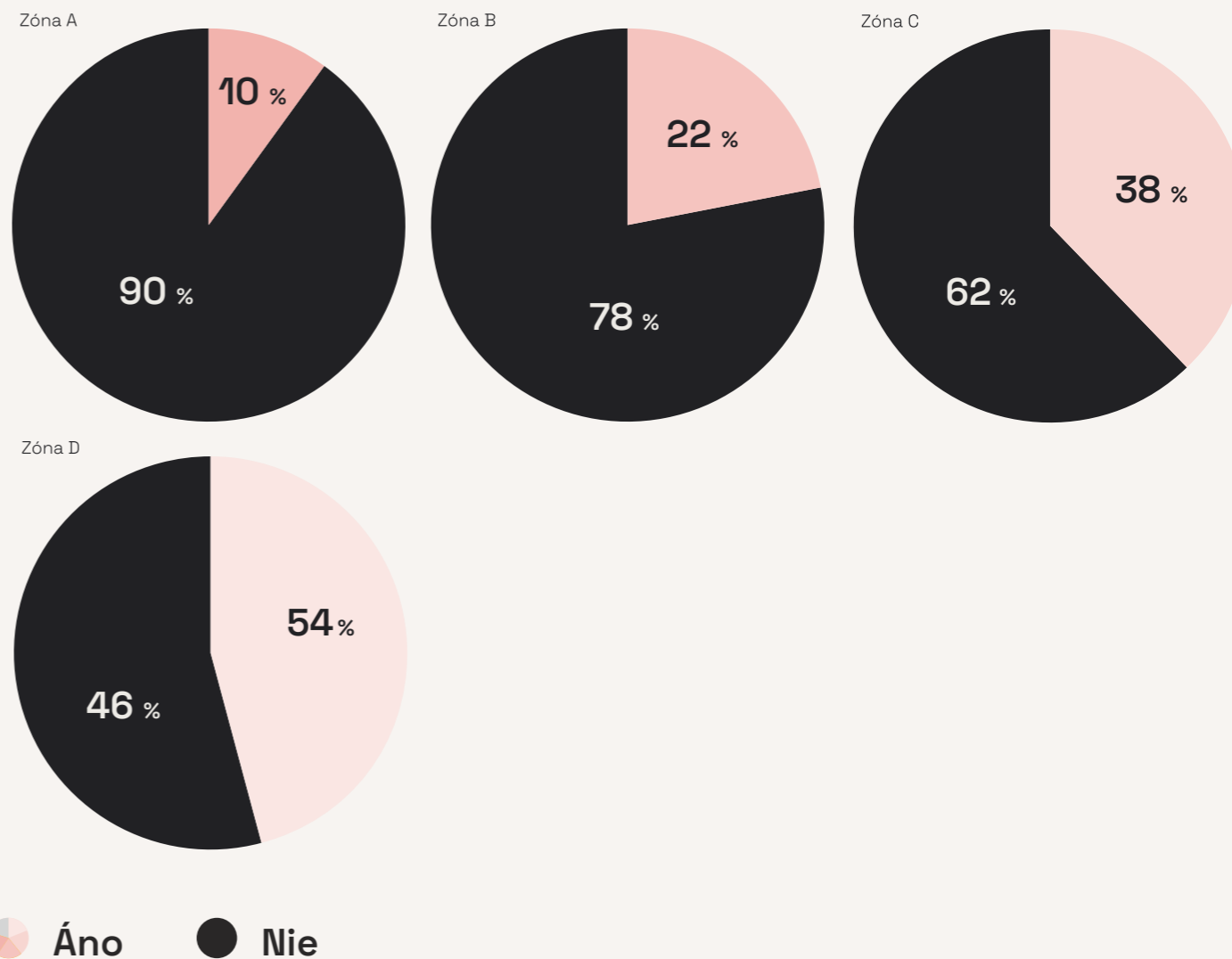
V prvých dvoch zónach, do ktorých spadalo 66 % respondentov\*tiiek, prevláda peší spôsob dochádzania. V zóne A dochádzalo do školy autom iba 10 % a v zóne B 22 % detí. V zóne C, dochádzkovo vzdialenej medzi 10 a 15 minút, už zaznamenávame rapidný skok. Ako spôsob dochádzania z tejto zóny prevláda automobilová doprava, a to u 62 % detí. Medzi dôvody, pre ktoré rodičia z tejto zóny dovážajú deti do školy autom, uviedli to, že do školy chodievajú spoloč-

ne, keďže majú rovnaký smer a ich deti po škole chodia domov alebo na krúžky samé, v sprievode súrodencov alebo iného rodinného príslušníka a aj to, že dopravnú situáciu v poobedných hodinách vnímajú za menej nebezpečnú ako tú raňajšiu. V najvzdialenejšej Zóne D je pomer trochu vyrovnannejší. Autom z tejto zóny dochádza 54 % detí.

Spomedzi všetkých respondentov\*tiiek zo všetkých zón, ktorí svoje deti dovážajú do školy automobilovou dopravou, za najvýznamnejší dôvod uviedli to, že majú školu svojich detí cestou do práce. Za ďalšie najčastejšie dôvody určili, že je to pre nich najrýchlejšim spôsobom dopravy alebo to, že automobilom dochádzajú do školy

sporadicky v prípade zlého počasia, nestíhania prísť pešo alebo potreby vybaviť ďalšie aktivity. Niektoré rodiny volia dochádzanie autom pre zlé napojenie ich susedstva na MHD.

Rodičov, ktorí označili, že aspoň raz do týždňa dovážajú svoje deti do školy, sme sa pýtali na to, čo by sa muselo stať, aby zmenili svoj spôsob automobilového dovážania na iný. Najčastejšou odpoveďou bolo to, že nad zmenou nerozmýšľajú. Pre tých, ktorí by boli ochotní zmeniť svoj aktuálny spôsob odprevádzania na iný než automobilový, by to bolo zlepšenie bezpečnosti v okolí školy.



## Podiel detí, ktoré chodia do školy samy – podľa zón

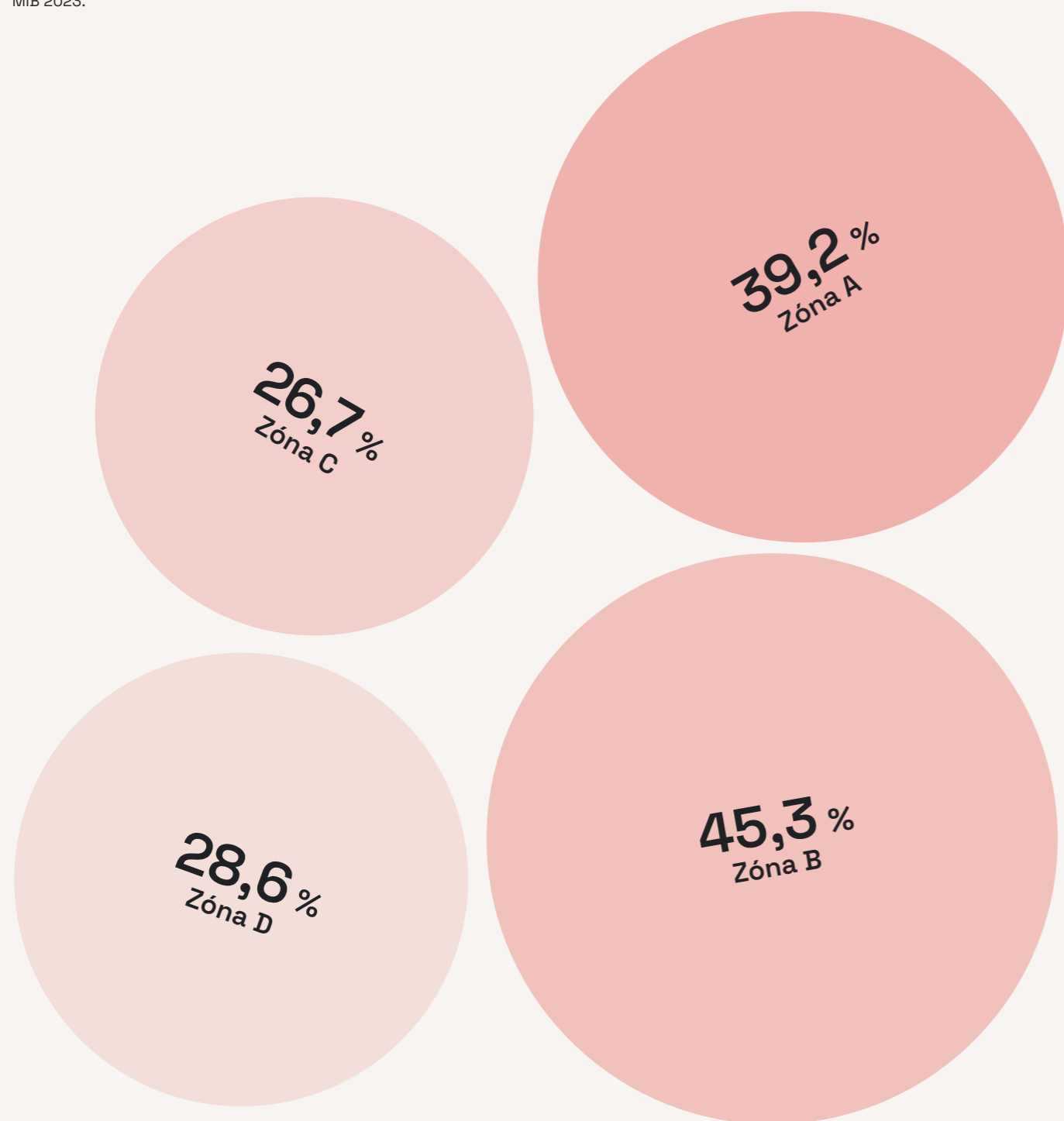
Všeobecným trendom je, že deti sa neskôr osamostatňujú a ich rodičia sa boja o ich bezpečnosť. Jedným z indikátorov bezpečného prostredia okolo školy je to, koľko detí chodí do školy samo a koľko v sprievode dospelého. Preto sme v dotazníku zisťovali, či chodia deti do školy samy a či o tom rozhoduje najmä vzdialenosť ich bydliska.

V najbližšej zóne od školy (do 5 minút) dochádza samých 39 % detí. Medzi nimi sú aj deti navštevujúce prvý stupeň a v rámci nich sme zaznamenali zo-pár detí z prvého a druhého ročníka. Zo zóny vzdialenej 5 až 10 minút dochádza samostatne niečo cez 45 % detí a aj medzi nimi sú deti z prvého stupňa. V dvoch vzdialenejších zónach,

kde je pomer dochádzania do školy automobilovou dopravou dominantnejší, deti, ktoré dochádzajú bez sprievodu, sú najmä žiakmi a žiačkami druhého stupňa, no nájdú sa medzi nimi aj deti zo štvrtého ročníka.



**Graf 01.07:** Percento detí, ktoré dochádzajú do školy samy, podľa zón.  
Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.



## Samostatnosť detí

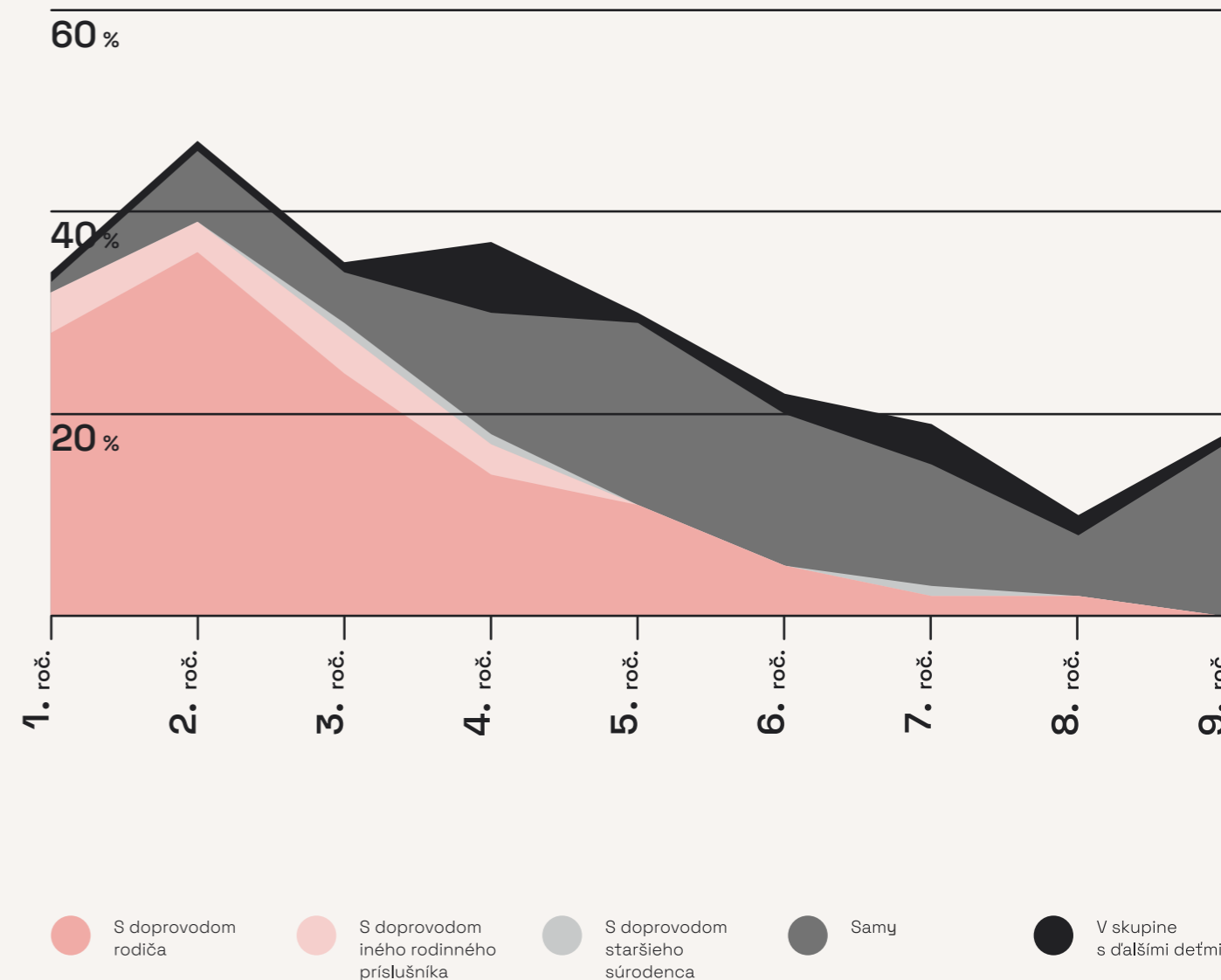
Práve štvrtý a piaty ročník je obdobie, kedy sa deti navštevujúce ZŠ Malokarpatské námestie osamostatňujú a postupne dochádzajú do školy bez sprievodu dospelého. To je znázornené v grafe dole.

V takmer 73 % prípadov chodia deti do a zo školy rovnakým spôsobom. Náš dotazník reflektuje dopravné správanie dopokopy 252 žiakov a žiačok ZŠ Malokarpatské nám. Z nich 127 detí (čo je 50,4 %) dochádza do školy samostatne, v sprievode staršieho súrodenca alebo v skupine s ďalšími deťmi. Zvyšná polovica detí dochádza primárne s rodičmi.

Rodičov, ktorí svoje deti ešte sprevádzajú, sme sa pýtali na to, kedy svoje deti plánujú pustiť samé. Najčastejšie uviedli tretí ročník. Štvrtý a piaty ročník mali rovnomerne veľmi podobnú odozvu. Niektorí rodičia nám vysvetlili, že deti sprevádzajú pre neprehľadnú dopravnú situáciu v okolí školy, neprimeranú jazdu vodičov\*čiek či pre chýbajúce chodníky v lokalite, kde bývajú. Niektorí rodičia čakajú na to, keď ich deti budú pripravené zdolávať hlavné cesty a nebudú sa báť ísť samé. Prípadne je to preto, že sprevádzajú aj mladšie deti, ktoré navštevujú škôlku.



**Graf 01.08:** Chodia deti do školy s doprovodom, v skupine s ďalšími deťmi alebo samy?  
Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.



## Nebezpečné dopravné situácie či miesta

V dotazníku sme rodičom dali priestor identifikovať a popísať konkrétne nebezpečné dopravné situácie alebo nebezpečné miesta v okolí ZŠ Malokarpatské námestie. Získali sme 57 podnetov od rodičov, ktoré sme rozdelili do nasledujúcich kategórií:

### 1. Podháj – nebezpečný a chaotický úsek a priechod

Od rodičov sme zaznamenali najviac podnetov týkajúcich sa ulice Podháj v úseku pri základnej škole. Situáciu počas rán často opisovali za neprehľadnú. Časť podnetov adresovala to, že priechod pre chodcov je príliš vzdialený a deti prebiehajú zo školy na zastávku MHD cez cestu a kľučkujú pomedzi autá počas hustej ranej premávky. Na samotnom priechode podľa nich chýba svetelná signalizácia a pre zaparkované autá je tam zhoršená viditeľnosť. V úseku sa nenachádza spomaľovač a jazda niektorých vodičov prekračuje povolenú rýchlosť a je nerešpektujúca. Bežnou praxou bolo, že sa autá po vyložení detí točia pred alebo na priechode do protismeru, čo ohrozuje peších.

### 2. Nedostatočné či nevhodné riešenie krátkodobého zastavenia a parkovania pred ZŠ

K téme krátkodobého zastavovania najmä z dôvodu vystupovania detí sme zaznamenali niekoľko perspektív. Časť rodičov popísala svoju skúsenosť tak, že vnímajú aroganciu tých, ktorí prispievajú k rannému chaosu či zahusteniu premávky a ohrozujú peších vrátane detí (prechádzajúcich mimo priechod) tým, že vykladajú svoje deti napr. v strede vozovky alebo sa točia v okolí priechodu. Počas ranej dopravnej špičky vzniká začarovaný kruh, v ktorom časť rodičov vníma rannú dopravnú situáciu pred školou za nebezpečnú a nevedia si predstaviť svoje deti púšťať pešo, a preto volia dovážanie autom. Počet miest na parkovanie je zároveň obmedzený a tí rodičia, ktorí svoje deti dovážajú, sa vyjadřili, že im chýbajú bezpečné miesta na vyloženie a naloženie detí. Vhodné riešenie pre krátkodobé zastavenie a parkovanie spolu s opatreniami na upokojenie ulice Podháj prispievajú k zlepšeniu situácií popísaných respondentmi\*kami v dotazníku.

### 3. Križovatka pri zastávke Bakošova

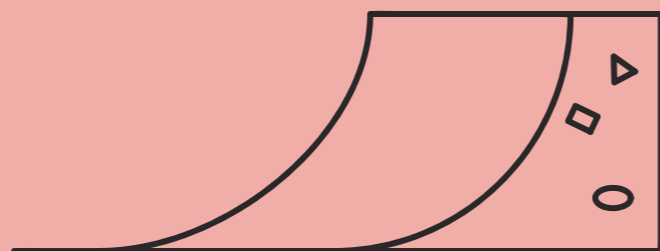
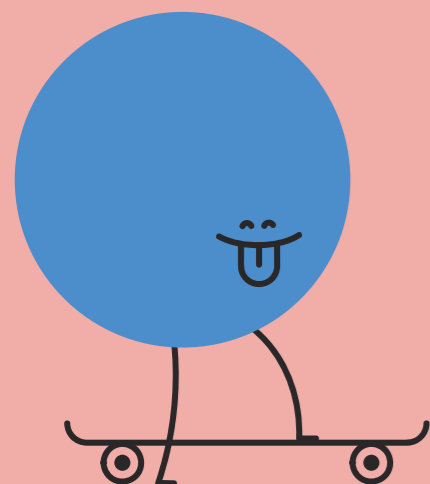
Ďalší najčastejšie skloňovaný problém rodičia uvádzali križovatku pri zastávkach MHD Bakošova. Označili tu najnebezpečnejší priechod pre chodcov, kde vodiči jazdia rýchlo, nemajú tendenciu zastaviť a nedávajú prednosť peším. Priechody sú dlhé bez ostrovčekov. Na priechodoch chýba svetelná signalizácia a kolízne situácie sú bežné.



Obr 01.11: Dronový záber vystupovania detí v rannom čase. Zdroj: MIB, 2023.



# Čo vieme od žiačok a žiakov?



Samozrejmosťou participatívneho procesu tohto projektu je zapojenie detí do mapovania susedstva v kontexte jeho prívetivosti a bezpečnosti. Základnú školu Malokarpatské námestie navštevujú deti vo veku 6 až 15 rokov. Spoločne s vedením školy a pedagogickým zborom sme vybrali ročníky a vytvorili metodiku prispôsobenú vekovým skupinám zapojených detí. Hravé aktivity, ktorým predchádzalo oboznámenie s témou dopravnej bezpečnosti, umožnili deťom vyjadriť svoju skúsenosť a názor na bezpečnosť a iné kvality mapovaného prostredia. Do participatívnych aktivít sme zapojili deti z viacerých tried.



**Obr. 01.12:** Vnímavá vychádzka so žiakmi a žiačkami ZŠ Malokarpatské námestie. Zdroj: MIB, 2023.



**Obr. 01.13:** Vnímavá vychádzka so žiakmi a žiačkami ZŠ Malokarpatské námestie. Zdroj: MIB, 2023.



**Obr. 01.14:** Práca nad mapou so žiakmi a žiačkami ZŠ Malokarpatské námestie. Zdroj: MIB, 2023.

Na základnej škole Malokarpatské námestie sme v januári 2023 realizovali vnímavé vychádzky s triedami tretieho, piateho a siedmeho ročníka. Počas nich si žiaci a žiačky vyskúšali prechádzanie okolím školy z rôznych perspektív – ľudí s pohybovým znevýhodnením, opatrovateľov\*iek bábätiok či malých detí. Každý a každá si mohli vyskúšať detský invalidný vozík, detské barle, kočíky, nákupný vozík na kolieskach a pomôcky, ktoré simulovali priemernú výšku trojročného dieťaťa. Spoločne sme tiež merali rýchlosť vozidiel. V rámci týchto participatívnych aktivít sme viedli žiakov a žiačky k navnímaniu a scitliveniu voči skúsenostiam a potrebám iných užívateľov\*iek ulice a verejného priestoru. Počas prechádzky sme sa s deťmi rozprávali o miestach, na ktorých sa cítia bezpečne či nepríjemne, ktoré miesta by chceli zmeniť a ako. Získavali sme tak prehľad o preferenciách detí pri organizácii uličného priestoru v okolí ich školy.

Po vnímavej vychádzke nasledovala práca nad mapou v triede. V skupinkách žiaci a žiačky zaznamenávali svoje postrehy týkajúce sa dopravnej bezpečnosti, bariérovosti povrchov a tiež pozitíva a negatíva vo verejnom priestore v okolí ich školy. S deťmi sme sa rozprávali o ich skúsenosti s dochádzaním do a zo školy, o tom, ako vnímajú a čím by vylepšili verejné priestory, kde sa cítia bezpečne a kde nebezpečne v kontexte dopravy. Výstupy všetkých pracovných skupín sme zhrnuli do mapového výstupu na s. 41. Dokopy sme zaznamenali 115 podnetov.



Všetky zapojené triedy označili za nebezpečné tie miesta, kde je veľa áut, kde jazdia rýchlo a nezastavujú im na priechodoch. Vedeli pomenovať úseky, v ktorých pre zaparkované autá nevidia na cestu, a to najmä na priechodoch. Za tri najpálčivejšie body určili:

A/ Priechod na Malokarpatské námestie pre jeho dĺžku a chýbajúcu svetelnú signalizáciu.

B/ Križovatku pri zastávkach MHD Bakošova pre svoju neprehľadnosť a pocit nebezpečia, ktorý majú pri jej prechádzaní kvôli rýchlym autám, ktoré im nedávajú prednosť pri prechádzaní priechodmi.

C/ Priechod na Vrančovičovej ulici pri kostole, kde pre parkujúce autá nevidia na cestu, a preto križovatku považujú za nebezpečnú.

Deti identifikovali priechody, ktoré sú príliš dlhé a na ktorých autá nezastavujú, napr. ten pri vyústení Podhája na Hodonínsku. Ďalej úzky priechod na Vrančovičovej, neprehľadný priechod na Studenohorskej pred vyústením na Podháj alebo ten na Heyrovského, kde pre zle zaparkované autá nevidia na cestu. Priechody im chýbali napr. na zastávke MHD Studenohorská, na Ceste na Klanec v úseku, kde sa napája na Vrančovičovu alebo na Heyrovského.

Boli vnímaví k chýbajúcemu osvetleniu, napr. na Ceste na Klanec alebo na Studenohorskej, na detskom ihrisku na Malokarpatskom námestí za Miestnym úradom a želali by si lepšie osvetlenie na ihrisku pri školskom areáli.

Tým, že mali možnosť vyskúšať si jazdu na invalidnom vozíku a s kočíkmi, žiačky a žiaci boli vnímaví k nerovným a poškodeným plochám. Tie identifikovali napr. pri prechádzaní z Borinskej popri parkovisku na Malokarpatské námestie. Hrboľaté povrchy identifikovali na Studenohorskej či ulici Podháj na chodníku paralelne k bežeckému areálu.



## Projektový deň

Počas mája sme sa vrátili na školu, kde sme realizovali projektový deň a pripravili niekoľko aktivít pre rôzne vekové kategórie. Triedy prvého a druhého ročníka školského klubu detí sme zapojili tak, že mohli stvárniť ich ideálnu ulicu kresbou. Pracovali sme tiež s ďalšími šiestimi triedami od štvrtého po ôsmy ročník. Žiaci a žiačky tvorili návrhy na program a vybavenie na festival Ulica na hranie naplánovaný na jeseň 2023. Svojimi nápadiami nadviazali na workshop, vedený Inštitútom pre rozvoj občianstva, ktorého sa zúčastnili členovia školského parlamentu, kde navrhovali pravidlá, rozpočet, výzdobu, program a aktivity. Z nápadov zapojených žiakov a žiačok sme spolu s BKIS a základnou školou realizovali jednodňový komunitný festival vo verejnom priestore pri základnej škole počas 1. októbra 2023.

Paralelne k vymýšľaniu nápadov a aktivít na festival počas projektového dňa mali žiačky a žiaci príležitosť navrhovať do mapy okolia školy intervencie, ktoré by túto lokalitu zlepšili. Svoje návrhy vyjadrovali piktogramovými obrázkami, ktoré umiestňovali priamo do mapy. Zhrnutie výstupov z projektového dňa od detí popisujeme nasledovne:

Deti si všimli najmä pre nich nebezpečnú situáciu na ulici Podháj, kde je štvorprúdová cesta, cez ktorú sa im zle prechádza. Navrhovali umiestniť na križovatku so Studenohorskou semafor a viac prechodov pre chodcov na celú ulicu. Rovnako identifikovali, že by sa zišlo viac priechodov na Borinskej, Vrančoviovej, Studenohorskej či Heyrovského.

Na školskom dvore im chýbalo detské ihrisko pre prvý stupeň s trampolínou, hojdačkami a preliezkami rôzneho druhu. Väčšie deti popisovali, že by na školskom dvore mali radi skatepark či pumptrack. Identifikovali, že si nemajú kde sadnúť a zišli by sa im lavičky okolo bežeckej dráhy ako aj viac tieňa medzi ihriskami. Taktiež upozornili na nepokosené futbalové ihrisko a na to, že im tam chýba viac športového náčinia či siete, ktoré zabraňujú vypadávaní lopt. Priestor vedľa parkoviska za školou by radi doplnili o lavičky a rôzne herné prvky či knižnú búdku, nakoľko sa tu nachádza len kolotoč. Na ihrisku pri hrochovi by si tiež priali doplniť viac herných a športových prvkov.

Celkovo by si v území priali viac kvetov, zelene a vysokých stromov.



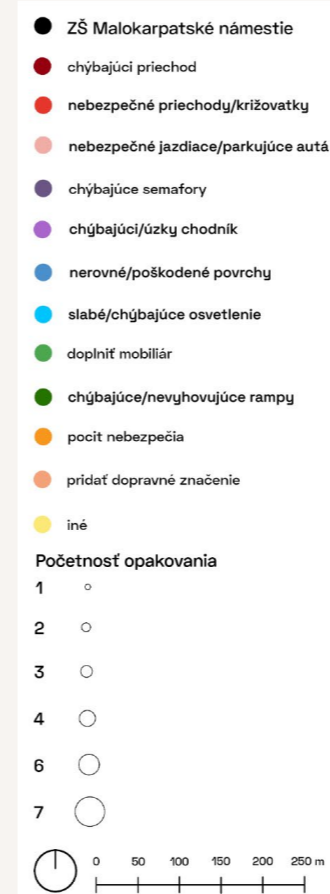
Obr. 01.15: Projektový deň na škole.

Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 01.16: Výstup podnetov žiakov a žiačok z aktivity práca nad mapou.

Zdroj: MIB, 2023.



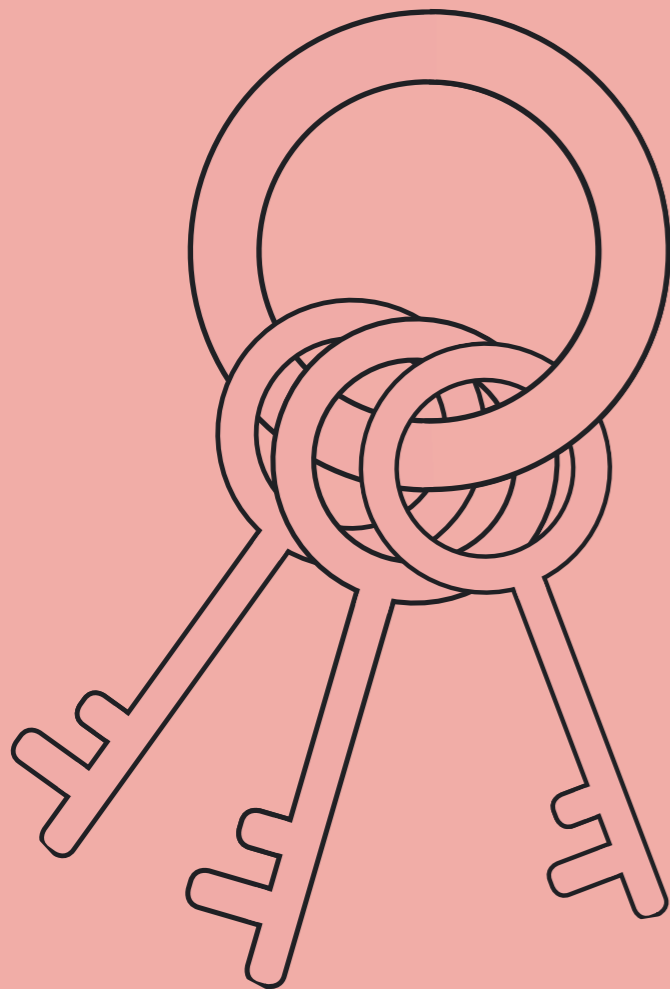
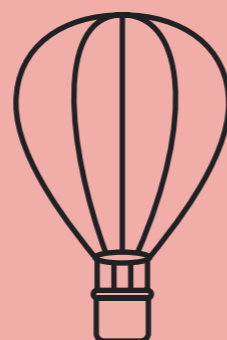
# Čo vieme od ďalších kľúčových aktérov a aktérov?



Obr. 02.17: Ulica na hranie na ZŠ Malokarpatské námestie.  
Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 02.18: Ulica na hranie na ZŠ Malokarpatské námestie.  
Zdroj: MIB, 2023.



## Čo vieme od zamestnancov\*kyň ZŠ Vazovova?

Na zamestnancov a zamestnankyne ZŠ Malokarpatské námestie sme sa obrátili s tým, aby nám pomohli pochopiť dopravnú situáciu pred školou a identifikovať s ňou spojené problémy a aby sme vedeli reflektovať ich potreby v navrhovaných riešeniach. Dotazník v priebehu februára 2023 vyplnilo 18 zamestnancov a zamestnankyň tejto školy. Respondenti a respondentky sa dopravujú na pracovisko rôznymi spôsobmi. Autom, MHD i pešo. Tí, ktorí dochádzajú autom, tak robia z dôvodu, že je to pre nich najrýchlejší dopravný prostriedok, bývajú ďaleko, po práci sa presúvajú kvôli iným aktivitám alebo ráno berú aj iné osoby.

V dotazníku sme sa tiež pýtali na to, ako vnímajú dopravnú bezpečnosť v okolí školy. Situáciu za skôr bezpečnú považuje 14 z nich a 4 za skôr nebezpečnú. Ku konkrétnym nebezpečným dopravným situáciám alebo nebezpečným miestam v okolí školy sa vyjadrilo 16 respondentov. Najčastejšie spomínali priechod z Malokarpatského námestia na zastávku MHD. To, že je nevhodne umiestnený – príliš ďaleko od školy a peši, vrátane detí (najmä žiactvo z vyšších ročníkov) prechádzajú cez cestu mimo priechod, keďže si tak skracujú cestu. Spomínali tiež to, že pre zaparkované autá zabraňujú výhľadu a človek musí vstúpiť do vozovky aby, videl prichádzajúce autá. Za riešenie by považovali presunutie priechodu bližšie ku škole a tiež umiestnenie svetelnej signalizácie už na existujúcom priechode.

Zamestnancom a zamestnankyniam sme predstavili šesť rôznych možností opatrení pre okolie školy a pýtali sme sa, nakoľko by tieto opatrenia podporili. Tri opatrenia, ktorým zamestnanci v dotazníku vyjadrili najviac podporu, sú:

A/ Zlepšenie viditeľnosti detí na priechodoch pre chodcov (zmena značenia, zúženie komunikácie, lepšie označenie priechodu a pod.): 16 respondentov

B/ Možnosť bezpečného parkovania bicyklov a kolobiek: 16 respondentov

C/ Dohľad mestskej polície na kritických dopravných úsekoch: 15 respondentov



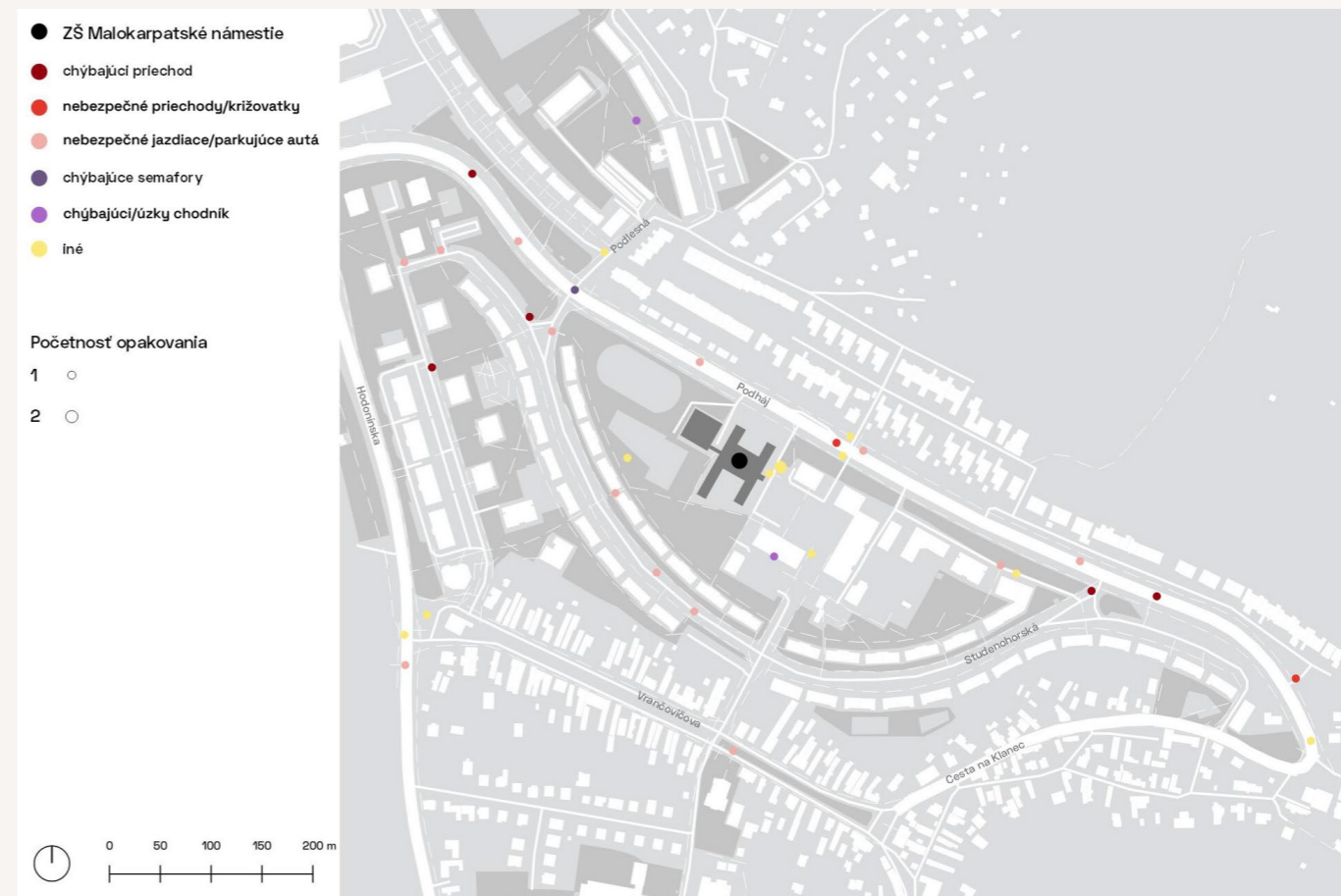
## Čo vieme od susedstva?

Počas prvého októbra 2023 sme realizovali susedský festival Ulica na hranie, na ktorom sme predstavili program spolu s BKIS a so základnou školou a vychádzal z nápadov detí, ktoré navrhovali na workshope s Inštitútom pre rozvoj občianstva a na projektovom dni na škole na workshope, ktorý pre nich pripravil náš tím. Na Ulici na hranie sme zbierali podnety od susedov a rodičov detí navštevujúcich ZŠ Malokarpatské námestie. Tie sme zapracovali do mapového výstupu – pozri obr. 01.19. na s. 45.

Naši respondenti identifikovali päť miest, kde im chýbajú priechody pre chodcov: na Heyrovského, na Podháj v úseku medzi zastávkou Bakošova a vyústením na Hodonínsku, na Studenohorskej na oboch koncoch ulice pri vyústeniach na Podháj. Na ulici Podháj v celom úseku medzi priechodom pri Malokarpatskom námestí a Cestou na Klanec nie je ani jeden priechod a ľudia sú odkázaní na prebiehanie cez cestu. Naši respondenti tiež pomenovali štyri miesta, kde vnímajú, že je zlý výhľad na cestu kvôli zaparkovaným autám. V úseku, kde sa stretáva Studenohorská a Heyrovského, na Studenohorskej pred vyústením na Podháj neďaleko zastávky Bakošova, Vrančovičovej a pri priechode na Malokarpatské námestie.



**Obr. 01.19:** Mapový výstup z podnetov vyzbieraných na Ulici na hranie.  
Zdroj: MIB, 2023.

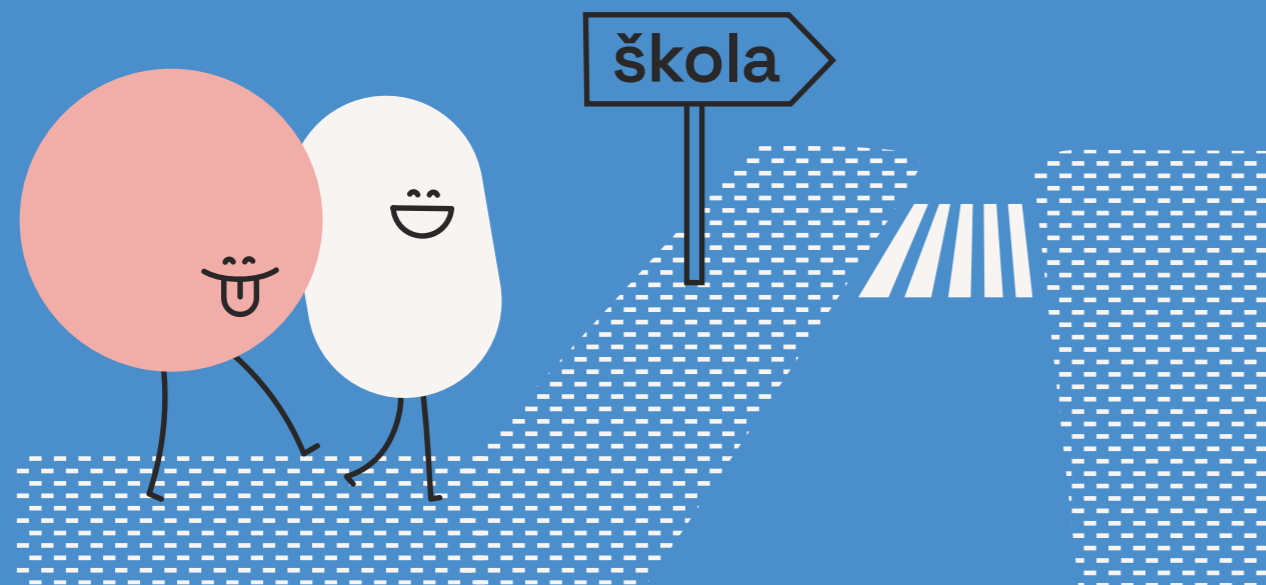


Opatrenia smerujúce  
k zlepšeniu aktívnej  
mobility

02



# Úvodné slovo



Dokument, ktorý čítate, teda Plán mobility ZŠ Malokarpatské námestie, má za cieľ zvýšiť bezpečnosť okolia Základnej školy Malokarpatské námestie a povzbudiť k aktívnej mobilite detí a ich opatrovateľov\*ky. Hlavnou cieľovou skupinou sú deti, no dokument sumarizuje všetky zdroje nebezpečia vo verejnom priestore a navrhuje opatrenia na zlepšenie bezpečia pre každého návštevníka a návštevníčku tohto územia. Zdrojom informácií sú rozsiahle mapovania dopravy, dotazníky, diskusie s deťmi, rodičmi a obyvateľstvom a taktiež analýzy odborníkov\*čok na dopravu a špeciálne potreby ľudí so zdravotným znevýhodnením.

Prečo by cesta do školy mala byť pre každého žiaka bezpečná?

Cesta do školy nie je len trasou, ale aj dôležitou súčasťou detského rozvoja. Buduje samostatnosť, sebavedomie, väzbu k nášmu okoliu a poskytuje ranný pohyb. Práve ranný pohyb je zásadný pre zdravie detí, ktoré ráno prídu do školy rozhubané a pripravené na kognitívnu záťaž. V projekte Mesto pre deti sa usilujeme o bezpečnejšie okolia škôl, aby cesta do školy peši bola prvou voľbou pre čo najviac detí (a ich rodičov či opatrovateľov\*ky). Súčasná cestná infraštruktúra nie je prispôsobená potrebám detí, ich výške ani ich pozornosti. Na Základnú školu Malokarpatské námestie dochádza až 66 % detí aktívnou mobilitou (teda pešo, na bicykli či kolobežke), no až 29,1 % rodičov považuje dopravnú situáciu okolo školy za nebezpečnú.

Podľa trvalých pobytov detí navštevujúcich ZŠ Malokarpatské námestie sme vypočítali mediánovú vzdialenosť školy od bydliska detí. Do výpočtov sme nezahrnuli adresy bydlísk mimo mesta Bratislava, teda 18 % žiakov. Dnes je mediánová vzdialenosť 501 m, čo je pri zohľadnení veku (8 rokov) pri priemernej rýchlosti 4 km/h prekonaliteľné za 8 minút chôdze.

## Dôvody zmeny spôsobu odprevádzania dieťaťa na iný než automobilový

Dôvody, pre ktoré by boli rodičia ochotní zmeniť spôsob doprevádzania detí do školy za iný ako automobilový, je zlepšenie bezpečnosti v okolí školy (29 %), bezpečné chodníky (21 %), časový

manažment rodiny (21 %) či bezpečná cyklotrasa pred školou (17 %). Tieto dáta nám ukazujú aj to, že až 46 % rodičov, ktorí používajú na dochádzanie do školy automobilom, vôbec neuvažujú nad zmenou.



Graf 02.01: Odpovede na otázku pre ľudí, ktorí používajú na dopravovanie do školy automobil aspoň raz do týždňa: Zamyslíte sa nad vašou aktuálnou situáciou, existujú dôvody, pre ktoré by ste boli ochotní zmeniť svoj aktuálny spôsob odprevádzania dieťaťa na iný než automobilový? Zdroj: dotazníkový prieskum, MIB 2023.



# Infraštruktúra pre aktívnu mobilitu



Obr. 02.01: Ulica Podháj, úsek pred školou.  
Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.02: Zdieľaný chodník smerujúci k hlavnému vstupu z ulice Podháj.  
Zdroj: MIB, 2024.

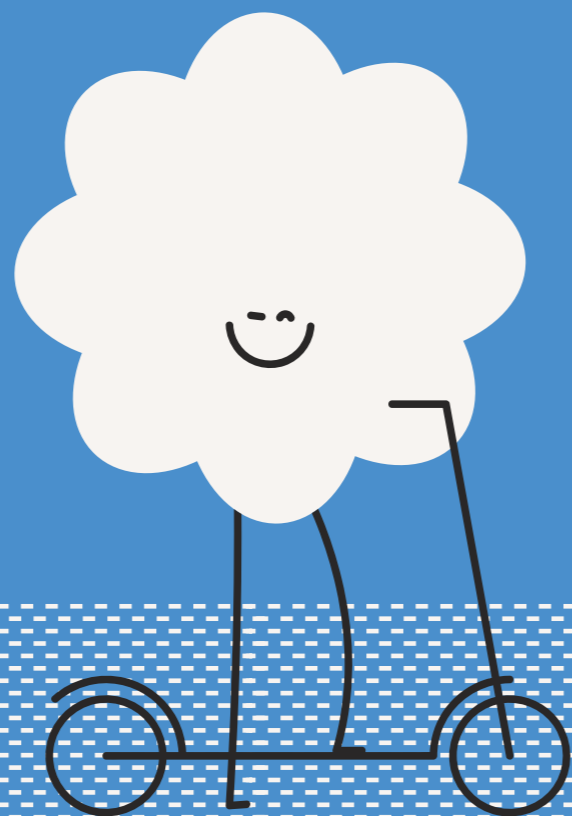


Obr. 02.03: Stredový ostrovček na priechode pre chodcov.  
Zdroj: MIB, 2024.



Pešiu infraštruktúru tvoria všetky komunikácie, ktoré peši využívajú na pohyb – teda chodníky, priechody pre chodcov a aj samotné ulice. Stav tejto infraštruktúry je dôležitým faktorom pri posudzovaní bezpečnosti verejného priestoru.

Aktívnou mobilitou však nie je len chôdza. Nazývame tak všetky formy dopravy, v ktorých človek využíva vlastnú fyzickú silu. Patrí sem aj jazda na bicykli, kolobežke, skateboarde či korčuľoch.



## Hlavný vstup do školy

Približne 30 % detí prichádza do školy z ulice Podháj, či už pešo z blízkeho okolia, zo zastávok MHD alebo deti vystupujú z áut priamo pred školou. Rodičia už dlhodobo vnímajú nevhodný stav s vysádzaním detí pred školou na ulici Podháj v rannom čase. Autá zastavujú v dlhom páse od zastávky Podháj až po zastávku Bakošova. Následne sa otáčajú na širokej komunikácii či na priechode pre chodcov. Tranzitná ulica Podháj má široké jazdné pruhy. Priechody v blízkosti vstupu do školy sú dlhé a nebezpečné. Krajné pruhy sa v súčasnosti využívajú na parkovanie, ktoré však nie je riadne značené. Taktiež chýba dopravné značenie oznamujúce blízkosť školy.



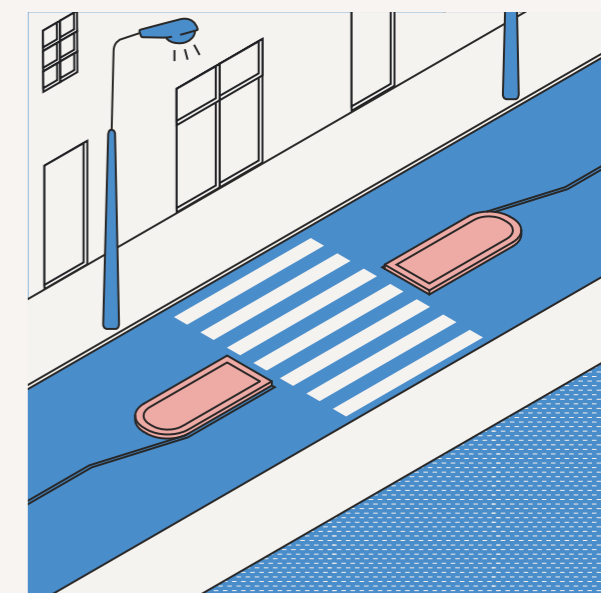
Nebezpečne vnímaný je aj priechod pre chodcov pri zastávke Podháj, ktorý využívajú deti prichádzajúce do školy MHD. Priechod prechádza až cez 5 pruhov vozovky. Pri prechádzaní chodcov\*kýň nie je dostatočne vidno pre parkujúce autá. Šírka tejto komunikácie zároveň podnecuje vodičov\*čky k rýchlej jazde, pričom často nedávajú peším prednosť. Ďalším z pozorovaných problémov je, že si chodci často skracujú cestu do školy prechádzaním mimo priechodu, teda priamo v mieste zastávky. Toto miesto sa mnohým javí ako bezpečnejšie, pretože v tomto bode je komunikácia užšia. Nízka využívanosť priechodu nie je spôsobená jeho polohou, ale pocitom nebezpečia pre nedostatočný rozhľad a neprimeranú rýchlosť áut.

Zmeny organizácie dopravy ulice Podháj boli čiastočne značené už v roku 2024, kým zvyšok prác bude realizovaný neskôr spolu so zavedením PAAS. V rámci zmien sa vytvorí chránený priestor v polovici viacerých nebezpečných priechodov



dov použitím stredových ostrovčekov z montovných obrubníkov. Viditeľnosť peších a neprimeraná rýchlosť áut bude adresovaná pridaním cyklopruhov, ktoré zúžia jazdné pruhy. Upokojenie dopravy bude dosiahnuté aj znížením počtu jazdných pruhov z piatich na tri. Viac nájdete v kapitole Zmena dizajnu ulice na s. 62 a Režimové opatrenia na s. 56.

Pre bezpečnejší pohyb po zdieľanej komunikácii, ktorá vedie od ulice Podháj k vstupu do školy, navrhujeme rýchle riešenie farebného vyznačenia pešieho pohybu priamo na chodníku, ktorý podporí aj vloženie mobiliáru pozdĺž vymedzenej plochy.





**Obr. 02.04:** Priechod pre chodcov na ulici Podháj smerujúci k Malokarpatskému námestiu.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.05:** Priechody pre chodcov na križovatke Studenohorskej s Borinskou.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.06:** Priechody pre chodcov na križovatke Vrančovičovej s Borinskou.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.07:** Chýbajúci priechod pre chodcov pri zastávke Studenohorská.  
Zdroj: MIB, 2024



**Obr. 02.08:** Chýbajúci priechod pre chodcov na križovatke Cesta na Klanec–Podháj.  
Zdroj: MIB, 2024

### Bezpečnejšie priechody pre chodcov

Z participatívneho procesu vieme, že veľkým problémom v lokalite je bezpečnosť priechodov pre chodcov. Ako najnebezpečnejšie boli vnímané priechody cez tranzitnú ulicu Podháj. V blízkosti školy je to najmä priechod pri zastávke MHD a všetky priechody v rámci križovatky Podháj – Studenohorská – Podlesná. Obe miesta prešli úpravami v máji 2024, naplánované sú však aj ďalšie etapy úprav. Upravené budú aj priechody v hornej časti ulice Podháj, a to pri zastávke MHD Studenohorská a Klanec. Viac o týchto zmenách v kapitole Zmena dizajnu ulice na s. 62.

Ako nebezpečné boli označované aj viaceré priechody na ulici Studenohorská. Okrem už spomínaného priechodu na križovatke Podháj – Studenohorská je to aj vyvýšený priechod smerujúci od zastávky Vrančovičova ku škole a priechody na križovatke s ulicou Borinská. Problematická je znížená viditeľnosť pri prechádzaní pre autá parkujúce v tesnej blízkosti priechodov. So zavedením PAAS by mali pri priechodoch pribudnúť dopravné tiene (pozri kapitolu Zmena dizajnu ulice na s. 62).

Podobný problém s viditeľnosťou pri prechádzaní sa opakuje aj na križovatke Vrančovičova – Borinská, kde je problematická aj neprimeraná rýchlosť áut. V rámci zavedenia PAAS sú plánované viaceré opatrenia pre upokojenie dopravy. Na miestach pred priechodmi pribudnú dopravné tiene a vo všetkých smeroch križovatky budú umiestnené spomaľovacie prvky, spolu 4 dopravné vankúše. Schválené je aj zavedenie zóny 30 na ulici Vrančovičova.

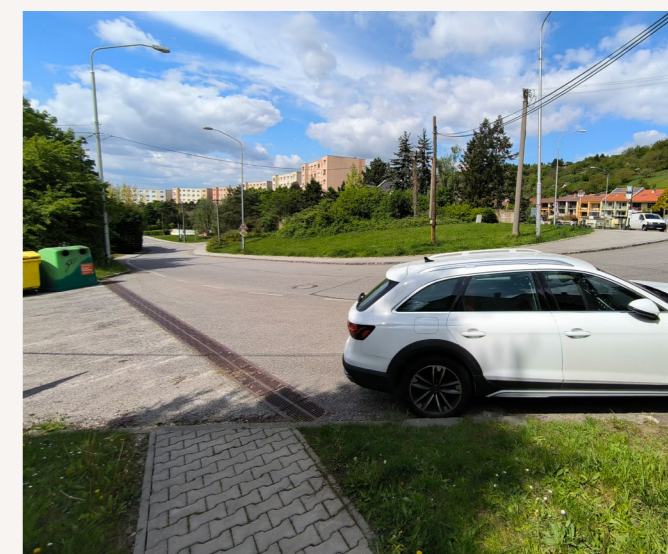


### Chýbajúce priechody pre chodcov

Ďalším často opakovaným podnetom boli chýbajúce priechody pre chodcov najmä v blízkosti autobusových zastávok Studenohorská a Klanec. Sú to miesta, kde chýbajú pešie prepojenia cez tranzitné komunikácie, ktoré sú často aj frekventovanými pešími ťahmi na trase do školy.

Projekt zmeny organizácie dopravy ulice Podháj počíta s viacerými opatreniami pre upokojenie dopravy v týchto miestach. Pre zvýšenie viditeľnosti sa rieši aj orez zelene pri križovatke Podháj – Cesta na Klanec.

O umiestnení priechodov pre chodcov a možných riešení pre peších prebehla spoločná diskusia a mestská časť spolu s Magistrátom mesta Bratislava sa bude týmito riešeniami v budúcnosti ešte zaoberať.



# Debarierizácia



Obr. 02.09: Cesta na Klanec.  
Zdroj: MIB, 2024.



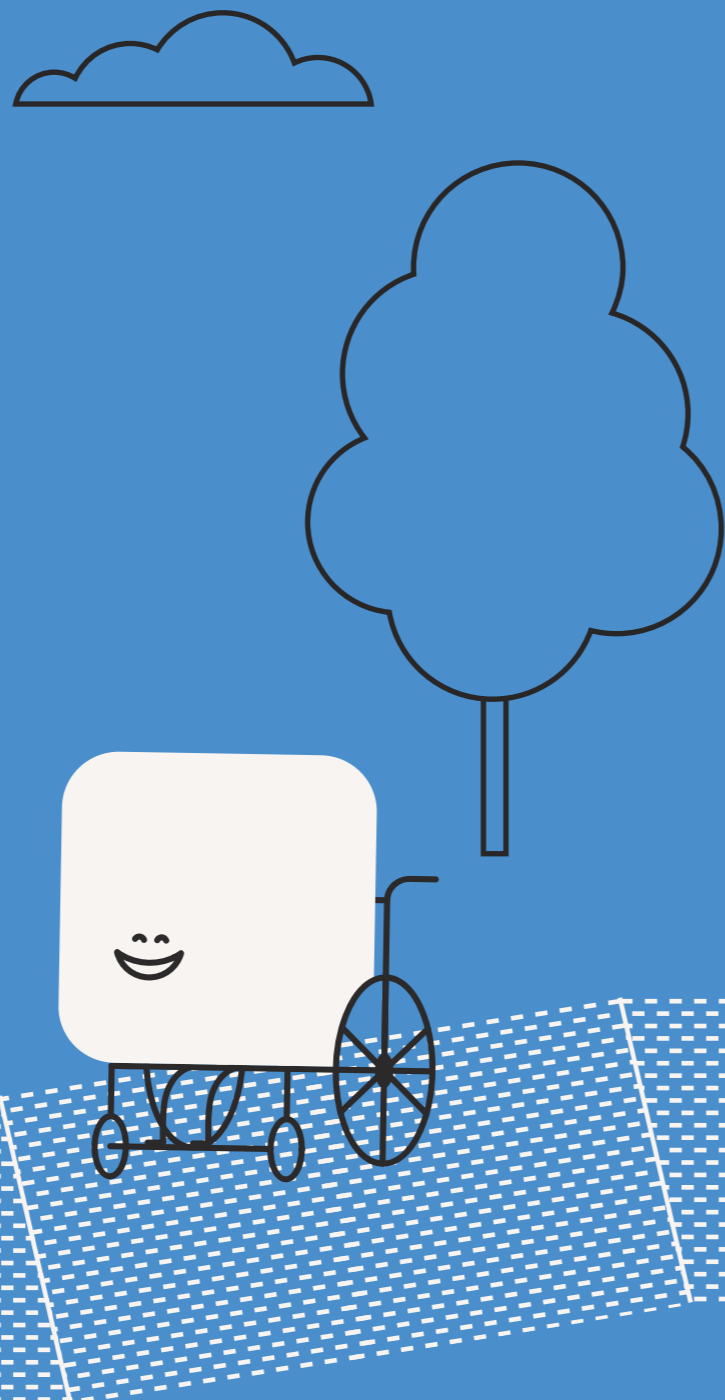
Obr. 02.10: Chodník smerujúci od Malokarpatského námestia popri parkovisku.  
Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.11: Priechody pre chodcov na križovatke Studenohorskej s Borinskou.  
Zdroj: MIB, 2024.



Debarierizáciou nazývame tie opatrenia, ktoré zabezpečia, že verejný priestor je prístupný ľuďom s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, ale aj tým s kočíkmi či deťom s kolobežkami a bicyklami. Mnohé z opatrení súvisia s tvorbou kvalitnej infraštruktúry pre aktívnu mobilitu. Návrhy na opatrenia vznikali v spolupráci s konzultant\*kami, ktorí\*é žijú s fyzickým znevýhodnením.



## Nové pešie trasy

V susedstve na mnohých miestach absenujú samostatné chodníky (teda oddelené od vozovky). Chodník nie je vybudovaný na ulici Cesta na Klanec, ktorá je frekventovanou pešou trasou do školy. Z pohľadu bezpečnosti chodcov je to veľmi problematické a vyžaduje si intervencie, ktoré zabezpečia bezpečné podmienky pre vodičov áut aj peších na zdieľanie spoločného priestoru. Keďže je ulica dostatočne široká pre vybudovanie chodníka, navrhujeme chodník dočasne naznačiť iným materiálom ako je vozovka (napr. akryl alebo studený plast) a neskôr ho stavebne dobudovať.



## Doplnenie vodiacich línií a varovných pásov

Vodiace línie umožňujú nevidiacim a slabozrakým orientáciu a bezpečnejší pohyb vo verejnom priestore, a to najmä vďaka tomu, že sú rozpoznateľné nohami aj bielou palicou. Navrhujeme ich pridať ku všetkým priechodom na križovatke Studenohorská – Borinská, ku priechodu pri parkovisku na Malokarpatskom námestí či na chodník pri zastávke Podháj.

Varovné a signálne pásy majú formu hmatových varovných gombíkov, aby boli spoznatelné nohami a bielou palicou. Signalizujú nevidiacim a slabozrakým hroziace nebezpečenstvo, napr. priechody pre chodcov. Inštalácia takýchto varovných pásov najmä v priestore križovatky Studenohorská – Borinská by prispela k zvýšeniu bezpečnosti.



## Odstránenie fyzických bariér

V tomto susedstve sme v spolupráci s našimi konzultantami a konzulantkami identifikovali mnohé fyzické bariéry. Ide o nevhodne riešené či bariérové nájazdy na chodníky, chýbajúcu debarierizáciu priechodov pre chodcov či iné bariéry.

Navrhujeme stavebnú debarierizačnú úpravu všetkých priechodov na križovatke Studenohorská – Borinská spolu na ôsmich miestach, kde sú aktuálne nevhodné (úzke, strmé a rozbité) nájazdy na chodníky. Rovnakú debarierizačnú úpravu navrhujeme doplniť v blízkom okolí na priechode pri parkovisku. Bezbariérový prístup je potrebné upraviť aj pri strmých nájazdoch na chodník pri zastávke Podháj. Identifikované ako bariérové boli aj spomaľovacie prahy na chodníkoch za školou.



# Režimové opatrenia



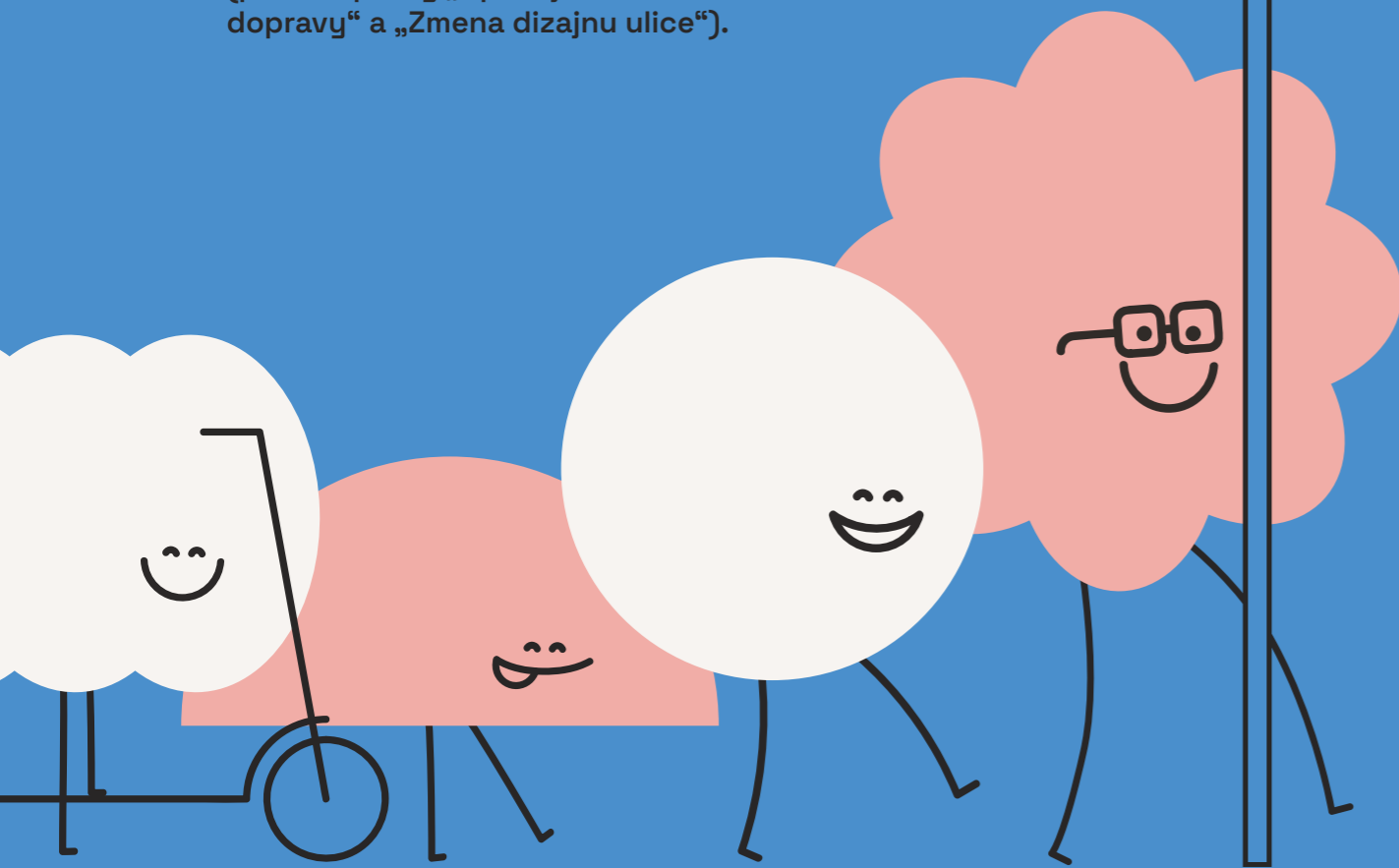
Obr. 02.12: Školská ulica na Nevádzovej ulici v Ružinove.  
Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.13: Zóna 30 na Borinskej ulici.  
Zdroj: MIB, 2024.

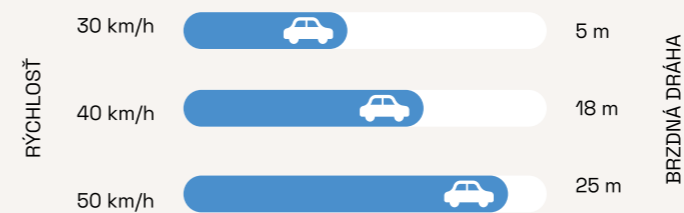


Režimové opatrenia sú také, ktoré upravujú pravidlá správania sa vodičov\*čiek – maximálnu povolenú rýchlosť, smer jazdy, preferenciu peších a podobne. Režimové opatrenia smerujúce k zvýšenej bezpečnosti peších dokážeme zaviesť pomocou zmeny dopravného značenia, no je nutné kombinovať ich s prvkami upokojuvania dopravy (pozri kapitoly „Upokojuvanie dopravy“ a „Zmena dizajnu ulice“).



## Zóna 30 a 20

Zóny 30 a 20 sú upokojené zóny, kde je znížená maximálna povolená rýchlosť na 30 alebo 20 km/h. Vstupy do týchto zón sú označené dopravným značením a zároveň musia byť podporené vertikálnymi a/alebo horizontálnymi prvkami upokojuvania dopravy, ktoré nájdete v kapitole Upokojuvanie dopravy na s. 60.



V tomto susedstve je takto regulovaná napríklad ulica Borinská na úseku pred kostolom sv. Margity a ulica Studenohorská, avšak vstupy do zóny nie sú podporené žiadnymi fyzickými prvkami ako sú spomaľovače. Spolu s parkovacou politikou bude zavedená zóna 30 na ulici Vrančovičova.

## Obytná zóna a školská zóna

Obytné zóny či školské zóny sú dopravnými režimami, ktoré peším umožňujú pohybovať sa po vozovke napríklad z dôvodu absencie chodníka alebo jeho nedostatočnej priechodnej šírky. Rozdiel medzi obytnou zónou a školskou zónou spočíva v tom, či sa v danej zóne nachádza školské zariadenie. Je v nich obmedzená rýchlosť áut na maximálne 20 km/h, čím sa zabezpečuje zvýšená bezpečnosť peších a cyklistov\*tiiek využívajúcich rovnakú komunikáciu. V obytných zónach je podľa cestnej vyhlášky zároveň povolená hra detí na ulici a je v nej obmedzené parkovanie iba na miesta, ktoré sú riadne vyznačené. Vjazdy do týchto zón musia obsahovať vertikálny prvok upokojuvania dopravy, akým je napríklad priebežný chodník.

## Školská ulica

Školské ulice sú ulice, v ktorých je najmä v rannom, no často aj v poobednom čase obmedzený tranzit vozidiel, aby boli zabezpečené podmienky pre bezpečný pohyb detí, ich opatrovateľov či opatrovateľky a zamestnancov a zamestnankyne školy.

Existuje mnoho dôvodov, prečo je v okolí škôl potrebné zaviesť školské ulice. Rodičia, ktorí vozia svoje deti čo najbližšie k škole, tvoria významný podiel individuálnej automobilovej dopravy v okolí škôl. Práve tu dochádza k zhromažďovaniu znečisťujúcich látok z dopravy. Väčšina týchto látok z vonkajšieho ovzdušia prirodzene preniká aj do škôl, kde deti trávajú celé doobedie, niektoré aj dlhší čas. Zavedenie školských ulíc motivuje rodičov k zníženiu používania individuálnej automobilovej dopravy, podporuje pohyb a nezávislú mobilitu detí a poskytuje dodatočný priestor na ich spoločenské interakcie a hru. Výsledkom je okrem iného čistejšie ovzdušie v okolí škôl, nižšie riziko úrazov v cestnej premávke, zníženie množstva dopravných zápch, menej bezohľadného parkovania a nebezpečných manévrov či silnejšie komunitné väzby.





### Krátkodobé parkovanie pre rodičov

Na základnú školu Malokarpatské námestie dochádza viac ako 34 % detí autom, čo najmä ráno výrazne ovplyvňuje dopravnú situáciu pred školou. Vyznačenie miest určených na krátkodobé parkovanie pre účely vystupovania či vyzdvihovania detí zo školy znižuje chaotický pohyb áut na cestách, a tým zvyšuje bezpečnosť pešieho pohybu v jej okolí.

Navrhujeme preto vyhraďiť miesta na krátkodobé státie na Malokarpatskom námestí, kde sa nachádza veľké parkovisko. Miesta je možné vyhraďiť iba v obmedzených časoch, napríklad v ranných či poobedných hodinách v dňoch školského vyučovania. Počas zvyšku dňa sú tieto miesta k dispozícii pre kohokoľvek. Umiestnenie parkovacích miest mimo ulice Podháj môže tiež odľahčiť dopravnú situáciu priamo pred školou.

### Cikcak čiara

Cikcak čiara je dopravné značenie, na ktorom je zakázané státie vozidiel (dovoľuje teda zastavenie), a preto slúži na vyloženie a naloženie detí. Auto na cikcaku zastane, dieťa vystúpi, avšak vodič\*ka z auta nevystupuje, ale pokračuje v jazde

dalej. Podľa technického predpisu ide o označenie VL 621. Cikcak čiara nie je vyhradená len pre školu, môže na nej krátko zastaviť ktokoľvek (auto, kuriér, zásobovanie, taxi,...).

V zmene organizácie dopravy je zahrnuté aj riešenie miest na rýchle vystupovanie/vyzdvihovanie na hlavom tahu ulice Podháj. V súčasnosti sa vystupovanie a vyzdvihovanie v tomto úseku deje na rýchlej tranzitnej komunikácii, kde absenťuje vhodné a bezpečné miesto. Cikcak čiara bude umiestnená priamo na vozovke pred školou v páse pozdĺžneho parkovania. Oddelená bude parkovacími dorazmi. Pozdĺž celého parkovacieho pásu bude vedený cyklopruh aj s dostatočným ochranným pásom.

Po otestovaní cikcak čiary bude možné diskutovať o jej predĺžení v závislosti od jej vyťaženia.



Obr. 02.14: Parkovisko na Malokarpatskom námestí.  
Zdroj: MIB, 2024.



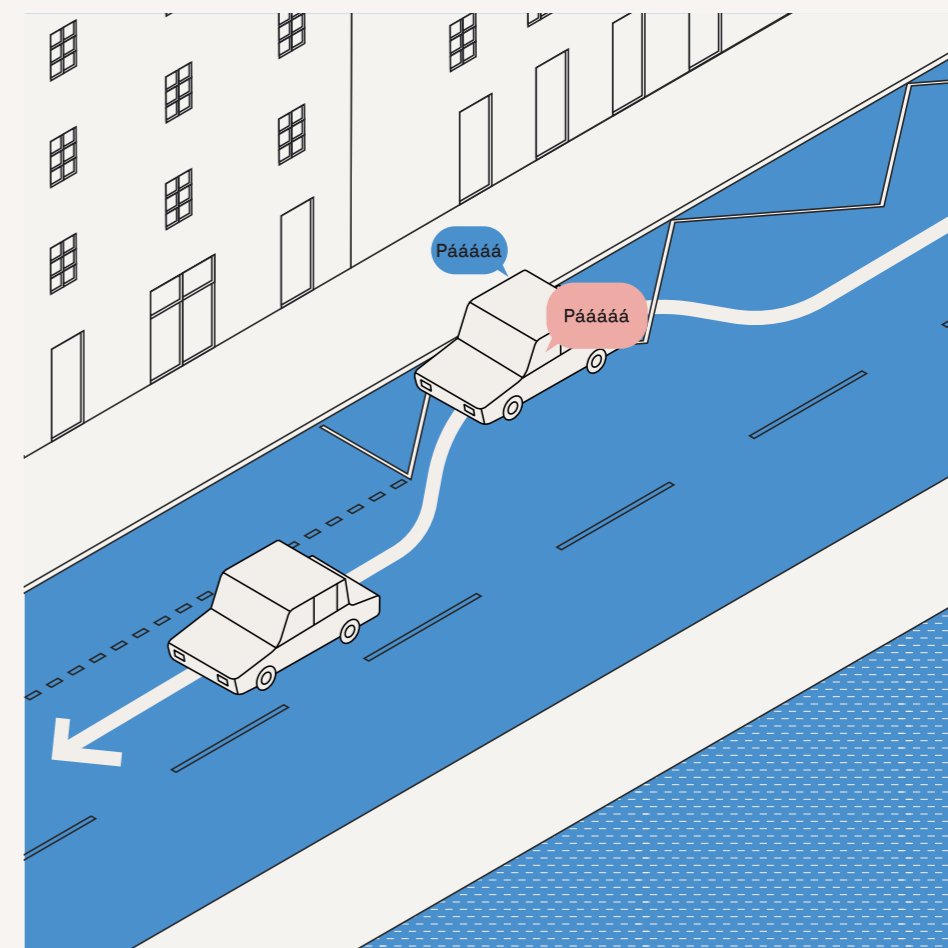
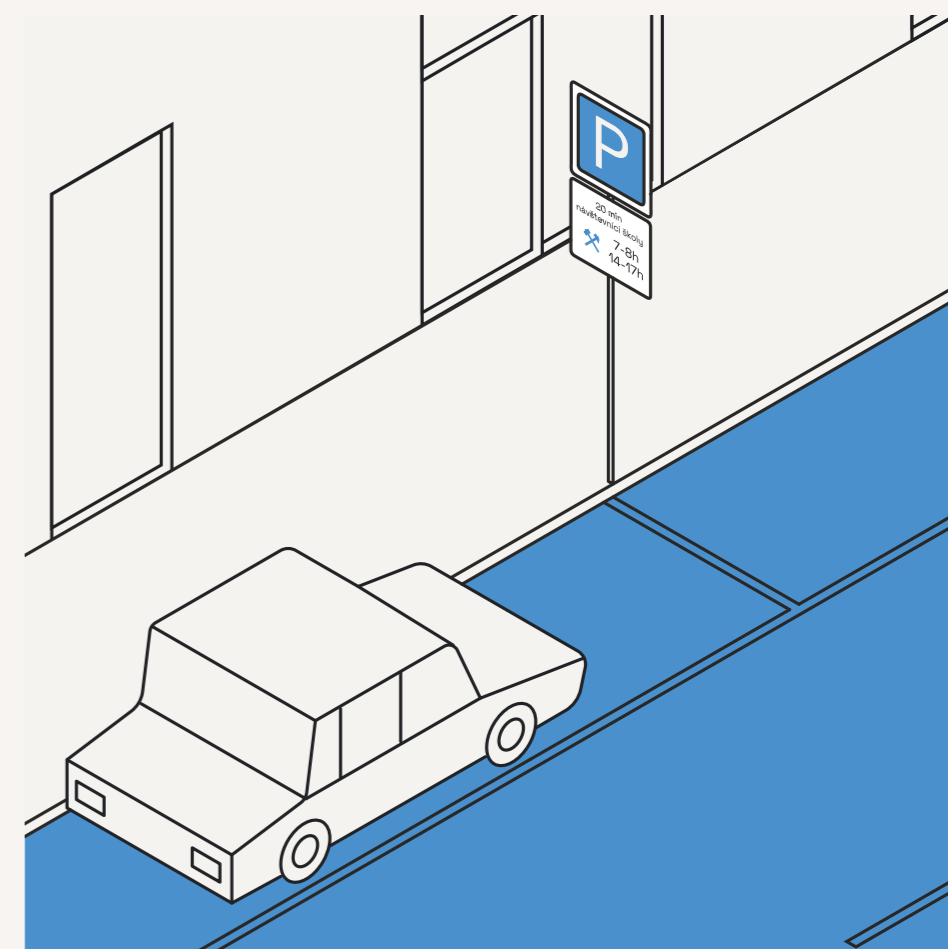
Obr. 02.15: Ulica Podháj pred školou.  
Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.16: Krátkodobé parkovanie pre rodičov.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.17: Cikcak – miesto na rýchle vystupovanie/vyzdvihovanie detí.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



# Upokojuvanie dopravy



Upokojuvanie dopravy predstavuje súbor opatrení, ktoré sa týkajú najmä znižovania rýchlosti áut. Ide o opatrenia, ktoré majú doceliť čo najprívetivejší priestor pre slobodný pohyb detí. Ak však vytvoríme vhodné podmienky pre deti, zo zmeny budú profitovať všetci obyvatelia a obyvatelky mesta. Medzi tieto opatrenia sme zaradili znižovanie rýchlosti prostredníctvom vertikálnych prvkov upokojuvania dopravy, ktoré môžu byť montované priamo na vozovku, ale aj stavebne vybudované.



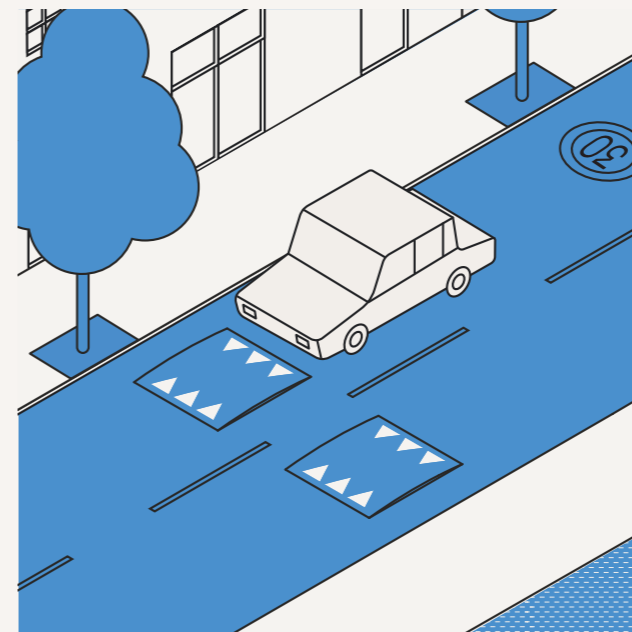
Obr. 02.18: Dopravný vankúš.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.19: Priebežný chodník.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.20: Vyvýšený priechod.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



## Dopravný vankúš

Dopravný vankúš je úzky vyvýšený prvok uprostred jazdného pruhu s bežnou šírkou okolo 1,8 m, ktorý sa používa pri najvyššej dovolenej rýchlosti 30 km/h. Spomaľuje osobné automobily, zatiaľ čo väčšie vozidlá (napr. autobusy, hasičské autá) ho vďaka širšej náprave obchádzajú. Prvky podobné dopravnému vankúšu sú napríklad aj spomaľovacie gombíky. Dopravné vankúše používame tam, kde dočasne nie je možné zasahovať stavebne, keďže ide o montovaný prvok. Z dlhodobého hľadiska je však potrebné vybudovať vyvýšené priestory (ako napr. vyvýšený priechod či priebežný chodník) alebo použiť iné formy upokojenia dopravy.

Dopravný vankúš navrhujeme osadiť na uliciach v upokojenom režime (30 km/h a menej), kde sa očakáva častý pohyb chodcov. Vhodným miestom pre osadenie bude križovatka Vrančovičova – Borinská po zavedení zóny 30 či križovatka Podháj – Cesta na Klanec, ktorá je frekventovane využívaným peším ťahom na trase do školy.

## Priebežný chodník

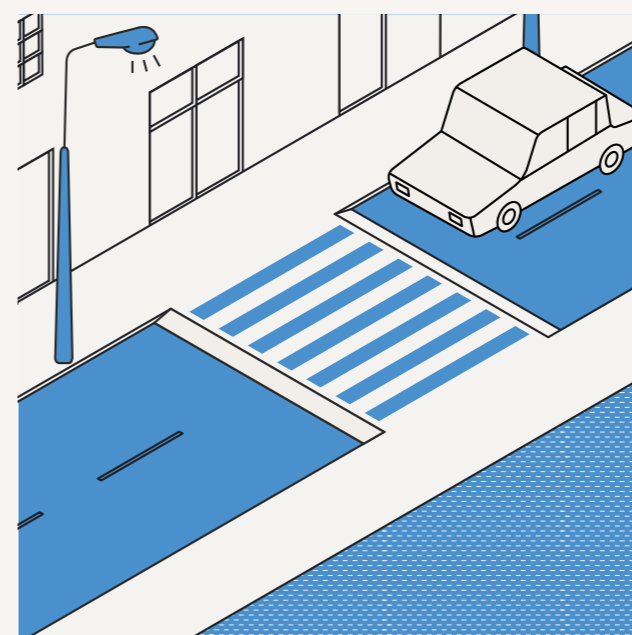
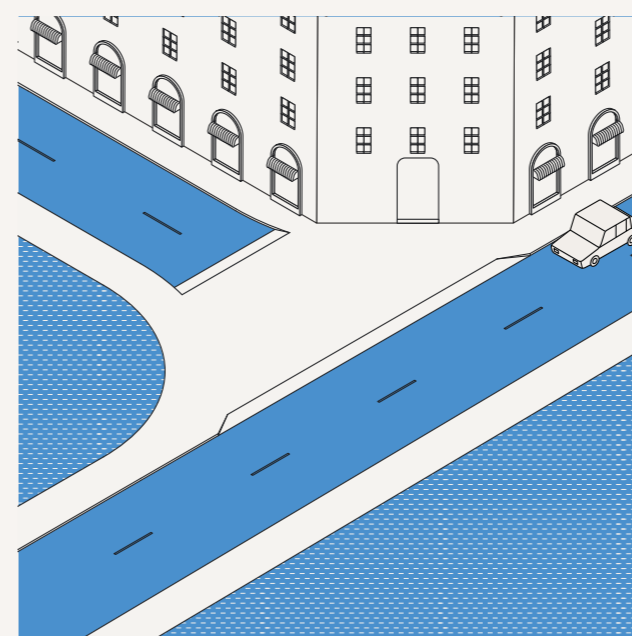
Priebežný chodník vzniká stavebným prepojením dvoch chodníkov, ktoré v križovatke pretína vedľajšia cesta. V praxi chodec\*kyňa nemusí na druhú stranu križovatky prejsť po vozovke, ale kráča kontinuálne po chodníku v jednej výškovej úrovni. Priebežné chodníky navrhujeme spravidla na vjazdy do ulíc, kde začína upokojená zóna a vodič\*ka je tak spomaľovacím prvkom upozornený\*á na vstup do upokojenej zóny.

Priebežné chodníky je v tomto susedstve vhodné vybudovať na časté pešie trasy a zároveň na rozhrania zón 30. Vodiči by tak na vstupoch do upokojených zón museli výrazne spomaliť a tým by sa zvýšila bezpečnosť na priechodoch, ktoré sa na vstupoch do zón 30 nachádzajú.

## Vyvýšený priechod

Vyvýšené priechody sú stavebne upravené tak, aby boli vo výške chodníka a tým zabezpečili bezbariérový a bezpečný pohyb cez cestu. Je to jeden z najefektívnejších prvkov znižovania rýchlosti tým, že redukujú rýchlosť v bode, v ktorom ľudia prechádzajú.

Vyvýšený priechod v susedstve nájdeme napríklad na ulici Hejrovského či na dvoch miestach cez ulicu Studeňohorská.



# Zmena dizajnu ulice



Križovatky či ulice, ktoré deti vnímajú ako nebezpečné, môžeme zmeniť na bezpečnejšie zásahmi, ktoré realizujeme pridaním horizontálnych prvkov upokojujúcej dopravy. Pomocou dočasných (nestavebných) zásahov dokážeme zmenšiť rádius križovatky, teda zväčšiť priestor chodníka pri nárožiach budov (pozri obr. 02.23 na ďalšej strane). To zabezpečí zníženie nadmernej nebezpečnej rýchlosti odbočujúcich vozidiel, ktoré sú pri tomto úkone povinné dávať prednosť chodcom\*kyniam.

Zároveň tieto opatrenia zabezpečujú lepšiu viditeľnosť chodcov\*kýň na priechodoch.



Obr. 02.21: Nestavebne vytvorený dopravný tieň.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.22: Stavebné vysunutie chodníka do vozovky.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.23: Zmena rádiusu križovatky a skrátenie priechodu (tzv. sloní uši).  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.

## Zmena dizajnu križovatky

Problematické križovatky, v ktorých vozidlá môžu jazdiť a odbočovať nadmernou rýchlosťou a nebezpečne, navrhujeme upokojiť a sprehľadniť zmenou ich dizajnu, napríklad zmenšením ich rádiusov alebo pridaním tzv. sloních uší, teda vysunutím priestoru chodníka alebo nároží do vozovky.

Tieto zmeny vieme v prvej fáze dosahovať dočasnými zásahmi podľa projektov organizácie dopravy, v ktorých dopravní inžinieri\*ky navrhujú použitie vodorovného značenia a ohybných stĺpkov, prípadne lepených obrubníkov, čo sú flexibilné a dostupné prvky. Tieto rýchle a lacné zmeny nazývame taktickým urbanizmom. Simulácie dopravy nedokážu predpovedať skutočné správanie vodičov\*iek v týchto zmenených križovatkách, preto počas fázy dočasných zmien situáciu monitorujeme a následne vyhodnocujeme. Po vyhodnotení dopravní inžinieri\*ky opäť navrhujú zmeny, ktoré odstránia nedostatky odpozorované v testovaní. Novú podobu križovatky následne navrhujú projektanti\*tky dopravných stavieb a dopravní inžinieri\*ky v spolupráci s odborníkmi a odborníčkami z oblasti architektúry. Križovatky so zmenenými polomermi ponúkajú okrem zvýšenej bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky aj pridanú hodnotu v podobe rozšírených nároží, teda väčšieho verejného priestoru pre peších.

Zmena organizácie dopravy širokej ulice Podháj navrhuje niekoľko zmien, ktoré ulice sprehľadnia, upokojia a zároveň podporia aktívnu mobilitu detí. Pridaním oddelených cyklopruhov, stredových dopravných ostrovčekov a pozdĺžneho parkovacieho pásu sa jazdné pruhy vozovky zúžia, čo podnecuje vodičov\*čky k pomalšej jazde a zároveň zlepšuje rozhľadové pomery. Polomery križovatiek budú pri vstupoch na príľahlé komunikácie zmenšené, čo spomalí nájazdy do zákrut a zároveň spraví priechody pre chodcov bezpečnejšími.

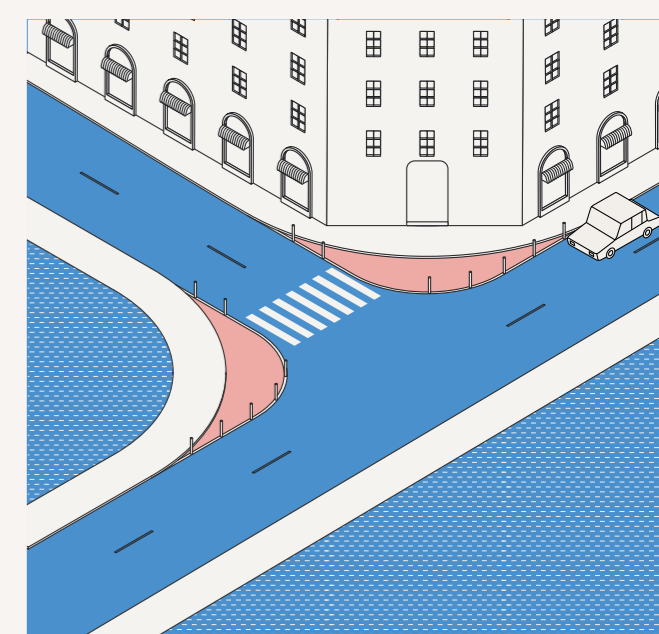
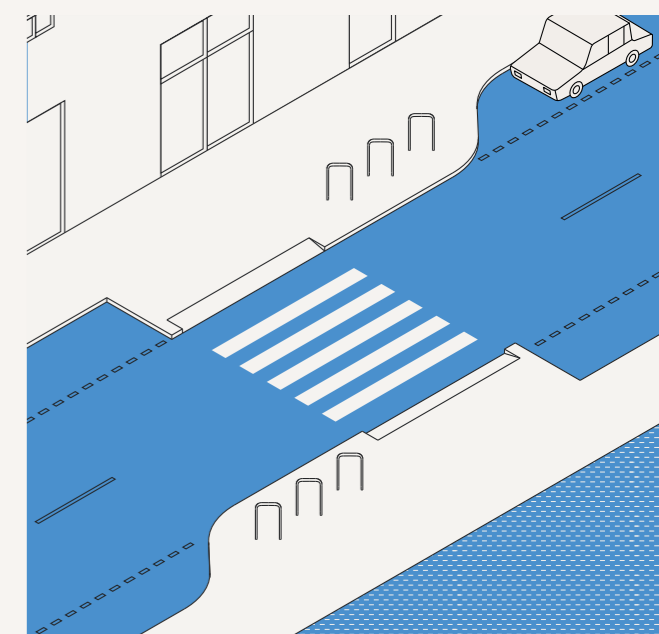
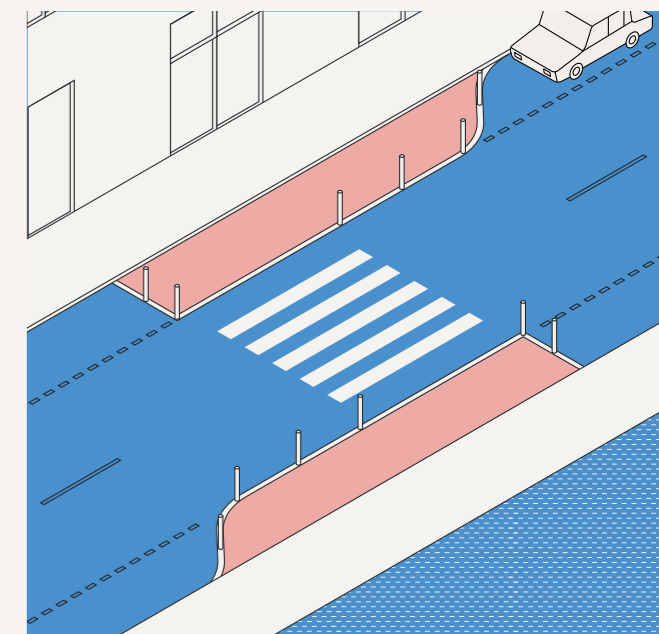
Aktuálne dlhé priechody budú predelené stredovými ostrovčekmi z montovaných obrubníkov, ktoré vytvoria chránené priestory pri prechádzaní. V prípade križovatky Podháj – Studenohorská budú aj zmenšovať rádiusy križovatky. Neskôr sa tieto plochy môžu vyplniť nízkou zeleňou.

Na miesto širokej a rýchlej križovatky Podháj – Cesta na Klanec je naprojektovaný montovaný kruhový objazd, ktorý križovatkou sprehľadní a upokojí.

## Dopravný tieň

Dopravný tieň navrhujeme v miestach, kde je potrebné zabrániť jazde alebo státiu áut za účelom zvyšovania viditeľnosti chodcov\*kýň. Najbežnejším príkladom je vyšrafovanie miesta pred priechodom pre chodcov, kde sa nesmie stáť ani zastaviť, a to v určitej vzdialenosti pred priechodom v smere jazdy. Vzdialenosť, kde sa nesmie stáť ani zastaviť, je určená tzv. rozhládového trojuholníka. Pri stavebných úpravách je vhodné navrhovať ich v rovnakej výškovej úrovni ako chodníky, prípadne ako vegetačné plochy. Po stavebnej úprave však už tento priestor nie je vyšrafovaný dopravným značením, ale ide o vysunutý chodník.

S príchodom PAAS v tejto zóne pribudnú dopravné tieňe pri priechodoch pre chodcov pri vyústení ulice Studenohorská na Podháj, pri vyvýšenom priechode na ulici Studenohorská a pri priechodoch na križovatkách Borinskej so Studenohorskou aj Vrančovičovou ulicou.







**Obr. 02.24:** Križovatka Podháj –  
Studenohorská.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.25:** Križovatka Podháj –  
Cesta na Klanec.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.26:** Priechod pre chod-  
cov pri vyústení Studenohor-  
skej do ulice Podháj.  
Zdroj: MIB, 2024.



# Aktivity podporujúce pohyb a hru vonku



Podporou samostatného pohybu a voľnej hry vytvárame bezpečné inkluzívne susedstvo, kde sa deti hrajú spolu, trávajú čas v diverzných komunitách a vytvárajú si nové vzťahy. Pre deti je tiež dôležité, aby zažívali istú úroveň slobody pohybu vonku. To sa pozitívne odzrkadlí aj na ich psychickom zdraví.

„EŠTE PRED ROKMI BOLO V BRATISLAVE BEŽNÉ, ŽE OSEMROČNÉ DIEŤA IŠLO NAVŠTÍVIŤ SVOJHO SUSEDA ALEBO SUSEDKU NA DRUHOM KONCI ULICE SAMO. DNES UŽ JE TO SKÔR VÝNIMKOU. PROJEKT MESTO PRE DETI MÁ LEPŠIE PRIPRAVIŤ ULICE A SUSEDSTVÁ NA TO, ABY V NICH MOHLI DETI BEHAŤ A HRAŤ SA. JE TO PRÁCA TÝKAJÚCA SA NIELEN UPOKOJOVANIA DOPRAVY, ALE AJ POVZBUDZOVANIA KOMUNITY RODIČOV, DETÍ, SUSEDOV A SUSEDIEK, VODIČOV A VODIČIEK ÁUT, ABY BOLI CITLIVEJŠÍ A SPOLU S NAMI MENILI BRATISLAVU NA MESTO, KDE DETI OPĚĀ BEHAJÚ PO ULICIACH A STAVAJÚ SI SKRÝŠE NA SVOJICH DVOROCH A IHRISKÁCH.“

Sandra Štasselová, projektová manažérka Mesta pre deti



## Ulica na hranie

Ulica na hranie je susedský festival, počas ktorého je ulica uzavretá pre automobilovú dopravu. Priestor v danom čase slúži ako plocha na hranie, využíva sa na kultúrne a kreatívne aktivity či ako priestor na vzájomné spoznávanie. Konceptom Ulic na hranie (anglicky „playstreets“) sme sa inšpirovali príkladmi z Veľkej Británie, New Yorku, ale aj Tirany či Berlína. V rámci projektu Mesto pre deti bola do tvorby programu Ulice na hranie zapojená aj ZŠ Malokarpatské nám. a jej žiaci a žiačky. Bezpečný priestor a slobodu pohybu na ulici Podháj a Malokarpatské nám. si užili návštevníci v nedeľu 1. októbra 2023 počas jednodňového festivalu. Snažili sme sa o to, aby ľudia, ktorí navštívia podujatie, zažili priestor ulice inak ako v bežný deň. Susedský festival sme zorganizovali na každej z desiatich škôl zapojených do projektu v roku 2023.

## Pešibus

Pešibus je komunitne vedená aktivita, ktorej cieľom je v sprievode dvoch dospelých osôb bezpečne dopraviť deti do školy. V praxi sa sformuje väčšia skupina detí, ktorú sprevádzajú zväčša dobrovoľníci a dobrovoľníčky z radov rodičov. Pešibus má viacero zastávok, ktoré sú určené podľa bydliska detí tak, aby sa vedelo zapojiť čo najviac z nich. Aktivita má za úlohu budovať v deťoch návyk chodiť do školy pešo, dodať im potrebné zručnosti k orientácii sa v premávke a v neposlednom rade poskytnúť priestor na socializáciu detí a rodičov medzi sebou. Rodičom má tiež pomôcť, aby sa nebáli pustiť deti bez ich sprievodu, keďže budú v skupine s ďalšími deťmi a iným dospelým dozorom.



Obr. 02.27, 28: Ulica na hranie na ZŠ Malokarpatské námestie. Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 02.29: Pešibus na ZŠ Vývojová, ktorá sa zapojila do výzvy v roku 2023. Zdroj: MIB, 2023.

