

# NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo: Z-003486/2022/1140/JVB  
Číslo poverenia: 1833/09  
Zo dňa: 11.02.2022

Počet výtlačkov: 2  
Výtlačok číslo: 2  
Počet strán: 15  
Počet príloh: 0



## Z Á Z N A M o výsledku kontroly podpory cyklistickej dopravy KA 031/2022/1120

Mesto Žilina

Žilina, jún 2022

# Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

## Obsah

|   |    |
|---|----|
| Zoznam použitých skratiek .....                                 | 3  |
| Zhrnutie .....  | 4  |
| 1. Systém podpory cyklistickej dopravy .....                    | 5  |
| 1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov .....                        | 5  |
| 1.2 Riadenie a koordinácia cyklodopravy .....                   | 6  |
| 1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklodopravy .....          | 8  |
| 2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry .....    | 10 |
| 2.1 Financovanie cyklodopravy a súvisiacej infraštruktúry ..... | 10 |
| 2.2 Infraštruktúra a bezpečnosť .....                           | 11 |
| 2.3 Spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy .....       | 13 |
| 2.4 Dáta a ich využitie .....                                   | 14 |

## Zoznam tabuľiek

|  |    |
|--|----|
| Tabuľka 1 Personálne zabezpečenie cyklodopravy v meste .....                       | 6  |
| Tabuľka 2 Vybrané parametre systému zdieľania bicyklov v meste Žilina .....        | 8  |
| Tabuľka 3 Plnenie opatrení v zmysle Analýzy stavu cyklistickej dopravy .....       | 8  |
| Tabuľka 4 Prehľad financovania cyklotrás v eur .....                               | 10 |
| Tabuľka 5 Vybrané údaje štatistického výkazu o miestnych komunikáciach .....       | 11 |
| Tabuľka 6 Nehody cyklistov v meste Žilina za roky 2013 až 2021 .....               | 12 |
| Tabuľka 7 Nárast počtu evidovaných osobných automobilov v meste od roku 2013 ..... | 12 |

## Zoznam grafov

|   |    |
|---|----|
| Graf 1 Dĺžka siete cyklistických komunikácií v km .....   | 11 |
| Graf 2 Porovnanie početnosti cyklistov v Budatíne a na Ulici Vysokoškolákov počas dňa v priebehu mesiaca .. | 14 |

## Zoznam obrázkov

|   |    |
|---|----|
| Obrázok 1 Stav novovyznačeného cyklokoridoru (rok 2022) ..... | 13 |
|---|----|

# Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

## Zoznam použitých skratiek

| Skrátený názov | Úplné znenie   |
|----------------|--|
| DPMŽ           | Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.                          |
| ERDF           | Európsky fond regionálneho rozvoja                           |
| EŠIF           | európske štrukturálne a investičné fondy                     |
| EÚ             | Európska únia  |
| IAD            | individuálna automobilová doprava                            |
| MDV SR         | Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky         |
| MHD            | mestská hromadná doprava                                     |
| MsÚ            | mestský úrad   |
| MsZ            | mestské zastupiteľstvo                                       |
| MV SR          | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky                     |
| MŽP SR         | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky       |
| NFP            | nenávratný finančný príspevok                                |
| NKÚ SR         | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky                 |
| OZ             | občianske združenie  |
| PUM            | Plán udržateľnej mobility                                    |
| SAD            | Slovenská autobusová doprava Žilina, a.s.                    |
| SR             | Slovenská republika  |
| ŠR             | štátny rozpočet  |
| TP 085         | Technické podmienky: Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry |
| ÚPM            | Územný plán mesta Žilina                                     |
| VÚD            | Výskumný ústav dopravný, a.s.                                |
| VZN            | všeobecne záväzné nariadenie                                 |
| ZŠ             | základná škola   |
| ŽSK            | Žilinský samosprávny kraj                                    |
| ŽSR            | Železnice Slovenskej republiky                               |
| ŽUŽ            | Žilinská univerzita v Žiline                                 |

## Zhrnutie

NKÚ SR vykonal v meste Žilina kontrolu, ktorej účelom bolo preveriť systém a koordináciu podpory cyklistickej dopravy. Dôvodom vykonania kontroly bolo získanie prehľadu o situácii v oblasti plánovania a výstavby cyklotrás v regiónoch, identifikácia slabých miest v rozvoji cyklistickej dopravy jednak na strane samosprávnych subjektov ako aj na strane MDV SR, ktoré je zodpovedné za koordináciu cyklodopravy na úrovni samospráv. Predmetom kontroly bol systém podpory cyklistickej dopravy a obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry.

Kontrola bola vykonaná ako kontrola výkonnosti s určenými kritériami kontroly, ktoré definovali očakávané výsledky podpory cyklistickej dopravy. Tie boli stanovené na základe analýzy problematiky ako „dobrá prax,“ dosiahnutie plnenia ukazovateľa alebo princípy „všeobecne akceptovaných zásad.“ Zistené odchýlky od kritérií nemajú charakter porušenia všeobecne záväzných právnych predpisov.

Cyklodoprava predstavuje nevyhnutnú súčasť dopravného systému mesta, avšak ako druh dopravy ešte stále nie je pozdvihnutá na úroveň automobilovej dopravy.

Pri spracúvaní strategických dokumentov v oblasti cyklodopravy boli získavané dátá o potrebách a dopravnom správaní obyvateľov. Avšak spokojnosť obyvateľov s nastavenými parametrami systému cyklistickej dopravy nebola mestom cielavedome, resp. opakovane skúmaná. Výhody nemotorovej dopravy mesto propagovalo prostredníctvom kampaní. Mesto zabezpečilo viaceré možnosti pre zhromažďovanie konkrétnych návrhov obyvateľov na zlepšovanie stavu v cyklodoprave.

Mesto nemalo zriadenú osobitnú funkciu cyklokoordinátora, za systém riadenia a koordinácie cyklistickej dopravy zodpovedal pracovník útvaru mobility, pre ktorého bola uvedená oblasť časťou jeho agendy. To nemalo negatívny vplyv na rozvoj cyklodopravy v meste. Úmysel mesta podporovalo aj zriadenie cyklokomisie a pozitívne nastavenie MsZ, čo sa zároveň prejavilo pri presadzovaní zámerov a financovaní danej oblasti. Spolupráca pri rozvoji cyklistickej infraštruktúry s krajským cyklokoordinátorom bola na dobrej úrovni, spolupráca s národným cyklokoordinátorom bola bezproblémová.

Mesto malo vypracované strategické dokumenty, ktoré obsahovali konkrétné riešenia a opatrenia rozvoja cyklodopravy. Strategické materiály mesta neboli spracované len formálne a mechanizmus implementácie prijatých opatrení bol dostatočne funkčný. Niektoré opatrenia definované v týchto materiáloch neboli realizované. Neplnenie týchto opatrení bolo mestom dostatočne argumentované.

Rozvoj trvalo udržateľnej dopravy mesta bol prioritne realizovaný z nenávratných finančných prostriedkov EÚ. Mesto financovalo menšie projekty a doplnkovú infraštruktúru aj z vlastných zdrojov a grantov. Dostupné finančné zdroje tak vytvárali priestor pre systematické plánovanie v oblasti cyklodopravy.

Mesto malo zadefinovanú sieť hlavných a vedľajších cyklistických trás, pričom pri ich návrhu zohľadňovalo smerovanie cyklistických trás regionálneho významu. Avšak táto navrhnutá sieť cyklotrás mesta nebola ucelená, čo môže byť jeden z problémov, ktorý odrádzal od voľby bicykla ako dopravného prostriedku. Ďalším problémom, ktorý však mesto mohlo len okrajovo ovplyvniť, bol nerovnomerný dopyt po cyklistike počas roka a výškové rozdiely v meste.

V priebehu výkonu kontroly mesto zrealizovalo vyznačenie cyklokridoru, pričom tento bol vyznačený aj na miestach s výrazne opotrebeným povrchom. Vzhľadom na stavebno-technický stav miestnej komunikácie bolo opodstatnené predpokladať jej opravu a jeho nové vyznačenie.

Z hľadiska zvyšovania bezpečnosti cyklistov, ale aj ostatných účastníkov nemotorovej dopravy, podnikalo mesto kroky smerom k ukludňovaniu dopravy. Významnou bariérou pri plánovaní a realizácii cykloinfraštruktúry boli rôzne očakávania dotknutých skupín obyvateľov, komplikované vlastnícke vzťahy, majetkové vysporiadanie pozemkov, alebo nevyhovujúci priečny šírkový profil uličného priestoru.

Mesto malo vybudovaný systém zberu dát o doprave a vytvorilo podmienky pre systematický zber dát o cyklistickej doprave inštaláciou scítačov na vybraných miestnych komunikáciách.

**Odporučanie:** s poukazom na historické a stavebné súvislosti mesta realizovať najmä tzv. nízko nákladové riešenia. Tie majú potenciál na dosiahnutie reálnejších a rýchlejších úspechov, pričom cieľom by malo byť obmedzenie IAD a integrácia cyklistov do hlavného dopravného priestoru. To zaručí vyššiu hustotu cyklotrás v meste.

# Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 1833/09 z 11.02.2022 vykonali:

Ing. Vladimír Jendrisek, vedúci kontrolnej skupiny,  
Ing. Zuzana Marunová, členka kontrolnej skupiny,  
Ing. Miroslav Holečka, člen kontrolnej skupiny,

kontrolu podpory cyklistickej dopravy, ktorej účelom bolo preveriť systém a koordináciu podpory cyklistickej dopravy v meste Žilina a vypracovali záznam o výsledku kontroly.

Kontrola bola vykonaná v čase od 22.02.2022 do 26.05.2022 v kontrolovanom subjekte

**Mesto Žilina, Námestie obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina, IČO 00321796**

za kontrolované obdobie rokov 2013 – 2021, v prípade potreby objektívneho zhodnotenia preverovaných skutočností aj iné súvisiace obdobia.

Kontrola bola vykonaná v súlade so zákonom NR SR č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a so štandardami, ktoré vychádzajú zo základných princípov medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI).

Predmetom kontroly bol systém podpory cyklistickej dopravy a obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

## 1. Systém podpory cyklistickej dopravy

### 1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov

Mesto bolo zadávateľom a objednávateľom viacerých strategických dokumentov. Pri ich vypracovaní boli realizované zodpovedné riešiteľmi dopravno – sociologické prieskumy, ktorími bolo zisťované dopravné správanie obyvateľov a ich potreby. Prostredníctvom nich boli obyvatelia zapojení do tvorby týchto strategických materiálov. V rámci spracovania Správy z auditu ADVANCE a Akčného plánu mobility pre mesto Žilina na roky 2014-2025 boli identifikované problémy:

- mesto nepoznalo mobilitné správanie ani potreby obyvateľov a ostatných účastníkov prepravného procesu, pretože pravidelne nevykonávalo mobilitné prieskumy a potrebný monitoring,
- minimálne využívalo potenciál ŽUŽ pri zisťovaní indikátorov mobility (štúdie, prieskumy, diplomové a dizertačné práce).

V priebehu kontrolovaného obdobia bola teda zintenzívnená spolupráca so ŽUŽ a vykonané viaceré dopravné prieskumy, ktorími bolo skúmané dopravné správanie obyvateľstva a jeho potreby, najmä:

- pravidelným monitorovaním intenzity cyklistickej dopravy sčítacími na vybraných úsekoch miestnych komunikácií, pričom výsledkom bolo potvrdenie nerovnomernosti intenzity dopravy počas dňa (ranná a poobedňajšia špička), ale aj sezónnosť tohto druhu dopravy počas roka,
- realizáciou dopravno – sociologických prieskumov pri spracúvaní strategických dokumentov v doprave,
- realizáciou dotazníkového prieskumu medzi žiakmi ZŠ o spôsobe dochádzky do školy a využívaní bicykla ako dopravného prostriedku.

Napriek vyššie uvedenému, obyvatelia mesta mali možnosť zasielať námety a postrehy predstaviteľom mesta, zamestnancom mesta, MsZ ako aj tretím stranám a zúčastňovať sa verejných zasadnutí. Obyvatelia mali možnosť podávať prípomienky formou stanovísk a návrhov, napríklad online (aplikácia „odkaz pre starostu“) alebo osobne (účasťou na zasadnutiach MsZ, mestských výborov). Išlo o individuálne stanoviská a návrhy konkrétnych osôb, resp. skupiny osôb. Strategické dokumenty boli k dispozícii v rámci zverejňovaných informácií na webovom sídle mesta.

Hoci mesto nerealizovalo prieskumy na hodnotenie spokojnosti s cyklistickou infraštruktúrou a priamo nezhromažďovalo konkrétné návrhy na zlepšenie, bola táto činnosť realizovaná najmä „zdola“ dobrovoľným nezávislým OZ Mulica.

V kontrolovanom období mesto aj v spolupráci s tretími stranami organizovalo pravidelné kampane za účelom podpory cyklodopravy (cyklorenaje, uzavretá ulica, hromadná cyklojazda, „s hadom na zebre,“ „do práce na bicykli,“ súťaž o najkrajšiu nástenku základných škôl s témovej udržateľnej mobility). Cieľom intervencí bola

motivácia jednotlivcov, aby si volili udržateľné spôsoby dopravy. Súčasťou kampaní boli aj médiá komunikujúce ekonomické, zdravotné, sociálne, ekologické výhody alternatívnych druhov dopravy vrátane cyklodopravy. Výsledkom realizácie kampaní bolo zvyšovanie záujmu o alternatívne formy dopravy na úkor IAD. Avšak, tento záujem bol – najmä pri cyklistickej doprave - do značnej miery ovplyvnený sezónnosťou tohto druhu dopravy.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu, boli prekážky dosahovania potrieb cyklistov komunikované smerom k MDV SR a to v rámci konferencií a workshopov, za účasti zástupcov MDV SR, ale aj ďalších dotknutých subjektov – MŽP SR, ŽSR a pod. Mestský cyklokoordinátor bol členom medziresortnej pracovnej skupiny. Mesto bolo podľa potrieb na základe svojich žiadostí usmernené národným cyklokoordinátorom.

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** pri spracúvaní strategických dokumentov v oblasti cyklodopravy boli získavané dáta o potrebách a dopravnom správaní obyvateľov. Avšak spokojnosť obyvateľov s nastavenými parametrami systému cyklistickej dopravy nebola mestom cielavedome, resp. opakovane skúmaná. Výhody nemotorovej dopravy mesto propagovalo prostredníctvom kampaní. Mesto zabezpečilo viaceré možnosti pre zhromažďovanie konkrétnych návrhov obyvateľov na zlepšovanie stavu v cyklodoprave.

## 1.2 Riadenie a koordinácia cyklodopravy

Kompetenčne bolo riadenie a koordinácia cyklistickej dopravy v meste zabezpečované odborom správy verejného prieťastva a životného prostredia, oddelením dopravy, referátom mobility. Prípravu a realizáciu investícií v oblasti cyklodopravy zabezpečoval investičný odbor mesta.

V kontrolovanom období bolo plnenie úloh vo vzťahu k cyklodoprave zabezpečované dvoma zamestnancami mesta, pričom pracovná náplň oboch zamestnancov nebola zameraná výlučne na cyklodopravu. Pracovná náplň prvého zamestnanca na riadiacej pozícii bola čiastočne určená plnením úloh v oblasti mobility. Pracovná náplň druhého zamestnanca bola determinovaná najmä úlohami vo vzťahu k podpore udržateľnej mobility rôznych druhov dopravy. Tento zamestnanec mal priamo určenú úlohu riadenia rozvoja cyklistickej dopravy v meste. Súčasťou pracovných úloh bolo aj vymedzenie zodpovednosti a spolupráce vo vzťahu k miestnym autoritám – ŽSK, ŽUŽ, VÚD, DPMŽ, SAD, OZ.

Cyklodoprava ako druh dopravy je súčasťou širších vzťahov tzv. udržateľnej mobility. Tou je vytvorenie takých podmienok pre obyvateľov, ktoré umožnia najmä bezproblémové cestovanie za účelom uspokojovania a vykonávania rozličných potrieb a aktivít obyvateľstva, väčší podiel na využívaní verejných (hromadných) druhov doprav a redukovanie IAD, podporu environmentálne vhodnejších a energeticky nenáročných druhov doprav a bezpečnú dopravu.

Tabuľka 1 Personálne zabezpečenie cyklodopravy v meste

|   | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Prepočítaný počet zamestnancov bez RO/PO k 31.12.   | 354  | 393  | 417  | 416  | 423  | 419  | 439  | 470  |
| -z toho pre cyklodopravu nad 50% pracovnej náplne   | 0    | 1    | 1    | 1,5  | 1,5  | 1,5  | 1    | 1    |
| -v tom pre cyklodopravu 100% pracovnej náplne   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Existovalo v daných rokoch v rámci organizačnej štruktúry samostatné oddelenie/odbor a pod. pre cyklodopravu? | N    | A    | A    | A    | A    | A    | A    | A    |
| Malo mesto v daných rokoch zriadenú a obsadenú pracovnú pozíciu cyklokoordinátora?                            | N    | A    | A    | A    | A    | A    | A    | A    |
| Malo mesto uzavorené zmluvy a pod. s externými pracovníkmi pre oblasť cyklodopravy?                           | A    | A    | N    | N    | N    | N    | N    | N    |

zdroj: mesto

V kontrolovanom období bola oblasť cyklodopravy spravidla zabezpečovaná jedným zamestnancom (prepočítaný počet) s kumulovanými funkciami.

Zodpovedná osoba plnila úlohy na úseku udržateľnej mobility vo všeobecnosti, čo v konečnom dôsledku možno považovať za vhodný prístup. Jednotliví aktéri mali vymedzené úlohy a postavenie, medzi zainteresovanými stranami prebiehala komunikácia a boli prijímané rozhodnutia. Komunikácia medzi cyklokoordinátormi na rôznych stupňoch verejnej správy prebiehala a bola vyhodnotená ako štandardná.

## Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Podľa vyjadrenia mesta nebolo možné vnímať oblasť cyklistickej dopravy izolované, pretože bola súčasťou širších súvislostí – mobility na území mesta. Preto nebolo potrebné a vzhľadom na tieto širšie súvislosti ani adekvátnie osobitné odčlenenie úloh cyklokoordinátora od iných úloh súvisiacich s mobilitou.

Zamestnanec mesta, zodpovedný za realizáciu procesov súvisiacich s cyklodopravou a zároveň s funkciou lokálneho cyklokoordinátora sa zúčastňoval rôznych školení a seminárov, ako prezentujúci aj ako príjemca informácií. Osobitne neboli záznamy o školeniach a ich obsahu evidované. Dostupnosť systematických školiacich aktivít vo vzťahu k plánovaniu, obstarávaniu a realizácii cyklotrás kontrolovaný subjekt vyhodnotil ako dostatočnú, resp. informácie bolo možné využiť napríklad na internete.

Mesto nemalo zriadenú funkciu cykloprojektanta. Tieto výkony boli predmetom individuálnych objednávok zo strany mesta pre konkrétnych dodávateľov.

Mesto malo zriadený Útvar hlavného architekta mesta Žilina. Ten koordinoval územnoplánovacie a urbanisticko-architektonické činnosti, spracovával koncepcné dokumenty v oblasti plánovania a tvorby mesta a zhromažďoval dôležité informácie o území.

Realizácia opatrení v oblasti cyklodopravy ako výdavkov mesta bola rozhodovaná kolektívnym orgánom mesta – MsZ. Oblasť mobility bola pred rokovaním MsZ riešená v komisii dopravy. Úlohou komisie bolo najmä sledovať skutočnú úroveň uspokojenia potrieb a záujmov mesta a jeho občanov, z analýzy zisteného stavu vytvárať reálne a odborne zdôvodnené zámery pre rozvoj mesta v danej oblasti, predkladať výsledky svojej práce kompetentným orgánom a organizáciám mesta ako podnety na zlepšenie stavu v sledovanej oblasti. Výstupom komisie boli odporúčania MsZ.

Na MsÚ v Žiline bola založená aj pracovná skupina na podporu cyklistickej infraštruktúry, ktorej členmi boli zástupcovia OZ Mulica a interní pracovníci z rôznych odborov. V rámci MsÚ sa konali porady, zamerané na cyklodopravu v meste. Osobitnou formou realizácie politiky v oblasti cyklodopravy mohli byť aj stretnutia poslancov s obyvateľmi mestských časťí (výbory).

Zamestnanec mesta, zodpovedný za procesy súvisiace s mobilitou a vo funkcií tzv. lokálneho cyklokoordinátora s kumulovanou funkciou, zodpovedal najmä za agendu trvalo udržateľnej dopravy (mobility) v meste, pripravoval akcie a podujatia zamerané na zvýšenie povedomia a podporu využívania trvalo udržateľných spôsobov dopravy (bike2work, cyklokonferencie), pripravoval strategické dokumenty zamerané na dopravu, riadil dopravné plánovanie a realizáciu dopravných opatrení, riadil rozvoj cyklistickej dopravy v meste.

Lokálny cyklokoordinátor sa zúčastňoval rokovania dopravnej, stavebnej komisie MsZ v prípade, keď bol predmetom ich rokovania materiál súvisiaci s jeho pracovou náplňou. Príprava projektov financovaných z Plánu obnovy a odolnosti bola v kompetencii Odboru riadenia projektov a investícii. Medzi zainteresovanými stranami existovali procesné väzby. V konečnom dôsledku tie projekty, na ktoré neboli podané žiadosti prostredníctvom EŠIF, by mali byť podľa vyjadrenia mesta financované z Plánu obnovy a odolnosti.

V rámci kooperácie lokálny cyklokoordinátor spolupracoval s krajským aj národným cyklokoordinátorm, pričom spoluprácu hodnotil ako bezproblémovú. Intenzita tejto spolupráce závisela od konkrétnych potrieb, nešlo o pravidelné stretnutia - napríklad vo vzťahu ku koordinácii kampaní (do práce na bicykli) alebo k poskytovaniu metodickej pomoci. Mestský cyklokoordinátor bol členom medzirezortnej pracovnej skupiny pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Spolupráca v rámci skupiny mala – a to najmä v čase pandémie - charakter skôr ad-hoc stretnutí a pripomienkovania materiálov.

Významným partnerom v oblasti cyklistickej dopravy pre mesto bola ŽUŽ, ktorá bola spracovateľom Územného generelu dopravy pre mesto Žilina, ktorý bol následne doplnený o PUM ako aj Akčného plánu nízko-uhlíkovej mobility mesta Žilina. Okrem toho spracovala aj Analýzu súčasného stavu cyklistickej dopravy v meste Žilina a Štúdiu uskutočnitelnosti systému zdieľania verejných bicyklov.

Ďalší z partnerov mesta aj v oblasti cyklodopravy bol ŽSK, s ktorým mesto konzultovalo a koordinovalo práce v oblasti budovania cyklistickej infraštruktúry, nakoľko ŽSK realizoval vlastné opatrenia súvisiace s budovaním cyklistickej infraštruktúry na území mesta a kraja.

OZ Mulica bola partnerom mesta pri riešení rôznych cyklistických opatrení a projektov. Nadácia spoločnosti KIA Slovakia predstavovala pre mesto partnera v oblasti finančnej podpory cyklistickej infraštruktúry.

# Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Arriva Slovakia a.s. mestu zabezpečovala prevádzku bikesharingového systému ako služby (kompletný servis a správu celého systému, teda aj rovnomernú distribúciu bicyklov medzi stanovišťami). Zároveň bola dodávateľom mestu inštalovaného systému prevádzky bikesharingového systému (bicykle, stojany).

Tabuľka 2 Vybrané parametre systému zdieľania bicyklov v meste Žilina

| Parameter / rok                    | 2019   | 2020   | 2021   |
|------------------------------------|--------|--------|--------|
| Počet registrovaných užívateľov    | 22902  | 30299  | 34271  |
| Počet aktívnych užívateľov         | 13312  | 15725  | 16484  |
| Počet prenájmov                    | 290538 | 147555 | 148992 |
| Dĺžka prenájmu (medián v minútach) | 11     | 12     | 9      |
| Počet bicyklov                     | 120    | 118    | 123    |

zdroj: mesto

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** Mesto nemalo zriadenú osobitnú funkciu cyklokoordinátora, za systém riadenia a koordinácie cyklistickej dopravy zodpovedal pracovník útvaru mobility, pre ktorého bola uvedená oblasť časťou jeho agendy. To nemalo negatívny vplyv na rozvoj cyklodopravy v meste. Úmysel mesta podporovalo aj zriadenie cyklokompisie a pozitívne nastavenie MsZ, čo sa zároveň prejavilo pri presadzovaní zámerov a financovaní danej oblasti. Spolupráca pri rozvoji cyklistickej infraštruktúry s krajským cyklokoordinátorom bola na dobrej úrovni, spolupráca s národným cyklokoordinátorom bola bezproblémová.

## 1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklodopravy

Vzhľadom na absenciu komplexnej politiky mesta pre trvalo udržateľnú mobilitu vrátane cyklodopravy a absenciu základného dokumentu riešiaceho dopravný systém v meste a okolí (Generel dopravy a plán trvalo udržateľnej mobility) ako efektívneho riešenia problémov súvisiacich s dopravou pred kontrolovaným obdobím bola ŽUŽ mestu ako objednávateľovi vypracovaná analýza stavu cyklistickej dopravy so stavom k 05.07.2012.

Analýza identifikovala problémy súvisiace s cyklistickou dopravou, a to absenciou vzájomnej previazanosti a prepojenia už existujúcej cyklistickej infraštruktúry, integrácie cyklistov do dopravnej infraštruktúry mesta ako aj neexistenciu vhodných a bezpečných stojanov a parkovísk na bicykle. K uvedenému obdobiu sa cyklistické komunikácie nachádzali iba v šiestich z 20 mestských časti a predstavovali 1,95 % podiel z celkovej 394 km dopravnej siete mesta.

Hlavné príčiny daného stavu v tom období súviseli:

- s nedostatkom finančných prostriedkov z vlastných zdrojov, keď rozpočet mesta nedovoľoval vybudovať cyklistické komunikácie v takom objeme, v akom boli naplánované v platnom ÚPM
- absenciou zlepšovania podmienok pre cyklistov prostredníctvom realizácie nízkonákladových opatrení, ktoré nepožadovali veľký stavebný zásah do pôvodnej infraštruktúry, resp. nepotrebovali budovať novú cykloinfraštruktúru, ale naopak dokázali využívať jej pôvodný stav.

Analýza mestu zároveň navrhovala konkrétné systematické opatrenia, ktoré zároveň súviseli s preukázanými návykmi obyvateľov zistenými výsledkom vykonaného profilového sčítania intenzity cyklistickej dopravy vybraných pôvodných cyklotrás mesta a výsledkom vykonaného prieskumu podielu jednotlivých druhov dopravy v meste z vybranej vzorky domácností s možnosťou aplikácie nízkonákladových opatrení.

Tabuľka 3 Plnenie opatrení v zmysle Analýzy stavu cyklistickej dopravy

| opatrenie  | stav plnenia opatrenia podľa údajov mesta   |
|--|---|
| vyznačenie nových cyklopruhov, piktokoridorov na pozemných komunikáciách | v priebehu kontrolovaného obdobia boli zrealizované nové cyklopruhy ako aj cyklokoridory                          |
| riešenie križovatiek pre cyklistov prostredníctvom predsadených pruhov   | niektoré križovatky v meste boli upravené prostredníctvom predsadených pruhov                                     |
| umožnenie vstupu cyklistom do pešich zón mesta                           | cyklisti majú vstup do pešej zóny povolený v prípade, že sa pohybujú rýchlosťou pešej chôdze a neohrozujú chodcov |
| vytváranie zón s maximálnou rýchlosťou 30 km/h                           | realizované v mestskej časti Bôrik  |
| umožnenie obojsmerného prejazdu pre cyklistov v jednosmerných cestách    | realizované v mestskej časti Bôrik  |
| vybudovanie vhodných parkovísk pre bicykle                               | priebežne realizované   |
| možnosť univerzálnego servisu bicyklov - cyklobody                       | vybudované dva cyklobody pre servis bicyklov  |

Výsledky analýzy boli konformné s výsledkami auditu Advance v roku 2013. Do výkonu auditu cyklistickú dopravu malo mesto z časti rozpracovanú v Zelenom akčnom pláne mesta z roku 2012 ako aj Strategickým plánom rozvoja mesta do roku 2025.

Návrh cyklistickej komunikačnej siete v územnom pláne mesta v tom čase nadvázoval na predchádzajúce územné plány a zapájal do systému už vybudované úseky cyklistických komunikácií. Vychádzal z okružno-radiálneho základného komunikačného systému mesta s prepojením na rekreačné zázemie mesta a nadradenú sieť cyklistických komunikácií - cyklomagistrály v extravidáne.

Z hodnotených problematík cyklodopravy mesta boli špecifikované oproti analýze ďalšie nedostatky, napríklad neexistencia možnosti prepravovať bicykle vo vozidlách MHD, neexistencia bezpečných parkovacích domov, objektov pre bicykle, nevybudovanie systému požičiavania bicyklov, neadekvátné rozdelenie dopravného priestoru pre rôzne druhy dopravy. Audit zároveň navrhoval mestu priority súvisiace so zaistením koncepcného plánovania pre oblasť cyklodopravy s konkrétnymi opatreniami.

V súlade s prioritami auditu bol mestom v roku 2014 vypracovaný Generel cyklistickej dopravy.

Ďalším dokumentom vypracovaným ŽUŽ ako víťazom verejného obstarávania bol návrh Územného generela dopravy mesta Žilina. Cyklistická doprava ako časť dopravy mesta v ňom zahŕňala usporiadanie systému cyklistických komunikácií, jeho funkčné členenie a kategorizáciu cyklistických komunikácií. Územný generel dopravy mesta bol s pôvodným realizátorom diela dopracovaný o podané priponiemky MDV SR súvisiace s PUM.

V súlade s prioritou vykonaného auditu ŽUŽ vypracovala v roku 2015 mestu Štúdiu uskutočiteľnosti na systém požičovne bicyklov (bikesharing) v meste. Na mobiliár a prevádzku bikesharingu poskytla nadácia KIA mestu za obdobie rokov 2017 – 2022 grant spolu v sume 194 160,88 eur. Systém požičiavania verejných bicyklov v meste zabezpečovala v nadváznosti na uzavorené memorandá súkromná obchodná akciová spoločnosť.

Pri tvorbe strategických dokumentov mesta v oblasti cyklistickej dopravy sa vychádzalo zo strategických dokumentov verejnej správy vyššej úrovne. Mesto zohľadňovalo ciele EÚ (Biela kniha o doprave), SR (Dopravná politika, Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky a trvalý finančný mechanizmus jej rozvoja), ako aj ŽSK (Budovanie cyklotrás na území ŽSK). Zohľadňované boli aj ďalšie strategické priority mesta a územného plánovania. Tvorba strategických dokumentov vychádzala z dostupných dát (sčítáče), modelu cyklistickej dopravy (ŽUŽ) a rozboru dopravného správania obyvateľov mesta (Univerzita Drážďany) a ako aj príslušných metodík.

Ciele vyplývajúce z týchto dokumentov boli konkrétné a vo väčšej miere aj mestom dosiahnuté. Ich nedosiahnutie bolo dostatočne argumentované (napríklad zavedenie cyklobusov by spôsobilo zvýšenie finančných nárokov na vozidlá MHD, pričom tieto boli obstarávané z externých zdrojov).

Mesto za vypracovanie Zeleného akčného plánu mesta, Územného generela dopravy mesta, Generela cyklistickej dopravy mesta a Štúdie uskutočiteľnosti na systém požičovne bicyklov v meste uhradila dodávateľom spolu 205 267,00 eur.

Na operatívnej úrovni bol platný programový rozpočet mesta Program 7 – Doprava a miestne komunikácie, podprogram 7.4 – Podpora mobility v ktorom bol na celé preverované obdobie určený cieľ „Zabezpečenie aktivít na podporu mobility“ a merateľný ukazovateľ „Počet zorganizovaných akcií“ (osvetu a propagácia alternatívnych druhov mobility, vrátane dopravnej výchovy medzi deťmi.) Cieľová hodnota merateľného ukazovateľa z dôvodu vplyvu vyhlásených pandemických opatrení nebola dodržaná za obdobie roku 2020 a 2021, keď z cieľovej hodnoty piatich zorganizovaných akcií oboch rozpočtových rokov predstavovalo plnenie za rok 2020 hodnotu 40 % a v nasledujúcom roku 80 %.

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** Mesto malo vypracované strategické dokumenty, ktoré obsahovali konkrétné riešenia a opatrenia rozvoja cyklodopravy. Strategické materiály mesta neboli spracované len formálne a mechanizmus implementácie prijatých opatrení bol dostatočne funkčný. Územný plán mesta definoval hlavné cyklistické koridory, generel dopravy mesta vychádzal z vykonaných prieskumov dopravy a vyššie uvedené dokumenty definujúce rozvoj cyklotrás mesta boli podrobne rozpracované. Cieľový stav siete cyklistických komunikácií bol určený opisom ich trasovania (odkiaľ – kde – kam). Nešlo o výsledný (nemenný) stav; ten sa mohol na základe rozvoja mesta kedykoľvek upraviť.

Niekteré opatrenia definované auditom Advance neboli realizované - v rámci cyklodopravy to bolo napríklad sprevádzkovanie cykloportálu, vypracovanie analýzy bezpečnosti účastníkov cestnej premávky vrátane chodcov a cyklistov, zavedenie mestských cyklobusov. Neplnenie týchto opatrení bolo mestom dostatočne argumentované.

Na operatívnej úrovni bol platný programový rozpočet mesta, pričom oblasť udržateľnej dopravy vrátane cyklodopravy bola obsahom podprogramu 7.4. Jeho merateľným ukazovateľom bol počet zorganizovaných akcií na podporu mobility.

## 2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry

### 2.1 Financovanie cyklodopravy a súvisiacej infraštruktúry

Budovanie a údržba cyklistickej infraštruktúry mesta bola systematicky financovaná z vlastných a cudzích zdrojov mesta, zo ŠR ako aj z fondov EÚ. Zároveň boli mestu poskytnuté granty na mobiliár a prevádzku bikesharingu zo strany Nadácie KIA Motors Slovakia.

Počas kontrolovaného obdobia mesto vynaložilo na financovanie cyklodopravy výdavky viac ako 1,3 mil. eur. Výdavky zahŕňali finančné prostriedky určené na zabezpečenie konferencií, workshopov, kampaní, obnovu vodorovného dopravného značenia, zakúpenie cykloprievorov - stojany, držiaky, vodiaci žliabok, infoletáky, bezpečnostné zrkadlá, cyklistického mobiliáru (servisné stojany, cyklobody), osadenie sčítačov cyklistickej dopravy.

Výdavky ďalej pokrývali spracovanie projektových dokumentácií, výstavbu nových cyklotrás, spracovanie strategických materiálov v oblasti dopravy, zakúpenie a správu bikeboxov vrátane aplikácie, obstaranie a správu systému zdieľaných bicyklov, podpora e-mobility vrátane elektrických bicyklov.

Výdavky na bežnú údržbu nebolo možné presne vyčísiť - cyklistické koridory a pásy, resp. komunikácie boli súčasťou sieti miestnych komunikácií a výdavky na ich údržbu boli zahrnuté v celkových výdavkoch údržby miestnych komunikácií.

Tabuľka 4 Prehľad financovania cyklotrás v eur

| názov subjektu    | Počet | Dĺžka (m) | Fondy EÚ   | Štátny rozpočet | Rozpočet mesto | Iné zdroje | Spolu      |
|-------------------|-------|-----------|------------|-----------------|----------------|------------|------------|
| Cyklotrasy EÚ     | 2     | 1 489     | 272 946,17 | 14 059,98       | 117 241,98     | -          | 404 248,13 |
| Cyklotrasy bez EÚ | 3     | 3 580     | N/A        | 0               | 28 521         | 5 991,54   | 34 512,54  |

Zdroj: mesto

Do doplnkovej infraštruktúry boli mestom investované finančné prostriedky v sume viac ako 470 000,00 eur. Doplnkovú cyklistickú infraštruktúru tvorili cyklopriestrešky, cyklostojany, držiaky pre cyklistov pri prechodoch pre cyklistov, servisné stojany. Táto doplnková infraštruktúra bola udržiavaná a jej stav zodpovedal bežnému používaniu, v prípade potreby bola obnovovaná. Cyklostojany boli umiestnené v blízkosti dôležitých cieľov dopravy, ako napr. úrady, knižnice a parky. Počet parkovacích miest pre bicykle k 31.12.2021 bol 482 miest.

V roku 2019 bol vypracovaný a predložený na schválenie návrh VZN o miestnom poplatku za rozvoj, ktorý nebol schválený. V zmysle návrhu VZN bolo použitie výnosu z poplatku na úhradu kapitálových výdavkov na účel sociálneho bývania a súvisiacich so stavbou vrátane vysporiadania pozemku.

Napriek tomu, že mesto takýto poplatok zavedený nemalo, pri niektorých developerských projektoch si vymienilo súčinnosť developera pri realizácii plánovanej cyklotrasy. V jednom prípade developer prejavil záujem o umiestnenie stanice zdieľaných bicyklov v rámci dotknutej nehnuteľnosti.

Na základe vyjadrenia mesta v prípade, ak dojde k úprave parkovacej politiky, tak výnosy z parkovania by mali byť použité na podporu mobility v meste.

Samotná absencia cyklistických komunikácií bola historicky zapríčinená aj objektívnym stavom nedostatku financí z rozpočtu mesta, ktorý nedovoľoval vybudovať cyklistické komunikácie v takom objeme, v akom boli naplánované. Preto mesto využívalo čerpanie externých finančných zdrojov. Celkovo podľa vyjadrenia mesta v súčasnosti problém nebol v dostupných zdrojoch, nakoľko možných zdrojov financovania bolo viacero. Problémom bolo reálne čerpanie finančných prostriedkov.

Metodika posudzovania, hodnotenia a prioritizácie projektov bola mestom vnímaná skôr ako metodika, ktorou boli určené kritériá pre schvaľovateľa projektov (podľa metodiky - internými zamestnancami MDV SR).

Projekty, ktoré už malo mesto schválené, boli financované z fondov EÚ. Projekty, ktorých financovanie ešte schválené nebolo, má v pláne finančovať z Plánu obnovy a odolnosti. Podľa vyjadrenia, mesto bolo pripravené na čerpanie prostriedkov v rámci Plánu obnovy a odolnosti. Plán obnovy a odolnosti mal stanovený benchmark na 1 km cyklotrás vo výške 500 tis. eur (s DPH). Ten podporuje najmä nízkonákladové opatrenia, ktoré mesto v

súčasnosti nemá v zásobníku projektov. V prípade udržateľnej mestskej mobility pri budovaní cyklistickej infraštruktúry v urbanizovanej oblasti nebude vždy možné dosiahnuť túto hodnotu. Zložitejšie prepojenia ako cyklopodchody, cyklolávky a podobne môžu benchmark presiahnuť, ich pridaná hodnota pre udržateľnú mestskú mobilitu je nepopierateľná a následné pozitívne posúdenie závislé na hodnotení MDV SR.

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** Rozvoj trvalo udržateľnej dopravy mesta bol prioritne realizovaný z nenávratných finančných prostriedkov EÚ, čo mu umožnilo systematicky napĺňať svoju stratégiju v tejto oblasti – teda aj v oblasti cyklodopravy. Mesto financovalo menšie projekty a doplnkovú infraštruktúru aj z vlastných zdrojov a grantov. Dostupné finančné zdroje tak vytvárali priestor pre systematické plánovanie v oblasti cyklodopravy, čoho dôkazom sú projekty, ktoré má mesto v pláne realizovať. Mesto sa nesústredilo len na budovanie nových segregovaných cyklotrás, ale aj na realizáciu nízkonákladových opatrení.

## 2.2 Infraštruktúra a bezpečnosť

Na území mesta bolo ku koncu roka 2021 značených 13,529 km cyklotrás, vrátane obojsmernej prevádzky na sídlisku Hliny I-IV. Plán rozšírenia je podľa vyjadrenia mesta na úrovni takmer 16 kilometrov. Parkovacích miest pre bicykle bolo celkom 428, t. j. 6 miest na 1 km<sup>2</sup> rozlohy mesta. Parkovacie miesta pre bicykle boli budované v blízkosti dôležitých cieľov.

Graf 1 Dĺžka siete cyklistických komunikácií v km



Zdroj: mesto

Návrh koncepcie mestských cyklistických komunikácií predpokladal vedenie hlavných mestských cyklistických trás v smere radiál, ktoré spájajú obytné zóny vybudované po obvode mesta s centrom mesta. Všetky hlavné mestské cyklistické komunikácie boli smerované do centra mesta a tam do pešej zóny, kde sa menil princíp priority: cyklisti sa prispôsobili režimu pešej zóny, aby po prechode pešou zónou zasa pokračovali po komunikáciách vyhradených pre cyklistov.

Tabuľka 5 Vybrané údaje štatistického výkazu o miestnych komunikáciách

| Rok  | Upokojené komunikácie | Cyklistické komunikácie | Cyklistické pruhy a pásy na cestách a miestnych komunikáciách | Parkovacie miesta pre bicykle |
|------|-----------------------|-------------------------|---|-------------------------------|
| 2018 | 0                     | 8,7                     | 0,9   | 450                           |
| 2021 | 9,74                  | 9,78                    | 2,1   | 482                           |

\*kontrolovaný subjekt za rok 2015 nedisponoval výkazom MK (MDVRR SR) 1 - 93

Z hľadiska využitia cyklodopravy existovali dva druhy prekážok: výškový rozdiel a zlá dopravná dostupnosť. Existujúca cyklosieť umožňovala kombinovanie verejnej dopravy, pešej dopravy ako aj bicyklovia. V blízkosti hlavných dopravných uzlov (železničná a autobusová doprava) boli k dispozícii stanovištia zdieľaných bicyklov, resp. tieto boli v dochádzkovej vzdialenosťi. Sieť miestnych cyklotrás bola budovaná v kontexte cyklotrás krajskej úrovne. Časť krajských cyklotrás bola v intraviláne mesta.

Cyklistické komunikácie v meste boli vybudované na samostatných pásoch a netvorili súvislú sieť. Problémom v niektorých úsekokoch bola ich nevhodná kvalita. Cieľový stav cyklosiete mesta vyplýval z ÚPM, kde boli definované hlavné a vedľajšie koriidory (odkiaľ, kam a kade), ale ucelený údaj o dĺžke siete cyklotrás neboli v žiadnom dokumente vyčíslený. Podľa vyjadrenia cyklokordinátora mesta pri zohľadnení špecifík mesta by ideálny stav predstavoval 20 % z celkovej dĺžky miestnych komunikácií, t. j. 50 km. To by predstavovalo hustotu cyklistických komunikácií 0,83 km/km<sup>2</sup>. Zároveň tento cieľový stav bola dynamická hodnota, ktorá sa menila v závislosti od rozvoja mesta. Sieť cyklistických komunikácií tak bola zrealizovaná (so zohľadnením plánu) na približne tretinu.

Hlavné mestské cyklistické komunikácie boli plánované tak, že rešpektovali okružno-radiálny komunikačný systém mesta a umožňovali spojenie území obytných, výrobných, občianskej vybavenosti, rekreácie a prepojenie

## Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

okrajových území s mestským centrom. Vedľajšie mestské cyklistické komunikácie s doplnkovou funkciou mali zabezpečiť prepojenie hlavných cyklistických komunikácií. Celá sieť rešpektovala nadradenú siet cyklistických komunikácií (cyklomagistrál - Vážka, Rajecká, Dolnokysucká, Terchovská dolina). Súčasťou ÚPM boli aj rekreačné cyklistické trasy, ktoré zabezpečovali pohyb cyklistov v rekreačnom zázemí mesta.

Významnou bariérou pri plánovaní a realizácii cykloinfraštruktúry boli rôzne očakávania dotknutých skupín obyvateľov, komplikované vlastnícke vzťahy, majetkové vyrovnanie pozemkov, alebo nevyhovujúci priečny šírkový profil uličného priestoru.

V kontrolovanom období mesto zabezpečilo inštaláciu stojanov a cykloprištrepov. Pravidlá pre budovanie parkovacích miest pre bicykle vyplývali z TP 085 (mali odporúčací charakter). Okrem parkovacích miest boli mestom zabezpečené napríklad madlá pri vybraných križovatkách, nožníky a schodiskové žliabky. V areáli vybraných základných škôl boli umiestené uzamykateľné cykloprištrepové štítok pre žiakov. Mesto zabezpečilo pre cyklistov aj možnosť univerzálnego servisu - tzv. cyklobodmi. Mesto doplnilo existujúcu cyklistickú infraštruktúru aj o „bikeboxy“, ktoré boli určené pre bezpečnú úschovu bicyklov a boli vybavené elektronickým zámkom.

Mesto aktívne prispievalo k zvyšovaniu bezpečnosti cyklistov. V kontrolovanom období najmä ukludňovaním dopravy formou zavedenia zón s obmedzením rýchlosťi, obytných zón, inštaláciou spomaľovačov, inštaláciou meračov rýchlosťi, umožnením obojsmerného prejazdu pre cyklistov v jednosmerných miestnych komunikáciách, vytvorením dopravného značenia pre cyklistov za účelom ich lepšej orientácie v meste. Jednou z najvyšších foriem zabezpečenia bezpečnosti cyklistov bolo budovanie samostatných (oddelených) cyklotrás. Ďalšie kroky na eliminovanie IAD v meste boli najmä opatrenia v MHD (nákup nových nízkopodlažných vozidiel, platba platobnou kartou, preferencia vozidiel na križovatke) a výber poplatkov za dočasné parkovanie v centre mesta. Významným činiteľom na zníženie počtu vozidiel v IAD bolo zavedenie systému zdieľaných bicyklov v meste, pričom prvá polhodina jeho používania je zdarma (aj opakovane).

Opatrenia mesta v oblasti cyklodopravy by mali v konečnom dôsledku vplývať aj na zvýšenie bezpečnosti cyklistov v cestnej premávke, pričom dôležitým ukazovateľom je najmä počet úmrtí a ľažkých zranení. MV SR poskytlo údaje o dopravných nehodách cyklistov a počte osobných automobilov v meste Žilina. Tabuľka č. 6 obsahuje kompletné údaje za mesto, teda za všetky kategórie cestných komunikácií (aj komunikácie mimo správy mesta) bez členenia podľa zavinenia (cyklista, alebo iný účastník cestnej premávky).

Tabuľka 6 Nehody cyklistov v meste Žilina za roky 2013 až 2021

| Mesto  | Následky                   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|        | Usmrtenie                  | 2    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 1    |
| Žilina | Ľažké zranenie             | 3    | 3    | 5    | 5    | 5    | 8    | 4    | 2    | 8    |
|        | Ľahké zranenie             | 14   | 13   | 16   | 12   | 12   | 14   | 18   | 11   | 14   |
|        | Bez následkov              | 9    | 9    | 6    | 0    | 10   | 8    | 5    | 5    | 5    |
|        | Počet doprav. nehôd v obci | 28   | 25   | 27   | 17   | 28   | 31   | 27   | 18   | 28   |

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, Prezidium Policajného zboru

Pri údajoch o počte ľahkých zranení cyklistov neboli preukázaný žiadny trend, pričom priemerne v kontrolovanom období bol ich počet 14. Údaje o počte ľažkých zranení majú veľmi mierne rastúci trend (koeficient spoľahlivosti  $R^2 = 0,15$ ). Údaje o celkovom počte dopravných nehôd cyklistov v meste majú veľmi mierny klesajúci trend (koeficient spoľahlivosti  $R^2 = 0$ ). Zvýšenie počtu osobných automobilov na cestách (tabuľka č. 7), ale aj zvýšenie počtu cyklistov v intraviláne mesta mohlo vplývať na počet nehôd cyklistov v meste.

Tabuľka 7 Nárast počtu evidovaných osobných automobilov v meste od roku 2013

| Mesto     | Obdobie     |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|           | 2013 (báza) | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
| Žilina    | 24142       | 25928 | 27846 | 29964 | 32152 | 34151 | 36065 | 37418 | 38766 |
| prírastok | 0%          | 7%    | 15%   | 24%   | 33%   | 41%   | 49%   | 55%   | 61%   |

Zdroj: Ministerstvo vnútra SR, Prezidium Policajného zboru

Obrázok 1 Stav novovyznačeného cyklokoridoru (rok 2022)



**Identifikované riziko:** Zlyhaním komunikácie medzi mestom a dodávateľom prác bol cyklokoridor vyznačovaný aj v úseku, ktoré mali byť predmetom opráv v priebehu roka 2022. Práce v čase výkonu kontroly neboli mestom prevzaté a mesto podľa vyjadrenia zabezpečí odstránenie nedostatkov dodávateľom v rámci zmluvného vzťahu. V priebehu mesiaca máj 2022 mesto realizovalo opravy dotknutých komunikácií, čo si vyžiada opäťovné vyznačenie cyklokoridoru.

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** Z dôvodu rozdrobenosti cyklistickej siete a neexistencie vzájomného prepojenia neboli dôležité strategické body v meste priamo prepojené súvislou sieťou cyklotrás. Problematické bolo aj napojenie jednotlivých mestských častí. Pri zohľadnení plánovaných úsekov cyklotrás je možné konštatovať, že ich

sieť je zrealizovaná na približne tretinu. V priebehu výkonu kontroly mesto zrealizovalo vyznačenie cyklokoridoru, pričom tento bol vyznačený aj na miestach s výrazne opotrebeným povrchom a vzhľadom na stavebno-technický stav miestnej komunikácie bolo opodstatnené predpokladať jej opravu v blízkej budúcnosti. Z hľadiska zvyšovania bezpečnosti cyklistov, ale aj ostatných účastníkov nemotorovej dopravy podnikalo mesto kroky smerom k ukľudňovaniu dopravy. Významnou bariérou pri plánovaní a realizácii cykloinfraštruktúry boli rôzne očakávania dotknutých skupín obyvateľov, komplikované vlastnícke vzťahy, majetkové vysporiadanie pozemkov, alebo nevyhovujúci priečny šírkový profil uličného priestoru.

### 2.3 Spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy

Spolupráca mesta s jednotlivými orgánmi a organizáciami verejnej správy bola na rôznej úrovni. Mesto pri výstavbe líniových stavieb spolupracovalo s príslušnými účastníkmi konania a to v jednotlivých etapách prípravy cyklistických trás (územno-plánovacia činnosť, projektová príprava – dokumentácia pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie, dokumentácia na realizáciu stavby). Ak bolo potrené pre vydanie územného rozhodnutia resp. stavebného povolenia vyjadrenie dotknutých subjektov, mesto v zmysle platnej legislatívy oslovio a spolupracovalo aj s týmito subjektmi. Dĺžka konania bola ovplyvnená najmä zákonnými lehotami, ale aj absentujúci proces elektronizácie stavebného konania mal vplyv na plnenie týchto lehot. V súvislosti s čerpaním prostriedkov európskych fondov mesto spolupracovalo s poskytovateľmi tejto pomoci. Bezpečnosť cyklotrás bola posudzovaná príslušným dopravným inšpektorátom. Dotknutými subjektmi mohli byť aj Vodohospodárska výstavba a Slovenský vodohospodársky podnik (stanoviská k trasovaniu cyklocest), ŽSR (stanoviská k umiestneniu stanovišťa zdieľaných bicyklov), Slovenská správa cest, ŽUŽ (dodávateľsky zabezpečovala vypracovanie stratégij) a spoločnosti infraštrukturých sieti (v rámci stanovísk pri výstavbe cyklotrás). Ďalej mesto spolupracovalo so ŽSK ako koordinátorom cyklistickej dopravy v rámci kraja.

Mesto deklarovalo problémy pri výstavbe cyklotrás, najmä protest obyvateľov proti cyklotrase V1, stanoviská dopravného inšpektorátu - projekty nie vždy odsúhlasené z dôvodu ohrozenia plynulosti automobilovej dopravy, neochota ŽSR povoliť alebo hľadať riešenia pre umiestnenie bikesharingovej stanice priamo pri železničnej stanici.

Medzi najčastejšie prekážky pri realizácii líniových stavieb mesto uviedlo majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov, nevysporiadane pozemky, pozemky s neznámymi vlastníkmi, vlastnícka rozdrobenosť pozemkov. To môže negatívne vplývať na dĺžku prípravného konania pri výstavbe cyklotrás. Proces realizácie projektu od zámeru cez projektovanie, povoľovanie, majetkovoprávne vysporiadanie a verejné obstarávanie a následné námiestky záujemcov, ale v konečnom dôsledku aj dotknutých obyvateľov môže trvať niekoľko rokov. Najmä v čase zvýšenej inflácie (rok 2022) by tak mohla nastať situácia, že vysútažená cena už nemusí zodpovedať skutočnej cene diela.

Byrokratické bariéry boli mestom identifikované pri riešení požiadaviek na Slovenskom pozemkovom fonde, ale aj pri podávaní žiadostí o poskytnutie finančných prostriedkov. Technické bariéry budovania cyklotrás predstavovali rôzne ochranné pásma a existujúce inžinierske siete, ktoré bolo nutné preložiť, alebo obísť.

Inštitút vyvlastnenia ako nástroj mohlo mesto uplatniť v nevyhnutnej miere na základe deklarovania cyklotras v zozname verejnoprospešných stavieb v záväznej časti územného plánu. Mesto tento inštitút nevyužívalo. V sporných prípadoch vyvlastnenia bolo možné nápravu nezákonnosti dosiahnuť aktívnym pôsobením vlastníka vyvlastnenej nehnuteľnosti, čo by len spôsobilo mestu ďalšie časové straty pri realizácii projektov.

Memorandá o spolupráci, resp. usmernenia súvisiace so zlepšením situácie budovania cyklotrás na problémových pozemkoch boli zverejnené online a teda boli k dispozícii, mesto o ich existencii malo informácie. Problematická mohla byť ich záväznosť, keďže ich predmetom boli len všeobecné deklarácie a postupy, ktoré nemali charakter realizácie záväzných procesov.

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** Boli identifikované bariéry pri budovaní cyklistickej infraštruktúry. Medzi najčastejšie prekážky pri realizácii liniových stavieb mesto uviedlo majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov, pozemky s neznámymi vlastníkmi, vlastnícka rozdrobenosť pozemkov, dĺžka konania. Aj napriek existujúcim problémom sa mestu darilo realizovať stanovené zámery. Podľa vyjadrenia mesta dostupnosť finančných prostriedkov predstavovala najmenší problém; problémom bolo ich skutočné čerpanie.

**Odporúčanie:** s poukazom na historické a stavebné súvislosti mesta – realizovať najmä tzv. nízko nákladové riešenia. Tie majú potenciál na dosiahnutie reálnejších a rýchlejších úspechov, pričom cieľom by malo byť obmedzenie IAD a integrácia cyklistov do hlavného dopravného priestoru. To zaručí výšiu hustotu cyklotrás v meste.

## 2.4 Dáta a ich využitie

Mesto malo vybudovaný systém zberu dát o doprave. V kontrolovanom období prebehla v meste inštalácia dátových senzorov v centre mesta a následne v širšom centre mesta, pričom dáta sa podľa potreby analyzovali. Mesto pripravuje projekt Moderné technológie, ktorý bol schválený a v rámci ktorého je plánované doplnenie monitorovacích zariadení na vstupoch do mesta. Z nich sa budú čerpať dáta z dopravy pre potreby udržateľného dopravného plánovania. Okrem toho boli na vybraných križovatkách inštalované snímače v súvislosti s preferenciou vozidiel MHD.

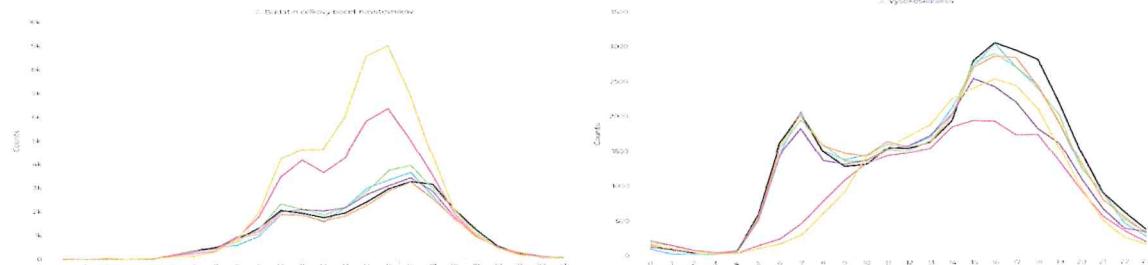
Mesto vytvorilo podmienky pre systematický zber dát o cyklistickej doprave inštaláciou sčítáčov na vybraných miestnych komunikáciách. Mesto zabezpečilo výkon dopravných prieskumov v súvislosti s prípravou strategických dokumentov. V rámci ich prípravy bol odhadnutý podiel cyklodopravy na celkovej deľbe prepravnej práce v meste 6 až 8 %.

Podiel cyklodopravy na prepravnej práci v meste nedosahoval cieľ 10 % v zmysle Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Tento cieľ bol stanovený pre SR ako celok a nebol záväzný čiastkovo pre samosprávne subjekty.

Systematický zber dát potvrdil časovú nerovnomernosť intenzity cyklistickej dopravy v čase (ranná a poobedňajšia špička) ako aj počas roka. Dáta z mestských sčítáčov boli poskytované OZ Mulica, ktoré ich formou cloudových služieb bezplatne zdieľalo na využitie tretím stranám. Predmetom dát boli najmä informácie o dátume scítania, celkových a čiastkových hodnotách (počet chodcov, cyklistov) a smerovaní dopravy.

Mestom zozbierané dáta boli vstupom pre návrh a realizáciu opatrení v doprave. Opatrenia mohli byť navrhované priamo mestom, ale aj tretími stranami. Rozhodovanie o realizácii opatrení bolo vo výlučnej právomoci mesta.

Graf 2 Porovnanie početnosti cyklistov v Budatíne a na Ulici Vysokoškolákov počas dňa v priebehu mesiaca



Zdroj: <https://www.mulica.sk/index.php/porovnanie-rekreacnej-a-mestskej-cyklotrasy/>

Mesto malo osadené v intraviláne tri merače rýchlosť motorových vozidiel, ale dáta neboli analyzované ani ďalej využívané; jednalo sa o pasívne merače bez možnosti ukladania údajov. Mesto komunikovalo s príslušným dopravným inšpektorátom situáciu v doprave, najmä vo vzťahu k identifikácii problematických úsekov, lokalít. Následne boli závery vyhodnotené a z dostupných prostriedkov realizované opatrenia, ktoré zmierňovali negatívne dopady existujúcej situácie. Mesto vyznaczovalo aj podnety od občanov, ktoré boli častokrát opodstatnené.

Z realizovaného auditu Advance vyplynula pre mesto aktivita (č. 21): „Vytvorenie portálu pre cyklistov.“ Mesto v kontrolovanom období neprevádzkovalo webovú stránku zameranú výlučne na cyklodopravu. Niektoré informácie

# Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

boli dostupné na príslušnej stránke referátu mobility (formou hyperlinkov - informácie o stave obsadenia bikeboxov, systém zdieľaných bicyklov, nabíjacia stanica pri mestskom úrade). Mapa cyklotrás bola k dispozícii online, napríklad v rámci tzv. open-street máp.

K dispozícii boli vybrané údaje o mobilite v rámci stránky smart.zilina.sk, čo bola interaktívna služba na odovzdávanie informácií z mestských technológií vodičom, občanom mesta Žilina a širokej verejnosti. Účelom informácií bolo zlepšenie mobility v meste, zniženie dopravného zaťaženia, zlepšenie riadenia dopravy, znižovanie nehodovosti a negatívneho vplyvu dopravy na životné prostredie. Mesto má v pláne rozširovať rozsah týchto informácií.

V intraviláne mesta boli inštalované informačné tabule, ale tieto neboli určené výlučne cyklistom. Sieť cyklotrás bola vyznačená vodorovným dopravným značením, cyklopíkokoridormi, resp. išlo aj o fyzicky oddelené cyklistické komunikácie. Vo vybraných mestských častiach došlo v kontrolovanom období k ukludneniu dopravy, pričom zvislým dopravným značením bol umožnený obojsmerný prejazd cyklistov.

Podľa vyjadrenia, mesto by privítalo možnosť vyberať pokuty za prekročenie rýchlosť na miestnych komunikáciách.

**Zhodnotenie stanoveného kritéria:** Mesto malo vybudovaný systém zberu dát o doprave a vytvorilo podmienky pre systematický zber dát o cyklistickej doprave inštaláciou sčítačov na vybraných miestnych komunikáciách. Dáta v oblasti cyklodopravy boli zberané aj v rámci procesu prípravy strategických dokumentov. Informácie o výdavkoch mesta v cyklodoprave boli k dispozícii v rámci programového rozpočtu mesta, kedy pre oblasť mobility bol vytvorený samostatný podprogram.

Kontrolovanému subjektu bol ponechaný výtlak č. 2 záznamu o výsledku kontroly.

Kontrolovaný subjekt vyhlasuje, že bola poskytnutá súčinnosť v súlade so zákonom NR SR č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a boli poskytnuté všetky požadované doklady a informácie.

Kontrolovaný subjekt potvrzuje, že kontrolná skupina NKÚ SR vrátila všetky zapožičané doklady.

Kontrolovaný subjekt vyhlasuje, že na najbližom zasadnutí MsZ informuje o výsledku kontroly mestské zastupiteľstvo v Žiline. Zároveň podá informáciu formou výpisu z uznesenia MsZ o prerokovaní výsledkov kontroly.

Za kontrolnú skupinu dňa 03.06.2022.

Ing. Vladimír Jendrišek  
vedúci kontrolnej skupiny

Ing. Zuzana Marunová  
členka kontrolnej skupiny

Ing. Miroslav Holečka  
člen kontrolnej skupiny



S obsahom záznamu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa 16.06.2022

Mgr. Peter Fiabáne  
primátor

