

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

Obsah

Zoznam použitých skratiek.....	3
Zhrnutie.....	4
1. Systém podpory cyklistickej dopravy.....	5
1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov.....	5
1.2 Riadenie a koordinácia cyklo dopravy.....	6
1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklo dopravy.....	8
2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry.....	10
2.1 Financovanie cyklo dopravy 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 tabuliek

Tabuľka 1 Personálne zabezpečenie cyklo dopravy 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 komunikáciách.....	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
--	----

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 cyklotransportu 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.

Cyklotransport 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 cyklotransportu 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 cyklotransporte.

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 cyklotransportu 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 konkrétne riešenia a opatrenia rozvoja cyklotransportu. 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 cyklotransportu.

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 cyklokoridoru, 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 sčítačov na vybraných miestnych komunikáciách.

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 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 štandardmi, 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 zodpovednými riešiteľmi dopravno – sociologické prieskumy, ktorými 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 mobilné správanie ani potreby obyvateľov a ostatných účastníkov prepravného procesu, pretože pravidelne nevykonávalo mobilné 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, ktorými bolo skúmané dopravné správanie obyvateľstva a jeho potreby, najmä:

- pravidelným monitorovaním intenzity cyklistickej dopravy sčítačmi 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 pripomienky 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 nezhrmažďovalo konkrétne 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 (cykloraňajky, uzavretá ulica, hromadná cyklojazda, „s hadom na zebre,“ „do práce na bicykli,“ súťaž o najkrajšiu nástenku základných škôl s témou udržateľnej mobility). Cieľom intervencií bola

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

motivácia jednotlivcov, aby si volili udržateľné spôsoby dopravy. Súčasťou kampaní boli aj médiá komunikujúce ekonomické, zdravotné, sociálne, ekologické výhody alternatívnych druhov dopravy vrátane cyklo dopravy. 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 medzirezortnej pracovnej skupiny. Mesto bolo podľa potrieb na základe svojich žiadostí usmernené národným cyklokoordinátorom.

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

1.2 Riadenie a koordinácia cyklo dopravy

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

V kontrolovanom období bolo plnenie úloh vo vzťahu k cyklo doprave zabezpečované dvoma zamestnancami mesta, pričom pracovná náplň oboch zamestnancov nebola zameraná výlučne na cyklo dopravu. 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.

Cyklo doprava 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 dopravy a redukovanie IAD, podporu environmentálne vhodnejších a energeticky nenáročných druhov dopravy a bezpečnú dopravu.

Tabuľka 1 Personálne zabezpečenie cyklo dopravy 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 cyklo dopravu nad 50% pracovnej náplne	0	1	1	1,5	1,5	1,5	1	1
-v tom pre cyklo dopravu 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 cyklo dopravu?	N	A	A	A	A	A	A	A
Malo mesto v daných rokoch zriadenú a obsadenú pracovnú pozíciu cyklo koordinátora?	N	A	A	A	A	A	A	A
Malo mesto uzatvorené zmluvy a pod. s externými pracovníkmi pre oblasť cyklo dopravy?	A	A	N	N	N	N	N	N

zdroj: mesto

V kontrolovanom období bola oblasť cyklo dopravy 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 cyklo koordinátormi na rôznych stupňoch verejnej správy prebiehala a bola vyhodnotená ako štandardná.

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

Zamestnanec mesta, zodpovedný za realizáciu procesov súvisiacich s cyklo dopravou 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 vyhľadať napríklad na internete.

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

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

Realizácia opatrení v oblasti cyklo dopravy 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 vytyčovať reálne a odborné 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 cyklo dopravu v meste. Osobitnou formou realizácie politiky v oblasti cyklo dopravy mohli byť aj stretnutia poslancov s obyvateľmi mestských častí (výbory).

Zamestnanec mesta, zodpovedný za procesy súvisiace s mobilitou a vo funkcii 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 rokovaní dopravnej, stavebnej komisie MsZ v prípade, keď bol predmetom ich rokovania materiál súvisiaci s jeho pracovnou náplňou. Príprava projektov financovaných z Plánu obnovy a odolnosti bola v kompetencii Odboru riadenia projektov a investícií. 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 cyklokoordinátorom, 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 metodologickej 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 uskutočniteľnosti systému zdieľania verejných bicyklov.

Ďalší z partnerov mesta aj v oblasti cyklo dopravy 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.

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 cyklo dopravy 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.

1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklo dopravy

Vzhľadom na absenciu komplexnej politiky mesta pre trvalo udržateľnú mobilitu vrátane cyklo dopravy 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 absenciu 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 častí 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 konkrétne 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 peších 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 univerzálneho 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 nadväzoval 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 extraviláne.

Z hodnotených problematik 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, neadekvátne rozdelenie dopravného priestoru pre rôzne druhy dopravy. Audit zároveň navrhol mestu priority súvisiace so zaistením koncepčného plánovania pre oblasť cyklodopravy s konkrétnymi opatreniami.

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

Ďalším dokumentom vypracovaný 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 pripomienky MDV SR súvisiace s PUM.

V súlade s prioritou vykonaného auditu ŽUŽ vypracovala v roku 2015 mestu Štúdiu uskutočniteľnosti 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 nadväznosti na uzatvorené 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 vychádza z dostupných dát (sčítače), modelu cyklistickej dopravy (ŽUŽ) a rozboru dopravného správania obyvateľov mesta (Univerzita Drážďany) a ako aj príslušných metódik.

Ciele vyplývajúce z týchto dokumentov boli konkrétne 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 Štúdiu uskutočniteľnosti 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“ (osveta 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 konkrétne 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 – kade – kam). Nešlo o výsledný (nemenný) stav; ten sa mohol na základe rozvoja mesta kedykoľvek upraviť.

Niektoré 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 cyklo dopravy bola obsahom podprogramu 7.4. Jeho merateľným ukazovateľom bol počet zorganizovaných akcií na podporu mobility.

2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry

2.1 Financovanie cyklo dopravy 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 cyklo dopravy výdavky viac ako 1,3 mil. eur. Výdavky zahŕňali finančné prostriedky určené na zabezpečenie konferencií, workshopov, kampaní, obnovu vodorovného dopravného značenia, zakúpenie cykloprvkov - 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 vyčíslieť - cyklistické koridory a pásy, resp. komunikácie boli súčasťou siete 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 cykloprístrešky, 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 dôjde 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 financií 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 financovať 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 naplňovať svoju stratégiu v tejto oblasti – teda aj v oblasti cyklo dopravy. Mesto financovalo menšie projekty a doplnkovú infraštruktúru aj z vlastných zdrojov a grantov. Dostupné finančné zdroje tak vytvárali priestor pre systematické plánovanie v oblasti cyklo dopravy, 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 km² 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 prispôbili 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	Upokožené 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 cyklo dopravy existovali dva druhy prekážok: výškový rozdiel a zlá dopravná dostupnosť. Existujúca cyklosieť umožňovala kombinovanie verejnej dopravy, pešej dopravy ako aj bicyklovania. V blízkosti hlavných dopravných uzlov (železničná a autobusová doprava) boli k dispozícii stanovišťa zdieľaných bicyklov, resp. tieto boli v dochádzkovej vzdialenosti. 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 úsekoch bola ich nevhodná kvalita. Cieľový stav cyklosiete mesta vyplýval z ÚPM, kde boli definované hlavné a vedľajšie koridory (odkiaľ, kam a kade), ale ucelený údaj o dĺžke siete cyklotrás nebol v žiadnom dokumente vyčíslený. Podľa vyjadrenia cyklokordinátora mesta pri zohľadnení špecifik mesta by ideálny stav predstavoval 20 % z celkovej dĺžky miestnych komunikácií, t. j. 50 km. To by predstavovalo hustotu cyklistických komunikácií 0,83 km/km². 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

okrajových území s mestským centrom. Vedľajšie mestské cyklistické komunikácie s doplnkovou funkciou mali zabezpečiť prepojenie hlavných cyklistických komunikácií. Celá sieť rešpektovala nadradenú sieť cyklistických komunikácií (cyklomagistrál - Vážska, 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 cykloprístreškov. 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 umiestnené uzamykateľné cykloprístrešky pre žiakov. Mesto zabezpečilo pre cyklistov aj možnosť univerzálneho 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 rýchlosti, obytných zón, inštaláciou spomaľovačov, inštaláciou meračov rýchlosti, 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 cyklo dopravy by mali v konečnom dôsledku vplývať aj na zvýšenie bezpečnosti cyklistov v cestnej premávke, pričom dôležitým ukazovateľom je najmä počet úmrtí a ťažkých 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

Žilina	Následky	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Usmrtenie	2	0	0	0	1	1	0	0	1
Ťažké 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, Prezídium Policajného zboru

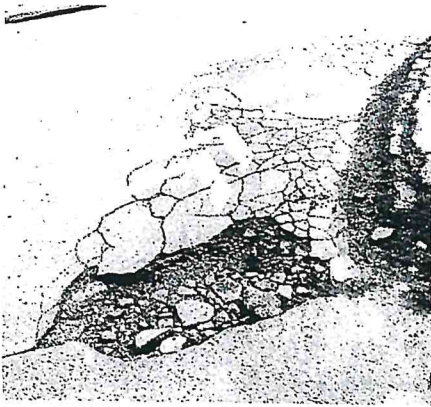
Pri údajoch o počte ľahkých zranení cyklistov nebol preukázaný žiadny trend, pričom priemerne v kontrolovanom období bol ich počet 14. Údaje o počte ťažkých zranení majú veľmi mierne rastúci trend (koeficient spoľahlivosti $R^2 = 0,15$). Údaje o celkovom počte dopravných nehôd cyklistov v meste majú 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, Prezídium Policajného zboru

Obrázok 1 Stav novovyznačeného cyklokoridoru (rok 2022)



Identifikované riziko: Zlyhaním komunikácie medzi mestom a dodávateľom prác bol cyklokoridor vyznačovaný aj v úsekoch, 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 opätovné 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 ukladňovaniu dopravy. Významnou bariérou pri plánovaní a realizácii cykloinfraštruktúry boli rôzne očakávania dotknutých skupín obyvateľov, komplikované vlastnícke vzťahy, majetkové vysporiadanie pozemkov, alebo nevyhovujúci priečný 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 potrebné pre vydanie územného rozhodnutia resp. stavebného povolenia vyjadrenie dotknutých subjektov, mesto v zmysle platnej legislatívy oslovilo 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 lehôt. 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 cyklociest), ŽSR (stanoviská k umiestneniu stanovišťa zdieľaných bicyklov), Slovenská správa ciest, ŽUŽ (dodávateľsky zabezpečovala vypracovanie stratégií) a spoločnosti infraštruktúrnych sietí (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, nechota ŽSR povoliť alebo hľadať riešenia pre umiestnenie bikesharingovej stanice pri železničnej stanici.

Medzi najčastejšie prekážky pri realizácii líniových stavieb mesto uviedlo majetkovo-právne vysporiadanie pozemkov, nevysporiadané pozemky, pozemky s neznámymi vlastníkami, 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 námietky 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 vysúťažená 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 cyklotrasy 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 vlastníckymi, 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 vyššiu 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.

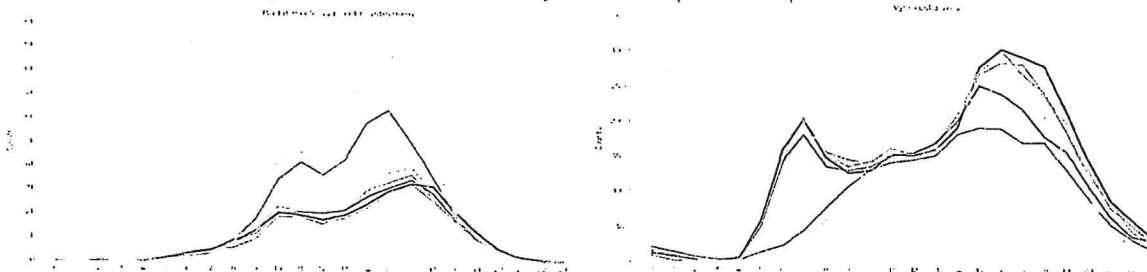
Mesto vytvorilo podmienky pre systematický zber dát o cyklistickej doprave inštaláciou sčítačov na vybraných miestnych komunikáciách. Mesto zabezpečilo výkon dopravných prieskumov v súvislosti s prípravou strategických dokumentov. V rámci ich prípravy bol odhadnutý podiel cyklotransportu na celkovej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

Podiel cyklotransportu 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 sčítačov boli poskytované OZ Mulica, ktoré ich formou cloudových služieb bezplatne zdieľalo na využitie tretím stranám. Predmetom dát boli najmä informácie o dátume sčítania, 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-rekreativnej-a-mestskej-cyklotrasy/>

Mesto malo osadené v intraviláne tri merače rýchlosti 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 vyhodnocovalo 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 cyklotransport. Niektoré informácie

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, zníženie dopravného zaťaženia, zlepšenie riadenia dopravy, znížovanie 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, cyklopikokoridormi, 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 rýchlosti 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 cyklotransporty boli zberané aj v rámci procesu prípravy strategických dokumentov. Informácie o výdavkoch mesta v cyklotransporte boli k dispozícii v rámci programového rozpočtu mesta, kedy pre oblasť mobility bol vytvorený samostatný podprogram.

Kontrolovanému subjektu bol ponechaný výtlačok 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 potvrdzuje, že kontrolná skupina NKÚ SR vrátila všetky zapožičané doklady.

Kontrolovaný subjekt vyhlasuje, že na najbližšom 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 Jendřísek
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