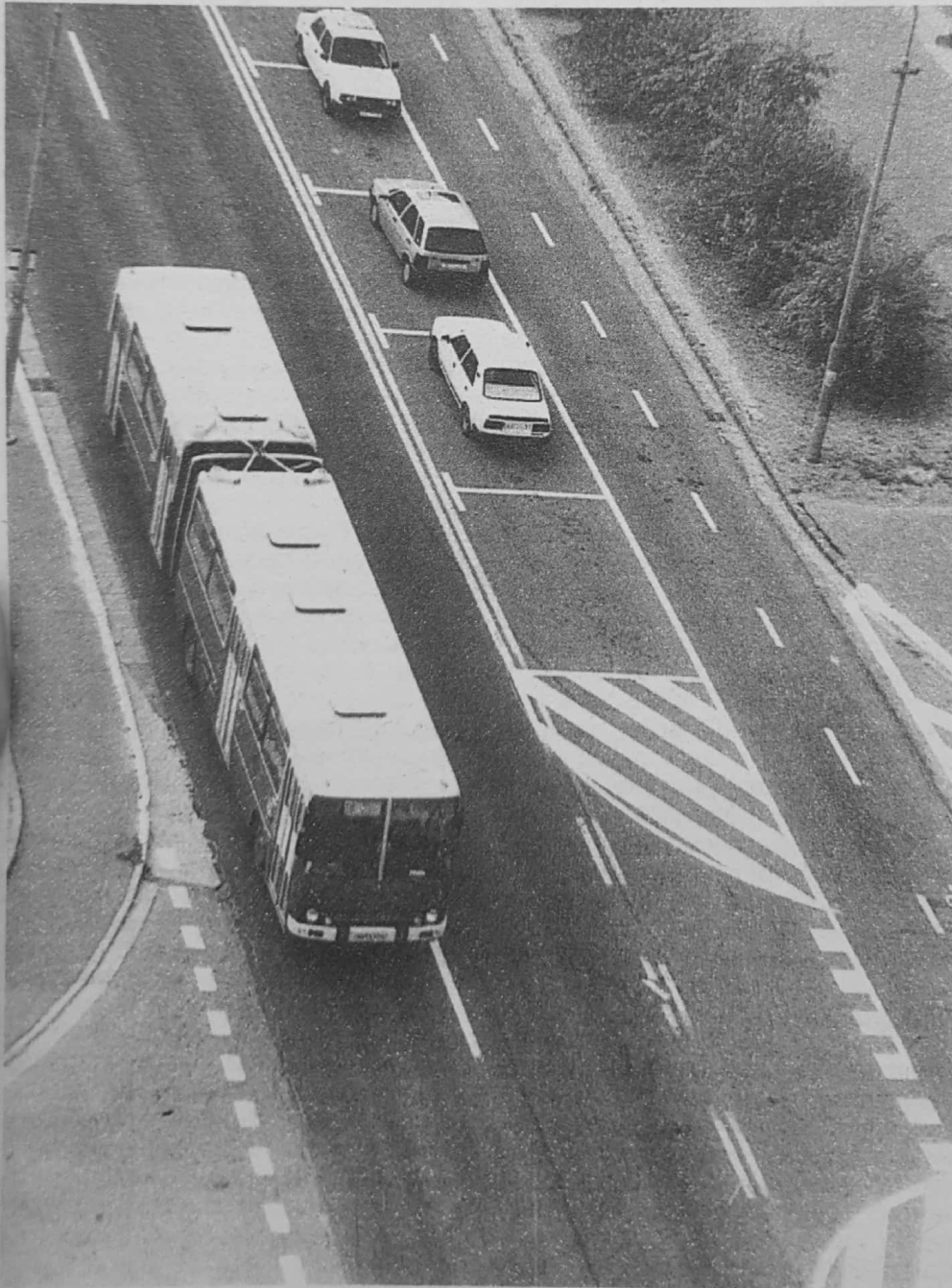


CHODNÍK? CESTA? PARKOVISKO?

CYKLISTICKÉ TRASY V PETRŽALKE

Nepáči sa hádam nikomu. Je to také "škuľavé dieťa Bratislavy". Na to, že bola pôvodne projektovaná pre desaťkrát menší počet obyvateľov, ako v nej v súčasnosti žije (býva? nocuje?), radšej ani nemyslíme. Je už raz tu. Petržalka. So svojimi chybičkami, bolesťami i otvorenými ranami. Jednou z nich je aj neutešená, priam riziková dopravná situácia.



- NAŠIM CIEĽOM JE PRETVORIŤ PETRŽALKU z uponáhľanej a nervózne nočľahárne na pokojnú mestskú štvrť, kde sa chodci nebudú báť prejsť cez cestu a aby cyklisti nemuseli chodiť radšej MHD, pretože na štvorprúdových cestách diaľničného typu dnes nie je raritou auto uháňajúce stokilometrovou rýchlosťou. Jednoduché to nie je a ani nebude, pretože obyvatelia si už zvykli na nie príliš vysoký štandard, v ktorom žijú, - hovorí Ing. Peter Sobota z oddelenia územného plánovania, výstavby, dopravy a životného prostredia Miestneho úradu Bratislava Petržalka. - Ešte bývalý NV prijal rozhodnutie o vytvorení cyklistických trás v Petržalke. Na koľko sa bicykel stáva čoraz častejším dopravným prostriedkom (najmä v mladej Petržalke) a bezpečnosť cyklistov sa pohybovala na spodnej hranici, pristúpilo sa k radikálnejšiemu spôsobu výstavby cyklistických chodníkov. Na základe projektovej dokumentácie vypracovanej na Útvare dopravného inžinierstva sme pristúpili k netradičnej zmene v organizácii dopravy na Romanovej a Mamateyovej ulici - zo štvorpruhovej komunikácie sme pomocou vodorovného značenia (šípok a bielo pruhovaných plôch) vytvorili dvojpruhovú...

Nepozorným alebo začínajúcim vodičom, takisto adeptom autoškôl, ktorých tu vôbec nie je málo, sa teda často stávalo, že sa zrazu ocitli v protismere. Alebo v pruhu, ktorý je teraz vyhradený spolovice cyklistom a z druhej polovice nevedno komu (žeby protiidúcim cyklistom?). Aby bolo jasno: Z dvoch pôvodne jednosmerných pruhov sa vytvorila obyčajná dvojsmerná komunikácia, zo zostávajúcich dvoch bol vnútorný rozdelený na pozdĺžne parkovacie boxy (!) a krajný, rozdelený ešte na polovicu, patrí cyklistom, prípadne iným ohrozeným účastníkom. Treba však dodať, že za trávnatým pásom sa nachádza pomerne široký chodník... Celá ulica je husto obývaná (ako všade v Petržalke), je tu škola, zdravotné stredisko, po oboch stranách sieť obchodov. Frekventovanou ulicou prechádzajú linky MHD, svoju zastávku tu má okrem nich aj autobus pre vozičkárov. Podstatne sa skomplikovalo vchádzanie a vychádzanie z vedľajších ulíc pre miestnych obyvateľov - koľkokrát treba urobiť celé "čestné kolo". Okrem toho autá parkujú teraz všade - na chodníku, na tráve, na bielych pruhovaných plochách. Vodič stráca prehľad, celková orientácia je značne skomplikovaná. Ulica je síce pomaľovaná viac ako dosť, chýba však riadne dopravné značenie o zmene v organizácii dopravy, a - najmä pri vjazde a výjazde

z ulice - preráža ešte pôvodné vozovné značenie... Dosť na to, aby pôvodne dobrý úmysel obrblali všetci vodiči, chodci i cyklisti.

● **Prečo sa teda miestny úrad rozhodol pre toto netradičné riešenie?**

Ing. Sobotka: - Komunikácie na Romanovej, Mamateyovej, Furdekovej, Jiráskovej, Budatínskej a Šintavskej ulici boli štvorpruhové z dôvodu neexistencie zberných komunikácií na okraji Petržalky (Panónska cesta, Dolnozemska ulica). Dnes stratila ich šírka opodstatnenie, pretože intenzita vozidiel nedosahuje ani polovicu kapacity. Preto pristupujeme k vytvoreniu dvojpruhových komunikácií na väčšine z nich. Cieľom úprav je aj bezpečné oddelenie cyklistickej dopravy od automobilovej, legalizácia aj tak divokého parkovania - na Mamateyovej ulici získame približne 150 parkovacích miest. Podstatne sa zníži rýchlosť vozidiel, čo pokladáme za hlavný dôvod. Zúženie prejazdneho profilu vozidiel umožňuje chodcom prejsť len cez dva pruhy. Celkovo to prispieva k bezpečnosti chodcov, cyklistov aj motoristov.

● **Práve v otázke bezpečnosti je však niekoľko paradoxov. V prvom rade je to zlý rozhľad kvôli parkujúcim vozidlám, príliš tesné parkovanie na voľnej vozovke v susedstve frekventovaného jazdného pruhu - nebezpečenstvo vybiehajúcich detí. Zriedkavosťou nie je ani sanitka, otáčajúca sa na chodníku pre cyklistov.**

- Problém vybiehajúcich detí ostane vždy takmer neriešiteľný, úpravou komunikácie ťažko niečo dosiahnete. Najkritickým bodom bola autobusová zastávka, pretože sa ocitla vlastne uprostred vozovky. Len pred niekoľkými dňami sa dokončila výstavba nástupného ostrovčeka. Ďalšími drobnými stavebnými úpravami (malý obrubník) by sme chceli dokonalejšie oddeliť vozovku od zaparkovaných áut. Otázka zdravotníckych vozidiel bude vyriešená v najbližšej dobe. Viem, každé nové má aj svoje negatíva. Ale aj tak si myslím, že úpravy prispievajú k celkovému ukludneniu dopravy v neuralgickej Petržalke. Ľudia si zvyknú.

● **Vodiči poslušne prispôsobujú svoju jazdu príkazom značiek, takisto chodci radšej vyhľadávajú priestor. Zdá sa, že najnedisciplinovanejším účastníkom sa stáva cyklista, ktorý nie a nie si zvyknúť, že pred kolesami áut už vlastne nemá čo hľadať. Čo s ním?**

- Sám som si všimol, že sa stále niektorí motajú v pruhu, ktorý im nepatrí. Uvažujeme o príkazových značkách aj pre cyklistov (zákaz vjaz-



du, prikázaný smer), vyčkáme však tak do konca roka, pretože ľudia si len postupne zvykajú na rozličné novoty; je to pre nich problém navyiac a pritom ide o ich dobro. Potom by sme začali aj s prípadnými postihmi. Veľa by mala pomôcť aj pripravovaná mapa cyklistických trás v Bratislave, ktorú vydá Slovenská kartografia do konca roka.

● **Aké novinky má ešte vaše oddelenie pre obyvateľov Petržalky?**

- Podobnú úpravu sme začali na Mamateyovej ulici, lenže tam sa už nebude parkovať v strede vozovky, ale v okrajovom pruhu. V miestnej časti Dvory sa už pristúpilo k vytváraniu zóny s obmedzenou rýchlosťou na 30 km/h. Veľa nám pomáhajú aj dopravné pruhy (retardéry), kde vodič jednoducho bude prinútený znížiť rýchlosť. O rok by sme sa chceli pustiť do úpravy cyklistickej rampy na Dolnozemskej ulici, aby cyklisti mohli bezpečne prejsť na pohodlný cyklistický chodník na hrádzi. Chýba nám však stavebné povolenie Povodia Dunaja, ktorému hrádza patrí.

● **Predsá mi nedá opýtať sa: Nebolo by vhodné pristúpiť ku všetkým týmto úpravám po dohode s občanmi?**

- Všetky úpravy sú schválené patričnými orgánmi, ktoré za ne zodpovedajú. Áno, aspoň o Romanovej ulici sme mohli informovať v miestnom vestníku... ale niečo vám poviem. Pred časom sme sa zaoberali problémom úprav na Lachovej ulici. Mali sa tu postaviť celkom vkusné stánky so všetkým možným, také malé centrum. Na úrad však prišla petícia občanov, ktorí proti tomu ostro protestovali, pretože si to žiadalo úpravy parkovania.

Po dlhých nafaňovaniach boli vypracované tri návrhy - najmä v jednom z nich bol veľmi pekne rozpracovaný návrh na obytnú ulicu so zeleňou, malými oddychovými kútmi. Obyvatelia však trvali na tom, aby z okien videli na svoje autá, takže nakoniec sa pristúpilo k výstavbe parkoviska. A bez zelene. Áno, každé rozhodnutie je vlastne dvojsečná zbraň. Niekomu ide o zeleň, iný sa veľmi ponáhľa, ďalší argumentuje nadmerným hlukom a exhalátmi pri znížených rýchlostiach. Petržalka v momentálnom stave je dosť veľký problém na to, aby sme si uvedomili, kde sme a každý sa aspoň pokúsil prispôbiť sa tomu, čo v danej chvíli nevyzerá príliš vábne. Teda aj spôsobom jazdy.

● ● ●

Sedeli sme spolu s inžinierom Petrom Sobotom a pani Králikovou, tlačovou tajomníčkou MÚ, nad plánmi a návrhmi takmer tri hodiny. Áno, ľudia si ťažko zvykajú na niečo nové, najmä ak to prináša aj nejaký ten problém navyše.

Zamyslene som vyšla z budovy Technopolu. Nebolo jednoduchšie vtedy dávno, keď ešte v Petržalke a jej ramenách Dunaja žili kormorány, vybudovať cestný okruh, ktorý by umožňoval všade sa jednoducho dostať a jednoducho vyjsť? A v strede by pulzoval normálny mestský život? Zo zamyslenia ma vytrhol agresívny klakson autobusu. Vodič MHD vytrvalo trúbil na mladú cyklistku, ktorá nebezpečne balansovala pred jeho kolesami...

Zora Kalousková
Snímky: Igor Hron