



Pohyb ľudí na Šancovej ulici

Výskumná správa - 1.fáza



Obsah

Manažérske zhrnutie.....	3
Úvod	4
Metodológia	5
Výsledky 1.fázy výskumu	9
Celkové výsledky 1.fázy výskumu	15

Publikácia:

Pohyb ľudí na Šancovej ulici
Výskumná správa - 1.fáza

Autorka:

Ing.arch. Ivana Nemethová
Znepokojené matky
info@znepokojene.sk

Autorka fotografií:

Ivana Nemethová

Vydané:

August 2026

PodĎakovanie

Ďakujeme darcom, vďaka ktorých finančnej podpore bolo možné realizovať tento výskum. Veľká vďaka Michaele Guldanovej za spoluprácu a kolegyniam a kolegom, ktorí sa podieľali na výskume. Ďakujeme taktiež občianskemu združeniu Cyklokoalícia za zapožičanie prístroja na meranie rýchlosti.

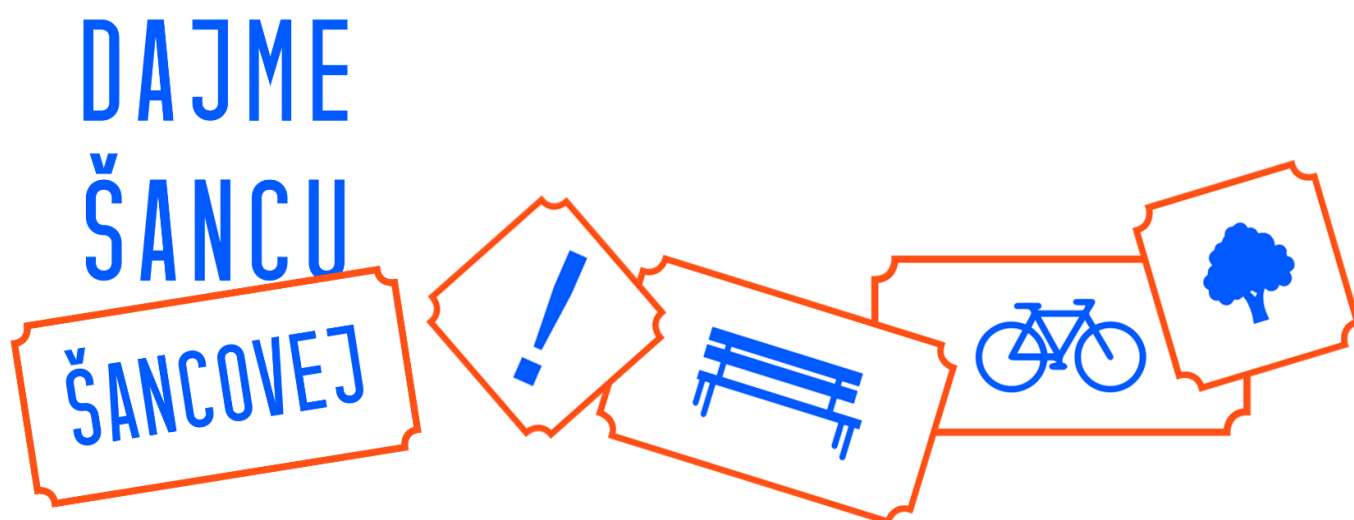


Manažérske zhrnutie

V Bratislave na Šancovej ulici, v mieste, kde sa pripájajú Ľadová a Beskydská ulica, má čoskoro realizovať svetelne riadené miesto na prechádzanie. V tomto úseku ulice nie je vyše 400 m žiadna možnosť prejsť cez cestu. Tento výskum má slúžiť ako hodnotenie tejto realizácie s cieľom overiť a zhodnotiť jej funkčnosť. V prvej fáze výskumu bolo realizované sčítanie pohybu a meranie prekračovania rýchlosti, čo poskytlo dáta o frekvencii využívania priechodov v tomto úseku a poukazuje na nedostatky v infraštruktúre pre aktívnu mobilitu a rizikové správanie.

Aj napriek absencii priechodu v lokalite dochádza k častému prebiehaniu cez 4-pruhovú komunikáciu. Počas dvojhodinovej rannej špičky od 7:00 - 9:00 prebehne priemerne viac ako 25 ľudí, a v poobednej špičke viac ako 34 ľudí. Demografické členenie podľa veku ukazuje na alarmujúce riziko, pretože 10 % z prebiehajúcich ľudí tvoria deti 0-14 rokov (vrátane detí v kočíku) a takmer 14 % ľudia nad 65 rokov. Spolu teda až štvrtinu prebiehajúcich tvoria najzraniteľnejšie skupiny obyvateľstva. Na priechode na Račianskom mýte využíva priechod aj časť ľudí s bicyklom, čo môže byť signálom nedostatočnej infraštruktúry pre cyklo dopravu. Na skúmaných miestach boli v čase merania pozorované rôzne konfliktné situácie, za ktoré je do veľkej miery zodpovedná nevhodná infraštruktúra.

Najčastejšia kolízna situácia na priechode na Račianskom mýte bolo prebiehanie na červenú (celkovo 41-krát), čo môže indikovať nevhodne nastavený interval na svetelnej signalizácii. Z merania rýchlosti vozidiel vyplýva, že prekračovanie povoleného limitu 50 km/h dochádza výrazne častejšie v poobednej špičke (priemerne viac ako 200 prekročení za 2 hodiny). Rýchlosť býva vodičmi prekračovaná vodičmi IAD prevažne o menej ako 10 km/h. Približne v 15 % zo všetkých prekročení vodiči prekračujú rýchlosť aj o viac ako 10, dokonca aj o viac ako o 40 km/h. Prekračovanie rýchlosti zvyšuje nebezpečenstvo zrážky a vážnych zdravotných následkov. V lokalite budúceho priechodu, kde výskum zároveň ukázal, že dochádza k častému prebiehaniu ide o mimoriadne nebezpečnú kombináciu. V tomto mieste je preto odôvodnené vybudovať bezpečnejší priechod cez komunikáciu a zároveň je žiaduce upokojiť dopravu, aby nedochádzalo k porušovaniu predpisov.



Úvod

V centre Bratislavy, v historicky a kultúrne významnej lokalite Starého Mesta, sa nachádza Šancová ulica, ktorá predstavuje príklad neudržateľného urbanistického riešenia s negatívnymi dopadmi na životné prostredie, zdravie obyvateľov a kvalitu života v meste. Táto ulica, pôvodne obklopená historickými bytovými domami a zeleňou, bola v roku 1971 výrazne prebudovaná vďaka asanáciám mnohých budov a rozšírenia dopravnej infraštruktúry. Dnes je Šancová ulica súčasťou cesty II. triedy 572 a svojím charakterom a intenzitou premávky sa viac podobá na rýchlostnú komunikáciu než na mestskú ulicu. Dominancia automobilovej dopravy potláča iné formy mobility, ako je chôdza, cyklistika alebo mestská hromadná doprava, a vytvára nepriaznivé podmienky pre obyvateľov aj návštevníkov tejto štvrte.

V roku 2023 sme odovzdali magistrátu mesta Bratislavy petíciu "Dajme Šancovej šancu na život" s takmer 3600 podpismi, v ktorej sme žiadali rôzne opatrenia na Šancovej ulici. V mieste, kde sa pripájajú Ľadová a Beskydská ulica, sme žiadali priechod pre chodcov, ktorý sa má čoskoro realizovať. Technicky to nebude priechod, ale svetelne riadené miesto na prechádzanie, čiže budú tadiaľto môcť jazdiť aj ľudia na bicykli. Toto je totiž úsek, kde vyše 400 m nie je žiadna možnosť prejsť cez cestu. Bude tu rozšírený chodník a zlepši sa bezbariérovosť. Semafor, ktorý bude časovo zladený s križovatkami a bude sa dať prejsť na jeden krát, čiže nebude tu ostrovček.

Tento výskum má slúžiť ako hodnotenie tejto realizácie s cieľom overiť a zhodnotiť jeho funkčnosť. Táto výskumná správa má slúžiť ako podklad pre diskusiu s verejnosťou a volenými zástupkyňami a zástupcami o ďalších potrebných zmenách, ktoré by zvýšili kvalitu života v na Šancovej ulici a v jej okolí.



Ilustračné foto z miesta plánovaného miesta na prechádzanie

Metodológia

Cieľ a výskumné otázky:

Cieľom výskumu je zhodnotiť dopady vybudovania nového miesta na prechádzanie cez Šancovú ulicu bezpečnosť, kvalitu verejného priestoru a využívanie aktívnej mobility. Výskum preto prebieha v dvoch fázach: ex-ante a ex-post, čiže pred a po vybudovaní miesta na prechádzanie. Vo výskume sme využili kvantitatívne a kvalitatívne metódy.

V prvej fáze výskumu nás zaujíma:

- Koľko ľudí prechádza cez Šancovú ulicu v úseku medzi križovatkou Karpatská-Šancová a Račianskym mýtom?
- Dochádza pri pohybe ľudí ku kolíznym situáciám?
- Dochádza k porušovaniu maximálnej rýchlosti pri motorizovanej doprave?

1. Dopravné sčítanie aktívnej mobility

V lokalite prebehlo sčítanie aktívnej mobility pri prechádzaní cez priechody v tom istom čase na 3 miestach:

A - Priechod cez Šancovú pred YMCA

B - V mieste plánovaného miesta na prechádzanie

C - Priechod cez Šancovú na Račianskom mýte



Obr.1. Vyznačené stanovišťa sčítania

Boli sčítané počty ľudí, ktorí prechádzajú alebo prebehujú cez Šancovú ulicu. Na každom stanovišti stála jedna osoba, ktorá zapisovala počet ľudí podľa rodu, veku a spôsobu pohybu (pešo, cyklo, kolobežka, kočík, vozík, korčule, skejt, biela palička) a zároveň aj zapisovala možné kolízne situácie (napr. prudké brzdenie, trúbenie, uskakovanie chodcov, konflikty bicykel-auto, konflikty chodec-kolobežka a i.).

Sčítanie bolo realizované utorok 2.6.2026 a štvrtok 4.6.2026 v rannej a podvečernej špičke 7:00-9:00 a 16:00-18:00. Spolu je to 8 hodín.

Šancová výskum 2026 - sčítavanie prechádzania cez priechody								
dátum a čas:	miesto:		počasie:		sčítanie robil/a:			
	Ženy 0-11	Ženy 12-18	Ženy 18-60	Ženy nad 60	Muži 0-11	Muži 12-18	Muži 18-60	Muži nad 60
pešo								
bicykel								
kolobežka								
s kočíkom								
korčule, skejt								
invalidný vozík								
biela palička								
možné kolízne situácie - ak sa vyskytnú aj iné, tak zapíš								
trúbenie	prudké brzdenie vozidiel		usakovanie chodcov		konflikty bicykel-auto		konflikty chodec-kolobežka	
krik	jazda na červenú		prebiehanie na červenú		konflikty bicykel-chodec		konflikty iné	

Obr. 2. Sčítavací hárok použitý vo výskume

V ďalšej fáze výskumu, ktorá je naplánovaná na rok 2027, budú znova zbierané dáta o aktívnom pohybe a realizovaný dotazníkový prieskum, aby bolo možné odpovedať na výskumné otázky:

- Nastala indukcia pešieho a cyklo pohybu?
- Ako ovplyvnila táto zmena upokojenie dopravy na Šancovej?
- Ako ovplyvnilo vybudovanie priechodu kvalitu verejného priestoru a udržateľnosti dopravy?
- Ako vnímajú ľudia Šancovú ulicu z pohľadu komfortu, bezpečnosti, atmosféry?

2. Meranie prekračovania rýchlosti motorizovanej dopravy

Šancová výskum 2026 - Meranie rýchlosti vozidiel							
dátum a čas:	miesto:		počasie:		výskum robil/a:		
IAD							
MHD							
Motocykle							

Na mieste plánovaného miesta na prechádzanie bolo realizované meranie prekračovanej rýchlosti vozidiel. Prekračovanie rýchlosti bolo zaznačené do hárku podľa druhu vozidla (IAD, motorka, MHD). Na meranie bol využitý prístroj Bushnell Velocity Speed Gun.

Obr. 3. Hárk na zaznamenávanie prekročenia rýchlosti



Obr. 4 Fotografie z priebehu sčítania a merania rýchlosti, Lokality A, B, a C

3. Dotazníkový prieskum

Cieľ dotazníkového prieskumu je lepšie porozumenie pocitom, potrebám, skúsenostiam a názorom respondentiek a respondentov a získanie dôležitých dát o tom, ako sa na Šancovej ulici ľudia cítia a čo by bolo potrebné zlepšiť. Otázky boli zamerané konkrétne na hodnotenie ulice z pohľadu mobility, bezpečnosti, kvality verejného priestoru a využívanie aktívnej dopravy. Nejde o reprezentatívny sociologický prieskum, ale o aplikovaný urbanistický komunitný prieskum.

Dotazník bude anonymný a pozostáva z troch častí:

- Základné sociodemografické údaje
- Vzťah k Šancovej ulici
- Hodnotenie Šancovej ulice a okolia

Prvý dotazník bude realizovaný pred zmenou, druhý bude realizovaný po zmene a budú porovnané výsledky.

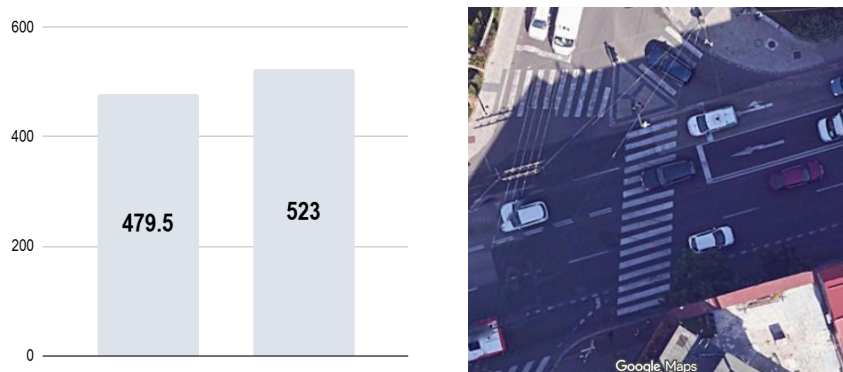
Časový harmonogram výskumu

1. Fáza - jún 2026:
 - a. Sčítanie pohybu č.1
 - b. Intenzita motorizovanej dopravy č.1
2. Fáza - august - október 2026
 - a. Dotazníkový prieskum č.1
3. Fáza - apríl - jún 2027
 - a. Sčítanie pohybu č.2
 - b. Intenzita motorizovanej dopravy č.2
 - c. Dotazníkový prieskum č.2

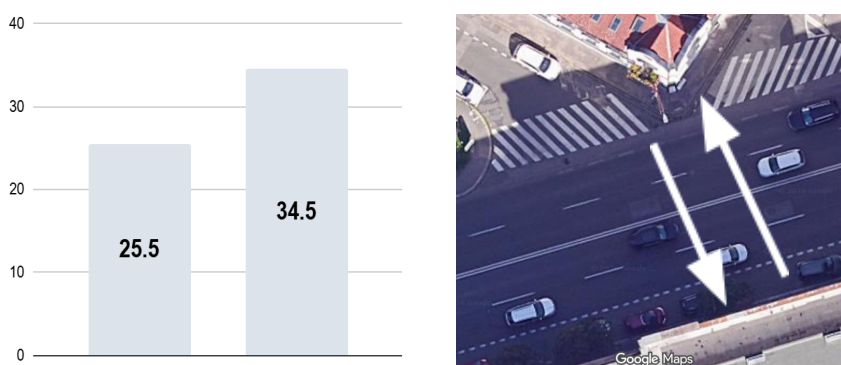
Výsledky 1. fázy výskumu

1. Výsledky sčítania

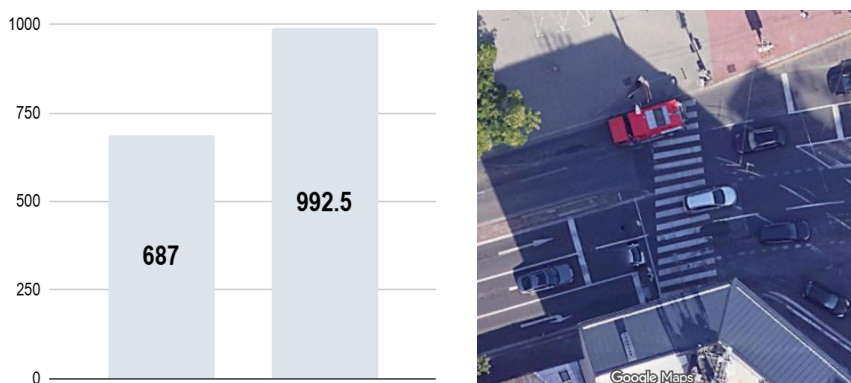
Graf č.1 - Lokalita A - Priemerný počet prechádzajúcich v rannej/poobednej špičke



Graf č.2 - Lokalita B - Priemerný počet prebiehajúcich v rannej/poobednej špičke



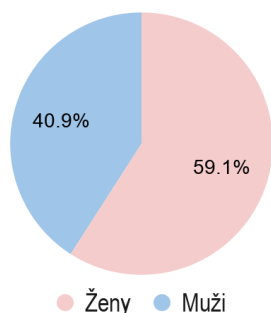
Graf č.3 - Lokalita C - Priemerný počet prechádzajúcich v rannej/poobednej špičke



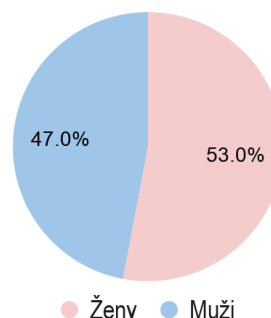
Počet prechádzajúcich nám dáva orientačnú predstavu o frekvencii využívania priechodov pre chodcov v jednotlivých lokalitách. V rámci sčítania bolo zistené, že ľudia prechádzajú cez Šancovú aj v lokalite B, kde nie je vybudovaný priechod pre chodcov. Rizikové správanie týchto ľudí poukazuje na nedostatky infraštruktúry pre peší pohyb.

Podrobnejšie výsledky - členenie podľa demografie a druhu mobility

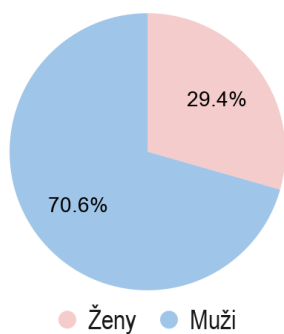
A - Pomer žien a mužov v rannej špičke



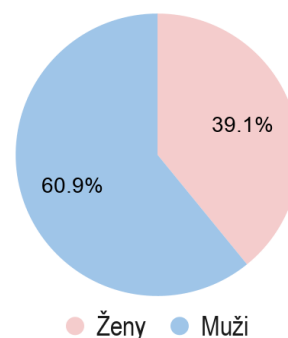
A - Pomer žien a mužov v poobednej špičke



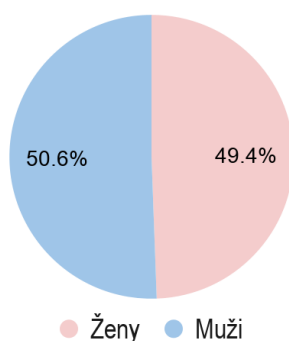
B - Pomer žien a mužov v rannej špičke



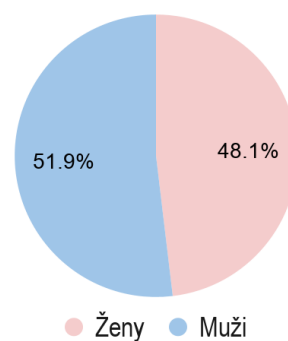
B - Pomer žien a mužov v poobednej špičke



C - Pomer žien a mužov v rannej špičke



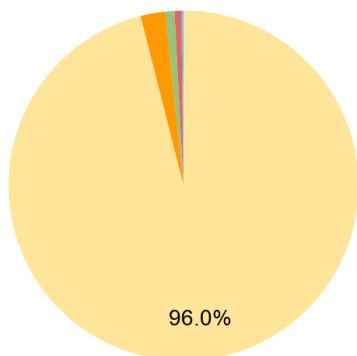
C - Pomer žien a mužov v poobednej špičke



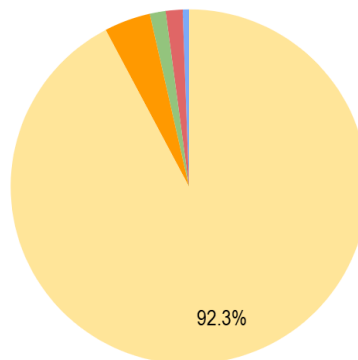
Graf č.4 Pomer prechádzajúcich podľa pohlavia

Z rodového členenia prechádzajúcich je zrejmé, že v situácia je v 3 skúmaných lokalitách je rozličná. Kým v lokalite A mierne prevládajú ženy, v lokalite C je situácia vyrovnaná, a v lokalite B, čiže priestore ešte neexistujúceho priechodu pomerne výrazne prevládajú muži (v pomere 70/30 a 60/40).

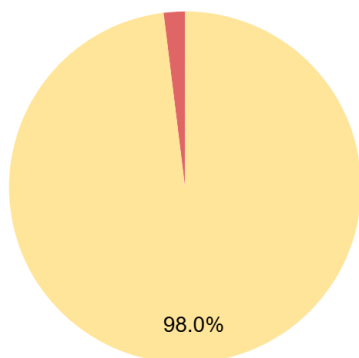
A - Podiel druhu mobility v rannej špičke



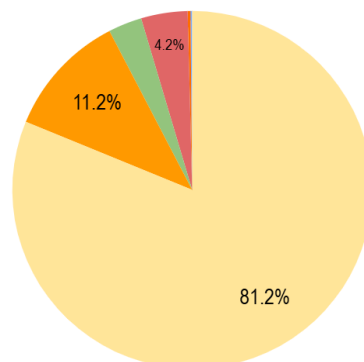
A - Podiel druhu mobility v poobednej špičke



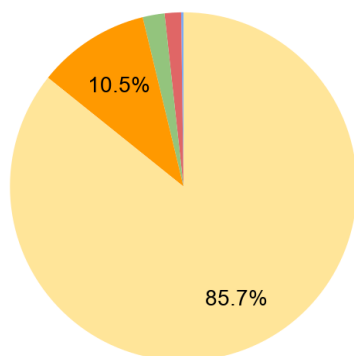
B - Podiel druhu mobility v rannej špičke



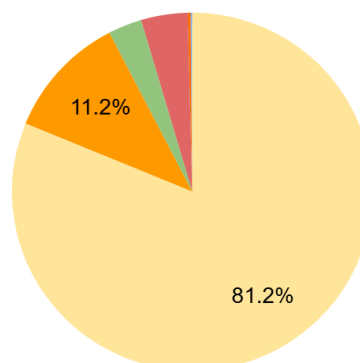
B - Podiel druhu mobility v poobednej špičke



C - Podiel druhu mobility v rannej špičke



C - Podiel druhu mobility v poobednej špičke



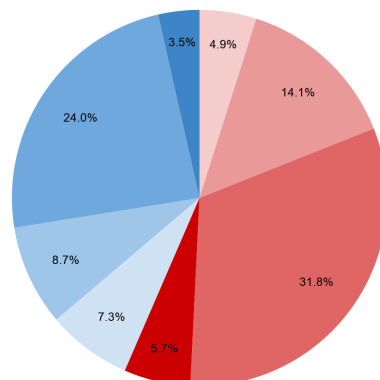
- pešo
- bicykel
- kolobežka
- s kočíkom
- korčule, skejt
- barle, palica

Graf č.5 Pomer prechádzajúcich podľa druhu mobility

Pomer druhu mobility ukazuje jasnú prevahu pešieho pohybu, čo je prirodzené vzhľadom na to, že skúmané lokality A,C sú priechody pre chodcov. V lokalite B je alarmujúce, že ľudia prebiehajú cez 4-pruhovú komunikáciu aj s dieťaťom v kočiaku. V lokalite C využíva priechod aj časť ľudí na bicykli, čo môže byť signálom nedostatočnej infraštruktúry pre cyklodopravu na Račianskom mýte. Cyklistky a cyklisti tak volia možnosť využiť priechod pre chodcov.

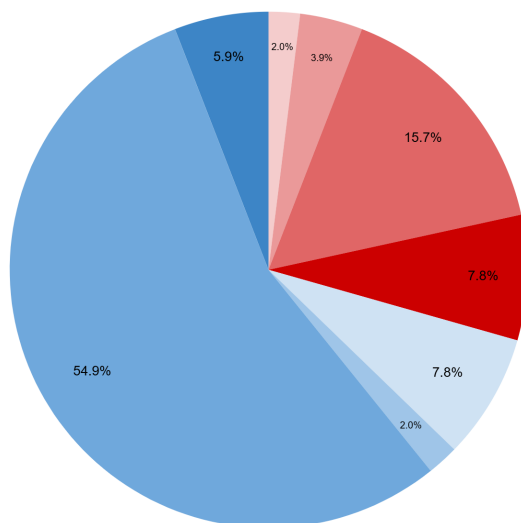
A - Pomer prechádzajúcich ľudí podľa pohlavia a veku - spolu v rannej a poobednej špičke

Ženy 0-14 Ženy 15-24 Ženy 25-64 Ženy nad 65 Muži 0-14 Muži 15-24 Muži 25-64 Muži nad 65



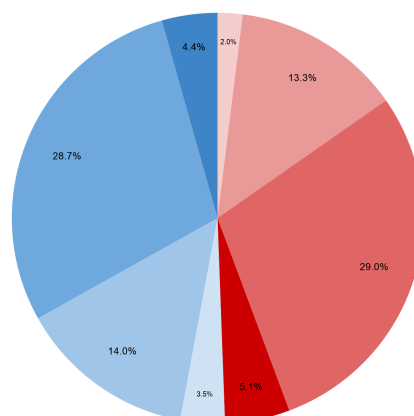
B - Pomer prechádzajúcich ľudí podľa pohlavia a veku - spolu v rannej a poobednej špičke

Ženy 0-14 Ženy 15-24 Ženy 25-64 Ženy nad 65 Muži 0-14 Muži 15-24 Muži 25-64 Muži nad 65



C - Pomer prechádzajúcich ľudí podľa pohlavia a veku - spolu v rannej a poobednej špičke

Ženy 0-14 Ženy 15-24 Ženy 25-64 Ženy nad 65 Muži 0-14 Muži 15-24 Muži 25-64 Muži nad 65



Graf č.6 Pomer prechádzajúcich podľa veku a pohlavia v lokalitách A,B a C

Pomer prechádzajúcich ľudí s ohľadom na vek ukazuje kritickú situáciu v lokalite B, kde 10 % z prebiehajúcich ľudí tvorí demografická skupina 0-14 rokov a takmer 14 % ľudí nad 65 rokov, čo sú zraniteľné skupiny.

Vyhodnotenie kolíznych situácií

Za konfliktné situácie v premávke je do veľkej miery zodpovedná nevhodná infraštruktúra alebo dopravné správanie. Na skúmaných miestach boli v čase merania pozorované rôzne nežiaduce javy.

Lokalita A - Priechod cez Šancovú pred YMCA (križovatka Karpatská/Žilinská/Šancová)

Najbežnejšie bolo odbočovanie z Karpatskej dol'ava napriek zákazu (37-krát), čo sa dá prisúdiť aj tomu, že táto zmena organizácie dopravy bola zavedená len pár mesiacov pred uskutočnením výskumu. Bolo pozorované trúbenie vozidiel (12-krát), prebiehanie chodcov na červenú (8-krát), konflikty bicykel-chodec, ktoré sa dajú pripísať tomu, že cyklodoprava nemá oddelenú trasu. Veľmi časté boli aj autá stojace v križovatke počas toho, ako majú chodci zelenú. Ojedinele bolo pozorované prudké brzdenie vozidiel, jazda na červenú, uskakovanie chodcov a konflikty bicykel-auto. Ako problematický sa v 3 prípadoch ukázal malý ostrovček.

Lokalita B - Plánované miesto na prechádzanie

V priestore budúceho miesta na prechádzanie, boli pozorované ojedinelé trúbenia vozidiel a jazda záchranných zložiek v protismere.

Lokalita C - Priechod cez Šancovú na Račianskom mýte

Najčastejšia kolízna situácia pozorovaná na tomto priechode bolo prebiehanie na červenú (41-krát). Takýto častý výskyt môže indikovať nevhodne nastavený interval na svetelnej signalizácii. Trúbenie vozidiel bolo spozorované 12-krát.

Ojedinele bolo zaznamenané prudké brzdenie vozidiel, jazda na červenú, uskakovanie chodcov a taktiež jazda záchranných zložiek v protismere (sanitka, mestská polícia).

2. Výsledky merania prekračovanej rýchlosti

Vyhodnotenie meraných 4 časových úsekov v lokalite B - budúce miesto na prechádzanie:

Z merania rýchlosti vozidiel vyplýva, že prekračovanie povoleného limitu 50 km/h dochádza výrazne častejšie v poobednej špičke (celkový počet v rannej špičke 61 a 62, v poobednej 267,155). Rýchlosť býva prekračovaná vodičmi IAD prevažne o menej ako 10 km/h, u vodičov MHD dochádza tiež k prekračovaniu, ale skôr v ojedinelých prípadoch. Približne v 15 % zo všetkých prekročení vodiči prekračujú rýchlosť aj o viac ako 10, 20, 30 alebo dokonca aj o viac ako 40 km/h. Pri výraznejšom prekročení išlo o vodičov IAD alebo motocyklov.

2.6.2026 7:00-9:00

počet vozidiel, ktoré prekročili rýchlosť celkovo: 61

miera prekročenia - o koľko?

<u>Do 10 km/h</u>	IAD:	47
	MHD:	3
	Motocykel:	2
<u>O 10-20 km/h</u>	IAD:	6
	Motocykel:	3

2.6.2026 16:00-18:00

počet vozidiel, ktoré prekročili rýchlosť celkovo: 267

miera prekročenia - o koľko?

<u>Do 10 km/h</u>	IAD:	210
	MHD:	8
	Motocykel:	7
	Nákl. voz.	1
<u>Od 10-20 km/h</u>	IAD:	29
	Motocykel:	4
<u>O 20-30 km/h:</u>	IAD:	3
	Motocykel:	3
<u>O 30-40 km/h:</u>	Motocykel:	1
<u>O 40 km/h a viac:</u>	Motocykel:	1 (pozn.: najvyššia rýchlosť 95 km/h)

4.6.2026 7:00-9:00

počet vozidiel, ktoré prekročili rýchlosť celkovo: 62

miera prekročenia - o koľko?

<u>Do 10 km/h</u>	IAD:	52
<u>Od 10-20 km/h</u>	IAD:	6
	Motorka:	2
<u>O 20-30 km/h:</u>	IAD:	1
<u>O 30-40 km/h:</u>	IAD:	1

4.6.2026 16:00-18:00

počet vozidiel, ktoré prekročili rýchlosť celkovo: 155

miera prekročenia - o koľko?

<u>Do 10 km/h</u>	IAD:	125
	MHD:	1
	Motorka:	5
<u>Od 10-20 km/h</u>	IAD:	21
	Motorka:	2
<u>O 20-30 km/h:</u>	IAD:	1

Celkové výsledky 1.fázy výskumu

Sčítanie pohybu poskytuje obraz o frekvencii využívania priechodov v jednotlivých lokalitách. Aj napriek absencii priechodu v lokalite B dochádza k prechádzaniu cez komunikáciu, čo poukazuje na nedostatky v infraštruktúre pre peších a rizikové správanie obyvateľstva. Počas dvojhodinovej rannej špičky od 7:00 - 9:00 prebehne priemerne viac ako 25 ľudí, a v poobednej špičke 16:00-18:00 viac ako 34 ľudí.

Demografické rozdiely:

Z rodového členenia prechádzajúcich je zrejmé, že v situácia je v 3 skúmaných lokalitách je rozličná. Kým v lokalite A mierne prevládajú ženy, v lokalite C je situácia vyrovnaná, a v lokalite B, čiže priestore ešte neexistujúceho priechodu pomerne výrazne prevládajú muži (v pomere 70/30 a 60/40).

Demografické členenie podľa veku ukazuje na kritickú situáciu v lokalite B, kde 10 % z prebiehajúcich ľudí tvoria deti 0-14 rokov a takmer 14 % ľudia nad 65 rokov. Spolu teda až štvrtinu prebiehajúcich tvoria najzraniteľnejšie skupiny obyvateľstva.

Druhy mobility

- Prevaha pešieho pohybu v lokalitách A a C (priechody pre chodcov).
- V lokalite B prebiehajú ľudia aj s deťmi v kočiaku cez 4-pruhovú komunikáciu – alarmujúce riziko
- V lokalite C využívajú priechod aj cyklisti (10 %), čo indikuje nedostatok cyklistickej infraštruktúry na Račianskom mýte.

Vyhodnotenie kolíznych situácií

Za konfliktné situácie v premávke je do veľkej miery zodpovedná nevhodná infraštruktúra alebo dopravné správanie. Na skúmaných miestach boli v čase merania pozorované rôzne nežiaduce a život ohrozujúce situácie, ktorým by sa dalo predísť vhodnejším dopravným riešením.

- Lokalita A (Priechod cez Šancovú pred YMCA)
- Odbočovanie z Karpatskej doľava napriek zákazu (37-krát) – možný dôsledok nedávnej reorganizácie dopravy
- Trúbenie vozidiel (12-krát) a prebiehanie chodcov na červenú (8-krát)
- Konflikty medzi cyklistami a chodcami (chýbajú oddelené trasy)
- Autá blokujúce priechod počas zelenej pre chodcov
- Problémový malý ostrovček (3 prípady)

Lokalita B (Plánované miesto pre priechod)

- Vysoký počet prebiehajúcich ľudí, z ktorých štvrtinu tvorili zraniteľné skupiny
- Ojedinelé prípady trúbenia vozidiel a jazdy záchranných zložiek v protismere

Lokalita C (Priechod cez Šancovú na Račianskom mýte)

- Najčastejšia kolízia: Prebiehanie na červenú (41-krát) – indikuje nevhodné nastavenie svetelnej signalizácie
- Trúbenie vozidiel (12-krát) a ojedinelé prípady prudkého brzdenia, jazdy na červenú a jazdy záchranných zložiek v protismere

Rýchlosť vozidiel

- Prekračovanie limitu 50 km/h častejšie v poobednej špičke (267 a 155 prekročení vs. 61-62 v rannej).
- Vodiči IAD prekračujú rýchlosť prevažne o <10 km/h, avšak v 15 % prípadov o 10-40 km/h a viac.

Prekračovanie rýchlosti zvyšuje nebezpečenstvo zrážky a vážnych zdravotných následkov. V lokalite B, kde zároveň výskum ukázal, že dochádza k častému prebiehaniu ľudí cez ulicu ide o mimoriadne nebezpečnú kombináciu. V tomto mieste je preto odôvodnené vybudovať bezpečnejší priechod cez komunikáciu a zároveň je žiaduce upokojiť dopravu, aby nedochádzalo k porušovaniu predpisov.