

Prečo pribúdajú cyklopruhy v Bratislave pomaly? Na magistráte hovoria, že nestíhali prípravu, že na ňu mali málo ľudí, ale aj v budúcnosti to pre chaos v pozemkoch pôjde pomaly.

24-ročná Klaudia z Bratislavy začala využívať bikesharing minulý rok. Na žltom bicykli dochádzala každý deň do práce na Mlynské nivy. Už o siedmej ráno vyrazila z domu, aby na Mierovej ulici v Ružinove stihla ešte posledný bicykel. Stávalo sa jej totiž, že nebol žiadny voľný.

Cesta do práce jej trvala približne štvrt'hodinu. Väčšinou jazdila po chodníkoch, pretože v jej smere nie sú žiadne cyklotrasy a vyjsť na cestu a konkurovať autám na dvojprúdovke sa neodvážila.

Po hlavnom meste však Klaudia bicyklovala len štyri mesiace. Od momentu, keď sa cestou do práce zrazila s oprotiidúcim taxíkom, po Bratislave na bicykli nejazdí. Ak sa jej spýtate, čo by jej názor zmenilo, odpovie ako mnohí iní – dostatok cyklotrás.

[TIP: Aktivujte si **večerný newsletter s najlepšimi článkami Denníka N**, ktoré ste ešte nečítali. Pre aktiváciu stačí raz kliknúť.]

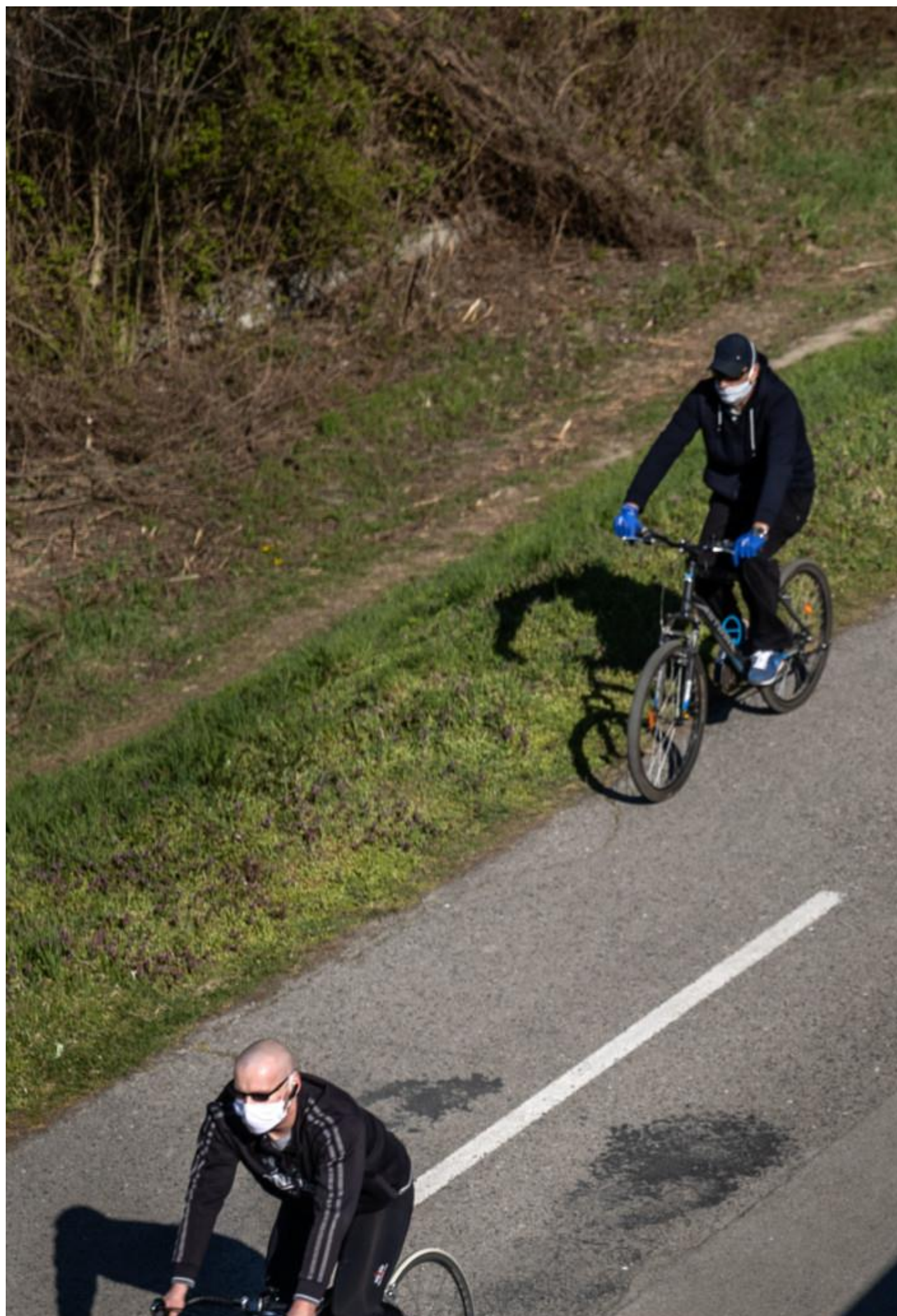


Foto N – Tomáš Benedikovič

Bratislava má v súčasnosti približne 110 kilometrov cyklotrás a oficiálnou ambíciou súčasného vedenia mesta je postaviť do konca roka 2026 70 kilometrov takých nových cyklotrás, ktoré budú oddelené od vozovky. Užitočnejšie je však sledovať krátkodobejšie sľuby – funkčné obdobie primátora Matúša Valla končí v roku 2022, dovtedy chce [vybudovať aspoň 25 kilometrov](#).

Je to málo alebo veľa? A je to reálne? A aké sú hlavné príčiny, že výstavba cyklotrás v Bratislave fakticky stojí?

Nie sú ľudia

„Aktuálny stav cyklotrás v meste je z pohľadu porovnania sa s cyklisticky vyspelými okolitými mestami, ako je Viedeň a Budapešť, nie veľmi uspokojivý,“ hovorí národný cyklokoordinátor Peter Klučka.

Cyklodoprava sa pritom už pravidelne objavuje medzi prioritami všetkých vedení mesta Bratislava aj mestských častí, no ani za posledné dva roky od výmeny vedenia magistrátu k výrazným zmenám nedošlo.

S verejným obstarávaním nových trás sa začalo až koncom minulého roka. Za všetko vraj môže nedostatok zamestnancov. „Cyklokoordinátora sme minulý rok nemali a ja som sa téme cyklodopravy venoval len čiastočne,“ napísal na sociálnej sieti Peter Netri, ktorý pracuje na oddelení dopravného inžinierstva magistrátu.

Nové cyklotrasy mali vzniknúť aj pri výstavbe D4R7 a tiež na Mlynských nivách. V oboch prípadoch sa však výstavba posunula, pretože ich museli zmeniť. „Najprv som vyfasoval uzavretie Mlynských nív, D4R7 a potom projekt parkovacej politiky,“ dodal Netri.



Foto N – Tomáš Benedikovič

Na pozíciu cyklokoordinátora mesta aj preto minulý rok nastúpil Tomáš Peciar z Cyklokoalície. „Dovtedy neboli vyhlásené žiadne verejné obstarávania na projektovú dokumentáciu bezpečných segregovaných cyklotrás.“ V pláne rozvoja sa uvádza, že táto úloha sa presunula ako priorita akčného plánu na rok 2020 z roku 2019.

Ani teraz však nepobeží všetko tak hladko, ako by si cyklokoordinátor Peciar predstavoval. Výstavba cyklotrás sa u nás zvyčajne zasekne na procese a realizácii projektov. „Proces prípravy a realizácie cyklistickej infraštruktúry je veľmi zložitý a zdĺhavý,“ hovorí Peciar.

Problémy s pozemkami

Aj podľa národného cyklokoordinátora Klučku ide o „beh na dlhé trate“, tak ako v spomínaných rakúskych a maďarských metropolách. „Nie je to vždy iba o dostatku peňazí, ale predovšetkým o kvalitne a kompletne pripravených projektoch vrátane majetkovoprávneho vyrovnania,“ povedal Peter Klučka. V Bratislave by sme aj preto len márne hľadali cyklotrasy, ktoré by viedli naprieč celým hlavným mestom.

Rokovanie o budovaní cyklotrás trvá niekedy niekoľko mesiacov, ale aj rokov. Závisí to od toho, či pozemok, na ktorom majú byť nové cyklotrasy, patrí mestu alebo je vo vlastníctve niekoho iného. „Problémom sú majetkové vzťahy k pozemkom pod cyklotrasou, zatiaľ sa nám napríklad nedarí nájsť dohodu medzi ich vlastníkom, Univerzitou Komenského, a mestom,“ potvrdil Peciar.

S tým, že problém sa často objavuje pri výmene pozemkov, súhlasí aj Klučka z rezortu dopravy. „Vždy sa nájde nejaký chytrák, ktorý začne pri akejkol'vek stavbe špekulovať a brzdiť proces vo svoj vlastný prospech. A je jedno, či ide o diaľnicu alebo cyklotrasu.“

Cyklotrasy nie sú naprojektované

Príčinou zdržiavania stavby cyklotrás je aj to, že niektoré cyklotrasy nie sú súčasťou starších projektov. Peciar ako príklad uviedol súčasnú prestavbu dúbavsko-karlovoveskej radiály. V jej návrhu totiž chýbajú segregované cyklopruhy. Magistrát spolu s mestskou časťou chceli aspoň jeden z troch pruhov venovať práve cyklistom.

Mestská časť preto vytvorila [anketu na sociálnej sieti](#), kde mali ľudia hlasovať za to, či chcú uvoľniť jeden pruh pre cyklistov alebo ostanú všetky pruhy pre autá.

„Až 65 percent zapojených ľudí hlasovalo za ponechanie všetkých pruhov pre autá,“ povedal Peciar. A tak ostali pruhy ako v pôvodnom pláne, ktorý navrhli ešte za vtedajšieho primátora Iva Nesrovnala.



[Prečítajte si](#)

Tu to zaváňa smrťou. S Vallovým expertom na cyklotrasy sme si prešli Bratislavu

Obrovský hazard na cestách

Viacerí cyklisti prirovnávajú súčasné vyznačené pruhy k piktogramom. Nevedia sa v nich orientovať a najčastejší problém vidia v tom, že tie už existujúce nikam nevedú. Keď nejaký nájdú, zistia, že ide „odnikiaľ nikam“. Ako príklad uvádzajú cyklopruh pred Lidlom na Trenčianskej ulici alebo projekt Mlynských nív.

Jazdu po hlavnom meste tak považujú mnohí za mimoriadne adrenalínovú. Preto si volia radšej chodníky, ktoré čoraz častejšie využívajú naraz kolobežkári, cyklisti a, samozrejme, chodci. „Cyklista na Šancovej v čase špičky je obrovský hazard. Trnavská cesta a Rožňavská je pre cyklistu nebezpečný adrenalín,” píše na sociálnej sieti.

Aj Klučka kritizuje nedodržiavanie pravidiel vodičmi na mestských cestách. „Nie je predsa možné, aby sa v Bratislave tam, kde je povolená päťdesiatka, jazdilo takmer deväťdesiatkou a tam, kde je tridsiatka, takmer sedemdesiatkou.“

Plánujú prvý ochranný pruh na Slovensku

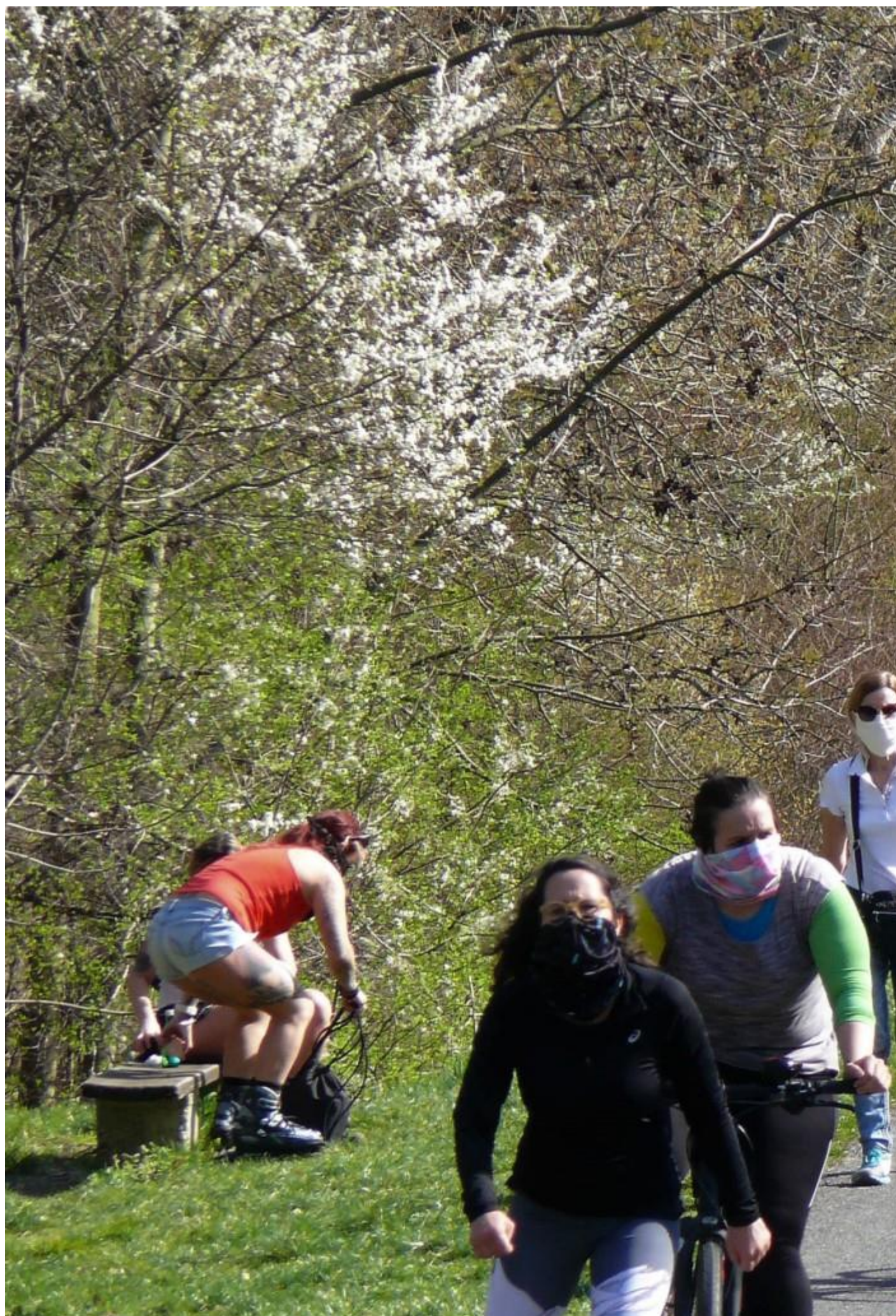
Magistrát pripravuje ochranné cyklopruhy, ktoré sú novinkou platnou od apríla. Mali by byť zamerané najmä na ochranu cyklistov. Podľa podmienok však bude slúžiť aj ostatným účastníkom cestnej premávky. Takýto ochranný cyklopruh má byť široký 1,5 metra a je možné vidieť ho v Nemecku, v Rakúsku či vo Švajčiarsku. Ide o pruh, do ktorého môže vojsť aj vozidlo, ktoré je také široké, že musí využiť aj cyklopruh, no väčšina by v ňom nemala prekážať.

Buduje sa najmä tam, kde sa nedajú navrhovať samostatné cestičky pre cyklistov alebo vyhradené jazdné pruhy pre cyklistov. Sú preto vyznačené len popri ceste a nepovažujú sa tak za segregovanú cyklotrasu.

Tento typ ochranného pruhu je od minulého týždňa na Pionierskej ulici. Pôjde tak o prvý ochranný cyklopruh na Slovensku. „Namiesto koridoru pre cyklistov sa v rámci pripravovaných zmien v dopravnom značení chystá zavedenie ochranného pruhu pre cyklistov,” povedal Peciar.

Klučka pritom hovorí, že treba vnímať aj cyklotrasy, ktoré sa postupne pripravujú. Či už je to historický okruh mestom, Štúrova ulica, ale aj pripravované cyklotrasy v novovznikajúcom centre mesta v okolí novej autobusovej stanice. „Oceňujem zároveň, že nové cyklotrasy vznikajú alebo vzniknú v úzkej nadväznosti na zastávky verejnej osobnej dopravy,” priblížil národný cyklokoordinátor.

Tento rok by mali byť dokončené úseky na Starohájskej. Okrem toho sú už vyriešené aj všetky sporné body. Tento týždeň malo byť dokončené aj značenie na úsekoch Jiráskova a Mamatyova, kde bol vymenený asfalt.



Petržalská hrádza v posledný marcový víkend. Foto – TASR/Miroslav Košírer

Medzi obľúbené a frekventované cyklotrasy patrí aj bratislavská hrádza. Vinie sa okolo obidvoch brehov Dunaja – jedna strana je pomenovaná Petržalská hrádza, druhá je známa ako Slovnaftská.

Magistrát bol často kritizovaný za dlhodobý zlý stav na úseku Kutlíkova až po Petržalskú hrádu. Keďže je často využívaná najmä počas voľných dní, magistrát chce tento úsek čoskoro zmeniť.

„Pracujeme na úsekoch Kutlíkova a Starohájska až po hrádu. Je to čisto segregovaná časť, malo by to byť pojazdné už do dvoch týždňov,“ upresnil Peciar.



[Prečítajte si](#)

Rozbicykloval Kodaň: Ak len namaľujete cyklopruhy, nebude to fungovať

Okrem cyklopruhov má prilákať viac ľudí do ulíc aj cykloveža. Tá bude slúžiť na parkovanie bicyklov. Bude tak súčasťou autobusovej stanice Nivy. Celá zóna Nivy, ktorá magistrát vyjde na viac ako milión eur, bude plná segregovaných cyklotrás, budú zavádzať holandské typy križovatiek, zamestnanci budú práve tí, ktorí budú používať istý typ zdieľaných prostriedkov.

Práve Mlynské nivy sa ale dnes stávajú epicentrom kritiky viacerých cyklistov. Tvrdia totiž, že cyklopruhy vo výstavbe okolo nových Nív, keď sa zas robia obojsmerné cyklotrasy na jednej strane cesty, čo teda komplikuje život. Hlavne keď po križovatke je zas obojsmerná cyklotrasa na opačnej strane cesty, prípadne ak trasa končí a človek chce plynulo pokračovať po ceste, musí prechádzať cez celú štvorprúdovku.



Koronakrízu mohli zvládnuť lepšie

Čas pandémie sa vo viacerých metropolách ukázal ako vhodný na výstavbu a značenie pre cyklotrasy. Využili to aj v Maďarsku, v Berlíne či v Paríži. V slovenskom hlavnom meste sa však podľa magistrátu vyskytli problémy, ktoré zastavili prípravy niektorých úsekov.

„Viacerí nás porovnávali s Budapešťou, kde využili krízu efektívnejšie. My sme však nemali nachystané projekty v šuflíku. Na rozdiel od iných miest sme tento čas nevyužili, kríza trvala krátko,” reagoval tak Peciar. Počas krízy sa inšpirovali Berlínom a Budapešťou.

V tom čase sa v Bratislave znížila mestská hromadná doprava o 70 percent. Magistrát pripravil projekty šiestich ulíc, ktoré však nestihli pripraviť do kompletnej projektovej dokumentácie, pretože to trvalo prídlho.

Išlo o úseky Račianska, Dostojevského rad, Záhradnícka a Krížna, ktoré do realizácie pribudli ako trvalé dopravné značenie v priebehu tohto mesiaca. Taktiež mali pripravené nábrežie – Starý most – Šafárikovo nábrežie.

Mestu však chýbalo dočasné dopravné značenie, ktoré momentálne využíva pri prerábaní dúbravsko-karloveskej radiály. „Pokiaľ sme to nemali vyriešené a nevedeli sme koľko času bude kríza trvať, tak sme nepišli do toho štádia, aby sme to stihli,” reagoval Peciar. Ak by prišla druhá taká kríza, zareagovali by oveľa pružnejšie.

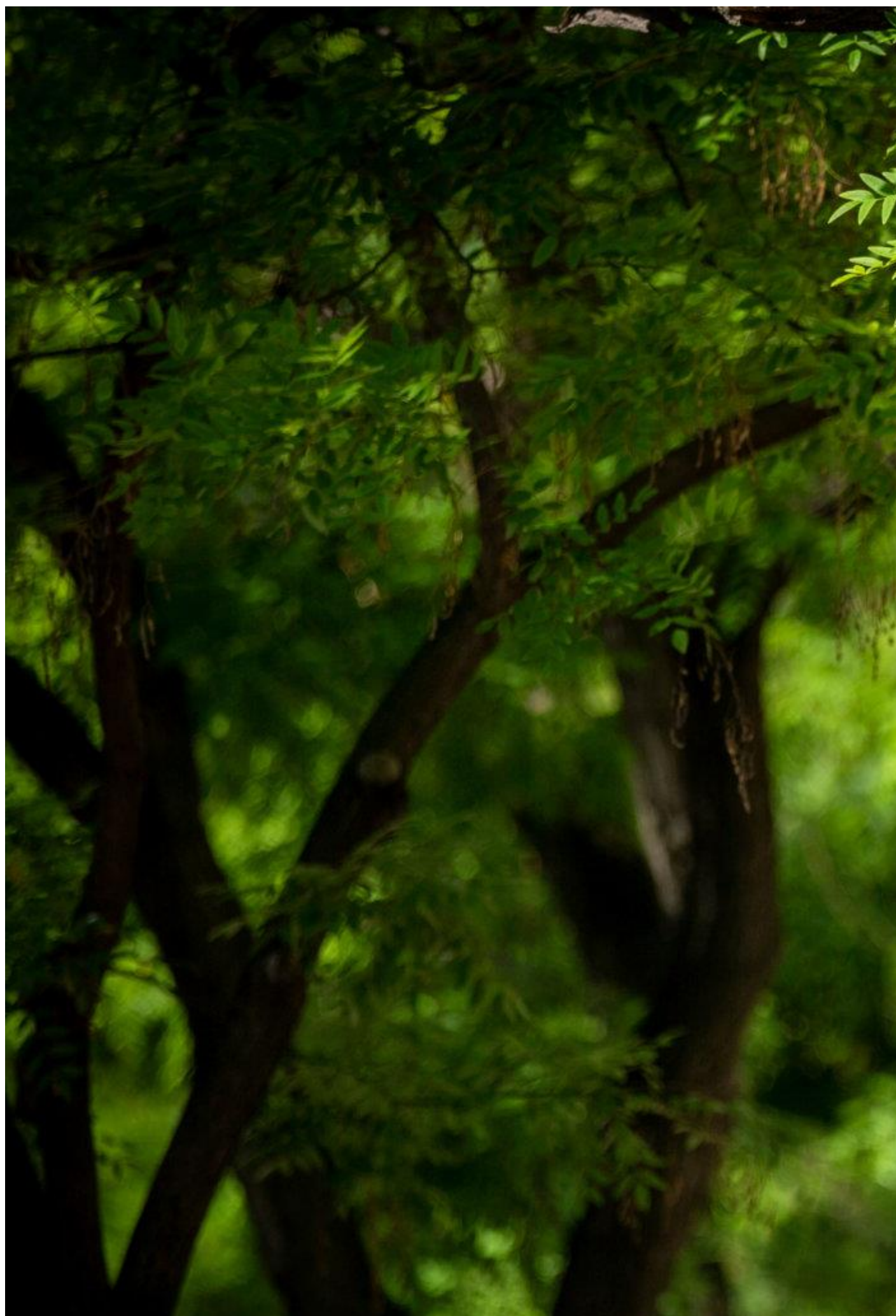


Foto N – Tomáš Benedikovič

Národný cyklokoordinátor však s magistrátom nesúhlasí a hovorí, že počas tohto obdobia sa mesto mohlo postarať aspoň o drobné dopravné opatrenia. Vtedajší stav bol aj u nás ideálny na zavádzanie dočasných opatrení, predovšetkým v podobe vyznačenia cyklotrás na prázdnejších uliciach, ale teoreticky aj utlmenia dopravy v iných.

„Možno mohlo v danej veci viac komunikovať. Možno sa mohlo viac snažiť o riešenie drobných dopravných opatrení dočasného charakteru, ktoré by zjednodušili cestu bicyklom cez mesto a ktoré by sa nakoniec preklasifikovali na trvalé riešenia,” dodal národný cyklokoordinátor.

Zavedené celoplošné opatrenia niektoré mestá vo svete využili efektívnejšie. Napríklad v Paríži využili poloprázdne mesto na to, aby sa dali rýchlo do pohybu. „Mesto počas koronavírusu vybudovalo 50 kilometrov provizórnych žltých pruhov pre bicykle. Koronavírus sa podľa neho ukázal ako zásadná zbraň proti bežnej byrokracii,” [povedal pre český Respekt](#) diplomat v UNESCO Stein van Oosteren. Radnica urýchlila svoje cykloplány a prestriekala ulice nažltlo. Podľa neho zásahy v doprave podporila nielen radnica, ale aj vláda.

Čo primátor Vallo sľubuje

- do troch rokov zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na osem percent na úkor motorovej dopravy;
- najneskôr do roku 2026 vytvoriť kvalitnú sieť nových cyklotrás v dĺžke 79 km – odhadované náklady by [nepresiahli 20 miliónov eur](#);
- rýchle opatrenia: zóny zmiešaného pohybu, obojsmerná jazda bicyklov v jednosmerkách, cyklistické pruhy a koridory pre cyklistov, cyklisti v bus pruhoch a parkovacia infraštruktúra pre bicykle.