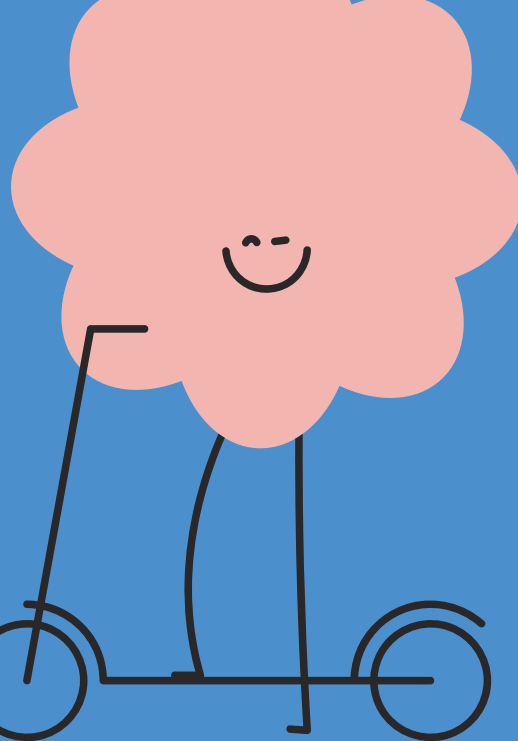


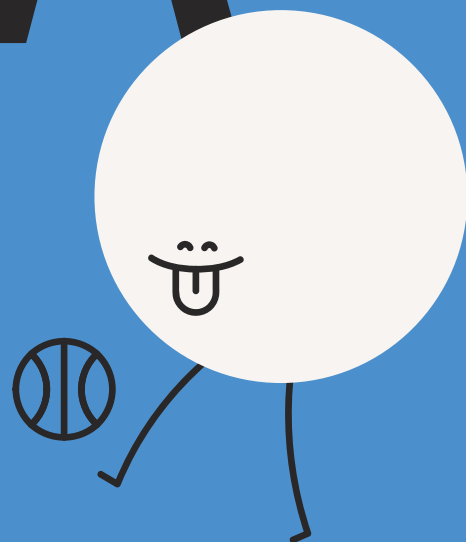
Plán mobility



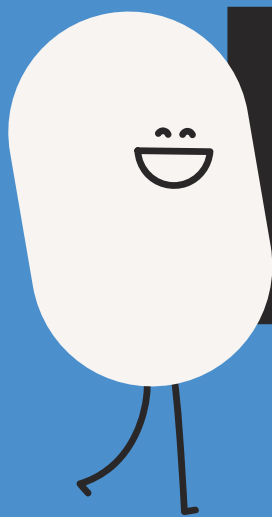
ZŠ

ZÁKA-

SÁR-



ŇNOU



MESTO  
PRE DETI

Metropolitný  
inštitút  
Bratislavy  
**MIB**

Autorský a edičný tím Plánu mobility ZŠ Za kasárňou:

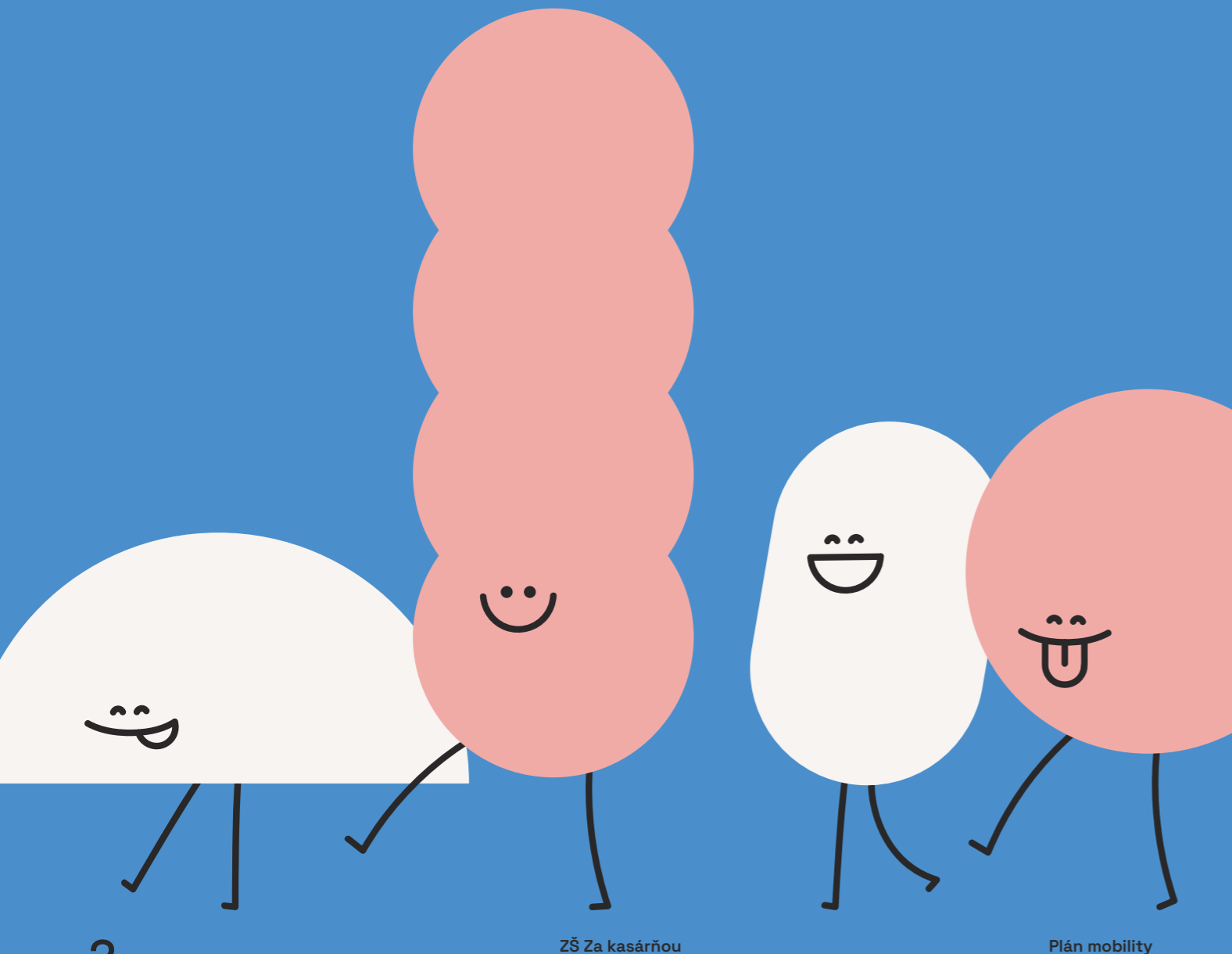
Kristína Beníčková, Zuzana Bosmanová,  
Katarína Brajerčík Kocková, Veronika Chládeková,  
Veronika Gežík, Juraj Hurný, Lenka Kudrnová,  
Zuzana Kopiláková, Doroťa Šaríková, Sandra Štasselová,  
Zuzana Žurkinová.

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 – 13
Kľúčové zistenia	14 – 15
Priestorové analýzy	16 – 17
Čo vieme z mapovania dopravy?	18 – 19
Čo vieme z mapovania bariérovosti?	20 – 23
Čo vieme od rodičov?	24 – 33
Čo vieme od žiačok a žiakov?	34 – 39
Čo vieme od ďalších kľúčových aktérov a aktérov?	40 – 43

02

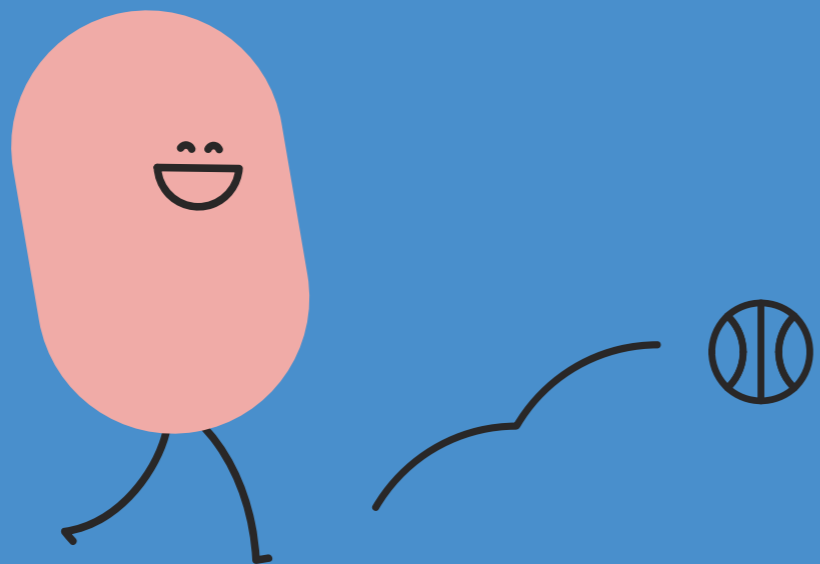
## Opatrenia smerujúce k zlepšeniu aktívnej mobility

Úvod	46 – 47
Infraštruktúra pre aktívnu mobilitu	48 – 53
Debarierizácia	54 – 55
Režimové opatrenia	56 – 59
Upokojovanie dopravy	60 – 61
Zmena dizajnu ulice	62 – 63
Aktivity podporujúce pohyb a hru vonku	66 – 67

**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

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.

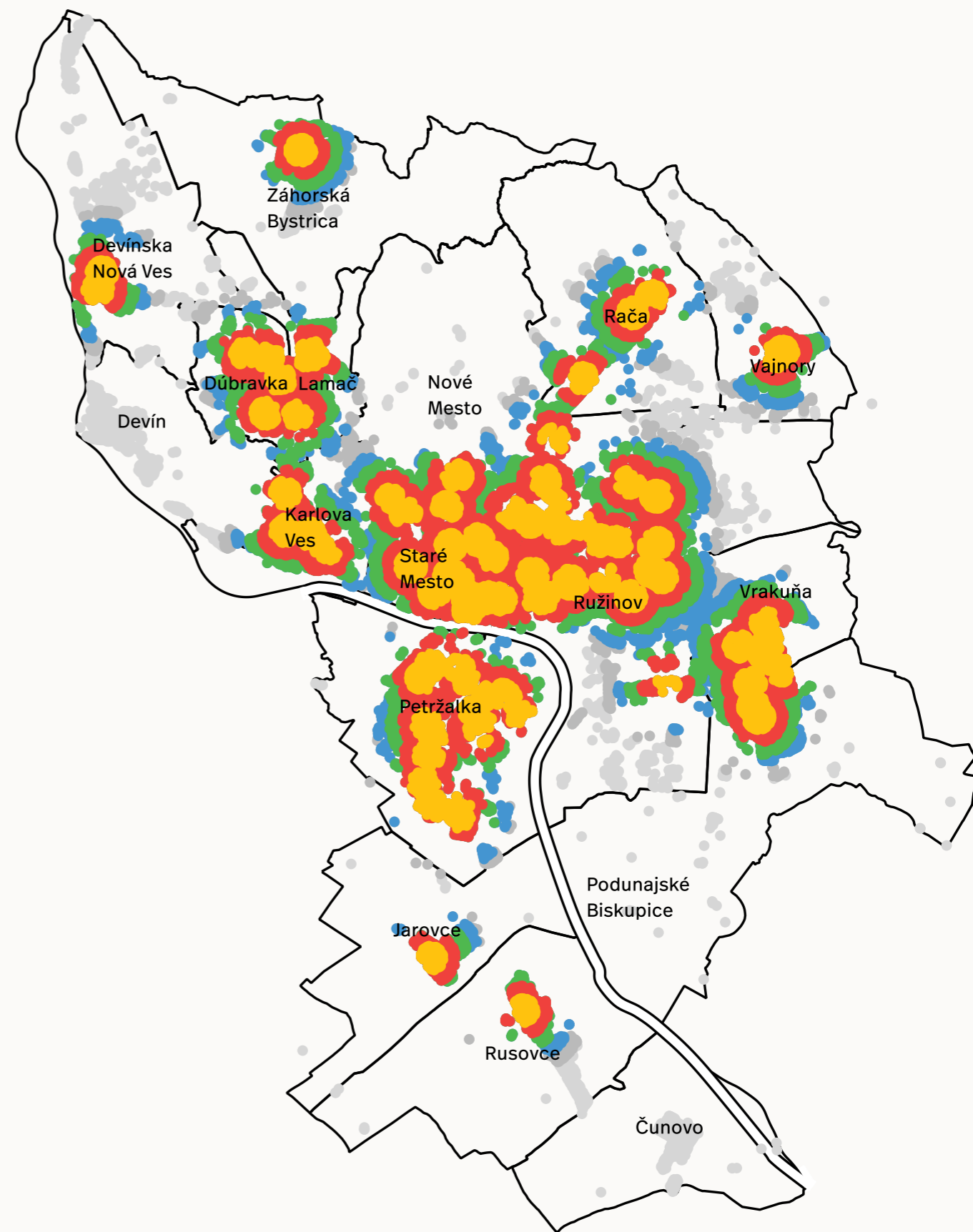
Projekt pomenováva potreby detí (a ich rodičov či opatrovateľov\*iek), ktorých naplnenie je dôležité pre zdravé a podnetné detstvo v mestskom prostredí, aby v meste vyrastali a dospievali šťastní a seberealizovaní ľudia. Projekt Mesto pre deti má za cieľ definovať hodnotové rámce pre ďalšie politiky, 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 – materské, základné a stredné školy.

Až 80 % adries v meste Bratislava je vzdialených menej ako 15 minút od najbližšej základnej školy (obr. 01.01).

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 utlmovaním dopravy a zlepšovaním verejných priestorov v susedstvách, v ktorých deti vyrastajú a kde 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. Plánu Tbiliská, ktorý sme na základe širokej participácie na škole a v susedstve, vypracovali spolu s odborníkmi a odborničkami.

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 polomere 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 Za kasárňou 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, do akej miery je situácia pred školou problematická.

V grafe (graf 01.01) vidíte podiel rodičov (opatrovateľov\*iek detí), ktorí považujú dopravnú situáciu v okolí základnej školy za nebezpečnú. ZŠ Za kasárňou je najväčšia škola v projekte Mesto pre deti v roku 2023. Spomedzi zapojených škôl do nej dochádza najviac detí autom, a to až 56 %, podobne ako na ZŠ Mudroňova (55 %). Priemer za ostatné školy zapojené do projektu sa pohybuje v rozmedzí 22 až 44 %. S tým súvisí aj vnímanie bezpečnosti okolia školy rodičmi – 53 % považuje situáciu za nebezpečnú.



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



**Obr. 01.02:** Základná škola Za Kasárňou a jej susedstvo.  
Zdroj: MIB, 2023.

## Základná škola s materskou školou Za kasárňou a jej susedstvo

Základná škola Za Kasárňou sa nachádza na okraji štvrte s kompaktnou zástavbou rodinných domov, tzv. Ľudová štvrť, ktorej okraje tvoria vyššie bytové domy lemujúce Vajnorskú ulicu. V susedstve základnej školy je cez cestu umiestnený vojenský areál, ktorý je dôkladne uzavretý voči verejnosti vysokým plotom. Tvorí tak prvok v meste uzavretý do seba. Na okraji ulice Za kasárňou sú administratívne budovy bez výraznej občianskej vybavenosti a bez aktívneho parteru.

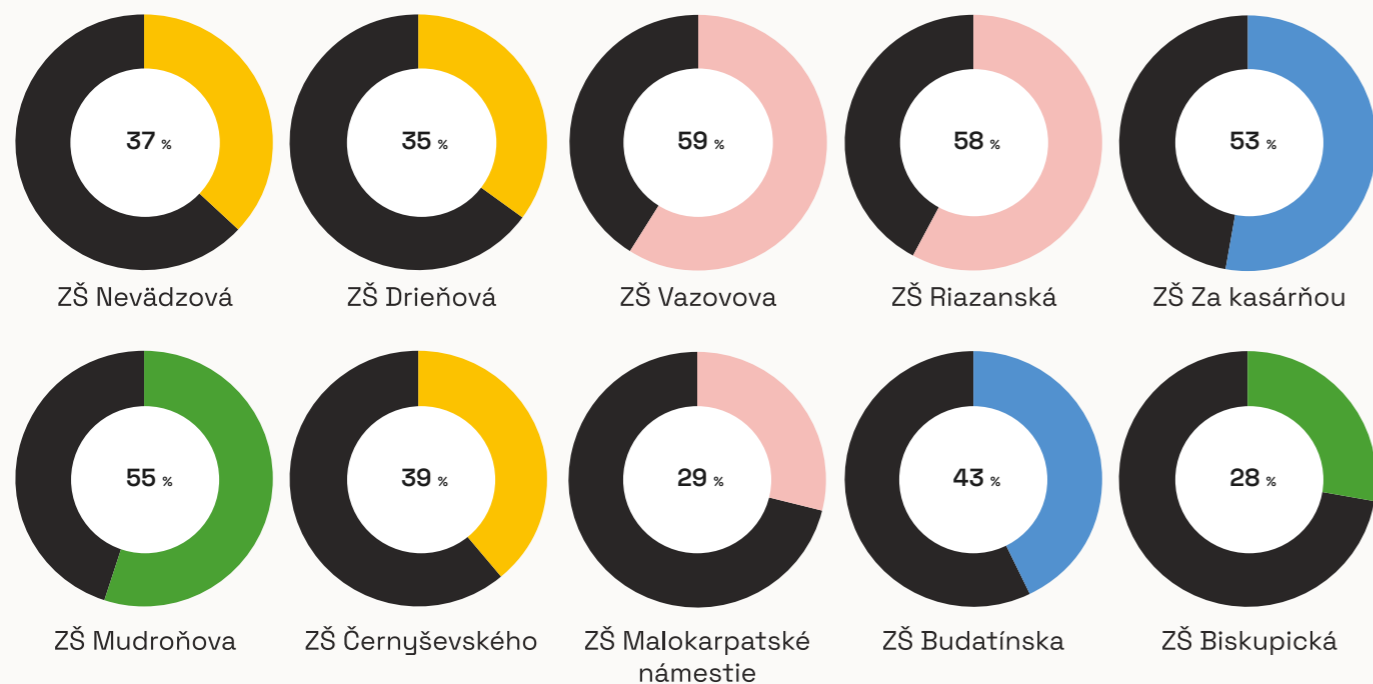
V dochádzkovej vzdialenosti od školy sa nachádzajú Základná umelecká škola, viacero materských škôl, ako aj množstvo exteriérových detských ihrísk a športovísk. Miestom stretávania je najmä Ľudové námestie, ktoré tvorí centrálny priestor celej štvrte. V blízkosti sú aj kryté športové haly či plaváreň. Neďaleko je obľúbený rekreačný areál s jazerom Kuchajda.

Štvrť významne ovplyvnila výstavba prvého nákupného centra – ikonického OD Slimák, ktorý však už stráca atraktivitu. V blízkosti školy vzniklo aj prvé moderné nákupné centrum s kinosálami OC Vivo!, ktoré je v posledných rokoch menej príťažlivé, no stále tvorí jeden z výrazných prvkov záujmu pre okolité obyvateľstvo.

Celé okolie školy má tak dva rozdielne charaktery. Prvý je tvorený tichou a pokojnou zástavbou rodinných domov s farebnými predzáhradkami a pobytovými priestormi najmä na Ľudovom námestí. Druhý charakter tvoria viaceré rušné ulice v okolí s bytovými či administratívnymi budovami. Tieto cesty sú pre peších nepríjemné z hľadiska hluku a silnej dominancie dopravy, preto ich čo najrýchlejšie opúšťajú, nemajú pre nich pobytovú, len tranzitnú funkciu.

## ZÁKLADNÚ ŠKOLU ZA KASÁRŇOU NAVŠTEVUJE 814 DETÍ, ČO JE NAJVIAC ZO VŠETKÝCH ŠKÔL V PROJEKTE MESTO PRE DETI. AŽ 46 % DETÍ ZÁKLADNEJ ŠKOLY BÝVA VIAC AKO 20 MINÚT PEŠO OD ŠKOLY.

Z toho vyplýva aj to, že deti, ktoré bývajú dostatočne blízko školy, dochádzajú aktívnym spôsobom mobility (54 %). Rodičia v dotazníku mohli uviesť aj dôvody, prečo ich dieťa nenavštevuje spádovú školu. Až 69,2 % z rodičov, ktorých dieťa chodí do ZŠ Za kasárňou a nie je to ich spádová škola, uviedlo, že si vybrali základnú školu podľa charakteru a kvality výučby.



ZŠ Za kasárňou

Plán mobility



ZŠ Za kasárňou

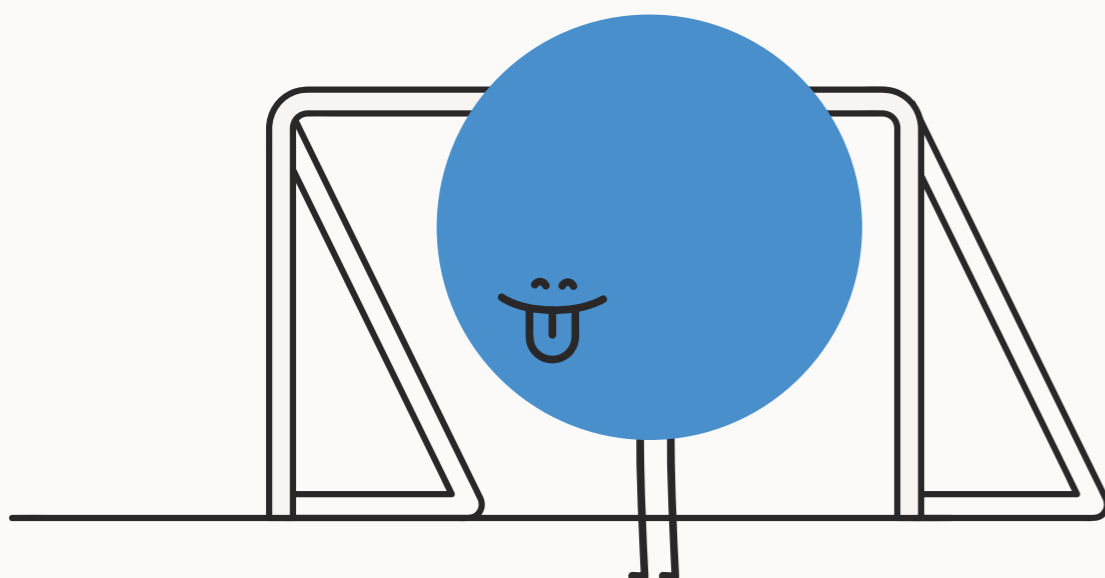
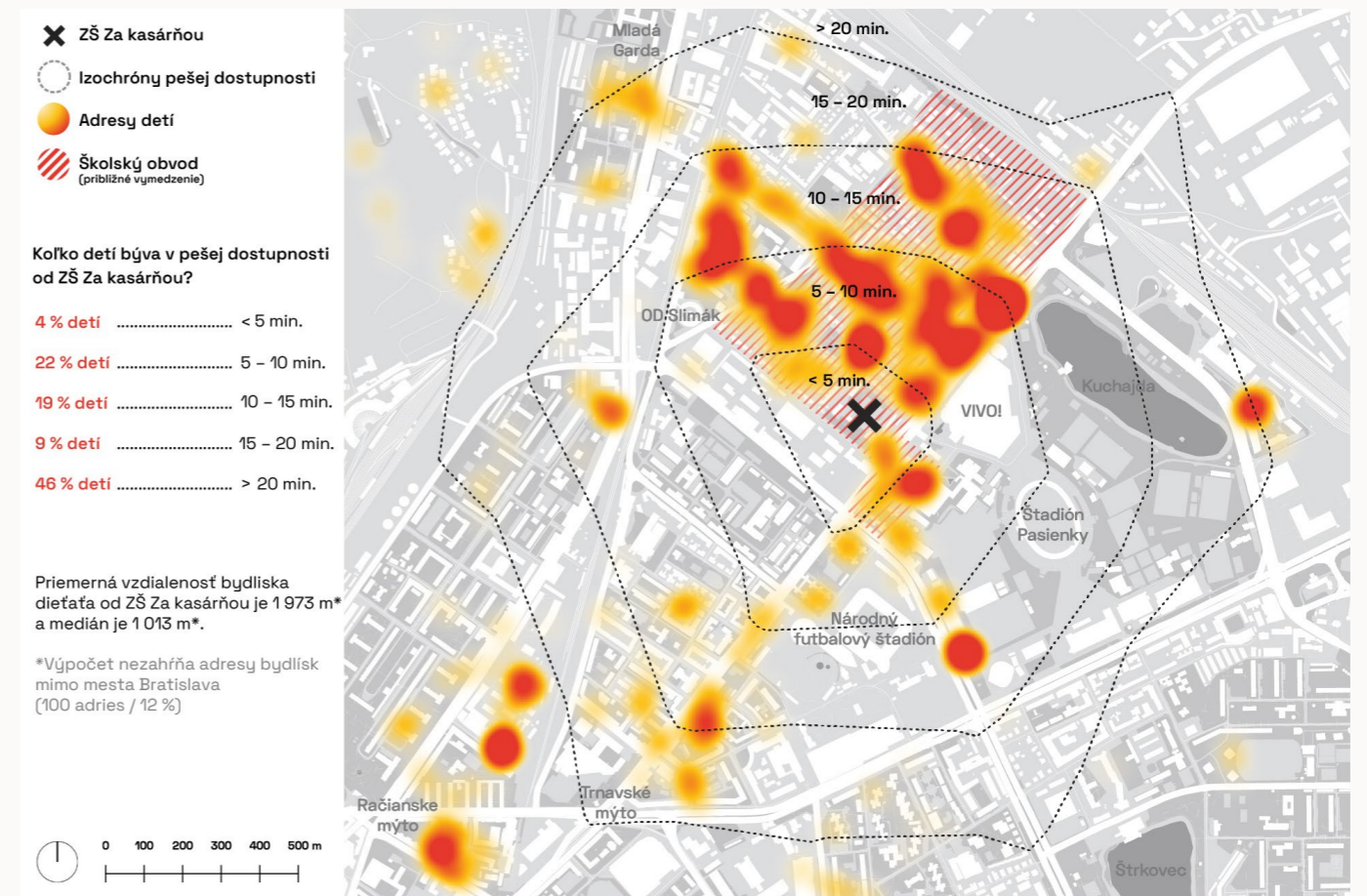




**Obr. 01.03:** Zobrazenie umiestnenia ZŠ Za kasárňou v rámci mestskej časti Bratislava-Nové mesto.  
Zdroj: MIB, 2023.



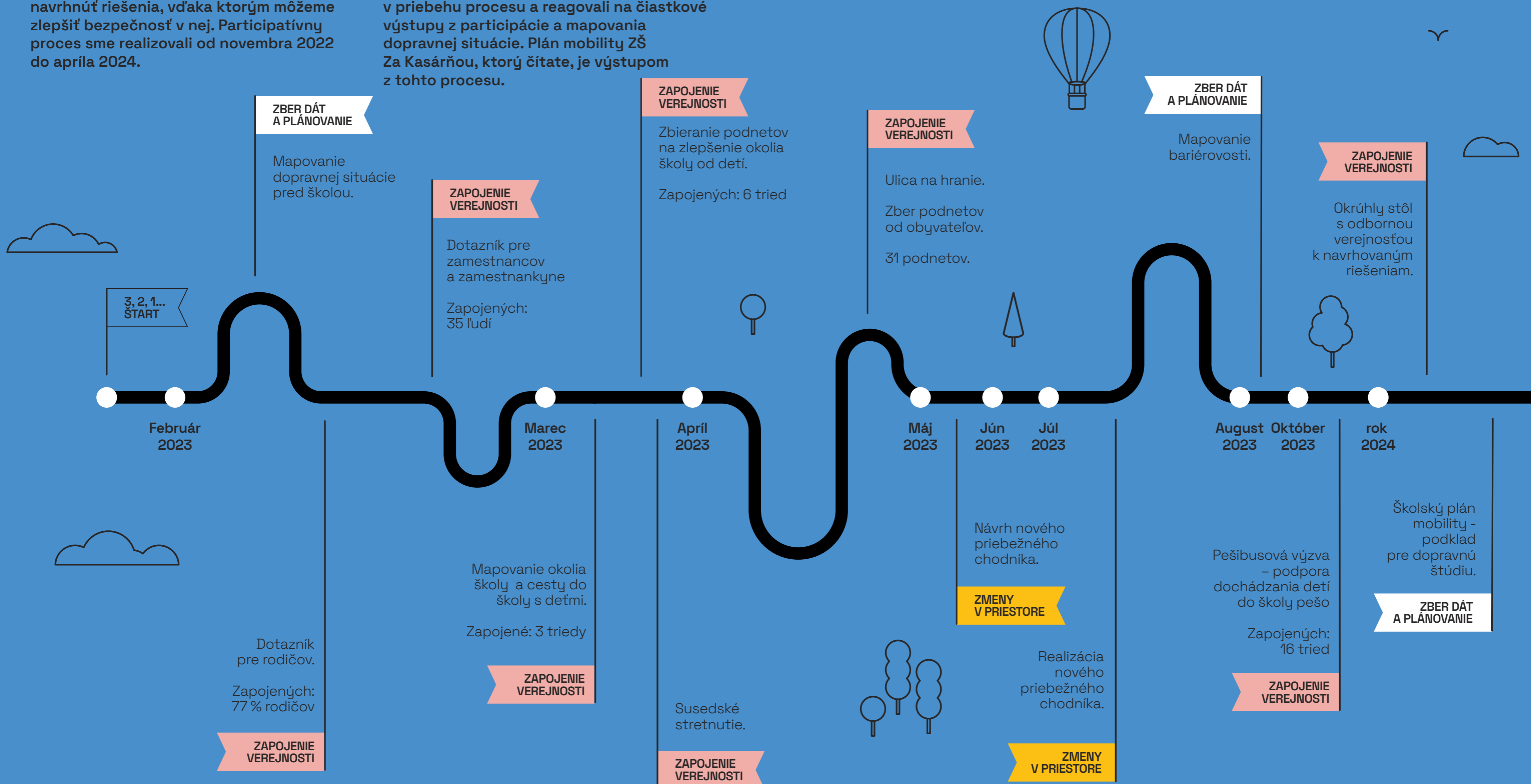
**Obr. 01.04:** Pešia dostupnosť školy pre žiakov a žiačky podľa adresných bodov ich trvalých pobytov.  
Zdroj: MIB, 2023.



# 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 novembra 2022 do apríla 2024.

Harmonogram celého procesu je znázornený nižšie – zahŕňa stretnutia s verejnosťou (rodičmi, susedstvom, deťmi, zamestnancami a zamestnankyňami školy) a zber dát. Uvádzame v ňom aj míľniky zmien vo fyzickom priestore, ktoré sa udiali v priebehu procesu a reagovali na čiastkové výstupy z participácie a mapovania dopravnej situácie. Plán mobility ZŠ Za Kasárňou, ktorý čítate, je výstupom z tohto procesu.





# Kľúčové zistenia



Obr. 01.05: Priechody cez rýchle komunikácie vnímajú peši ako nebezpečné.  
Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 01.06: Deti vystupujúce ráno na oboch stranách cesty pred školou.  
Zdroj: MIB, 2023.

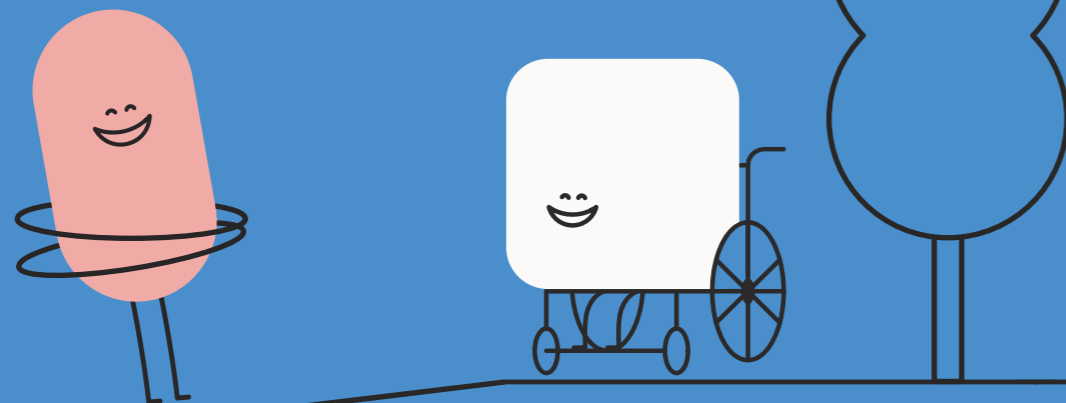


Obr. 01.07: Ulice v okolí školy.  
Zdroj: MIB, 2023.



Kľúčové zistenia sú zhrnutím poznatkov, ktoré sme získali zo širokej participácie so žiakmi a žiačkami, s rodičmi, so zamestnancami a zamestnankyňami škôl a širokou verejnosťou. Zistenia z participácie doplnili dáta z dopravného a socio-priestorového mapovania celej lokality. Podrobne je proces opísaný v tejto správe na ďalších stranách.

Zistenia sa opierajú o štyri základné body – dopravná situácia priamo pred vchodom do školy, ktorá je vyhrotená najmä pri rannom dochádzaní do školy. Druhým je pocit nebezpečia na okolitých zberných komunikáciách a tretí bod je súbor zistení k verejnemu priestoru. Z dát pozorujeme aj štvrtú kategóriu, ktorá súvisí s tým, že deti nevyužívajú iné formy aktívnej mobility, napr. bicykel a kolobežku, a taktiež sa výraznejšie neprejavilo používanie hromadnej dopravy. Tu všade vidíme priestor na zmenu.



Spomedzi mapovaných 10 škôl v projekte Mesto pre deti v roku 2023 boli štyri školy, kde viac ako polovica rodičov považuje situáciu v okolí školy za skôr nebezpečnú či úplne nebezpečnú.

**AŽ 53 % RODIČOV NA ZŠ ZA KASÁRŇOU SI MYSLÍ, ŽE SITUÁCIA OKOLO ŠKOLY JE NEBEZPEČNÁ, ČO SA PREJAVILO AJ V KĽÚČOVÝCH ZISTENIACH, V KTORÝCH DOMINUJE TÉMA DOPRAVNEJ BEZPEČNOSTI PEŠÍCH V OKOLÍ ŠKOLY, AKO AJ V ŠIRŠOM SUSEDSTVE.**

**A/ Vyriešenie neprehľadnej situácie pred školou by najviac pomohlo k lepšiemu vnímaniu bezpečnosti dochádzania detí do školy.**

Rodičia, deti aj zamestnanci\*kyne popisovali ako najpálčivejší problém rannú situáciu pred školou, kde sa miešajú autá, ktoré vozia deti zo školy, s vystupujúcimi deťmi z áut. Nie je zriedkavé, že sa priamo pred školou autá točia do protismeru. Spolu s nevyhovujúcim priechodom pre chodcov na konci ulice Za kasárňou v križovaní s Vajnorskou to boli najčastejšie zmieňované nebezpečné situácie.

Rodičia by si práli, aby vznikli miesta na bezpečné vystúpenie detí a nový priechod pre chodcov priamo pred školou. Všetci vnímali, že autá tadiaľto jazdia rýchlo a privítali by prvky na upokojenie dopravy.

**B/ Riešenie priechodov cez okolité zberné komunikácie peším nevyhovuje.**

Spádová oblasť ZŠ Za Kasárňou zahŕňa najmä lokality Ludová štvrť, Zátíšie, ako aj Tehelné pole a Pasienky. Okrem Ludovej štvrte musia žiaci a žiačky prekonávať na ceste do školy rýchle zberné komunikácie, ako sú Bajkalská, Vajnorská, Jarošova a Riazanská ulica. Na týchto cestách sa cítia ohrozené a nepríjemne vzhľadom na rýchlo jazdiace autá a hluk. Deti pomenovali viacero momentov, keď z ich pohľadu dochádza k nepríjemným situáciám, pre ktoré sa boja chodiť samy.

Priechody na Riazanskej ulici, ktoré neriadi semafor, sa deti boja prekonávať samy. Priechody so svetelnou signalizáciou považujú za príliš stresujúce, lebo autá majú naraz s nimi zelenú alebo je zelená prikrátka, najmä



pri pravom odbočení. Taktiež nám popísali situácie, v ktorých by bolo vhodné priechody doplniť. Dobrou a bezpečnou infraštruktúrou pre peších v dochádzkovej vzdialenosti od školy vieme zvýšiť podiel detí dochádzajúcich bez sprievodu do školy či do blízkych záujmových lokalít (ZUŠ, ihriská, športoviská a pod.).

**C/ Zlepšenie uličného a verejného priestoru v okolitých pokojných štvrtiach prinesie zvýšenie kvality aj susedstvu.**

Deti dochádzajúce z okolia pešo do základnej školy majú veľmi dobre preskúmané prostredie ulíc a verejných priestorov, v ktorom sa dennodenne pohybujú. Ich obľúbenými lokalitami sú príjemná Ludová štvrť, ihriská vo vnútroblokoch a športoviská v okolí. Niekedy si zvolia aj dlhšiu trasu do školy po tichších a menších uličkách, aby sa vyhli hluku z dopravy.



Verejný priestor v tejto lokalite bol však vo veľkej miere podriadený parkujúcim autám na chodníku, a tým pádom nepriechodnosti chodníkov, napríklad s kočíkom či väčšej skupine detí. Je tu zlá viditeľnosť peších v dôsledku zaparkovaných áut na miestach, kde je potrebné prejsť na druhú stranu cesty. Deti identifikovali aj viacero požiadaviek na doplnenie mobiliáru, skvalitnenie povrchov a vylepšenie verejného priestoru, ktorý je v ďalšom texte v správe spomenutý detailne. Zároveň aj z analýzy bezbariérovosti vyšlo viacero miest, ktoré by mali prejsť rekonštrukciou. Zapracovaním podnetov od širokej škály obyvateľstva vie dostať verejný priestor príjemný a inkluzívny charakter, ktorý napomôže aj lepšej pešej dostupnosti nielen školy, ale aj viacerých záujmových miest (ZUŠ, ihriská, športoviská a pod.).



# Priestorové analýzy

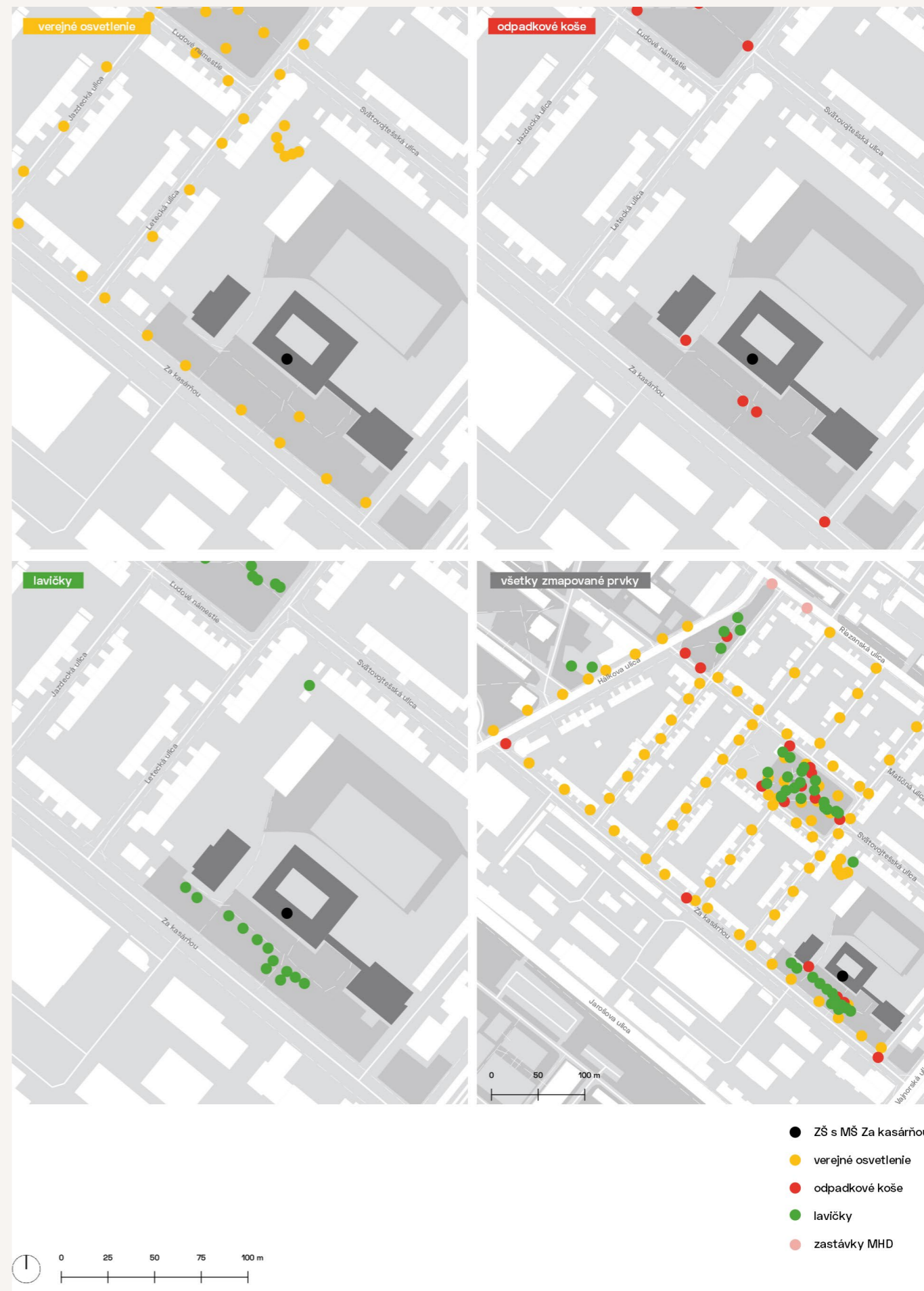
→  
Obr 01.08: Výstupy zo socio-priestorových analýz rôznych prvkov vo verejnom priestore v okolí ZŠ Za kasárňou.  
Zdroj: MIB, 2023.



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 služby, občiansku vybavenosť v lokalite, vybavenie verejných priestorov mestským mobiliárom, ako aj bariéry v priestore či problematické dopravné napojenia.

Lokalita je veľmi dobre dopravne obslužená, s dobrou dostupnosťou MHD. V pešej dochádzkovej vzdialenosti do 8 minút sa nachádzajú zastávky električiek a autobusov MiÚ Nové Mesto a Nová doba.

Množstvo lavičiek je najmä v priestore Ľudového námestia, kde sú umiestnené aj ihriská a množstvo zelene. Celá štvrť je dobre osvetlená. V zelených priestoroch sa nachádzajú miesta na posedenie, oddych či hru detí (grafická analýza okolia školy je zobrazená na nasledujúcej schéme).



# Čo vieme z mapovania dopravy?

→  
Obr 01.09: Ranné mapovanie dopravy pred školou.  
Zdroj: MIB, 2022.

↘  
Obr 01.10: Dopravná situácia ráno pred školou.  
Zdroj: MIB, 2023.



V priebehu novembra 2022 sme uskutočnili viacnásobné pozorovania na území počas rannej špičky. Cieľom bolo získať obraz o rannej dopravnej situácii pred ZŠ Za Kasárňou, ako aj získať dôležité dáta o tom, aké je presné rozloženie používaných dopravných prostriedkov na cestu do školy.

Pozorovanie prebiehalo v pracovných dňoch, spolu 5-krát, pričom sa vždy opakovali pozorovací čas od 7.35 do 7.55 rozdelené do dvoch 10-minútových blokov.

Pozorovanie prebiehalo na 4 pozorovacích bodoch súčasne, pričom 2 z nich boli zamerané iba na chodcov/peších z MHD/cyklistov/kolobežkárov. Ďalšie dva merali počet detí vystupujúcich z áut podľa smeru, z ktorého autá prišli.

Najväčšiu intenzitu pešieho pohybu sme zaznamenali na stanovisku P2, odkiaľ v priemere v jedno ráno príde pešo 120 detí zo smeru z Ludovej štvrte. Zo smeru od Vajnorskej ulice príde 89 detí pešo.

Priamo pred školu dovážajú rodičia deti z dvoch smerov. Rovnako zastúpené sú tie autá, ktoré prichádzajú od Vajnorskej ulice, ako aj autá, ktoré prichádzajú od Háľkovej. Z každého smeru vystúpi o niečo viac ako 60 detí (pozri schému obr. 01.10)

**Z RANNÉHO MAPOVANIA VIEME USÚDIŤ, ŽE DO ŠKOLY NA PRVÚ HODINU PRÍDE VIAC AKO TRETINA DETÍ AUTOM, KTORÉ DOVIEZLI Priamo PRED ŠKOLU.**





# Čo vieme z mapovania bariérovosti?



Obr. 01.11: Mapovanie bariérovosti v okolí škôl ZŠ Riazanská a ZŠ Za kasárňou.  
Zdroj: MIB, 2023.



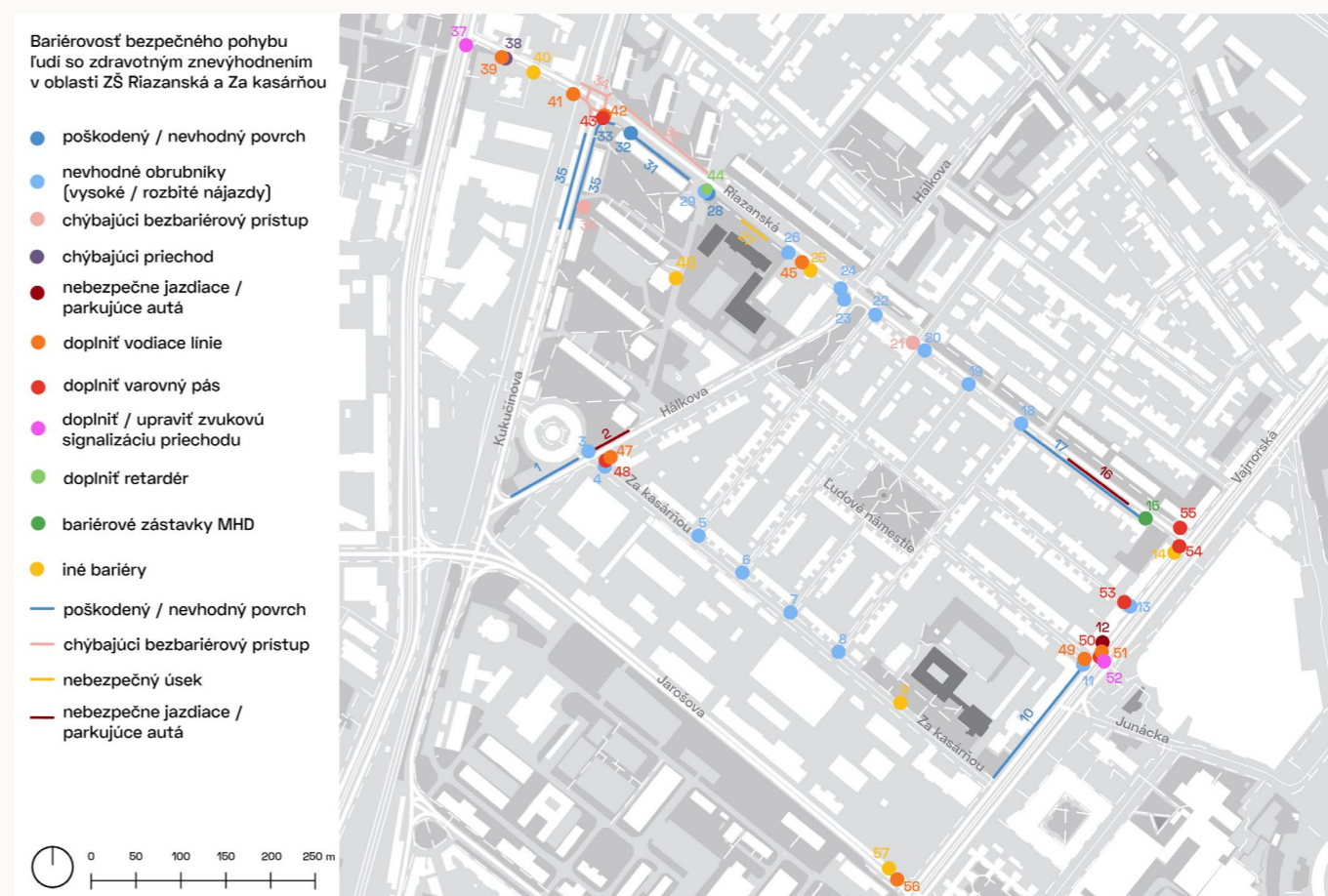
V priebehu augusta 2023 prebehlo mapovanie bariérovosti a prístupnosti s odborníkmi a odborníčkami v okolí všetkých desiatich zapojených škôl.

Pre každú z 10 vybraných škôl v projekte sme realizovali dve takéto mapovania. Na jednom z mapovaní sme spolupracovali s odborníkmi a odborníčkami 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.

Tieto mapovania nám umožnili komplexne pochopiť stav verejného priestoru a zachytiť bariéry v uliciach, s ktorými sa stretávajú ľudia, ktorí môžu mať pohybové alebo zrakové znevýhodnenie. Radi by sme prispeli k tomu, aby okolie týchto základných škôl bolo prístupné a bezpečné aj pre deti, rodičov či širokú verejnosť, ako aj ľudí so znevýhodnením.

Mapovanie v okolí ZŠ Riazanská a v okolí ZŠ Za Kasárňou sme pre veľmi blízku polohu a totožné susedstvo spojili do jednej analýzy. Jej závery pre obe školy si môžete prečítať v ďalšom texte.





## Problémové prvky

Počas mapovania vo všetkých lokalitách sme sa stretávali s opakujúcimi sa problémami. Človek, ktorý na pohyb nevyužíva vozík alebo nemá zrakové 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 trávnik. 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 prázdných 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, či majú alebo nemajú pohybové a zrakové znevýhodnenie, by mali mať prístupné a príjemné okolie svojich škôl. Chceme vytvárať prostredie, kde sa môžu slobodne a samostatne pohybovať.



Obr. 01.12: Ukážka mapovania bariér na ZŠ Mudroňova. Zdroj: MIB, 2023.



## 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 vodiacou palicou. Vodiace línie, ktoré sú namaľované hrubšou vrstvou farby, sa rýchlo zošúchajú. Nevidiaci ich vodiacou 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 vedú 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 odborničkami prebehlo počas augusta 2023, teda 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 osebe bolo rizikové. V niekoľkých prípadoch sme identifikovali kolízne úseky, keď autá, ktoré potrebovali opustiť parkovisko, prechádzali na 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.**

## Podnety pre ZŠ Riazanská a ZŠ Za kasárňou

Pre ľudí pohybujúcich sa na vozíku sú veľmi bariérové chodníky pozdĺž ulice Za kasárňou a na Riazanskej ulici, kde sa pripájajú bočné ulice z tzv. Ľudovej štvrte. Tieto chodníky nemajú upravené nájazdy, preto ľudia na vozíku používajú namiesto chodníka vozovku, aby sa vyhli vystupovaniu na chodník, čo spôsobuje, že sa nechceme stávať účastníkmi cestnej premávky.

Povrchy, ktoré znemožňujú ľuďom s obmedzenou schopnosťou pohybu dostať sa do ZŠ, sme identifikovali na Kukučínovej a Riazanskej ulici, kde je v okolí križovatky popraskaný povrch a nie sú tu upravené ani nájazdy na ostrovčeky.

Priamo pri ZŠ Riazanská sa nachádza stret rôznych typov povrchov chodníkov, ktorý znemožňuje ľuďom na vozíku tadiaľto prechádzať. Takto rozbité chodníky sú aj na Riazanskej a Vajnorskej ulici, kde znemožňujú pohyb na vozíku.

Aj ľudia na vozíku vidia problém v priechode, ktorý pokračuje z ulice Čsl. parašutistov a končí sa na chodníkoch s vysokým obrubníkom z čadičovými kociek. Tento výškový rozdiel nie je možné prekonať nielen ľuďom na vozíku, ale ani rodičom s kočíkmi. Ľudia tak často chodia po ceste, kde je veľmi vysoká premávka.

### Zastávky MHD v okolí škôl

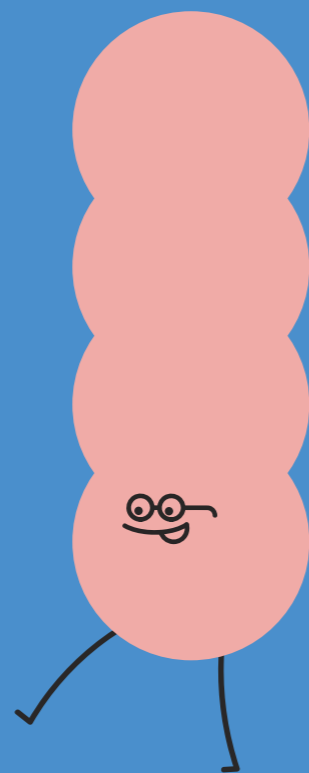
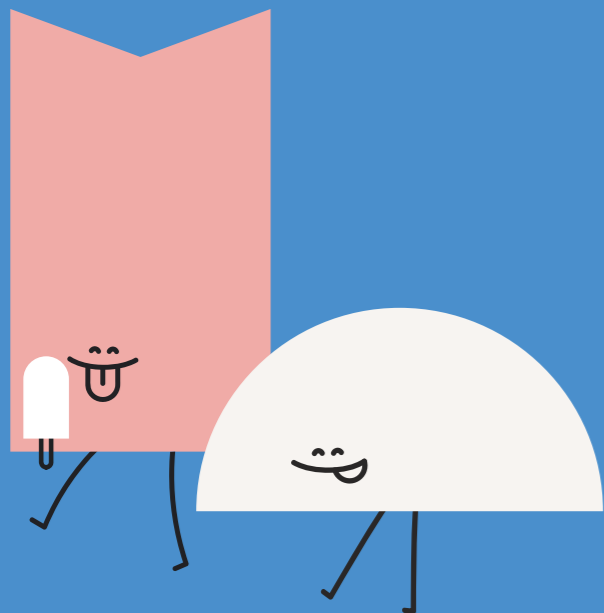
Pozreli sme sa aj na to, ako sú prístupné zastávky v okolí školy ľuďom s fyzickým obmedzením pohybu.

Zastávka autobusov MiÚ Nové Mesto č. 50 nemá vyvýšený nástupný priestor pre nastúpenie s vozíkom či kočíkom. Spolu s blízkou križovatkou aj tu chýbajú vodiace línie. Dokonca naše konzultantky odporúčali tento úsek nevidiacim nepoužívať. V blízkosti zastávky Háľkova v ceste po chodníku bránia stĺpy verejného osvetlenia.

Zastávky v oboch smeroch nemajú varovné pásy pre ľudí so zrakovým znevýhodnením.



# Čo vieme od rodičov?



Obr. 01.13: Pohľad na ulicu Za kasárňou mimo rannej a poobednej špičky.  
Zdroj: MIB, 2024.



Na prelome februára a marca 2023 sme realizovali dotazníkový prieskum medzi rodičmi detí, ktorý bol zameraný na zmapovanie dopravného správania.

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.

Dotazník potvrdil naše predpoklady o vysokom podiele žiakov a žiačok dochádzajúcich autom. Alarmujúci je trend posúvania veku, v ktorom deti začínajú chodiť bez sprievodu. Podľa výsledkov z dotazníka len 27,9 % detí chodí do školy samostatne, bez sprievodu, prípadne s kamarátmi a kamarátkami. Je to pravdepodobne symptóm všeobecného zvyšovania objemu dopravy, teda znižovania bezpečnosti.

V dôsledku toho sa nielen prehľbujú dopravné problémy, no klesá aj fyzická aktivita detí a miera ich samostatnosti. Dôsledkom tohto trendu je aj sociálna segregácia detí, ktoré čoraz viac času trávia štruktúrovanými aktivitami (športovými a inými krúžkami) a znižujú sa možnosti prirodzených sociálnych interakcií „vonku na ulici“.

## Kto boli respondenti a respondentky?

Išlo o ľudí, ktorí majú vo svojej starostlivosti deti, ktoré navštevujú ZŠ Za kasárňou. Oslovili sme ich cez školský elektronický systém. Dotazník vyplňali online.

Dotazník obsahoval 83 otázok a bol k dispozícii na vyplnenie od 8. februára do 15. marca 2023. Do dotazníka sa zapojilo 77 % rodičov detí školy (455 osôb). V dotazníku len 49,5 % opýtaných uviedlo, že ZŠ Za kasárňou je ich spádová škola.

Distribúcia rodičov naprieč ročníkmi bola pomerne rovnomerná. Každý ročník mal zastúpenie v miere od 8 % do 14 % zo všetkých odpovedí.



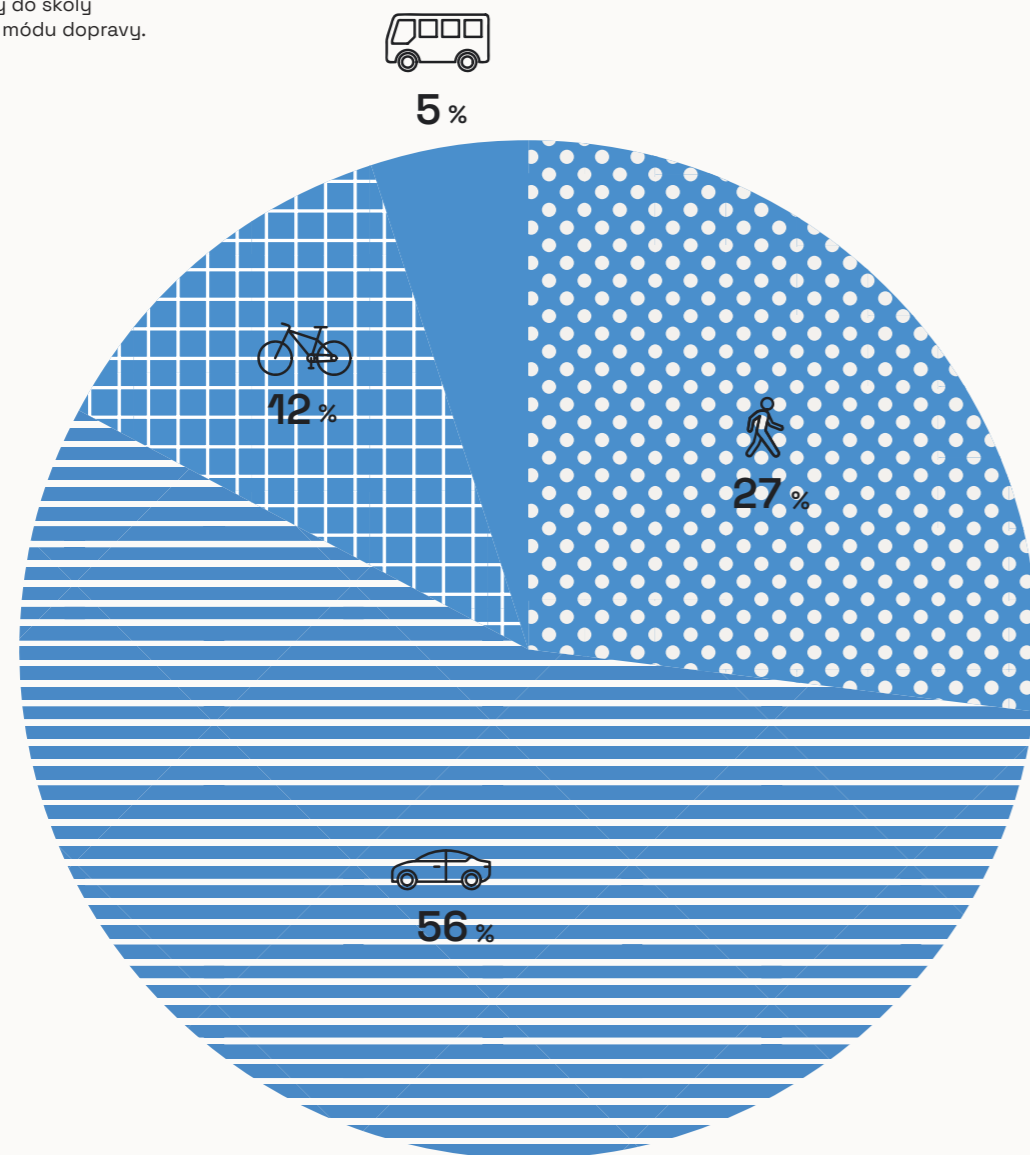
## Ako chodia deti do školy?

Autom do školy vozia až 56% detí, no cestou zo školy chodí už o 12% detí menej. Tieto deti menia spôsob dochádzania do školy najmä z auta na hromadnú dopravu (9%), menej na peší mód. Rodičia nám prezradili, že sa to deje preto, lebo dospelý nemôže odprevádať dieťa v poobedných hodinách.

Zvyšné deti aspoň raz do týždňa využijú aj iný spôsob dopravy. Najčastejším dôvodom, prečo vozia rodičia dieťa do školy, je to, že to majú cestou do práce (33%) a veľká vzdialenosť bydliska (17,1%). Prekvapilo nás, že až 19 detí nemá dobré napojenie na MHD, a preto sú dovážané do školy autom – tieto rodiny bývajú v zóne D a E, teda viac ako 15 minút do školy chádzou. Presnú adresu však nepoznáme.

**AŽ 27,65 % DETÍ VOZIA DO ŠKOLY RODIČIA KAŽDÝ DEŇ.**

↓  
Graf 01.02: Cesty do školy rozdelené podľa módu dopravy.  
Zdroj: MIB, 2023.

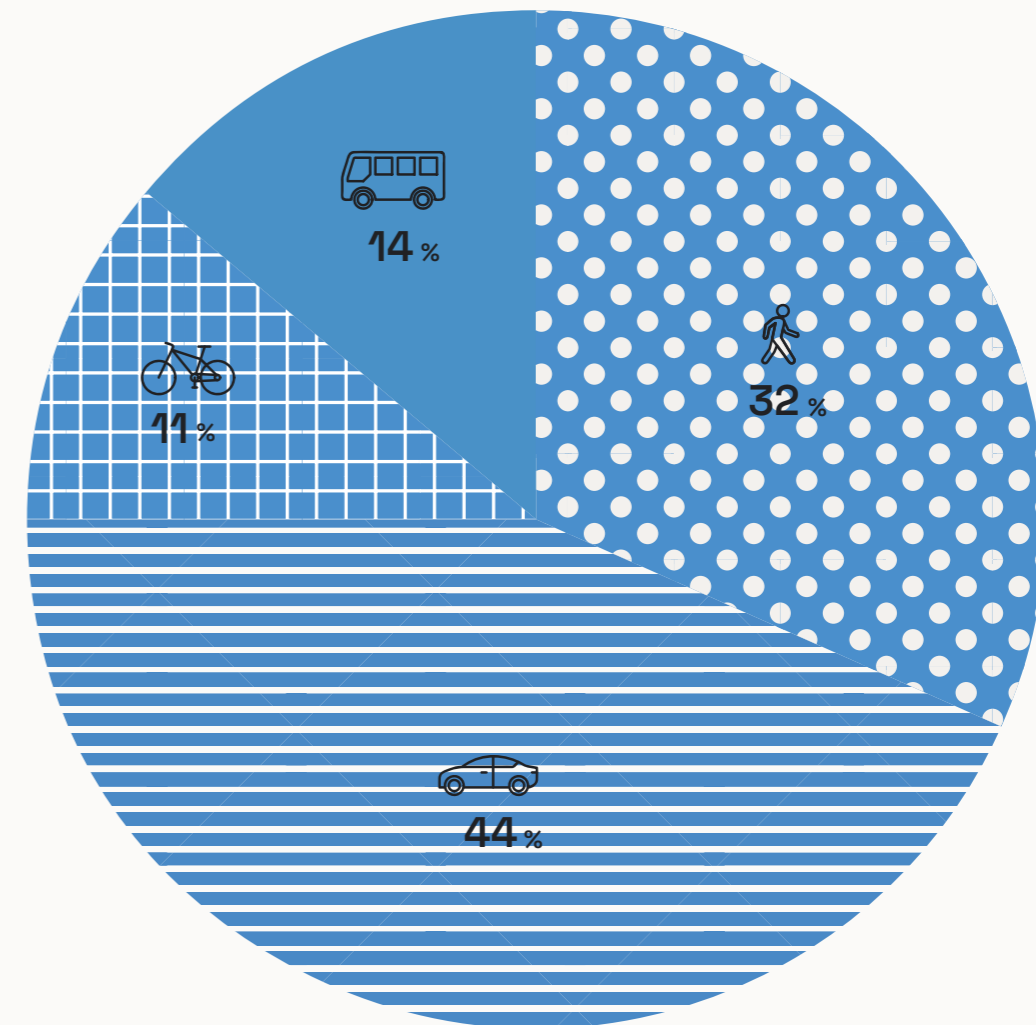


## Ako chodia deti zo školy?

Čo sa týka dopravy na bicykli alebo kolobežke, dôvodom nízkeho percenta jej využívania je to, že cyklistická infraštruktúra v okolí školy nie je a chodníky sú v zlom stave. Taktiež bol dotazníkový prieskum distribuovaný v zime, čo mohlo dať mierne zmeniť v neprospech cyklistickej dopravy.

V 32,3% chodia deti do školy iným spôsobom ako zo školy. Keďže je situácia najnáročnejšia ráno (do školy prichádza najviac detí na 1. hodinu v ten istý čas), budeme sa ďalej zaoberať najmä cestami do školy.

↓  
Graf 01.03: Cesty zo školy rozdelené podľa módu dopravy.  
Zdroj: MIB, 2023.

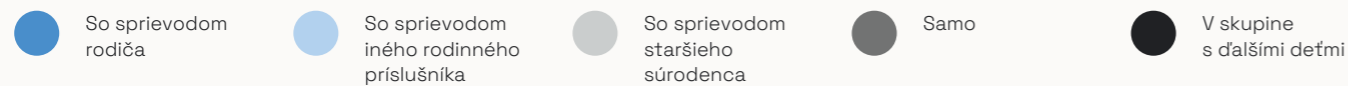
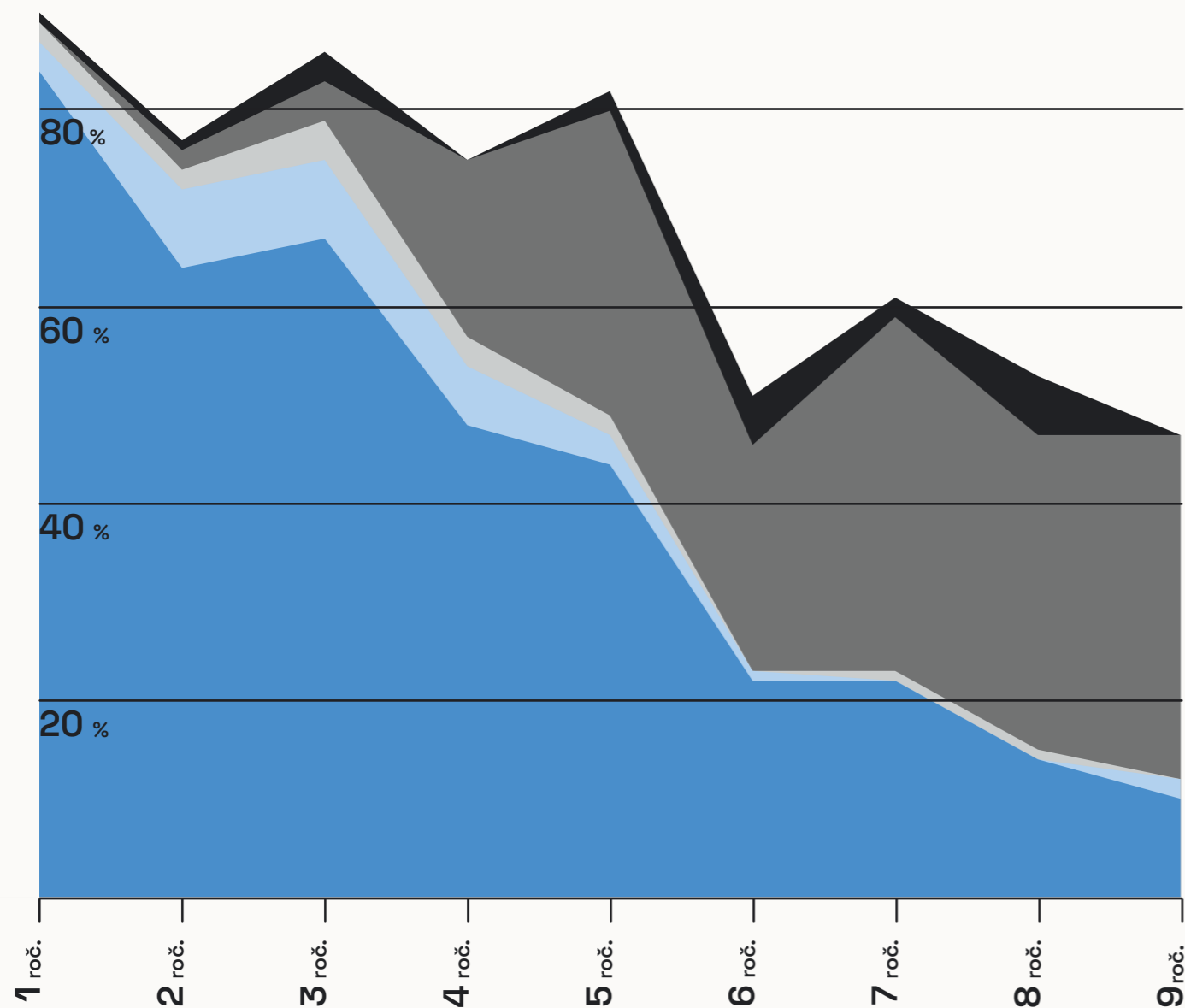


## Samostatnosť detí

Zaujímalo nás aj to, či chodia deti samy alebo so sprievodom, keďže tento ukazovateľ je aj indikátorom bezpečného prostredia okolo školy. V nasledujúcom grafe je vidieť, že sa deti osamostatňujú najviac medzi 4. a 6. ročníkom a tým pádom aj klesá počet detí, ktoré sú dovážané vo vyšších ročníkoch.

**AVŠAK, NA ROZDIEL OD OSTATNÝCH ŠKÔL ZAPOJENÝCH DO PROJEKTU V ROKU 2023, ZOSTÁVA NA DRUHOM STUPNI POMERNE VEĽA DETÍ, KTORÉ NIKDY NECHODIA SAMY DO ŠKOLY.**

↓  
Graf 01.04: Chodia deti so sprievodom alebo samy?  
Zdroj: MIB, 2023.

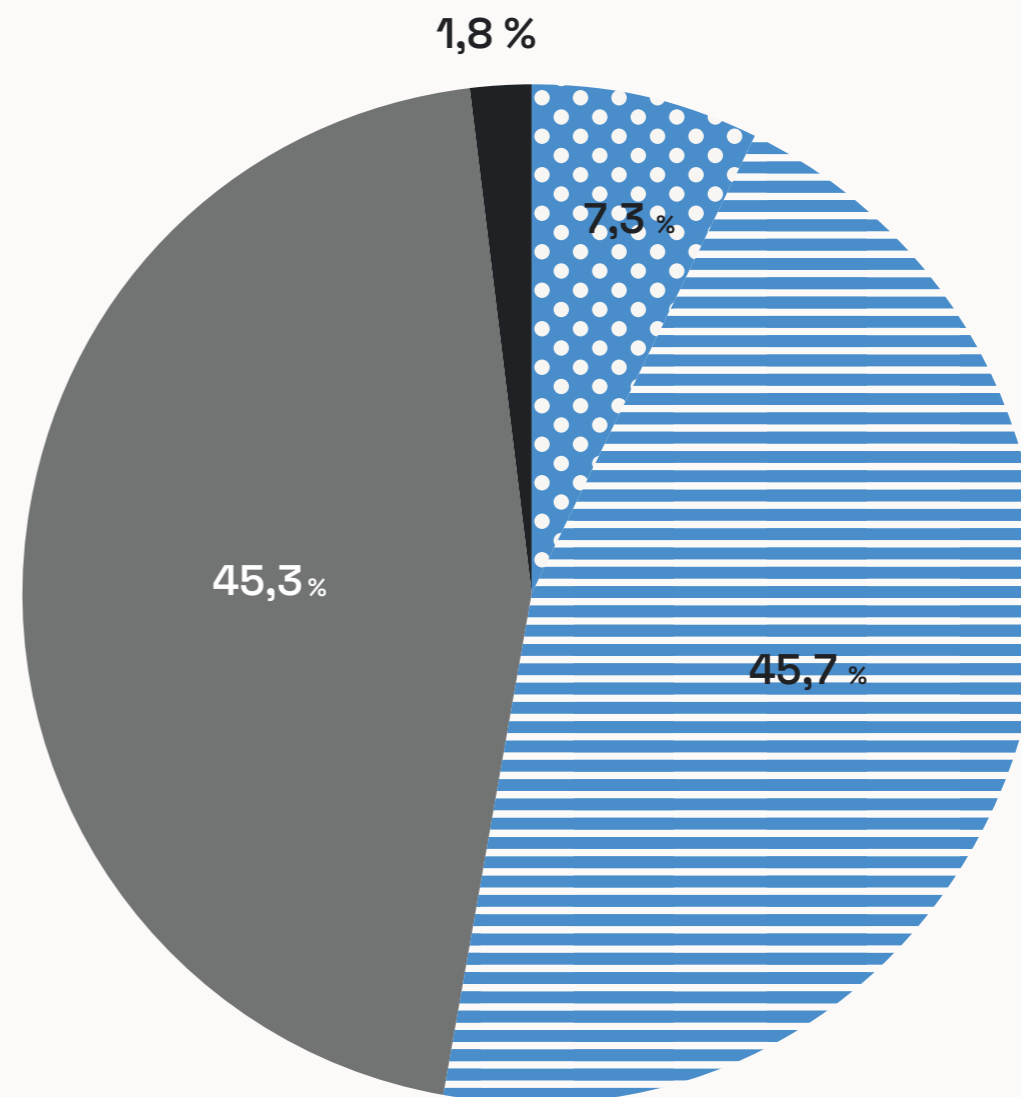


## Dopravná bezpečnosť

**SITUÁCIU OKOLO ŠKOLY POVAŽUJE ZA SKÔR NEBEZPEČNÚ ALEBO ÚPLNE NEBEZPEČNÚ AŽ 53 % RODIČOV.**

Zaujímavé je, že situáciu za úplne bezpečnú považuje len 1,8 % rodičov.

↓  
Graf 01.05: Graf zobrazuje vnímanie rodičov bezpečia okolia školy.  
Zdroj: MIB, 2023.





## Dopravná bezpečnosť podľa módu dopravy

### RODIČIA, KTORÝCH DETI CHODIA DO ŠKOLY MHD ALEBO AUTOM, ANI V JEDNOM PRÍPADE NEUVIEDLI, ŽE BY SITUÁCIA OKOLO ŠKOLY BOLA ÚPLNE BEZPEČNÁ.

Najviac nebezpečne vnímajú situáciu okolo školy rodičia detí, ktoré chodia do školy autom (58 %).

Dostali sme vyše 240 odpovedí, prečo ľudia nepovažujú okolie školy za bezpečné. Jednoznačne najviac opisovali situáciu priamo pred školou na ulici Za Kasárňou. Podľa nich tu jazdia autá príliš rýchlo a priechod pre chodcov pri Vajnorskej ulici je veľmi nebezpečný. Sťažovali sa aj na to, že chýbajú miesta, kde by vedeli odstaviť auto, aby dieťa bezpečne vystúpilo. Opisovali, ako

deti vystupujú na vozovku a potom prechádzajú cez cestu mimo priechodu pre chodcov. Niektoré autá sa otáčajú do protismeru. Spolu táto situácia vytvára „chaos“, čo bolo jedno najčastejších pomenovaní dopravnej situácie pred školou. Rodičia to navrhovali vyriešiť zriadením miest na vystúpenie a nastúpenie detí, vytvorením priechodu pred školou a znížením rýchlosti fyzickými zábranami.

Ďalší zhluk problémov sa týka existujúcich priechodov cez cesty. Parkovanie áut zabraňuje peším, aby dobre videli na priechode do križovatky a vedeli bezpečne prejsť cez cestu. Toto sa týka najmä lokality Ľudová štvrť, kde sú ulice príliš úzke.

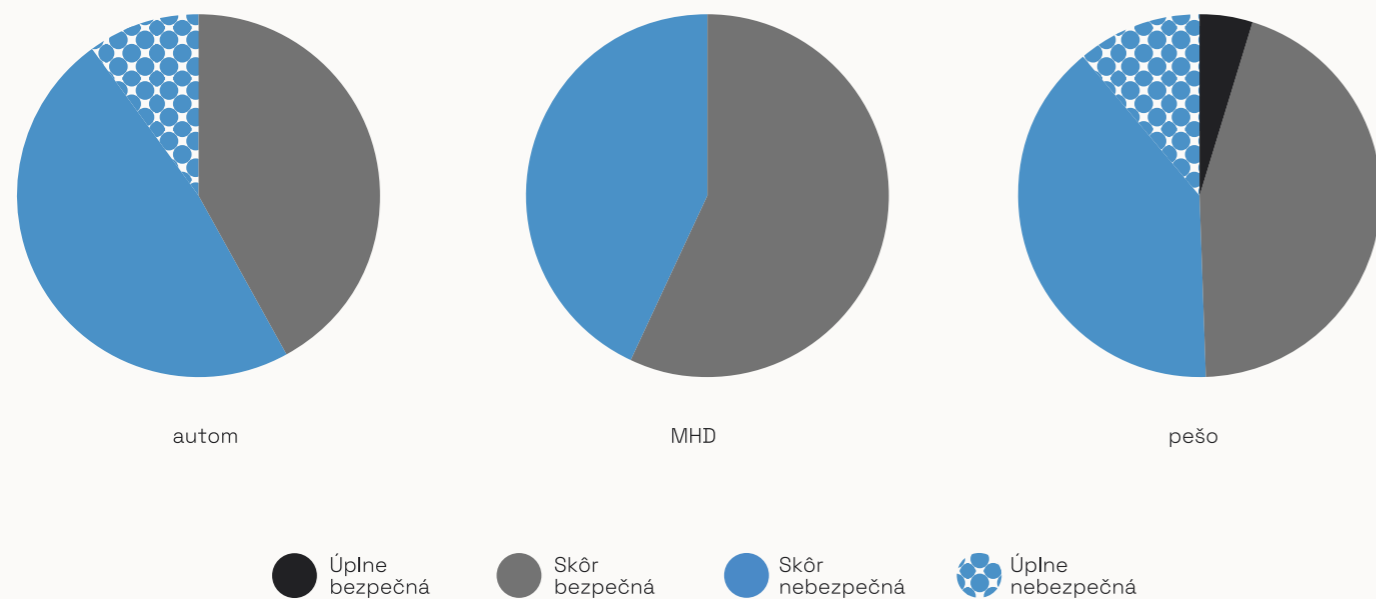
Avšak aj priechody, ktoré sú riadené svetelnou signalizáciou v okolí školy, nie sú z pohľadu peších bezpečné, keďže je na

nich naraz zelená pre autá odbočujúce doprava, ako aj pre peších – križovatka pri OC Vivo! a križovatka Bajkalská s Vajnorskou a iné.

Respondentky a respondenti, ktorí uviedli, že dochádzajú MHD alebo zo smeru od Novej doby, popísali problém, že pri zastávke Nová doba chýba priechod, ktorým by vedeli prejsť cez celú cestu. Situáciu na zastávkach pri OC Vivo! vnímajú podobne, avšak tam chýbajú priechody na jednom konci zastávok.

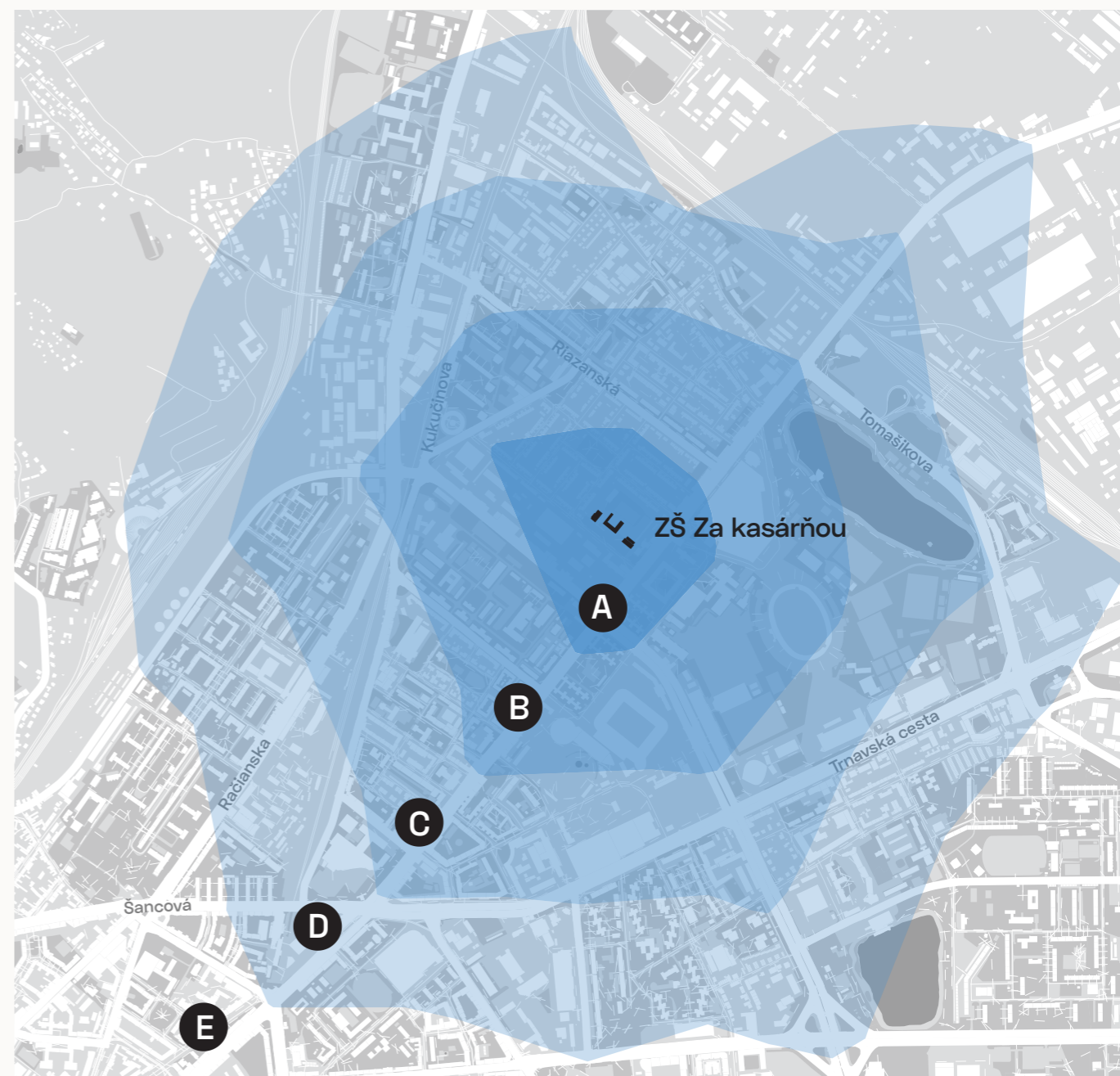
Rodičia pomenovali aj to, že deti chodia do ZUŠ na Háľkovu ulicu smerom po Úradníckej ulici, kde chýba priechod cez Riazanskú ulicu, a preto prebehujú v tomto mieste cez cestu.

↓  
Graf 01.06: Ako vnímajú rodičia okolie školy vzhľadom na spôsob dopravy dieťaťa.  
Zdroj: MIB, 2023.

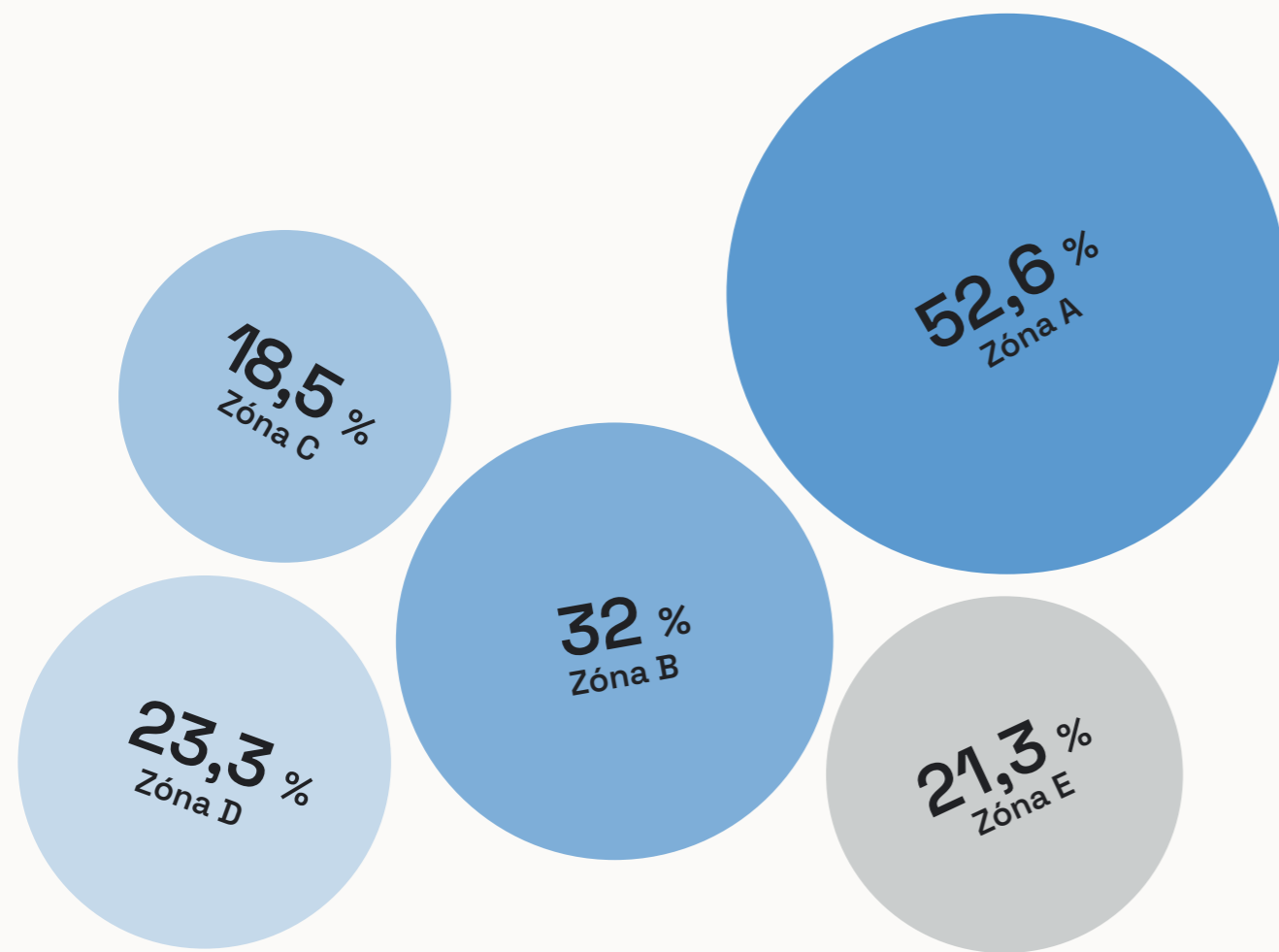


## Podiel detí, ktoré chodia do školy samy – podľa zón

↓  
Graf 01.07: Zóny podľa toho, ako dlho trvá cesta do školy dieťaťu pešo (5, 10, 15, 20 a viac minút).  
Zdroj: MIB, 2023.



Podiel detí, ktoré chodia do školy samy — podľa zón



Dopravuje sa vaše dieťa aspoň niekedy autom?

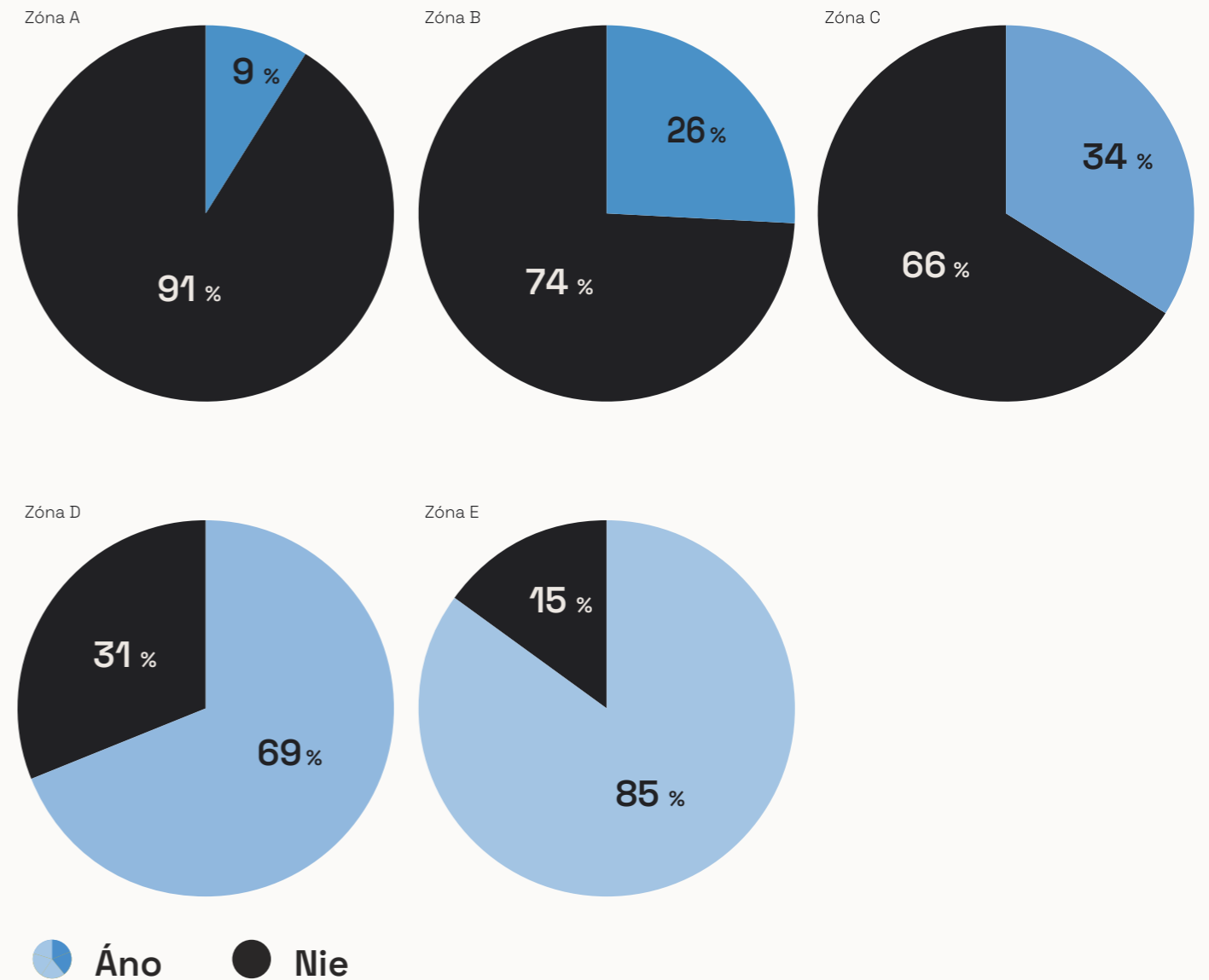
Zaujímalo nás aj to, odkiaľ dochádzajú deti do školy. Rodičia nám v dotazníkoch označili zónu, v ktorej bývajú, tá mohla byť odlišná ako adresa trvalého bydliska. Zóny boli stanovené podľa času, koľko trvá cesta do školy pešo. Reálna poloha bydliska žiakov a žiačok výrazne ovplyvňuje dochádzanie detí autom do školy. Rozdelili sme údaje podľa času dochádzania na 5 zón. V grafe vidíme, koľko percent detí dochádza

autom oproti ostatným spôsobom dopravy (MHD, pešo, bicyklom a pod.). V zóne A, z ktorej to majú deti len 5 minút pešo domov, je vozených do školy len 9 % detí. Avšak už zo zóny B (do 10 minút chôdze) a zo zóny C (do 15 minút chôdze) dochádza až tretina žiakov a žiačok autom. Z týchto dvoch zón by bolo potrebné percento detí dovážaných autom znížiť. Aj odborníci a odborničky na zdravie považujú prechádzku do 15 minút ako zdraviu prospešný návyk pre dieťa.

„POMERNE CHAOTICKÉ JE TO PRE AUTÁ SAMOTNÉ PRED ŠKOLOU, ALE ZA MŇA OSOBNĚ TO NIE JE VEĽKÁ PREKÁŽKA. PRVORADÁ JE BEZPEČNOSŤ SPÄTÁ S ČASOVOU DOSTUPNOSŤOU, A PRETO BUDE NADLHO PRVOU VOĽBOU PRE NÁS AUTO.“ Otec prváka

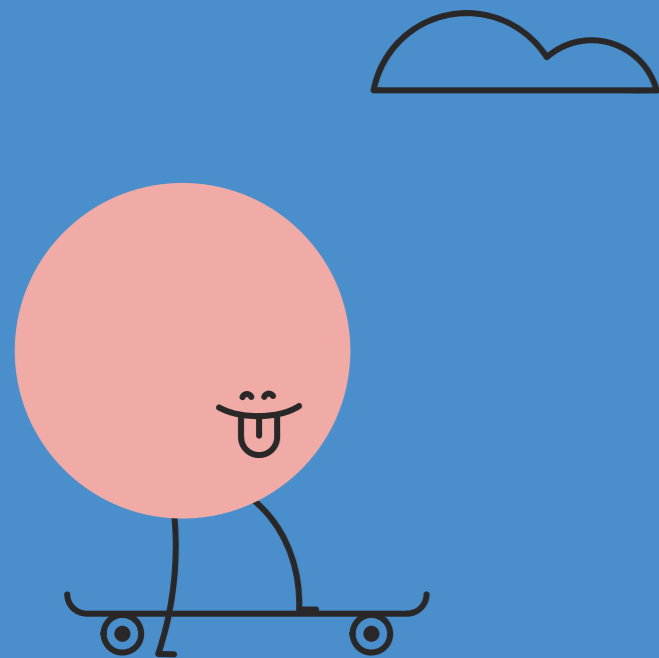


Graf 01.09: Modrá farba zobrazuje percentá detí dovážaných do školy autom podľa zóny, kde bývajú. Zdroj: MIB, 2023.

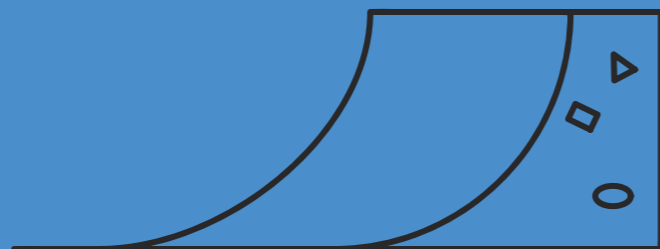




# Čo vieme od žiačok a žiakov?



↙  
Obr. 01.14: Vnímavá vychádzka v okolí školy.  
Zdroj: MIB, 2023.



Samozrejmosťou participácie tohto projektu je zapojenie detí do mapovania susedstva v kontexte jeho prívetivosti a bezpečnosti. Základnú školu Za Kasárňou 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 sa 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.

## Ako sme zapojili deti navštevujúce ZŠ Za kasárňou

### Vnímavé vychádzky

Pre deti 3., 5. a 7. ročníka sme zorganizovali tzv. vnímavé vychádzky (obr. 01.14). S pomocou didaktických pomôcok si mohli vyskúšať ulicu z perspektívy 3-ročného dieťaťa, rodiča s kočíkom, človeka s barlami alebo na invalidnom vozíku.

Počas prechádzky si všímali najmä zlý povrch chodníkov a chýbajúce bezbariérové priechody. Prechádzka po týchto chodníkoch je s pomôckami náročná a s vozíkom nemožná. Vajnorskú ulicu, ako aj Riazanskú pokladali za veľmi hlučné. Pretože sa tam necítia príjemne, tak si radšej predĺžia cestu a vyberajú si ulice v Ludovej štvrti, kde je príjemnejšie a tichšie.

**NA RIAZANSKEJ SPOMENULI, ŽE SÚ PRIECHODY, CEZ KTORÉ NECHODIA NIKDY SAMY, LEBO SA BOJA DOPRAVY.**



Prípadne vedia použiť priechody, ktoré sú z ich pohľadu bezpečnejšie, aj keď sú ďalej.

Veľmi sympatická im bola Ludová štvrť, vnímali krásne predzáhradky, architektúru domov a tichšie prostredie. Taktiež v okolí ihriska si staršie deti spomenuli na to, ako sa tu zvykli hrať. Pre zaparkované autá na chodníkoch však nevedeli prejsť s kočíkom, a tak museli ísť na druhú stranu či cestu. Negatívne hodnotili aj graffiti na plotoch.

Deti hodnotia ihriská a parky v okolí veľmi pozitívne. Zo vzdialenejších miest majú radi Kuchajdu a športoviská.

**NAPRIEK TOMU, ŽE SI DETI VEĽMI RADY KUPUJÚ ZMRZLINU NA KRIŽOVATKE RIAZANSKEJ S HÁLKOVOU, TOTO MIESTO POVAŽUJÚ ZA VEĽMI NEBEZPEČNÉ.**

Nechodia cez túto križovatku sami, čo nám prezradili deti, ktoré navštevujú už 7. ročník. Z nebezpečných miest v okolí spomenuli aj OD Sliemák, kde sa často vyskytujú ľudia bez domova.



## Práca s mapou

Po prechádzke sme v triede žiakov a žiačky rozdelili na tri skupiny. V skupinkách sme spoločne diskutovali a zaznamenávali do mapy postrehy detí o tom, čo sa im v susedstve páči, čo považujú za nebezpečné a s akými problémami sa stretávajú. Rozprávali sme sa o tom, ako vnímali ulice ony samy, ako aj z perspektívy iných používateľov a používateľiek. Ich postrehy sme zaznamenali do súhrnnej mapy okolia školy (obr. 01.16).

## DETI HODNOTILI SITUÁCIU PRED ŠKOLOU V RANNÝCH HODINÁCH AKO STRESUJÚCU.

Tie, čo chodievajú pešo od Vajnorskej ulice, sa sťažovali na priechod cez ulicu Za Kasárňou, ktorý vnímali ako nebezpečný. Počas daždivých dní na tomto mieste zvykne stáť voda, a tak musia mláku obchádzať po ceste. Na tento priestor priamo nadväzuje aj okolie panelového bytového domu na Vajnorskej 43, kde deti veľmi citlivo reagovali na nevzhľadné zábradlie či odpadky v jeho okolí. Upozornili aj na kríky, ktoré prerastajú na chodník a bránia v ceste peším.

## ULICA, CEZ KTORÚ MNOHO DETÍ DENNODENNE PRECHÁDZA, JE RIAZANSKÁ. NA NEJ IDENTIFIKOVALI VIACERO MIEST, KDE SA NECÍTIA BEZPEČNE, A POUKÁZALI NA TO, ŽE TAM AUTÁ JAZDIA VEĽMI RÝCHLO.

Viacero z nich navštevuje aj ZUŠ na Háľkovej ulici, ku ktorej chodia priechodom cez Riazanskú pri lekární na rohu Slnečnej ulice. Tento priechod považujú deti za bezpečnejší ako ostatné na veľkých križovatkách.

## OD TOHTO PRIECHODU PO VAJNORSKÚ ULICU BY SI PRIALI VYBUDOVAŤ EŠTE JEDEŇ, KEĎŽE PRIECHODY SÚ OD SEBA VZDIALENÉ AŽ 350 M, A AK DOCHÁDZAJÚ PO MAKOVICKÉHO ULICI, TAK MUSIA NA PRIECHODY ZACHÁDZAŤ.

Ostatné veľké križovatky na Riazanskej sa žiaci a žiačky snažia obchádzať, prípadne tam prechádzajú len s rodičmi, keďže sa im zdajú byť veľmi nebezpečné. Navrhovali tam zriadiť semafor.



Obr. 01.15: Zbieranie podnetov od detí nad mapou okolia školy. Zdroj: MIB, 2023.

Aj Háľkova ulica sa zdala deťom nebezpečná z dôvodu rýchlej jazdy áut a najmä v mieste priechodu pre chodcov pri OD Slimák, ktorý je nevhodne umiestnený do parkovacích miest. Deti majú pocit, že autá vychádzajúce z ulice Za kasárňou im prednosť nedajú. Pri OD Slimák sa necítili bezpečne pre väčšiu koncentráciu ľudí bez domova v tejto lokalite.

V okolí školy veľmi citlivo vnímali aj väčšie dopravné cesty, ako sú Jarošova, Vajnorská a Bajkalská ulica. Na týchto komunikáciách sú svetelné križovatky, ktoré púšťajú peších na priechod zároveň s autami odbáčajúcimi doprava. Vnímajú aj to, že je tu krátko zelená a musia sa cez cestu ponáhľať. Necítili sa tu preto bezpečne a popisujú aj to, že veľká rýchlosť áut spôsobuje hluk.

## DETI NAVRHOVALI AJ ZRIADENIE NOVÉHO PRIECHODU V MIESTE VYÚSTENIA ULICE ZA KASÁRŇOU NA VAJNORSKÚ.

Žiaci a žiačky veľmi pozitívne vnímali Ludovú štvrť, aj keď aj tu našli bariéry. Sťažovali sa najmä na zaparkované autá, ktoré bránia peším na chodníkoch, ale aj vo výhľade pri priechode cez cestu. Naše mapovanie s deťmi sa uskutočnilo ešte pred platnosťou tzv. chodnikovej novely [zákon č. 8/2009 Z. z. zákon o cestnej premávke, § 52 (2)], ktorá zakazuje parkovanie áut na chodníku, ak to nie je určené značkami.

V okolí Ludového námestia chýbali deťom vyznačené priechody pre chodcov. No všimli si aj to, že je tu málo košov na odpadky, hrboľaté chodníky, prijali by viac lavičiek a výbeh pre psov. Túto lokalitu vnímali pre menší hluk z dopravy veľmi pozitívne.

Žiaci a žiačky navrhovali aj zlepšenia na školskom dvore. Predovšetkým ich trápilo to, že priechod do jedálne nie je zastrešený a preliezky v areáli sú podľa ich slov len pre malé deti. Priali by si dobudovať aj herné prvky pre staršie deti.

Žiaci a žiačky najviac vyzdvihovali miesta v okolí, kde sa môžu ísť zahrať či zašportovať si.

## RADI CHODIA DO PARKU A NA IHRISKÁ NA LUDOVOM NÁMESTÍ A VARŠAVSKEJ ULICI ČI DO „JAMY“ A KU KUHAJDE.

Oceňujú aj blízkosť nákupného centra Vivo! či zmrzlináreň na Riazanskej ulici. Vyzdvihovali aj lokality v okolí, kde sa dá zahrať futbal, volejbal, zaskákať si na trampolíne či ísť si zaplávať.







### Projektový deň

So šiestimi triedami na škole sme sa pomocou piktogramov snažili zodpovedať na otázky, aké by chceli mať okolie školy, či im niečo chýba. Na pripravenú mapu mohli vkladať papieriky so symbolmi alebo si vytvoriť vlastný piktogram.

### NAJVIAC ZAREZONOVALA POTREBA ZRIADENIA PRIECHODU PRE CHODCOV PRIAMO PRED ŠKOLOU SO SEMAFOROM, PRÍPADNE S VEĽKOU TABUĽOU „POZOR DETI.“ SPOMENULI AJ CHÝBAJÚCU CYKLOTRASU A VEĽMI TÚŽILI PO BEZPEČNOM PRIESTORE NA JAZDU KOLOBEŽKAMI.

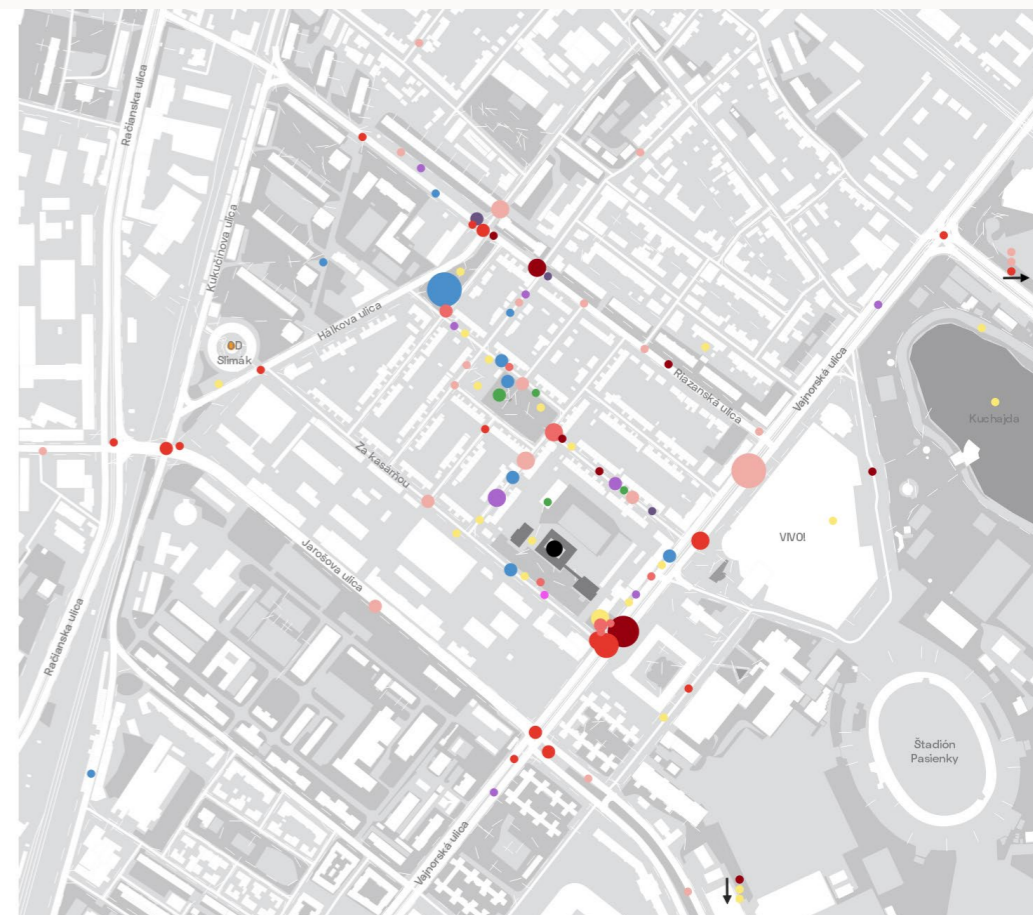
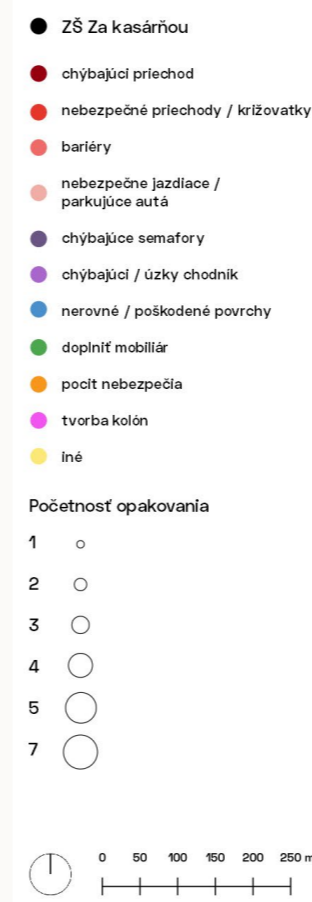
Pociťovali potrebu mať v okolí školy viac zelene s kvetinovou výsadbou. Pred školou by si práli aj stánky s občerstvením či živý parter na ulici, kde by boli rôzne druhy obchodov (potravinový, hry, second-hand, konzoly atď.).

Deti najviac zaujímalo zlepšenie školského dvora, kde by uvítali priestor na čítanie a oddych, prípadne posedenie s kamarátmi a kamarátkami. Rady by si robili vonku úlohy, maľovali či hrali počítačové hry. Preferovali by viac zelene a stromov či záhonov. Páčilo by sa im mať na dvore aj vodný prvok – jazierko, rieku či pitnú fontánku. Taktiež by rady doplnili viac prvkov na hranie, skákanie či preliezanie.

→  
Obr. 01.16: Výstup podnetov žiakov a žiačok z aktivity práca nad mapou.  
Zdroj: MIB, 2023.

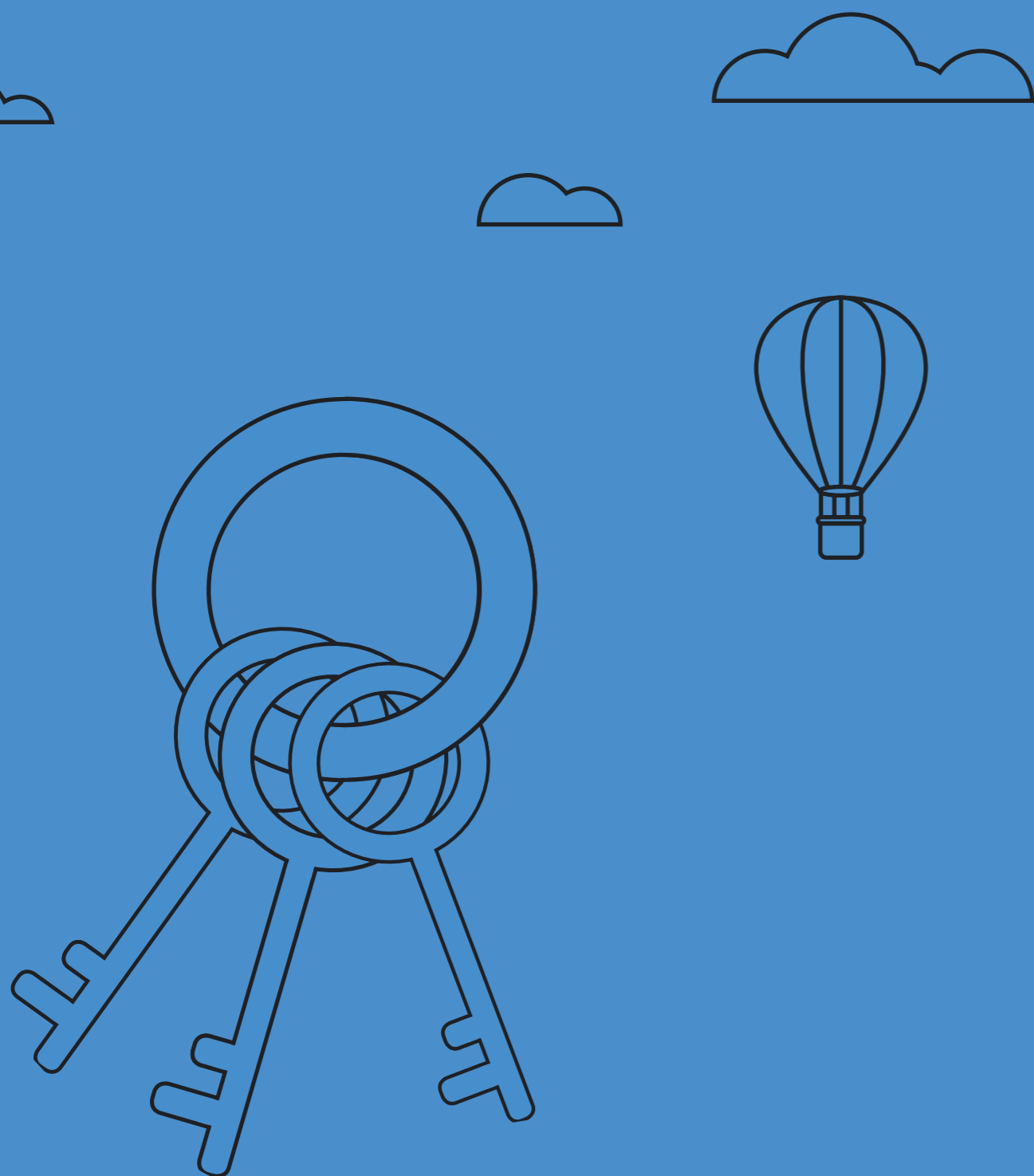
↙  
Obr. 01.17: Plánovanie ulice na hranie s deťmi.  
Zdroj: MIB, 2023.

↙ ↘  
Obr. 01.18: Projektový deň na ZŠ Za kasárňou.  
Zdroj: MIB, 2023.





# Čo vieme od ďalších kľúčových aktérok a aktérov?



## Čo vieme od zamestnancov a zamestnankýň?

Zamestnancov a zamestnankyne sme zapojili do prieskumu zaslaním krátkeho formulára, ktorý vyplnilo 35 z nich.

Autom dochádza polovica (17) z opýtaných. Pešo chodia siedmi ľudia, dvaja pravidelne využívajú MHD a traja dochádzajú niekedy aj na bicykli či kolobežke. Ostatní kombinujú módy dopravy podľa potreby. Ak niekedy prídu autom, je to najčastejšie preto, že sa po práci potrebujú presúvať po meste za inými aktivitami. Tretina však odpovedala, že je to preto, lebo berú do práce aj iného člena alebo členku svojej rodiny a zároveň bývajú veľmi ďaleko. Len dvaja opýtaní povedali, že nemajú dobré spojenie s MHD.

Nikto z nich neoznačil situáciu pri škole za vyslovene bezpečnú alebo nebezpečnú. Za skôr nebezpečnú ju však pokladá 75 % z nich bez ohľadu na to, ako sa do školy prepravujú.

V dotazníku popísali aj nebezpečné situácie pred školou. Ráno pred ňou rodičia vysadia deti, ktoré prebiehajú cez cestu mimo priechodu, keďže priamo pred školou sa žiadny nenachádza. Veľká a chaotická premávka v ranných hodinách spolu s prebiehajúcimi deťmi spôsobuje podľa rodičov veľa nebezpečných situácií. Tiež označili priechod na konci ulice pri križovatke s Vajnorskou ako nebezpečný, pretože je tam zlá viditeľnosť.

## SŤAŽOVALI SA AJ NA NEPRÍJEMNÉ VYCHÁDZANIE ZO ŠKOLSKÉHO DVORA AUTOM PRE RÝCHLO JAZDIACE AUTÁ NA ULICI ZA KASÁRŇOU.

Taktiež si všimli, že priechod cez koľaje na Vajnorskej ulici chýba tak, ako popísali aj samotné deti (pozri kapitolu Čo vieme od žiakov a žiačok? na s. 34).

## Ako sme zapojili susedstvo

Okolité susedstvo sme zapojili v dvoch aktivitách. Zorganizovali sme susedské stretnutie a počas festivalu Ulica na hranie sme zbierali podnety priamo do mapy.

### Susedské stretnutie

Susedské stretnutie prebehlo v apríli 2023. Pozývali sme naň ľudí zo susedstva dvoch škôl ZŠ Riazanská a ZŠ Za kasárňou, keďže ich susedstvo sa vo veľkej miere prekrýva. Cieľom bolo ľudí z okolia oboznámiť s projektom Mesto pre deti a zároveň získať podnety na zlepšenie dopravnej situácie v lokalite. Zúčastnilo sa 12 ľudí. Účastníci poukázali na to, že Hálkova ulica je príliš široká a autá tam jazdia veľmi rýchlo. Navrhovali pri detských ihriskách upokojiť dopravu. Poukázali na nemožnosť používať chodníky z dôvodu zaparkovaných áut v Ľudovej štvrti.

### Zbieranie podnetov na festivale Ulica na hranie

Podnety od susedstva na Ulici na hranie sa týkali vo veľkej miere práve ulice Za Kasárňou a Vajnorskej ulice. Na oboch cestách sa sťažovali ľudia, že tam autá chodia príliš rýchlo. Na Vajnorskej ulici by radi mali odbočovací pruh smerom z centra do ulice Za kasárňou, čím by sa nespomaľovala premávka na hlavnom ťahu. Ulicu Za Kasárňou vnímajú ako hrboľatú cestu, kde by sa zišiel cyklopruh.

**VELMI OCEŇUJÚ, ŽE JE VYZNAČENÝ ZDIEĽANÝ CYKLOCHODNÍK NA VAJNORSKEJ ULICI. NA KRIŽOVATKE KUKUČÍNOVA A JAROŠOVA OZNAČILI, ŽE SÚ NEVYHOVUJÚCE OSTROVČEKY PRE CHODCOV, NA KTORÉ SA NEDÁ VYJSŤ S KOČÍKOM.**

Taktiež v tejto križovatke je zle nastavená svetelná signalizácia pre chodcov. Rovnako si všimli, že priechod pre chodcov v mieste zastávky električiek na Vajnorskej ulici MiÚ Nové Mesto má krátko zelenú.

Niektoré deti prechádzajú cez priechod pri zastávke Nová doba, kde nie je priechod vcelku cez celú komunikáciu, ale strieda sa na konci zastávok. Toto by navrhovali zmeniť.

Za pozitívne miesta v okolí považujú, podobne ako samotné deti, blízkosť Kuchajdy a iných miest na športovanie.



Obr. 01.19: Mapa podnetov od susedstva z podujatia Ulica na hranie.  
Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 01.20: Ulica na hranie slúži deťom celý jeden deň na voľnú hru a prebiehalo na nej zbieranie podnetov od susedstva.  
Zdroj: MIB, 2023.

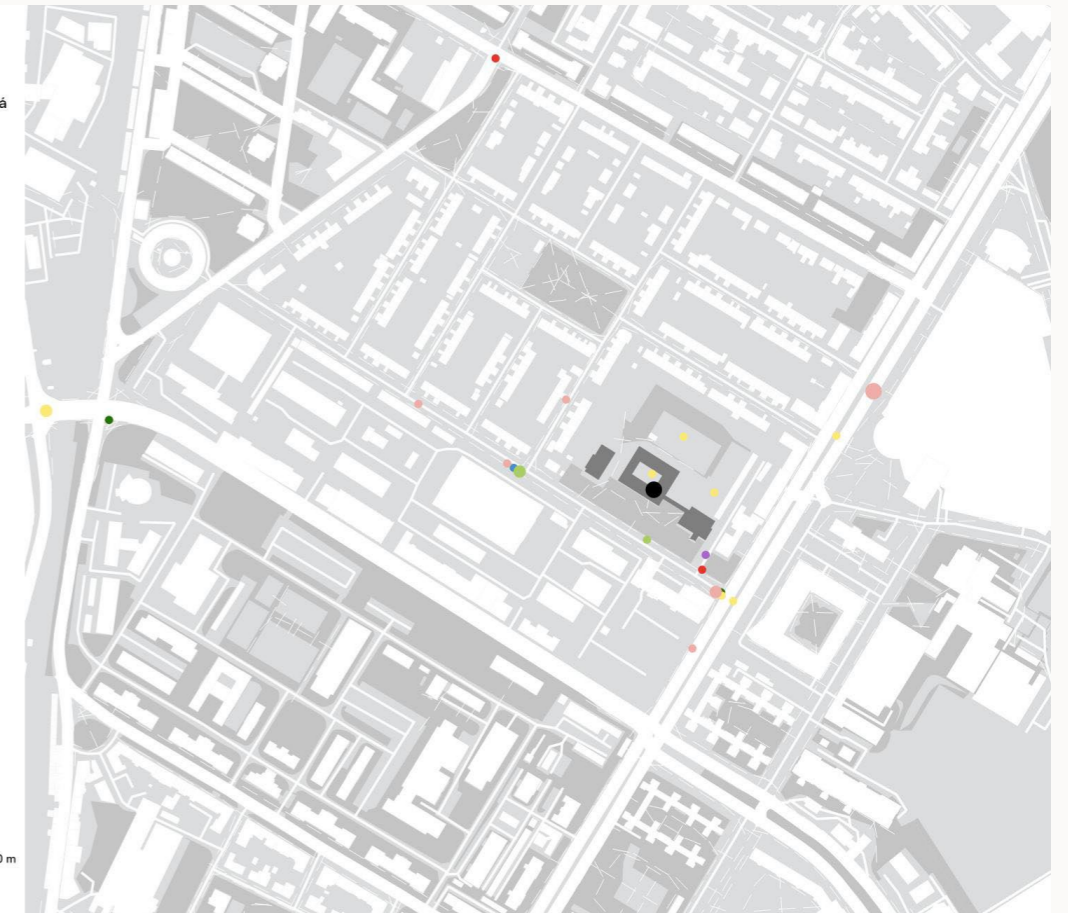
- ZŠ Za kasárňou
- nebezpečné priechody / križovatky
- nebezpečne jazdiace / parkujúce autá
- chýbajúci / úzky chodník
- nerovné / poškodené povrchy
- chýbajúce / nevyhovujúce rampy
- chýbajúce cyklotrasy
- Iné

Početnosť opakovania

- 1 ○
- 2 ○
- 3 ○



0 50 100 150 200 m



**Opatrenia smerujúce  
k zlepšeniu aktívnej  
mobility**

**02**



# Úvod



škola

## Prečo by cesta do školy mala byť pre každé dieťa 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 ten je zásadný pre zdravie detí, ktoré ráno prídu do školy rozohýbané a pripravené na kognitívnu záťaž. V projekte Mesto pre deti sa usilujeme o bezpečnejšie okolia škôl, aby pešia cesta do školy bola prvou voľbou pre čo najviac detí (a ich rodičov či opatrovateľov\*ky). Súčasná cestná infraštruktúra nie je prispôbena potrebám detí, ich výške ani ich pozornosti. Aj z tohto dôvodu až 56 % detí dochádza ráno do školy na Za kasárňou autom. Naším cieľom je zvýšiť bezpečnosť pre všetkých a taktiež umožniť bezpečný peší pohyb tým deťom, ktoré by mohli a chceli chodiť do školy pešo, z dôvodu nízkej bezpečnosti však tak dnes nechodia.

Podľa trvalého pobytu detí navštevujúcich ZŠ Za kasárňou sme vypočítali mediánovú vzdialenosť školy od bydliska detí. Do výpočtu sme nezahrnuli adresy bydlísk mimo mesta Bratislava, teda 12 % žiakov. Dnes je mediánová vzdialenosť 1 013 m, čo je pri zohľadnení veku (8 rokov) pri priemernej rýchlosti chôdze 4 km/h prekonalné za 15 minút.

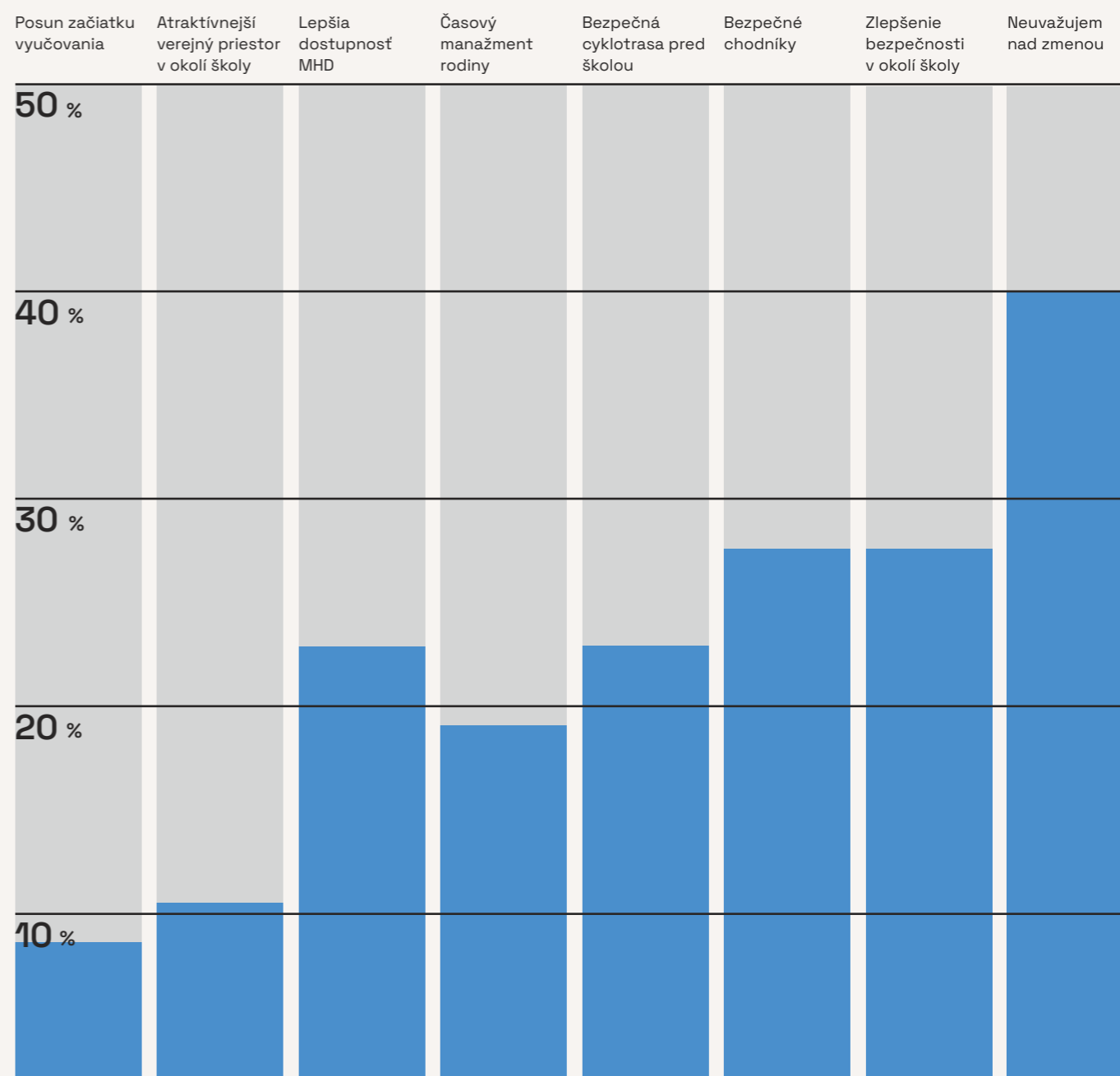
→ Dokument, ktorý čítate, teda Plán mobility ZŠ Za kasárňou, má za cieľ zvýšiť bezpečnosť okolia Základnej školy Za kasárňou a povzbudiť k aktívnej mobilite detí a ich opatrovateľov\*ky. Hlavnou cieľovou skupinou sú deti, no dokument sumarizuje všetky zdroje nebezpečia vo verejnom priestore a navrhuje 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.

## Dôvody zmeny spôsobu odprevádzania dieťaťa na iný než automobilom

Dôvody, pre ktoré by boli rodičia ochotní zmeniť spôsob sprevádzania detí do školy za iný ako automobilový, sú zlepšenie bezpečnosti v okolí školy (27 %), bezpečnejšia cyklotrasa pred školou (22 %) či lepšia dostupnosť MHD (22 %).

Tieto dáta nám ukazujú aj to, že až 40 % rodičov, ktorí používajú na dochádzanie do školy auto, 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 automobilom?  
Zdroj dát: dotazníkový prieskum, MIB, 2023.



# Infraštruktúra pre aktívnu mobilitu



Obr. 02.01: Hlavný vstup do školy z ulice Za kasárňou. Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.02: Vstup do podzemného CO krytu pod pozemkom školy na Leteckej ulici. Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.03: Vjazd do školy, ktorý vedie k hlavnému vstupu z ulice Za kasárňou. Zdroj: MIB, 2024.

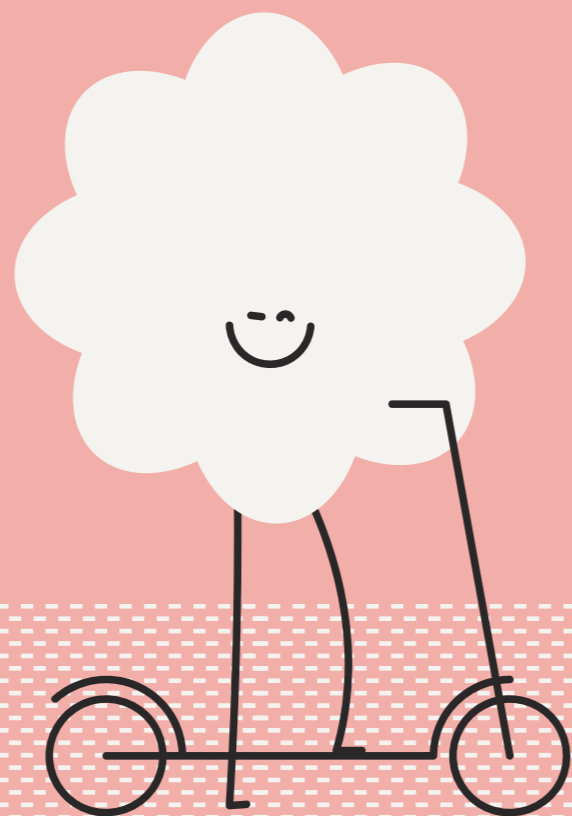


Obr. 02.04: Pešie trasy do školy označené žltou farbou. Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



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

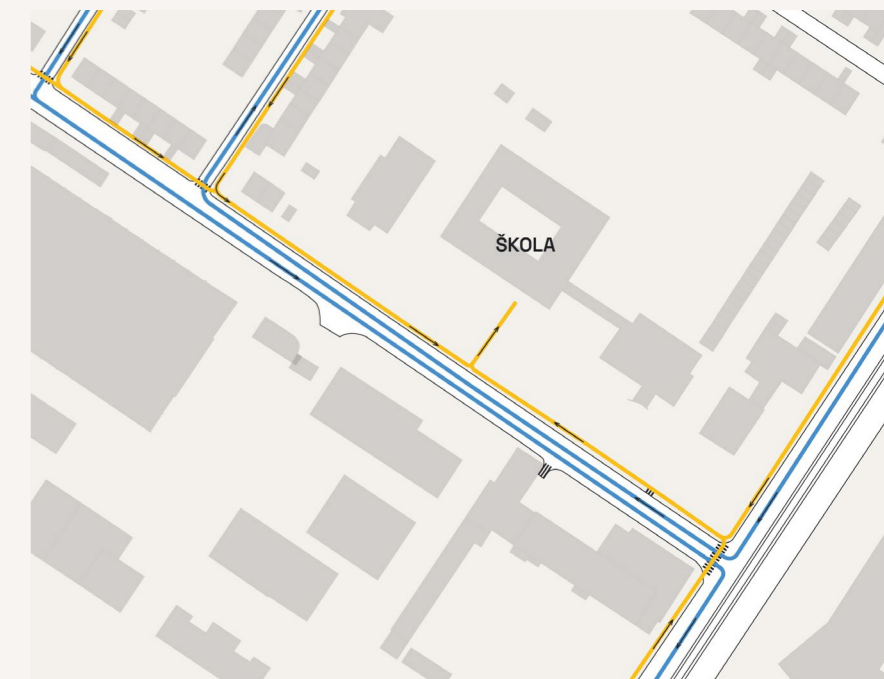
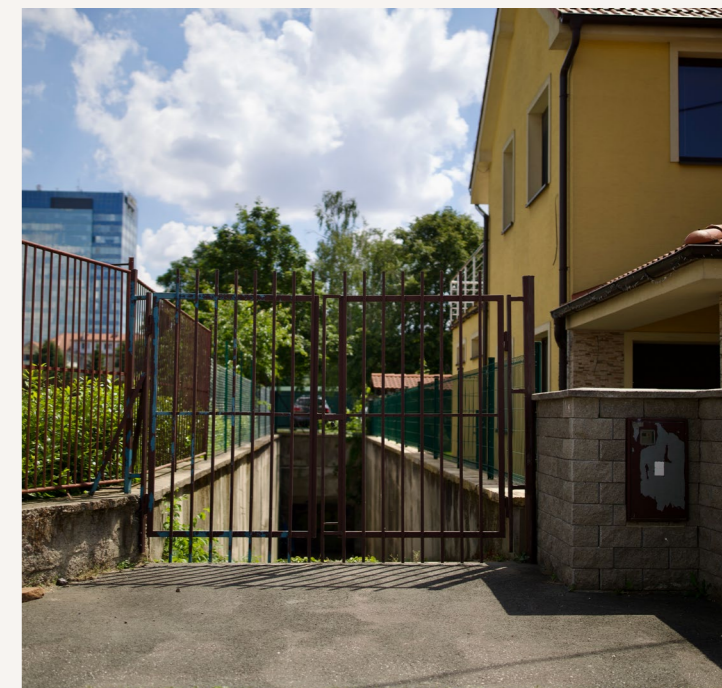
Aktívnou mobilitou však nie je len chôdza, nazývame tak všetky formy dopravy, v ktorých človek využíva vlastnú fyzickú silu. Patrí sem aj jazda na bicykli, kolobežke, skateboarde či korčuliach.



## Hlavný vstup do školy

Do ZŠ Za kasárňou vedie jeden vstup na ulici Za kasárňou, ktorý je bezbariérový. Stojany na bicykle sa nachádzajú pred hlavným vstupom. Do školy nevedie žiadny iný vstup, keďže škola je obklopená rodinnými domami. Pomedzi domy na vedľajšej Leteckej ulici je vstup do podzemného CO krytu pod areálom školského dvora. Množstvo detí prichádza do areálu školy bránou, do ktorej je zakázaný vjazd áut, s výnimkou vjazdu zamestnancov školy, a to za účelom zaparkovania svojho auta v areáli školy za bránou. Vjazd učiteľov tak môže vytvárať kolízne situácie peších s autami.

Ulica Za kasárňou je tranzitná, autá sem však nechodia len zaparkovať, ale, naopak, ňou aj často len prechádzajú, a to oboma smermi. Táto ulica sa nachádza na okraji štvrte s kompaktnou zástavbou rodinných domov, tzv. Ludová štvrť, a dôkladne uzavretým vojenským areálom. Napriek tomu je tu povolená maximálna rýchlosť 50 km/h. Deti prichádzajú z viacerých smerov, ktoré ústia do ulice Za kasárňou (pozri na obr. 02.04). Najnebezpečnejšie je vnímaná práve dopravná situácia pred vstupom do areálu školy v ranných hodinách, keď rodičia privádzajú deti. Chaotickú situáciu spôsobujú nedostatok parkovacích miest alebo miest na krátkodobé zastavenie, otáčajúce sa autá a prechádzajúce deti cez cestu mimo priechodu pre chodcov. Existujúce zábradlie pri škole, ktoré zamedzuje deťom vystúpiť z auta na chodník, by bolo vhodné nahradiť flexibilnými stĺpikmi.







**Obr. 02.05:** Priechod cez Bajkalskú ulicu.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.06:** Priechod cez Riazanskú ulicu pri OD VIVO!  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.07:** Priechod pri zastávke OD VIVO!  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.08:** Priechod pri zastávke Nová doba.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.09:** Priechod cez Bajkalskú ulicu.  
Zdroj: MIB, 2024.



### Bezpečnejšie priechody pre chodcov

Z participatívneho procesu vieme, že jedným z najväčších problémov v lokalite je bezpečnosť priechodov pre chodcov. Školský obvod Za kasárňou je z východnej strany ohraničený Vajnorskou a Jarošovou (Bajkalskou) ulicou, najviac detí však prichádza práve z tohto smeru.

V dotazníku len 49,5 % opýtaných uviedlo, že ZŠ Za kasárňou je ich spádová škola. Žiaci a žiačky musia prekonávať na ceste do školy rýchle zberné komunikácie, ako sú Bajkalská, Vajnorská, Jarošova a Riazanská ulica. Problematické sú neriadené priechody pozdĺž Riazanskej a Vajnorskej, ale aj priechody so svetelnou signalizáciou, ktoré sú pre deti príliš stresujúce, lebo naraz majú autá s nimi zelenú alebo je zelená príkrátka, najmä pri pravom odbočení (križovatka pri OD Vivo! a križovatka Bajkalská s Vajnorskou a iné).

Pozdĺž Vajnorskej ulice navrhujeme všetky priechody debariérizovať. Priechody na Riazanskej ulici navrhujeme skrátiť, a to rozšírením dopravných tieňov a pridaním dopravných ostrovčekov. Jeden z nebezpečných priechodov pre chodcov na konci ulice Za kasárňou v križovaní s Vajnorskou sa v prvej fáze projektu v roku 2023 podarilo stavebne upraviť a vytvoriť tak priebežný chodník (pozri Upokojuvanie dopravy, s. 60).

Ďalšie nebezpečné priechody v susedstve sa nachádzajú najmä v rámci frekventovaných križovatiek, kde sme ako problém identifikovali vysokú rýchlosť áut pri zabáčaní, nedostatočnú viditeľnosť chodcov alebo príliš dlhé vzdialenosti, ktoré musí chodec cez priechod prekonať.

Opatrenia, ktoré sa týkajú nebezpečných križovatiek a priechodov v ich rámci popisujeme v kapitole Zmena dizajnu ulice na s. 62.



### Chýbajúce priechody pre chodcov

Mnohé trasy detí do školy vedú cez cesty, kde úplne absentuje priechod pre chodcov. Nie všade technické podmienky (teda dokumenty popisujúce zásady navrhovania dopravného značenia) dovoľujú priechody pridať, napríklad z dôvodu nízkeho počtu chodcov prechádzajúcich cez daný bod, alebo na základe iných parametrov, ktoré musí daná križovatka spĺňať. Avšak je nutné zabezpečiť bezpečnejšie miesta na prechádzanie peších aj v prípade, že sa tam priechod nevyznačí.

Problematické sú úseky, kde deti dochádzajú MHD (zastávka autobusu č. 98 – Nová doba) alebo zo smeru od Novej doby, pri električkovej zastávke Nová doba, kde chýba priechod, ktorým by deti vedeli prejsť cez celú cestu naraz. Situáciu na zastávke pri OD Vivo! vnímajú podobne, avšak tam chýbajú priechody na jednom konci zastávok. V rámci rekonštrukcie Vajnorskej električkovej radiály navrhujeme upraviť priechody zo zastávok, aby sa chodci na priechodoch cez električkovú trať cítili bezpečnejšie.



Problém s neexistujúcim priechodom na treťom ramene križovatky Vajnorskej ulice s Bajkalskou následne nadväzuje na problém s neexistujúcim priechodom cez Vajnorskú na vyústení z ulice Za kasárňou. V tomto prípade je nutná spolupráca magistrátu s Krajským dopravným inšpektorátom o možnosti dobudovania priechodu pre chodcov v tomto úseku.

Za ďalší problematický úsek rodičia označili v smere do ZUŠ na Háľkovej ulici od Úradníckej ulice, kde im chýba priechod cez Riazanskú ulicu, a preto deti prebehujú v tomto mieste cez cestu pomedzi rýchlu premávku.

Nemenej problematickou je aj samotná ulica Za kasárňou, kde nie je v celej dĺžke ulice ani jeden priechod pre chodcov. Neprehľadnú situáciu v tomto prípade pomôže vyriešiť zavedenie parkovacej politiky tejto časti Nového Mesta, v rámci ktorej sa plánuje zúženie celej Riazanskej ulice aj ulice Za kasárňou, kde sa vyznačia parkovacie pásy, a v prípade Riazanskej ulice aj cyklotrasy, ktoré výrazne zúžia jazdné pruhy a prirodzene spomalí dopravu.



### Pešie trasy

V tomto susedstve bol verejný priestor pred zavedením tzv. chodníkovej novely [novela 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))] vo veľkej miere podriadený parkujúcim autám na chodníku, a tým pádom nepriechodnosti chodníkov napríklad kočíkom či väčšou skupinou detí.

V niekoľkých prípadoch boli identifikované kolízne úseky, keď autá, ktoré potrebovali vyparkovať, prechádzali cez chodník. Jedným z príkladov je vyústenie cesty z Hostinského sídliska priamo cez chodník na priechod pre chodcov cez Hálkovu ulicu. V tomto prípade navrhujeme posunutie priechodu mimo vyústenia cesty.

Zlá viditeľnosť chodcov kvôli zaparkovaným autám stále spôsobuje ťažkosti tam, kde je potrebné prejsť na druhú stranu cesty. Zmierniť tento problém môže plánované zaradenie tejto časti do PAAS systému, v rámci ktorého sa plánuje vhodnejšie vyznačenie parkovacích miest vzhľadom na potreby chodcov.



**Obr. 02.10:** Parkovanie v Ľudovej štvrti po zavedení tzv. chodníkovej novely.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.11:** Vyústenie cesty z Hostinského sídliska cez chodník na priechod pre chodcov cez Hálkovu ulicu.  
Zdroj: MIB, 2024.





# Debarierizácia



Obr. 02.12: Chodník na Úradníckej ulici.  
Zdroj: MIB, 2024.



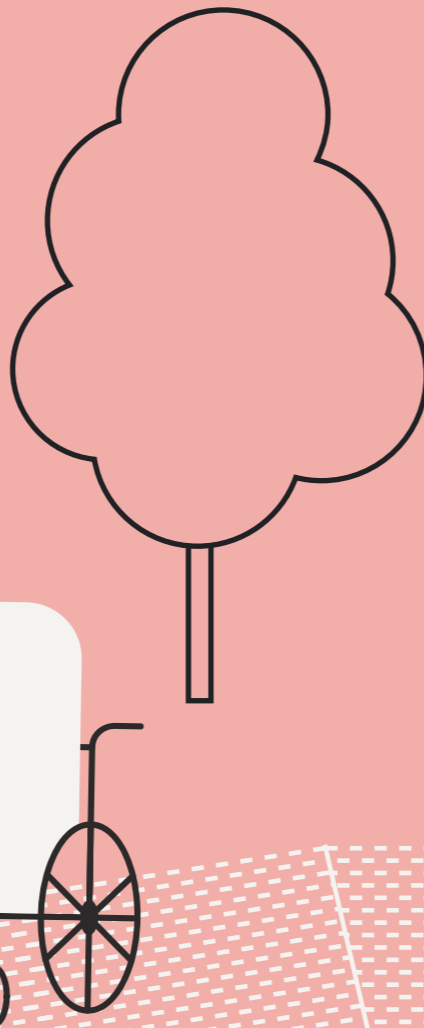
Obr. 02.13: Priechod bez debarierizácie na Vajnorskej ulici.  
Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.14: Priechod s nevýhovujúcou debarierizáciou na Úradníckej ulici.  
Zdroj: MIB, 2024.



Obr. 02.15: Zastávka pri MiÚ Nové Mesto.  
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 konzultantkami, ktorí\*é žijú s fyzickým znevýhodnením.



## Zlepšenie kvality povrchov

Viacere chodníky v susedstve sme identifikovali ako nedostatočne bezpečné z dôvodu nekvalitného povrchu. V tomto susedstve sme identifikovali rozbitú vozovku, nerovný povrch s vypuklinami a diery na asfalte, čo sťažuje ľuďom žijúcim s fyzickým znevýhodnením pohybu vo verejnom priestore, ale aj obmedzuje aktívnu mobilitu detí. Navrhujeme úpravu povrchov na chodníkoch na uliciach Vajnorská a Za kasárňou v blízkosti školy, v Ludovej štvrti, ale aj zdieľanú komunikáciu na ulici Československých parašutistov.

## Odstránenie fyzických bariér

V tomto susedstve sme v spolupráci s našimi konzultantami a konzultantkami identifikovali mnohé fyzické bariéry. Ide o nevhodné či strmé sklony obrubníkov na ostrovčekoch, vysoké obrubníky, bariérové nástupy na chodníky či kontajnerové stojiská a stĺpy v prirodzenej vodiacej línii nevidiacich.



Navrhujeme stavebnú debarierizačnú úpravu niekoľkých priechodov pre chodcov (dobudovanie spevnených nájazdov). Na Riazanskej ulici pri predajni Uzlík, ktorý sa končí na chodníkoch s vysokým obrubníkom z čadičových kociek a na uliach Za kasárňou, Vajnorská a Riazanská, kde sa pripájajú bočné ulice z tzv. Ludovej štvrte, a aj vnútri Ludovej štvrte. Úprava nájazdov na ostrovčeky sa týka aj križovatky Riazanskej s Kukučínovou. Okrem toho navrhujeme upraviť nástupný priestor na zastávke MiÚ Nové Mesto autobusu č. 50 pre nástupenie s vozíkom či kočíkom.



## Doplnenie vodiacich línií a varovných pásov

Pre ľudí so zrakovým znevýhodnením chýbajú v lokalite vodiace línie. Vodiace línie vďaka tomu, že sú rozpoznateľné nohami aj bielou palicou, umožňujú nevidiacim a slabozrakým orientáciu a bezpečnejší pohyb vo verejnom priestore.

Navrhujeme pridať vodiace línie priamo k hlavnému vstupu od školy, na zastávku autobusov MiÚ Nové Mesto autobusu č. 50 a križovatku Riazanskej s Vajnorskou.

Varovné a signálne pásy majú formu hmatových varovných gombíkov. Sú spoznatelné nohami a bielou palicou a signalizujú nevidiacim a slabozrakým hroziace nebezpečenstvo, napr. priechody pre chodcov. Inštalácia takýchto varovných pásov by mohla nevidiacich upozorniť na možný pohyb áut pri vjazdoch na parkoviská, ktorých je v tomto susedstve množstvo. Absentujú napríklad na vjazde z ulice Čsl. parašutistov na Hálkovu ulicu, alebo zo zástavky Hálkova v oboch smeroch.



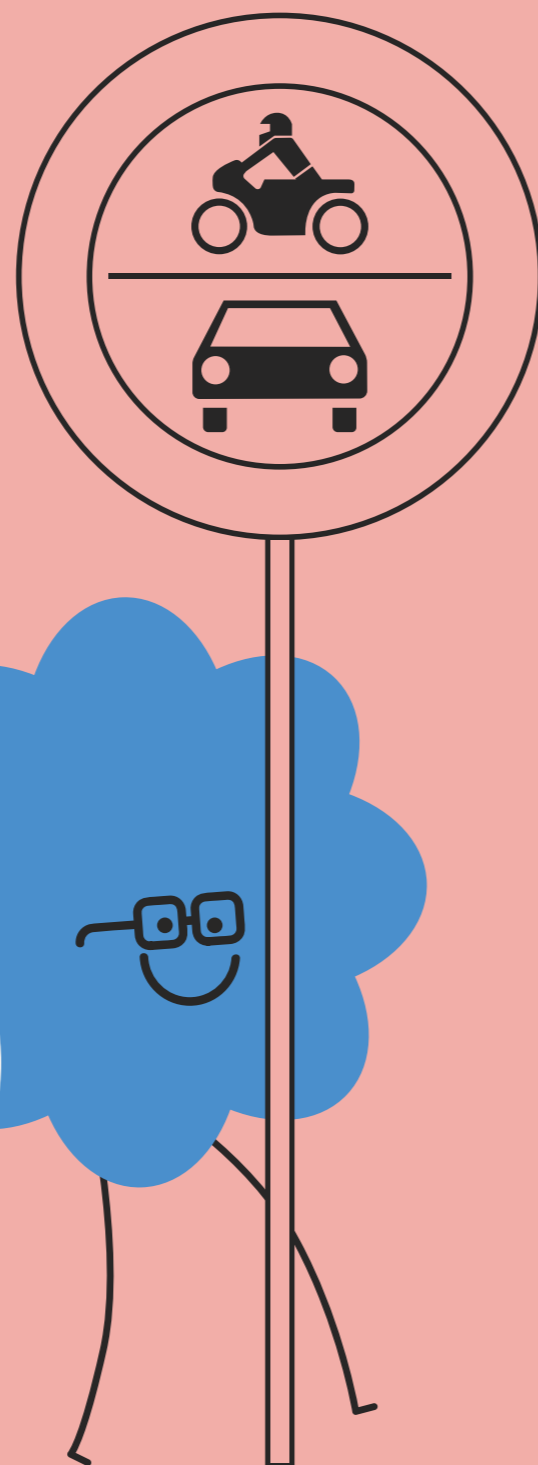
# Režimové opatrenia



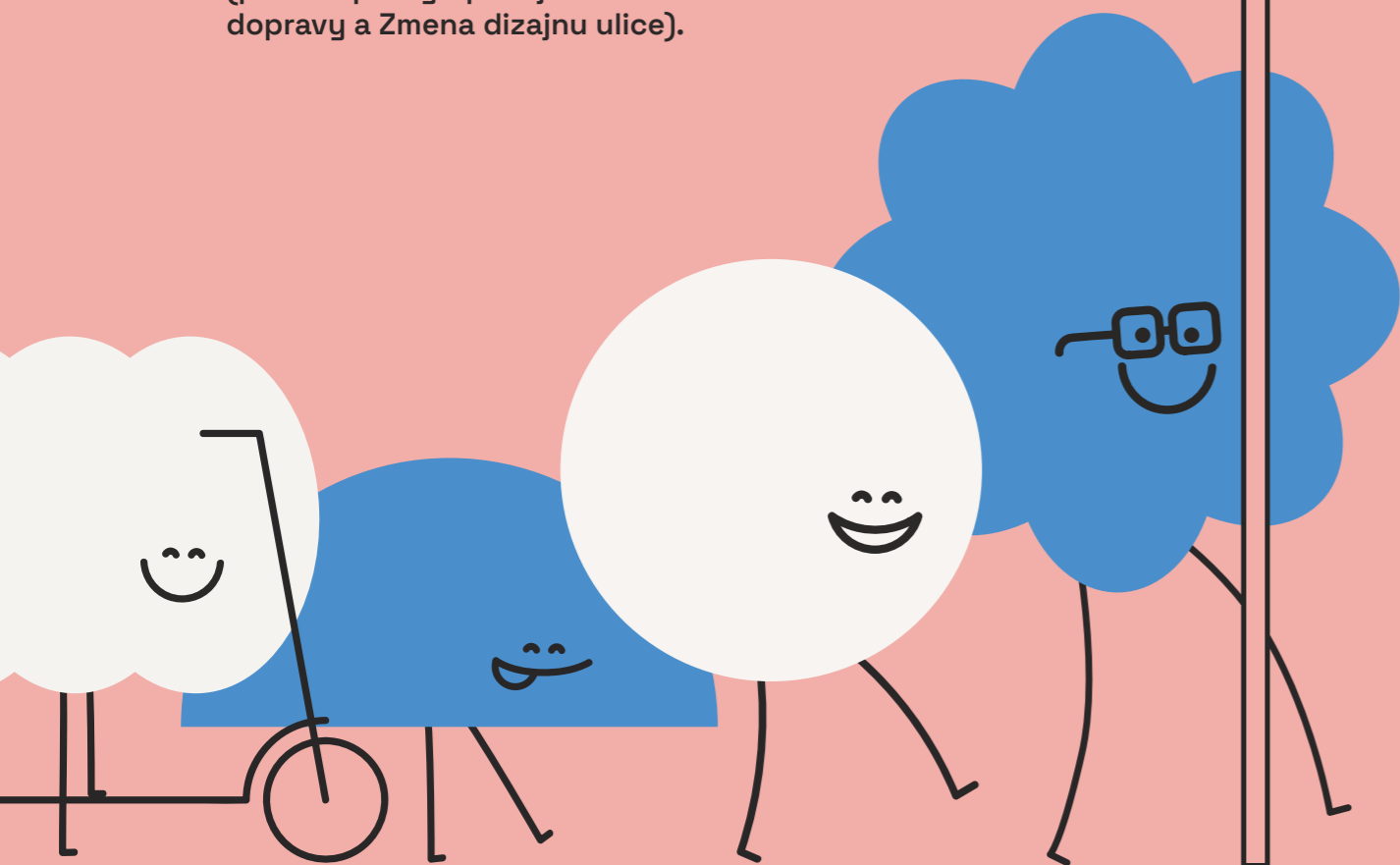
Obr. 02.16: Obytná zóna na ulici Čsl. parašutistov.  
Zdroj: MIB, 2024.



Graf 02.02: Brzdňá dráha vozidiel pri rôznych rýchlostiach.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2022.

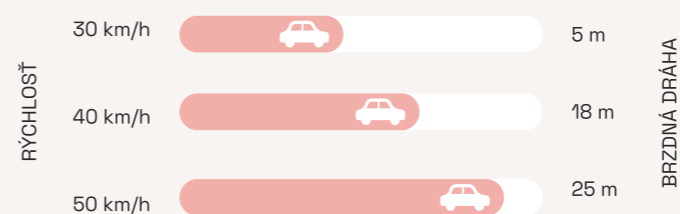


Režimové opatrenia sú také, ktoré upravujú pravidlá správania vodičov\*čiek – maximálnu povolenú rýchlosť, smer jazdy, preferenciu peších a podobne. Režimové opatrenia smerujúce k zvýšenej bezpečnosti peších dokážeme zaviesť pomocou zmeny dopravného značenia, no je nutné kombinovať ich s prvkami upokojuvania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



## Zóny 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 rámci dlhodobého plánu rozširovania novej parkovacej politiky by sa zóna Zátíšie mala doň zapojiť v lete v roku 2024. Súčasťou parkovacej politiky je aj vytvorenie zóny s maximálnou povolenou rýchlosťou 30 km/h. V tomto susedstve budú takto regulované všetky ulice okrem Riazanskej a Vajnorskej. Pôvodný návrh rozšírenia zóny 30 na Riazanskú o úsek od zastávky Háľkova až po križovatku Riazanskej s Kukučínovou bol zástupcami DPB zamietnutý, a to z dôvodu, že zníženie rýchlosti na 30 km/h nie je možné kvôli spomaleniu MHD. Takéto opatrenia na spomalenie cestnej premávky by mohli vyústiť k odradeniu ľudí od využívania MHD. Vďaka navrhovaným plánovaným zmenám v rámci zavádzania parkovacej politiky sa prirodzene zníži rýchlosť na tejto ulici.

## 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 prechodnej 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.

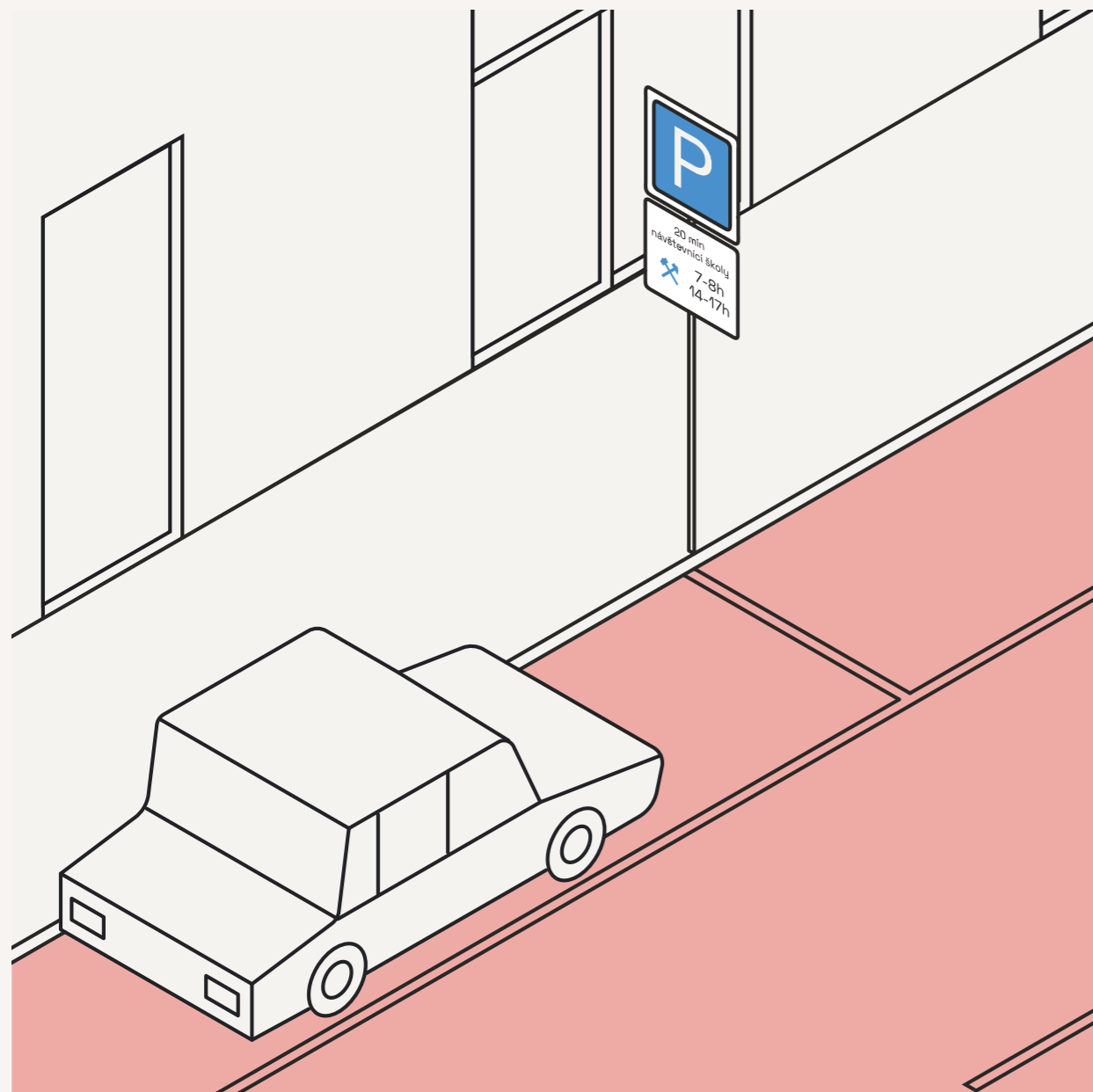
Obytnou zónou je v súčasnosti ulica Československých parašutistov, ktorá je jednou z peších trás detí na ceste do školy.

## Školská ulica

Školské ulice sú ulice, v ktorých je najmä v rannom, no často aj v poobedňajšom čase obmedzený tranzit vozidiel, aby boli zabezpečené podmienky na 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 trávia 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, zmenšenie množstva dopravných zápch, menej bezohľadného parkovania a nebezpečných manévrov či silnejšie komunitné väzby.

Ulica Za kasárňou má tranzitný charakter, kde autá prechádzajú oboma smermi. V súčasnosti sa tu najmä v ranných hodinách odohráva drop-off stoviek detí. Ide teda o ulicu, kde prítomnosť veľkého množstva áut vytvára kolízne situácie. Po vyhradení alternatívnych miest na krátkodobé parkovanie rodičov či cirkak zóny na ulici Za kasárňou, by bolo možné zvažovať ranné obmedzenie vjazdu, čo by vytvorilo bezpečnejšie a príjemnejšie podmienky pre deti prichádzajúce do školy.



### Krátkodobé parkovanie pre rodičov

Na základnú školu Za kasárňou dochádza 56 % detí autom. Na ulici Za kasárňou bolo doposiaľ umožnené zastavovať či parkovať kdekoľvek v bezprostrednom okolí školy. Vyznačenie miest určených na krátkodobé parkovanie na účely vysadenia či vyzdvihovania detí zo školy znižuje chaotický pohyb áut na cestách, a tým zvyšuje bezpečnosť pešieho pohybu v jej okolí. Vyhradenie takýchto

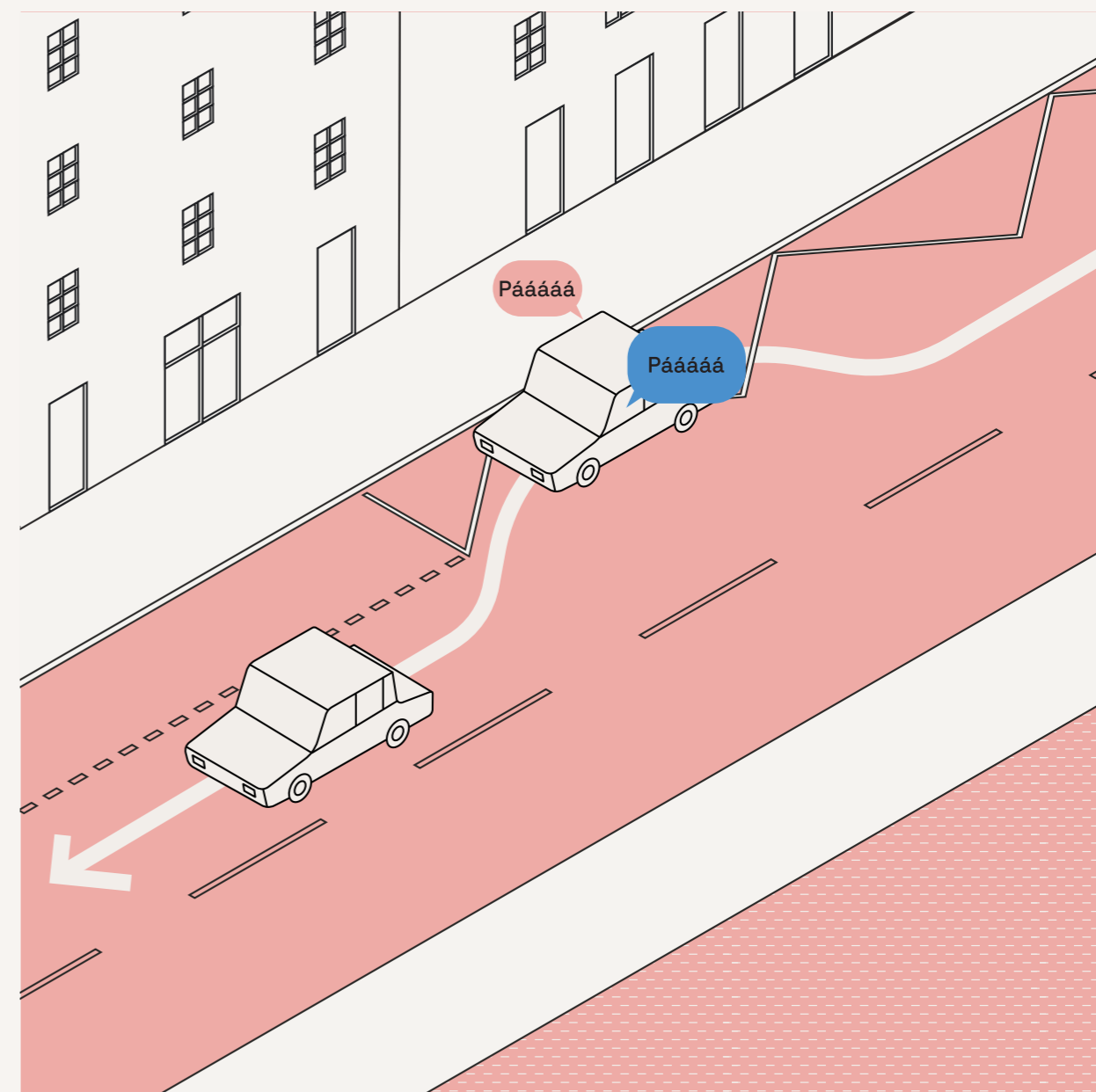
miest, hoci v obmedzenom čase, napomáha znižovať chaotické situácie vznikajúce, keď autá zastavujú na chodníkoch či inak nevhodne.

V rámci PAAS sa plánuje vyhradenie krátkodobých parkovacích miest v určenom čase pre potreby školy (napr. 7.00 – 8.00 hod.), ktoré budú po zvyšok dňa slúžiť ako parkovacie miesta pre obyvateľstvo. Tieto miesta pribudnú v rámci parkovacieho pásu v blízkosti školy. Z toho dôvodu bude

pred školou odstránené zábradlie.

Navrhujeme vytvoriť takéto časové vymedzenie aj v poobedňajších hodinách v dňoch školského vyučovania a vyznačiť niekoľko miest na krátkodobé parkovanie pre rodičov aj ďalej od školy. Pomohlo by to odľahčiť komunikáciu priamo pred školou a urobiť ju tak o niečo bezpečnejšou.

### Cikcak čiara



Obr. 02.17: Miesto na krátkodobé státie.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.18: Cikcak čiara.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.

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 ďalej. 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...).

na rýchle vysádzanie/vyzdvihovanie vytvoriť v rámci regulácie parkovania (PAAS). Ideálne umiestnenie cikcak čiar je na hlavnom ťahu ulice Za kasárňou na strane školy, tak aby deti z tohto priestoru vystupovali do bezpečného pešieho priestoru. Tento priestor by mal byť dostatočne veľký aj pre školský autobus, ktorý deti občasne vozí na školské výlety či iné aktivity mimo školy.

Navrhujeme miesta



# Upokojuvanie dopravy



Obr. 02.19: Dopravný vankúš.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



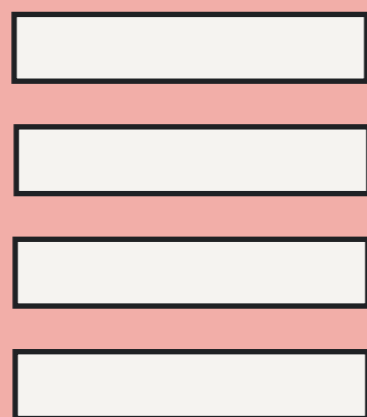
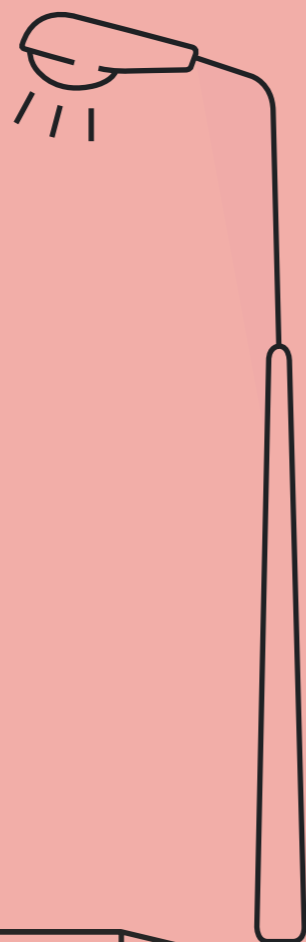
Obr. 02.20: Vyvýšený priechod.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.21: Priebežný chodník  
na Vajnorskej ulici.  
Zdroj: MIB, 2024.



Upokojuvanie dopravy predstavuje súbor opatrení, ktoré sa týkajú najmä znižovania nadmernej a nebezpečnej rýchlosti áut. Ide o opatrenia, ktoré majú doceliť čo najprívetivejší priestor na 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.



## 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 upokojuvania dopravy.

Dopravný vankúš navrhujeme osadiť na uliciach v upokojenom režime (30 km/h a menej), kde sa očakáva častý pohyb chodcov, napríklad na frekventovaných trasách do školy. Takou ulicou je napríklad Háľkova, ako aj samotná ulica Za kasárňou.

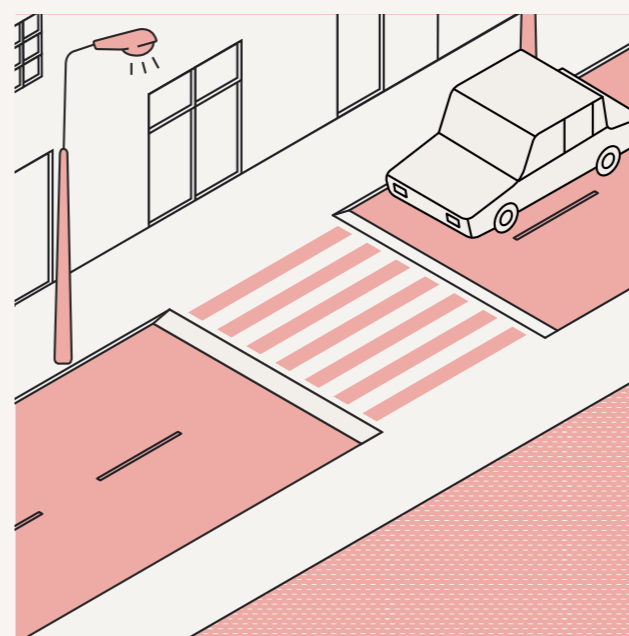
## Vyvýšený priechod

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.

## 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 sa začína upokojená zóna a vodič\*ka je tak spomaľovacím prvkom upozornený\*á na vstup do upokojenej zóny.

Navrhujeme vybudovať priebežné chodníky na uliciach Vajnorská, Riazanská a Za kasárňou, kde sa pripájajú bočné ulice z tzv. Ludovej štvrte. Dobrým príkladom je už realizovaný priebežný chodník na Vajnorskej ulici pri vyústení ulice Za kasárňou. Vodiči by tak na vstupoch do upokojených zón museli výrazne spomaľiť, a tým by sa zvýšila bezpečnosť na priechodoch, ktoré sa na vstupoch do zón nachádzajú.



# 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 polomer križovatky, teda zväčšiť priestor chodníka pri nárožiach budov (pozri obr. 02.24 na ďalšej strane). To zabezpečí zníženie nadmernej nebezpečnej rýchlosti odbočujúcich vozidiel, ktoré sú pri tomto úkone povinné dávať prednosť chodcom\*kyňam.

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



Obr. 02.22: Nestavebne vytvorený dopravný tieň.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.23: Stavebné rozšírenie chodníka.  
Zdroj: vlastné spracovanie, MIB, 2024.



Obr. 02.24: Zmena polomeru 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 polomerov 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 stĺpikov, 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, a novú podobu križovatky následne navrhujú projektanti\*ky dopravných stavieb a dopravní inžinieri\*ky v spolupráci s odborníkmi a odborničkami z oblasti architektúry. Križovatky so zmenenými polomerami ponúkajú okrem zvýšenej bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky aj pridanú hodnotu v podobe rozšírených nároží, teda väčšieho verejného priestoru pre peších.

Navrhujeme zmenu dizajnu križovatky Riazanskej s Háľkovou, kde sú problematické najmä veľmi dlhé priechody pre chodcov. V rámci zavedenia parkovacej politiky je v tejto zóne navrhnutá zmena tejto križovatky aj s doplnením ostrovčekov, ktoré zabezpečia priechody pre chodcov. V rámci rekonštrukcie Vajnorskej radiály električky navrhujeme upraviť križovatku Riazanská s Vajnorskou, aby sa chodci na priechodoch cez električkovú trať cítili bezpečnejšie.

## Zmena organizácie parkovania

Ulice, ktoré sú dostatočne široké na parkovanie áut priamo na ceste, dokážeme upokojiť preusporiadaním týchto parkovacích miest. Striedaním strany vozovky, na ktorej sa parkuje, vytvárame tzv. šikany, teda malé vychýlenia trajektórie vozidla, čo vedie k upokojeniu dopravy.

Na širokých uliciach sa zase môže striedať pozdĺžne parkovanie so šikmým. Vyznačenie parkovacích boxov a znemožnenie parkovania mimo nich rovnako prispieva k prehľadnejšej dopravnej situácii, keď sa zvyšuje viditeľnosť chodcov, pretože autá už neparkujú v križovatkách či na vozovke tesne pred priechodmi.

Navrhujeme zmeny organizácie parkovania za účelom podpory upokojujúcej dopravy v susedstve zapracovať v rámci zavedenia PAAS v tejto zóne Nového Mesta, a to hlavne na samotnej ulici Za kasárňou, ktorej súčasná šírka a tvar nabáda k rýchlej jazde.

## Dopravný tieň

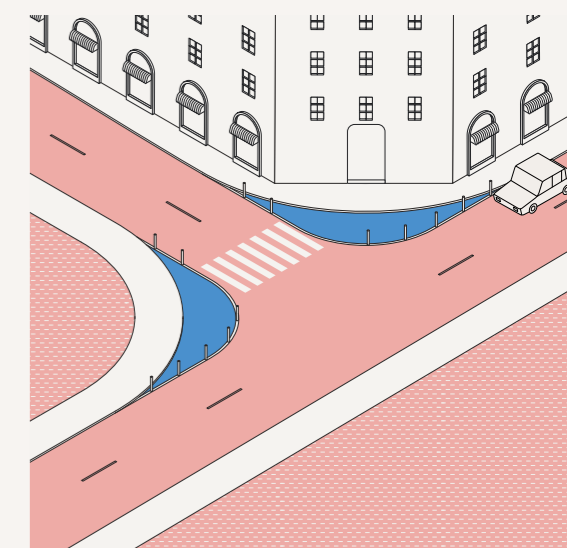
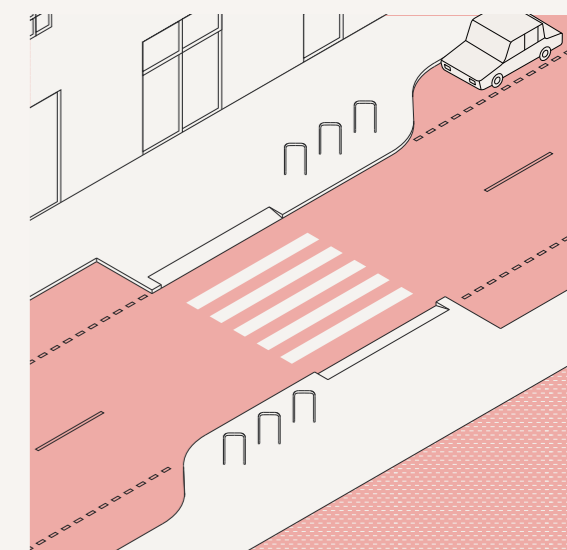
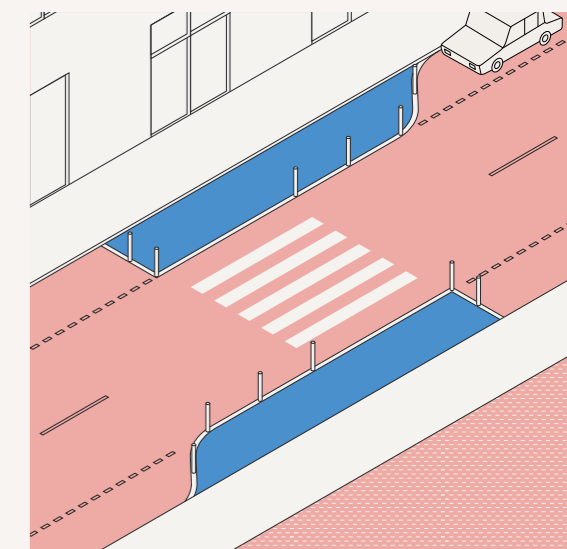
Dopravný tieň navrhujeme v miestach, kde je potrebné zabrániť jazde alebo státiu áut za účelom zvyšovania viditeľnosti chodcov\*kyň. Najbežnejším príkladom je vyšrafovanie miesta pred priechodom pre chodcov, kde sa nesmie stáť ani zastaviť v určitej vzdialenosti pred priechodom v smere jazdy. Vzdialenosť, kde sa nesmie stáť ani zastaviť, je určená na základe 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.

Dopravné tieny navrhujeme pridať v smere jazdy áut pred priechodmi pre chodcov na Háľkovej ulici.

## Doplnenie mobiliáru

Areál školy a blízke okolie areálu je podľa detí nedostatočne podnecujúce, rovnako im chýba priestor na čítanie a oddych, príjemné miesto, kde by po škole počkali na rodičov či spoločne strávili čas, prípadne posedenie s kamarátmi. V susedstve základnej školy je cez cestu umiestnený vojenský areál, ktorý je dôkladne uzavretý voči verejnosti vysokým plotom. Tvorí tak prvok v meste uzavretý do seba. Na okraji ulice Za kasárňou sú administratívne budovy bez výraznej občianskej vybavenosti a bez aktívneho parteru. Blízke okolie školy tvoria rozsiahle spevnené plochy. Deti toto prostredie vnímajú ako málo podnetné, uvítali by hravejšie, krajšie a funkčnejšie prvky mestského mobiliáru, ktoré by zodpovedali požiadavkám detí v rôznom veku.

V susedstve však deťom vo všeobecnosti chýbajú priestory na hru, ktoré by zodpovedali ich veku. Často na ihriskách nachádzame herné prvky pre najmenšie deti, väčšie deti však majú veľmi obmedzené možnosti trávenia voľného času.







**Obr. 02.25:** Križovatka Vajnorskej s Riazanskou.  
Zdroj: MIB, 2024.



**Obr. 02.26:** Priechod na Háľkovej ulici bez dopravného tieňa.  
Zdroj: MIB, 2024.





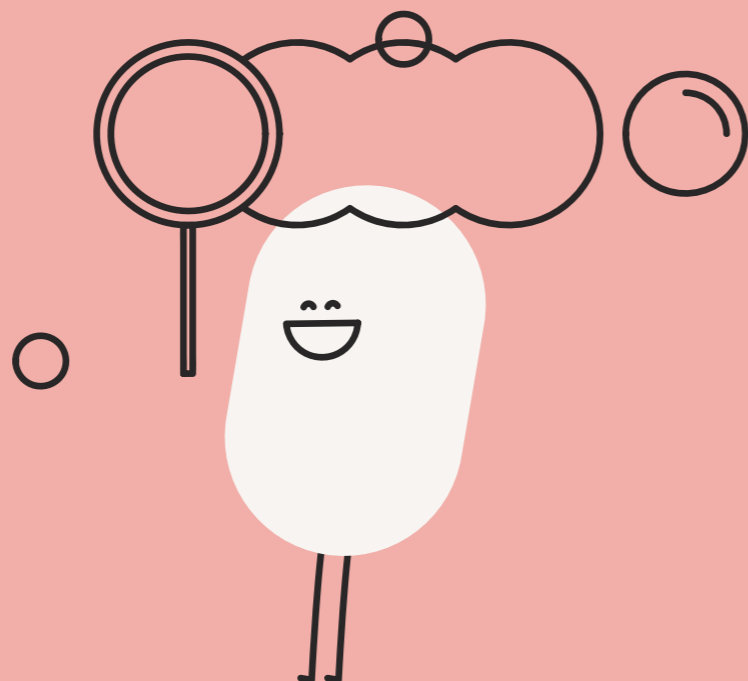
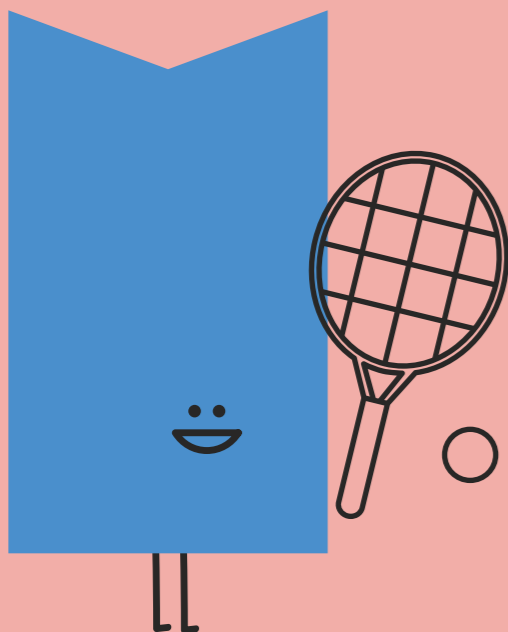
# Aktivity podporujúce pohyb a hru vonku



Podporou samostatného pohybu a voľnej hry vytvárame bezpečné inkluzívne susedstvo, kde sa deti spolu hrajú, trávia 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 OPĚŤ BEHAJÚ PO ULICIACH A STAVAJÚ SI SKRÝŠE NA SVOJICH DVOROCH A HRISKÁCH.“

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 Za kasárňou a jej žiaci a žiačky. Snažili sa o to, aby ľudia, ktorí navštívia podujatie, zažili priestor ulice inak ako v bežný deň. Susedský festival sme zorganizovali na každý z desiatich zapojených škôl 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 v tom, 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 Za kasárňou.  
Zdroj: MIB, 2023.



Obr. 02.29: ZŠ Za kasárňou, ktorá sa zapojila do našej výzvy Pešibusu v roku 2023.  
Zdroj: MIB, 2023.

