



**MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY**

Materiál na rokovanie  
Mestského zastupiteľstva  
hlavného mesta SR Bratislavy  
dňa 23.06.2022

Číslo záznamu: MAG 384368/2022  
Spisový znak: UL1  
Skartačná lehota: A10

**Informácia o výsledku kontroly Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky zameranej na  
oblasť podpory cyklistickej dopravy vykonanej v kontrolovanom subjekte hlavné mesto Slovenskej  
republiky Bratislava**

---

**Predkladateľ:**

Ing. arch. Matúš Vallo, v. r.  
primátor

**Materiál obsahuje:**

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodovú správu
3. Záznam z kontroly NKÚ

**Zodpovedný:**

Mgr. Ctibor Košťál, v. r.  
riaditeľ magistrátu

**Spracovatelia:**

Ing. Lucia Behuliaková, v. r.  
vedúca oddelenia vnútorného auditu

Ing. Stanislav Skýva, v. r.  
vedúci oddelenia cyklodopravy

Mgr. Peter Netri, v. r.  
sekcia dopravy – projektová kancelária

Mgr. Tomáš Peciar, v. r.  
oddelenie správy komunikácií

Jún 2022

## **Návrh uznesenia**

Mestské zastupiteľstvo po prerokovaní materiálu

### **berie na vedomie**

Informáciu o výsledku kontroly vykonanej Najvyšším kontrolným úradom Slovenskej republiky „Podpora cyklistickej dopravy“ podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 1833/01 z 11.02.2022 v kontrolovanom subjekte hlavné mesto Slovenskej republiky, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava, IČO 00603481 za kontrolované obdobie: roky 2013 – 2021, pričom výsledkom kontroly Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky je záznam o výsledku kontroly podpory cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120 v kontrolovanom subjekte hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, s ktorým bol oboznámený štatutárny zástupca hlavného mesta Bratislavy dňa 10.6.2022.

## **Dôvodová správa**

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky vykonal v zmysle Poverenia na výkon kontroly č. 1833/01 zo dňa 11.2.2022 v kontrolovanom subjekte hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava kontrolu zameranú na oblasť podpory cyklistickej dopravy za kontrolované obdobie 2013 – 2021. Účelom kontroly bolo preveriť systém a koordináciu podpory cyklistickej dopravy a obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry.

Kontrola bola realizovaná v súlade s Plánom kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu SR na rok 2022 a kontrolovanými subjektmi boli okrem hlavného mesta SR Bratislavy aj mestá Trenčín, Trnava, Nitra, Žilina, Zvolen, Košice, Prešov, Poprad a Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

Kontrola NKÚ v hlavnom meste SR Bratislave bola vykonaná v čase od 15.2.2022 do 26.5.2022. V súlade s § 15 ods. 1 písm. h) zákona NR SR č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade SR v znení neskorších predpisov bol dňa 10.06.2022 štatutárnemu orgánu hlavného mesta SR Bratislavy predložený na oboznámenie záznam o výsledku kontroly podpory cyklistickej dopravy, ktorý je prílohou tohto materiálu. Vzhľadom k tomu, že Najvyšší kontrolný úrad nekonštatoval žiadne zásadné porušenia v kontrolovanej oblasti, nie je potrebné k odporúčaniam NKÚ prijať opatrenia.

V zmysle záznamu z kontroly je hlavné mesto SR Bratislava povinné na najbližšom zasadnutí informovať Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy o výsledku tejto kontroly a zároveň podať Najvyššiemu kontrolnému úradu informáciu o prerokovaní výsledkov kontroly formou výpisu z uznesenia MsZ.

# NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo: Z-003717/2022/1120/MEB

Číslo poverenia: 1833/01

Zo dňa: 11.02.2022

Počet výtlačkov: 2

Výtlačok číslo: 2

Počet strán: 16

Počet príloh: 0



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

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

Trenčín, jún 2022

Obsah

Zoznam tabuliek .....	2
Zoznam grafov .....	2
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 .....	7
2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry .....	8
2.1 Financovanie cyklo dopravy a súvisiacej infraštruktúry .....	8
2.2 Infraštruktúra a bezpečnosť .....	11
2.3 Spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy .....	14
2.4 Dáta a ich využitie .....	15

Zoznam tabuliek

Tabuľka č. 1 Financovanie cyklistickej infraštruktúry v eur k 31.12.2021.....	9
Tabuľka č. 2 Dĺžka cyklistickej infraštruktúry podľa štatistického zisťovania v km.....	12

Zoznam grafov

Graf č. 1 Existujúca a plánovaná sieť cyklotrás .....	11
Graf č. 2 Zloženie existujúcej cyklistickej infraštruktúry .....	11
Graf č. 3 Počet dopravných nehôd cyklistov .....	13
Graf č. 4 Nehody cyklistov – následky .....	13

## Zoznam použitých skratiek

Skrátený názov	Úplné znenie
Akčný plán	Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy
Bikesharing	Systém zdieľania bicyklov
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
EÚ	Európska únia
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
Generel dopravy alebo UGD	Územný generel dopravy Hlavného mesta SR Bratislava
Hlavné mesto alebo mesto alebo kontrolovaný subjekt	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
LED	Dióda vyžarujúca svetlo
Magistrát alebo bratislavský magistrát	Magistrát Hlavného mesta Bratislava
Mestská príspevková organizácia alebo STARZ	Správa telovýchovných a rekreačných zariadení
MHD	Mestská hromadná doprava v Bratislave
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Mestské zastupiteľstvo	Mestské zastupiteľstvo Hlavného mesta SR Bratislava
MZP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
NFP	Nenávratný finančný príspevok
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
PHSR	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Hlavného mesta SR Bratislava na roky 2010 - 2020
POO	Plán obnovy a odolnosti
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
ŠR	Štátny rozpočet
Územný plán alebo ÚPN	Územný plán Hlavného mesta SR Bratislava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Zhrnutie:

Kontrola podpory cyklistickej dopravy bola vykonaná na základe plánu kontrolnej činnosti NKÚ SR na rok 2022 v rámci strategickej oblasti dopravná infraštruktúra.

Účelom kontroly bolo preverenie systému a koordinácie podpory cyklistickej dopravy. Predmetom kontroly bol systém podpory cyklistickej dopravy a obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry.

Kontrola bola vykonaná ako výkonnostná kontrola. Kontrolovaným obdobím boli roky 2013 – 2021 a súvisiace obdobie. Pri výkone kontroly boli použité techniky a postupy ako štúdium vnútorných predpisov, pozorovanie, rozhovory so zamestnancami, preskúvanie relevantných dokladov, analytické postupy a prepočty.

Na úrovni mesta boli pre oblasť cyklodopravy schválené viaceré strategické dokumenty, v ktorých boli stanovené ciele a prijaté opatrenia v súlade so základnou cyklovíziou a Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike.

Základným smerovaním a víziou cyklostratégie hlavného mesta bolo uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky v súlade so záujmom o trvalo udržateľný rozvoj mobility a zvyšovanie celkovej kvality života obyvateľstva.

Hlavným cieľom v oblasti cyklodopravy bolo odľahčenie preťaženej dopravnej infraštruktúry, a to najmä znížením podielu využívania individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklistickej dopravy.

Cyklistická doprava v meste mala stúpajúci trend. Aktuálny podiel cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce sa v hlavnom meste pohyboval približne na úrovni 1,80 %.

Potreby obyvateľov mesta a spokojnosť s vybudovanou cyklistickou infraštruktúrou získavalo mesto predovšetkým z komunikácie s občanmi a z vykonaných prieskumov v niektorých mestských častiach.

Hlavné mesto malo v kontrolovanom období v rámci svojej organizačnej štruktúry zriadený referát cyklodopravy a funkciu cyklokordinátora vykonával poverený zamestnanec, ktorý zodpovedal za systém riadenia a koordinácie cyklistickej dopravy. Rozvoj cyklodopravy v meste bol nepopierateľný, o čom svedčilo personálne rozširovanie referátu cyklodopravy na oddelenie, činnosť viacerých odborných komisií podporujúcich jej rozvoj a podpora vedenia mesta.

Financovanie cyklodopravy a súvisiacej infraštruktúry bolo zabezpečené hlavne z vlastných zdrojov mesta vo výške viac ako 70,00 % a v menšej miere z európskych fondov a zo štátneho rozpočtu.

Obyvatelia mesta mali k dispozícii viac ako 134 km cyklistických komunikácií rôznej kvality a úrovne bezpečnosti, ktorá bola fragmentovaná a nespojitá. Bezpečnosť vybudovanej cyklistickej infraštruktúry bola zvyšovaná budovaním prvkov podporujúcich bezpečnosť. Kombinovanie rôznych druhov dopravy bolo zabezpečené na všetkých linkách integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji. Parkovanie bicyklov v intermodálnych uzloch ako aj v celom meste bolo riešené vo väčšine prípadov osádzaním bezpečných stojanov.

Bariéry pri budovaní cyklistickej infraštruktúry vznikali najmä pri spolupráci so subjektami verejnej správy, ktoré nepovažovali cyklodopravu za rovnocenný druh dopravy a neakceptovali stratégie rozvoja v danej oblasti, neaktualizované a zastarané normy a legislatívu, byrokratickú a časovú náročnosť v oblasti majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov.

Odporúčania:

- Aktualizovať územný plán o oblasť cyklodopravy a plánované cyklotrasy zaradiť medzi verejnoprospešné stavby.
- Plnenie cieľov a opatrení stanovených v akčných plánoch vyhodnocovať konkrétnejšie, aby bolo možné posúdiť celkový prínos a pokrok v danej oblasti.
- Zamerať sa na aplikáciu prvkov upokojenia dopravy, ako funkčného nástroja zvyšovania bezpečnosti dopravy, na všetkých úsekoch so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- Rozšíriť sieť cyklosčítačov, čím by mesto získalo presnejšie údaje o intenzite využívania cyklodopravy a podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce.

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 1833/01 z 11.02.2022 vykonali:



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

Kontrola bola vykonaná v čase od 15.02.2022 do 26.05.2022 v kontrolovanom subjekte

**Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1  
814 99 Bratislava – mestská časť Staré Mesto  
IČO 00603481**

za kontrolované obdobie: roky 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 bolo:

1. Systém podpory cyklistickej dopravy
2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry

Počas výkonu kontroly bolo zistené

## **1. Systém podpory cyklistickej dopravy**

Pre posúdenie nastaveného systému podpory cyklistickej dopravy boli stanovené nasledovné kritériá: zohľadnenie potrieb obyvateľov, riadenie a koordinácia cyklo dopravy, strategické dokumenty v oblasti cyklo dopravy, financovanie cyklo dopravy a súvisiacej infraštruktúry, stav infraštruktúry a bezpečnosť, spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy, dostupné dáta a ich využitie.

### **1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov**

Mesto zisťovalo potreby svojho obyvateľstva v oblasti cyklo dopravy a spokojnosť s vybudovanou cyklistickou infraštruktúrou prostredníctvom vykonaných prieskumov vo vybraných mestských častiach, zo získaných dát, analýz a z komunikácie s občanmi, či už osobnej alebo prostredníctvom sociálnych sietí.

V rámci tvorby generelu dopravy bol uskutočnený prieskum dopravného správania obyvateľov, ktorý odpovedal na otázky odkiaľ, kam, akým dopravnými prostriedkami a na aké účely obyvatelia mesta a okolia cestovali, pričom výsledky boli zohľadnené pri tvorbe generelu dopravy.

Na regionálnej úrovni BSK bola v roku 2015 uskutočnená analýza, ktorá bola spracovaná v rámci dokumentu Regionálna integrovaná územná stratégia Bratislavského kraja pre roky 2014 - 2020. Výsledkom analýzy bolo zistenie potenciálu presunutia del'by prepravnej práce z individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklo dopravy.

Niektorí zamestnanci magistrátu mali svoju pôsobnosť v cyklo doprave spojenú s občianskym združením podporujúcim rozvoj cyklistickej dopravy na Slovensku. V rámci úzkej spolupráce získali množstvo dát z vykonaných



prieskumov a sčítaní, poznatky z ich komunikácie s verejnosťou a práce na zlepšovaní podmienok pre cyklistov, ktoré využili aj pri svojej práci na magistráte.

Jedným z osvedčených spôsobov monitoringu využívania cyklotrás bol zber dát z automatizovaných sčítačov, ktorý ponúkal obraz o intenzite cyklistickej dopravy.

Obyvatelia mesta mali možnosť zúčastniť sa verejných zasadnutí s predstaviteľmi mesta a vysloviť svoje názory a postrehy, mohli komunikovať so zamestnancami referátu cyklo dopravy prostredníctvom emailu a informácie o novinkách získať z webového kanála „Bicykluj Bratislava“.

V čase spustenia celomestského bikesharingu mesto organizovalo komunikačnú kampaň o bezpečnosti jazdy na bicykli a každoročne sa zúčastňovalo kampane „Európsky týždeň mobility“. Od roku 2015 spoluorganizovalo národnú kampaň „Do práce na bicykli“, kde počet súťažiacich rástol a bicykel sa stával čoraz viac používaným prostriedkom prepravy. Táto skutočnosť potvrdila, že jedna z priorit súčasného vedenia magistrátu „budovať kvalitné a bezpečné cyklotrasy“ bola určená správne a mala svoje opodstatnenie.

#### **Zhodnotenie stanoveného kritéria:**

Prieskumy potrieb svojich obyvateľov v oblasti cyklo dopravy a spokojnosť s vybudovanou cyklistickou infraštruktúrou získavalo mesto predovšetkým z vykonaných prieskumov v niektorých mestských častiach, zberom dát z cyklosčítačov, z analýz a komunikácie s občanmi. Prieskum dopravného správania obyvateľov bol realizovaný v rámci tvorby generelu dopravy. Spätnú väzbu od občanov získalo mesto aj v rámci spolupráce s občianskym združením podporujúcim rozvoj cyklistickej dopravy.

Verejnosť mohla komunikovať so zamestnancami cyklo dopravy prostredníctvom emailovej adresy a najnovšie informácie o novinkách v bicyklovaní získať z webového kanála „Bicykluj Bratislava“.

## **1.2 Riadenie a koordinácia cyklo dopravy**

Oblasť cyklo dopravy bola v rokoch 2013 – 2018 zabezpečovaná oddelením dopravy, dopravného inžinierstva a oddelením stratégie projektov. Samotnú výkonnú činnosť cyklo dopravy v tomto období prioritne zastrešovala STARZ, v ktorej boli na tento účel vyčlenené dve pracovné pozície s náplňou práce do 50 %.

Po komunálnych voľbách v roku 2018 zaznamenala cyklo doprava značný rozmach a v októbri 2019 bol na bratislavskom magistráte vytvorený samostatný referát s tromi zamestnancami, určenými výlučne pre cyklo dopravu. V januári 2022 boli personálne kapacity navýšené na päť zamestnancov a referát bol transformovaný na oddelenie cyklo dopravy.

Na aktivitách v oblasti cyklo dopravy pracovali v rokoch 2020 a 2021 aj ďalší dvaja zamestnanci z oddelenia projektovej kancelárie sekcie dopravy a referátu koordinácie výstavby, ktorí venovali cyklo doprave do 50,00 % svojej pracovnej náplne. V roku 2021 uzatvorilo mesto dve dohody o vykonaní práce s externými pracovníkmi.

Funkcia cyklokoordinátora nebola zriadená priamo v organizačnej štruktúre, ale bola zabezpečovaná povereným zamestnancom, ktorý pri investičných projektoch, ktorého súčasťou boli aj cyklotrasy, koordinoval činnosť a postupy zúčastnených strán, zúčastňoval sa rokovaní na rôznych úrovniach, spolupracoval s orgánmi verejnej správy, zabezpečoval komunikáciu s verejnosťou a monitoroval dotačné a grantové schémy pre cyklo dopravu. Okrem toho sa aktívne podieľal na tvorbe a aktualizácii strategických dokumentov pre cyklo dopravu a zúčastňoval sa viacerých konferencií ako aj iných fór na výmenu skúseností v oblasti cyklo dopravy. Zároveň zodpovedal za prípravu rozpočtu pre cyklo dopravu a následné ekonomické využitie pridelených finančných prostriedkov.

Odborný vstup zamestnancov cyklo dopravy do posudzovacích procesov pozostával z posúdenia navrhnutých riešení až po navrhnutie podrobného technického riešenia konkrétnej cyklistickej infraštruktúry. Vlastného cykloprojektanta mesto nemalo zamestnaného a na vypracovanie projektovej dokumentácie cyklotrás využívalo spoluprácu s externými projektantami, ktorí mali dlhoročné skúsenosti v danej oblasti.

Zamestnanci referátu cyklo dopravy sa zúčastnili viacerých odborných seminárov venovaných mestskej cyklo doprave a ďalšie vzdelávanie si dopĺňali samoštúdiom zahraničnej odbornej literatúry a štúdiom konkrétnych riešení v cyklisticky najvyspelejších krajinách. Tiež sa podieľali na školeniach ostatnej odbornej verejnosti a na organizovaní odborných konferencií a workshopov o rozvoji cyklo dopravy.

V kontrolovanom období fungovali viaceré poradné orgány, ktorých cieľom bolo podporovať budovanie cyklistických trás a propagovať cyklistickú dopravu ako alternatívnu ekologickú dopravu v meste. Na zasadnutiach komisii sa pravidelne zúčastňoval aj určený zamestnanec z cyklo dopravy, aby od ostatných členov prijímal podnety na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry, prezentoval plány mesta a postup príprav projektových dokumentácií.

Komunikácia a stretnutia mesta s národným cyklokoordinátorom na úrovni MDV SR prebiehali formou účasti zástupcu mesta na zasadnutiach medzirezortnej pracovnej skupiny pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Prínos spolupráce spočíval hlavne v poskytovaní informácií v oblasti financovania cyklo dopravy. Spolupráca na úrovni krajského cyklokoordinátora fungovala najmä na konzultačnej úrovni predovšetkým pri príprave regionálnych cyklotrás.

#### **Zhodnotenie stanoveného kritéria:**

Hlavné mesto nemalo zriadenú samostatnú funkciu cyklokoordinátora priamo v organizačnej štruktúre, ale za systém riadenia a koordinácie cyklistickej dopravy zodpovedal poverený zamestnanec.

Rozvoj cyklo dopravy v meste bol nepopierateľný, o čom svedčilo zriadenie a rozširovanie samotného referátu cyklo dopravy, činnosť viacerých odborných komisii podporujúcich jej rozvoj a v neposlednom rade značná podpora vedenia mesta.

Prínos spolupráce s národným cyklokoordinátorom, resp. MDV SR spočíval hlavne v poskytovaní informácií v oblasti financovania cyklo dopravy z fondov EÚ a POO. Spolupráca s krajským cyklokoordinátorom bola založená na konzultačnej úrovni predovšetkým pri príprave regionálnych cyklotrás.

#### **1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklo dopravy**

Hlavné mesto malo v kontrolovanom období spracované tri hlavné strategické dokumenty priamo súvisiace s rozvojom cyklo dopravy: územný plán, generel dopravy a zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy. Stanovené ciele a opatrenia v týchto dokumentoch boli v súlade s rozvojom cyklo dopravy na území mesta.

Územný plán schválený v roku 2007 riešil oblasť cyklo dopravy okrajovo, obsahoval len zoznam rekreačných trás, niekoľko dopravných trás a označenie niektorých hlavných ulíc, kde mali byť vedené cyklotrasy. Keďže ÚPN v nedostatočnej miere reflektoval na potreby pohybu ľudí na bicykloch v súčasnosti mesto pripravovalo jeho aktualizáciu, kde budú okrem iného premietnuté aj rozvojové zámery v oblasti cyklo dopravy a aktualizácia siete cyklotrás v zmysle súčasných potrieb mesta.

V zmysle generelu dopravy malo mesto navrhnutú radiálno-okružnú sieť hlavných mestských cyklistických trás, ktoré tvorili základnú sieť pre pohyb cyklistov po meste. ÚGD navrhoval konkrétne ulice, kadiaľ mala cyklotrasa viesť s vizuálnym zobrazením v grafickej časti. Cieľom bolo spojiť každú mestskú časť s centrom aspoň jedným bezpečným koridorom.

Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy obsahovali základné princípy a ciele rozvoja cyklo dopravy a kritériá pre určovanie cyklotrás. V nadväznosti na uvedený dokument boli vypracované akčné plány, pričom plnenie cieľov a opatrení stanovených v akčných plánoch bolo hodnotené všeobecne.

Ciele v oblasti cyklo dopravy boli stanovené aj v PHSR, Akčnom pláne udržateľného energetického rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy a v programovom rozpočte.

Pri posudzovaní investičných projektov na území mesta bolo od roku 2019 v pripomienkach systematicky zohľadňovaná plánovaná cyklistická infraštruktúra a jej budovanie, bez ohľadu na skutočnosť, či daným územím prechádzala hlavná mestská cyklotrasa alebo nie.

#### **Zhodnotenie stanoveného kritéria:**

Hlavné mesto malo ciele a opatrenia v oblasti cyklo dopravy stanovené v genereli dopravy a v zásadách rozvoja cyklistickej a pešej dopravy spolu s akčnými plánmi. S uvedenými materiálmi magistrát pravidelne pracoval, hodnotil plnenie cieľov a opatrení prijatých v akčných plánoch, ktoré boli prevažne len všeobecné, bez posúdenia prínosu a pokroku v danej oblasti.

Na základe ÚGD a v zmysle interne aktualizovanej siete cyklotrás pripravovalo mesto aktualizáciu územného plánu, v ktorom budú okrem iného zapracované aj rozvojové zámery v cyklotransporte v zmysle aktuálnych potrieb mesta a jeho obyvateľov.

#### Odporúčania:

- Aktualizovať ÚPN o oblasť cyklotransportu a zaradiť plánované cyklotrasy medzi verejnoprospešné stavby.
- Plnenie cieľov a opatrení stanovených v akčných plánoch vyhodnocovať konkrétnejšie, aby bolo možné posúdiť celkový prínos a pokrok v danej oblasti.

## 2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry

### 2.1 Financovanie cyklotransportu a súvisiacej infraštruktúry

#### Zdroje financovania

Projekty cyklotransportu boli v kontrolovanom období financované z viacerých zdrojov.

Jedným z finančných zdrojov boli fondy EÚ. V programovom období EŠIF 2014 – 2020 boli v rámci IROP vyhlásené viaceré výzvy na predkladanie žiadostí o NFP. Vzhľadom na to, že v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady EÚ bolo hlavné mesto klasifikované ako subjekt v tzv. viac rozvinutom regióne, bolo oprávnené na predloženie žiadostí o NFP len v rámci dvoch výziev.

V rámci prvej výzvy predložilo projekt výstavby cyklotrasy Starohájska. V zmysle zmluvy o poskytnutí NFP bolo zabezpečené spolufinancovanie z prostriedkov IROP vo výške 50,00 % (142 113,69 eur), zo ŠR SR 45,00 % (127 902,33 eur) a z rozpočtu mesta vo výške 5,00 % (14 211,37 eur). Realizácia cyklotrasy prebiehala v období rokov 2018 až 2021. Vybudovaná cyklotrasa spojila dve hlavné cyklistické tepny v Petržalke a to cyklotrasu na Dolnozemskej ulici s cyklotrasou na Rusovskej ceste vedúcu popri Chorvátskom ramene, čím prispela k skvalitneniu kompaktnosti cyklistickej infraštruktúry a redukcii automobilovej dopravy. Cyklotrasa Starohájska je dôležitou spojnicou hlavných mestských cyklotrás O4 a R48 s napojením na medzinárodnú cyklotrasu Eurovelo.

V rámci druhej výzvy boli predložené dve žiadosti o NFP: na rekonštrukciu združeného chodníka na Odborárskej ulici s celkovou výškou oprávnených výdavkov 265 106,94 eur a na rekonštrukciu združeného chodníka na Kutlíkovej ulici s oprávnenými výdavkami vo výške 232 315,68 eur. Prvá žiadosť o NFP sa nachádzala v procese odborného hodnotenia, pričom vyhodnotenie žiadosti sa predpokladá koncom mája 2022 a druhá žiadosť bola v procese administratívnej kontroly s očakávaným vyhodnotením v polovici júna 2022.

Ďalším zdrojom financovania bola účelová dotácia z MDV SR, poskytnutá v roku 2019 formou kapitálového transferu v sume 90 643,30 eur na financovanie projektu rekonštrukcie cyklo-pešej trasy Ružinovská. Kontrolovaný subjekt zabezpečil spolufinancovanie vo výške 5,00 %. Vybudovaná cyklotrasa v roku 2021 vytvorila hlavnú mestskú radiálu, s priamym a plynulým vedením cyklistov uprostred dvoch výrazných obytných štvrtí Pošeň a Oštrédky.

Mimoriadnym zdrojom, ktorý bol použitý v súvislosti s budovaním cyklotrás bolo získanie finančných prostriedkov z účelovej dotácie vlády SR pridelenej hlavnému mestu v roku 2020 na riešenie aktuálnych potrieb mesta Bratislavy. Rozpočtovým opatrením primátora mesta boli finančné prostriedky v sume 200 000,06 eur určené na realizáciu cyklotrasy Ráztočná – Amarelkova. Výstavba cyklotrasy prebiehala v rokoch 2020 a 2021.

Nasledovná tabuľka č. 1 poskytovala prehľad o použití poskytnutých finančných prostriedkov EŠIF, ŠR SR a rozpočtu mesta pri výstavbe cyklotrás.

Tabuľka č. 1 Financovanie cyklistickej infraštruktúry v eur k 31.12.2021

Hlavné mesto	Počet	Dĺžka (v m)	Fondy EÚ (v eur)	ŠR (v eur)	Rozpočet mesto (v eur)	Iné dotačné zdroje (v eur)	Spolu (v eur)
Cyklotrasy EÚ Starohájska	1	1 600,91	113 876,55	102 488,88	237 373,85	0,00	453 739,28
Cyklotrasy zo ŠR	2	1 268,00	0,00	290 643,36	52 903,68	0,00	343 547,04
v tom							
Amarelkova	1	500,00	0,00	200 000,06	6 659,96	0,00	206 660,02
Ružinovská	1	768,00	0,00	90 643,30	46 243,72	0,00	136 887,02
Ostatné cyklotrasy (vlastné zdroje)	12	9 184,35	0,00	0,00	905 809,93	0,00	905 809,93
Cyklotrasy celkom	15	12 053,26	113 876,55	393 132,24	1 196 087,46	0,00	1 705 096,25

Zdroj: Záverečný účet mesta za roky 2013 – 2021

Zdroje EÚ sa v kontrolovanom období podieľali na celkových výdavkoch spojených s budovaním cyklotrás 6,69 % podielom na celkových výdavkoch, zdroje ŠR 23,08 % a vlastné zdroje zodpovedali 70,23 %.

### Doplnková cyklistická infraštruktúra

Hlavné mesto uprednostňovalo budovanie cyklotrás bez doplnkovej infraštruktúry, nakoľko hlavným cieľom bolo dostať obyvateľov na bicykle. Nakoľko práve investície do cyklistickej infraštruktúry boli jednou z kľúčových podmienok rozvoja udržateľnej dopravy mesto danú skutočnosť akceptovalo a pre užívateľov cyklotrás boli k dispozícii mnohé prvky doplnkovej infraštruktúry.

V rámci siete cyklotrás bolo v meste umiestnených sedem cyklosčítačov, ktoré slúžili na zber údajov o prejazde cyklistov a umožňovali sledovať celkový počet prejazdov bicyklom na daných miestach ako aj vývojovú tendenciu naprieč obdobiami. V meste bolo k 31.12.2021 nainštalovaných 582 cyklostojanov. Obstarané boli z bežného transferu poskytnutého STARZ a ich celková hodnota za obdobie rokov 2013 – 2021 predstavovala 85 355,41 eur.

Na území mesta sa nachádzal prístrešok pre bicykle s pochôdzkovou plošinou slúžiaci najmä zamestnancom magistrátu obstaraný v cene 4 020,95 eur. Pri hraničnom prechode s Rakúskom bolo zrealizované odpočívadlo pre cyklistov v čiastke 1 599,95 eur.

Výhradne pre cyklistov a chodcov bolo určených 75 semaforov. Testovacie LED osvetlenie hrádze získalo mesto v roku 2020 priamo od výrobcu a bolo umiestnené medzi Starým mostom a mostom Apollo. Následne v roku 2021 bolo zo zdrojov mesta obstarané a nainštalované LED osvetlenie medzi mostom Apollo a Prístavným mostom v hodnote 5 912,10 eur. Počet dopravných smerových značiek pre cyklistov nebolo možné vyčísliť, pretože passport miestnych komunikácií nebol vedený v takej štruktúre, aby evidoval osobitne dopravné značenie špecifické pre cyklistov.

Hlavné mesto disponovalo od roku 2018 najstaršie fungujúcim bikesharingom na Slovensku. Počet dokovacích staníc ako aj zdieľaných bicyklov rástol. Pre občanov boli k dispozícii aj ďalšie bikesharingy, napr. Biele bicykle, Rekolo a Antik, ktorý fungoval v dvoch mestských častiach. Zdieľané kolobežky, zdieľané skútre, servisné stojany boli v majetku tretích strán, väčšinou sa nachádzali pri predajni bicyklov, obchodoch so servisom bicyklov a na Kolibe v rámci mestských lesov.

Cykloinfraštruktúru dopĺňali darované cyklostojany od Rotariánskeho klubu a holandský cyklostojan, špeciálny kôš v mestskej časti Ružinov, umývačky bicyklov a pumptrackové dráhy.

Poplatok za rozvoj bol zavedený od r. 2017, ale doposiaľ nebol využitý v súvislosti so zabezpečením rozvoja cykloopravy.

## Rozpočet mesta pre rozvoj cyklo dopravy

Rozpočet na cyklotrasy bol v rokoch 2013 – 2021 vedený v rámci prvkov Budovanie cyklistických trás a Výstavba a údržba cyklotrás. Celkové výdavky za obdobie rokov 2013 – 2021 boli vo výške 3 455 318,55 eur, z toho bežné v sume 947 781,00 eur a kapitálové 2 507 537,55 eur. Okrem toho oddelenie implementácie externého financovania čerpalo kapitálové výdavky na dokončenie cyklotrasy Starohájska v čiastke 16 063,85 eur a Generálny investor Bratislavy čerpal kapitálové výdavky na dokončenie cyklotrasy Ráztočná – Amarelkova v čiastke 146 710,96 eur.

Kapitálové výdavky na cyklotrasy predstavovali výdavky na spracovanie projektovej dokumentácie potrebnej pre povoľovacie procesy, na výstavbu a rekonštrukciu cyklotrás, geodetické práce, nákup cyklosčítačov, budovanie prístreškov, realizáciu verejného obstarávania, osvetlenia hrádze a kapitálový transfer mestskej časti Vajnory (59 000,00 eur).

Bežné výdavky tvorili najmä výdavky na úpravu a údržbu cyklistických trás (lokálne opravy cyklotrás, výmeny asfaltového povrchu cyklochodníkov, čistenie komunikácií, opravy a úpravy dopravného značenia, informačné tabule a cyklostojany, úpravy priechodov na cyklotrasách, orezy suchých stromov, kosenie, odstraňovanie lístia, videokamery, propagáciu cyklistickej dopravy a konzultačné a poradenské služby). V roku 2018 zahŕňali aj výdavky na realizáciu projektu bikesharing (56 000,00 eur) a v roku 2019 bežný transfer mestskej časti Vrakuňa (50 016,00 eur).

Údržbu a správu zverených cyklotrás zabezpečovala v kontrolovanom období mestská príspevková organizácia. Rozhodnutím vedenia mesta prešla údržba cyklotrás od roku 2022 na oddelenie správy komunikácií magistrátu. Súčasťou novej formy starostlivosti o infraštruktúru bola hierarchizácia prioritných úsekov, ktoré bolo potrebné udržiavať v rámci letnej či zimnej údržby.

Základná údržba spočívala v bežnom čistení cyklotrás od nánosov lístia, blata. V zmysle letného operačného plánu bolo zabezpečené kosenie priľahlých plôch, orezy stromov, náhradná výsadba stromov, v zime bol zabezpečený chemický posyp. V rámci údržby boli realizované výdavky za opravy a údržbu cyklistických trás, dopravného značenia a úpravy priechodov na cyklotrasách. Pred začatím sezóny zrealizoval správca obhliadky cyklotrás, aby zistil celkový stav, prípadne nedostatky v teréne (výtlky, prepadliny, zaplavovanie a pod.) a naplánoval ich odstránenie. Ďalšie obhliadky boli vykonávané priebežne, resp. podľa potreby, napr. po nepriaznivom počasi, alebo na základe podnetov občanov, nahlásených telefonicky, mailovou komunikáciou alebo aj formou „Odkazu pre starostu“ a podobne.

Za kontrolované obdobie rokov 2013 – 2021 boli poskytnuté mestskej príspevkovej organizácii finančné prostriedky na údržbu cyklotrás v celkovej čiastke 755 035,60 eur.

### Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Vzhľadom na to, že hlavné mesto bolo subjektom z viac rozvinutého regiónu, nebolo oprávneným žiadateľom na predkladanie žiadostí o NFP v rámci všetkých vyhlásených výziev a rozvoj cyklo dopravy bol v podstatnej miere realizovaný z vlastných zdrojov mesta (70,23 %). Cudzie zdroje sa v kontrolovanom období podieľali na celkových výdavkoch spojených s budovaním cyklotrás len necelými 30,00 %.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu trvalý finančný mechanizmus schválený vládou SR nedostatočne pokrýval potrebu finančných zdrojov mesta pre rozvoj cyklo dopravy a neumožňoval systematické plánovanie a plnenie cieľov určených v strategických dokumentoch.

Z pohľadu ďalšieho financovania stratégie v rozvoji cyklo dopravy bolo mesto v súčasnosti oprávnené na čerpanie zdrojov z POO, ktoré bude potrebné vyčerpať a projekty finančne ukončiť do roku 2026. Mesto nemôže duplicitne čerpať finančné prostriedky aj z EŠIF 2021 – 2027, kde na základe uplatnenia pravidla n + 2 bude možné čerpanie až do roku 2029. Ak toto nastavenie zostane nezmenené, mohlo by dôjsť k situácii, že po roku 2026 nebude môcť financovať cyklotrasy z EÚ fondov vôbec, čo vyhodnotilo ako vážnu prekážku pre ďalší rozvoj cyklo dopravy.

Zároveň POO mal podľa navrhovanej metodiky stanovený finančný limit na 1 km cyklotrás vo výške 500 000,00 eur. V podmienkach mesta, kde bolo pri výstavbe nových cyklotrás potrebné počítať s nákladmi na majetkovoprávne vysporiadanie, nákladné úpravy dopravného značenia a organizácie dopravy (svetelné križovatky, priechody pre chodcov a cyklistov) nebude tento limit postačujúci. Uvedená kalkulácia taktiež nezohľadňuje rastúce ceny stavebných materiálov a infláciu. Napriek tomu, že niektoré úseky budú drahšie ako povolený limit, ich pridaná hodnota pre udržateľnú mestskú mobilitu bola nepopierateľná.



## 2.2 Infraštruktúra a bezpečnosť

Mesto má v súčasnosti k dispozícii 134,14 km cyklistických komunikácií rôznej kvality, úrovne bezpečnosti a vlastnickeho vzťahu. V hlavnom dopravnom priestore bolo najviac cyklotrás realizovaných ako koridor pre cyklistov v celkovej dĺžke 17,85 km označený piktogramom v jazdnom pruhu s premávkou motorových vozidiel.

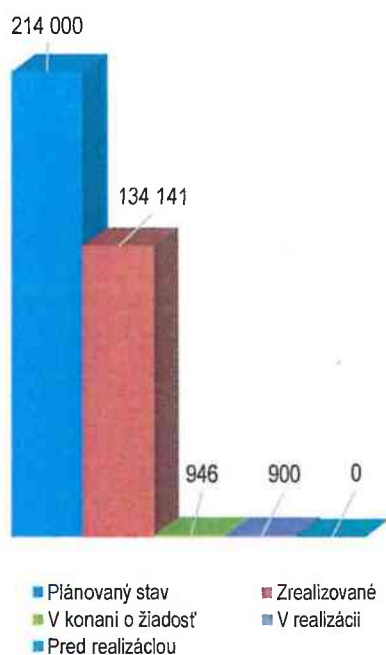
Mimo hlavného dopravného priestoru bolo najviac cyklotrás realizovaných ako spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou v dĺžke 64,21 km.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu je potrebné dobudovať približne 80,00 km nových hlavných mestských cyklotrás a upokojiť 70,00 % ciest III. triedy a vybrané cesty II. triedy najmä v centre mesta, aby bolo mesto prístupné na bicykli pre väčšinu obyvateľov a začal sa naplňovať cieľ zvyšovania podielu bicyklov na celkovej delbe prepravnej práce.

Mesto sledovalo dĺžku svojich cyklotrás aj prostredníctvom pasportizácie cyklistických komunikácií.

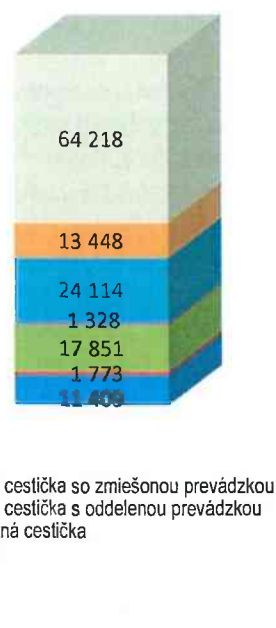
Nasledujúci graf č. 1 zobrazuje veľkosť existujúcej a plánovanej siete cyklotrás a graf č. 2 zloženie existujúcej cyklistickej infraštruktúry.

Graf č. 1 Existujúca sieť cyklotrás v metroch



Zdroj: Mesto, 2022, vlastné spracovanie NKÚ SR

Graf č. 2 Zloženie existujúcej cyklistickej infraštruktúry v metroch



Zdroj: Mesto, 2022, vlastné spracovanie NKÚ SR

Z uvedených grafov vyplýva, že v súčasnosti mohli obyvatelia využívať 62,68 % plánovanej cyklistickej infraštruktúry.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu boli vybudované cyklotrasy fragmentované, väčšina úsekov bola nespojitá, pričom najnáročnejšie bolo riešenie križovatiek, ktoré boli pre cyklistov aj najnebezpečnejšie. V meste existovalo niekoľko spojených úsekov cyklotrás, napr. z Vrakuňe do južnej časti Nívy, či z Petržalky do centra mesta. Prepojenie nespojitých úsekov cyklotrás medzi sebou by uľahčilo rozhodovanie občanov využiť bicykel ako spôsob dopravy.

Cyklistická infraštruktúra na území hlavného mesta bola budovaná v plnom súlade s plánmi vedenia cyklistickej infraštruktúry, definovanými v záväzných strategických dokumentoch mesta. Pri výbere prioritných cyklotrás bola zohľadňovaná hodnota za peniaze a potenciál územia ako rovina, hustota osídlenia a vzdialenosť od centra.

Plánované cyklotrasy BSK a mesta na seba nadväzovali a predstavovali ucelenú sieť, pričom na ich vedení, nadväznosti a kontinuite mesto úzko spolupracovalo s BSK. Záväzné dokumenty pre vedenie cyklistickej dopravy obidvoch subjektov boli spracované v spoločnej koordinácii. Hranicou územia prechádzalo 17 cyklotrás, z ktorých bolo deväť reálne napojených existujúcou cykloinfraštruktúrou.

Nasledovná tabuľka č. 2 obsahuje údaje o dĺžke cyklistickej infraštruktúry vykazované prostredníctvom štatistického výkazu pre MDV SR v trojročných intervaloch.

Tabuľka č. 2 Dĺžka cyklistickej infraštruktúry podľa štatistického zisťovania v km

Rok	Upokojené komunikácie	Cyklistické komunikácie	Cyklistické pruhy a pásy na cestách a miestnych komunikáciách	Parkovacie miesta pre bicykle
2015	1,93	20,28	8,9	188
2018	1,93	16,83	10,6	304
2021	6,8	24,93	23	582

Zdroj: Ročný výkaz o miestnych komunikáciách za roky 2015, 2018 a 2021

Rozdiel vo vykazovaní dĺžky cyklistickej infraštruktúry uvedenej v štatistickom výkaze pre MDV SR a skutočným stavom spočíval v nastavení rozdielnych kritérií. V štatistickom výkaze neboli započítané úseky hrádze a úseky, ktorých bol majiteľom, resp. správcom iný subjekt ako mesto. Upokojené komunikácie mesto ponímalo ako zóny 30, pričom pre štatistický výkaz to boli miestne komunikácie, z ktorých bola úplne alebo čiastočne vylúčená motoristická doprava.

Multimodálna doprava bola zabezpečená na všetkých linkách integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji, kde bolo možné vziať so sebou do vozidla aj bicykel. Preprava bicyklov vo vozidlách MHD bola časovo obmedzená v pracovných dňoch mimo dopravnej špičky a v regionálnych autobusoch bola možná len počas voľných dní. Vlakové súpravy zaradené na linkách integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji mali dostatok priestoru na prepravu bicyklov bez časového obmedzenia.

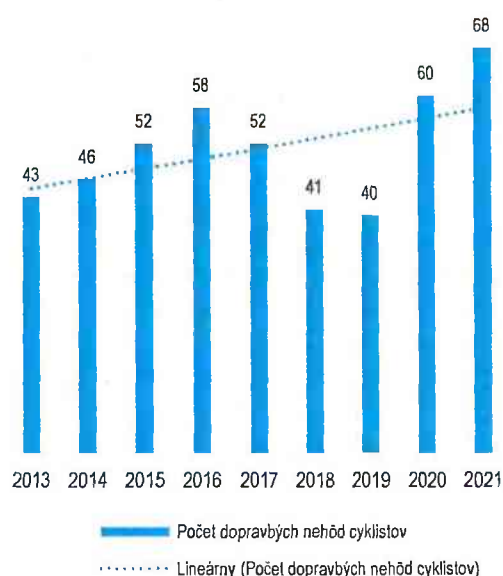
Hlavné mesto sa snažilo budovať aj infraštruktúru na parkovanie bicyklov v prestupových uzloch. V prípade parkovania pri zástavkách MHD boli vytvárané zóny na parkovanie pre zdieľanú mobilitu a cyklostojany pre parkovanie bicyklov. Popri staniaciach ŽSR mesto nainštalovalo menšie množstvo stojanov na svojich pozemkoch. Parkovanie pri autobusovej stanici bolo zabezpečené pri výstavbe novej autobusovej stanice developerom formou desiatok cyklostojanov umiestnených pri vstupoch do stanice, ako aj výstavbou parkovacej veže, ktorá však nebola použiteľná pre multimodálny spôsob dochádzania do zamestnania, nakoľko nebola vlastníctvom mesta a cena za parkovanie bicyklov bola enormne vysoká pre denné dochádzanie do zamestnania. Hlavné mesto pri povoľovaní novej výstavby určovalo požiadavky na parkovanie v zmysle technických podmienok navrhovania cyklistickej infraštruktúry.

V súčasných podmienkach nebolo možné v meste budovať len cyklotrasy separované od motorovej dopravy ako ideálny stav z hľadiska bezpečnosti, preto cyklisti jazdili aj po cestách spolu s autami. Od 01.03.2022 vstúpila do platnosti novela zákona o cestnej premávke, ktorá mala prispieť k väčšej bezpečnosti cyklistov, ale aj ostatných účastníkov cestnej premávky.

Hlavné mesto nedisponovalo špeciálnymi dátami o počte dopravných nehôd cyklistov, ale kontrolnej skupine boli poskytnuté prostredníctvom Prezídia policajného zboru.

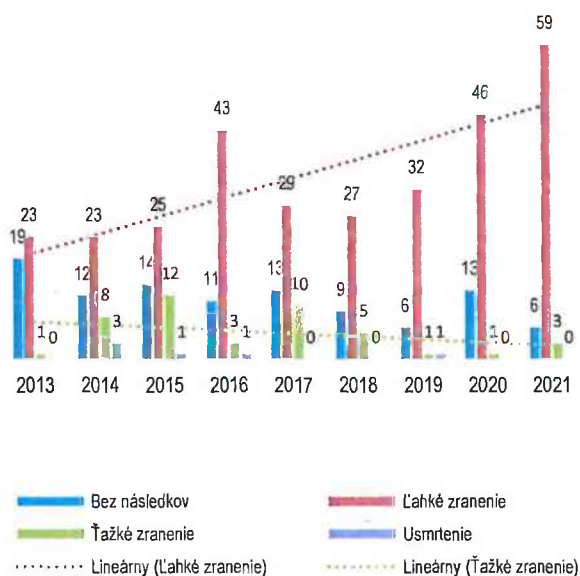
Počet dopravných nehôd a vývoj nehodovosti s účasťou cyklistov v kontrolovanom subjekte v členení podľa typu zranenia v rokoch 2013 – 2021 je znázornený v grafoch č. 3 a č. 4.

Graf č. 3 Počet dopravných nehôd cyklistov v meste



Zdroj: Prezídium policajného zboru SR

Graf č. 4 Nehody cyklistov v meste – následky



Zdroj: Prezídium policajného zboru SR

Podľa údajov uvedených v grafoch vyplýva, že nehodovosť v roku 2021 stúpila o viac ako 58,00 % v porovnaní s prvým rokom kontrolovaného obdobia. Hoci nestúpala každý rok, nárast bol zrejímavý, čo súviselo s vyšším počtom jazdiacich dopravných prostriedkov a vyšším podielom cyklistov v uliciach. Z hľadiska následkov nehody prevažovali ľahké zranenia, ich podiel na celkových dopravných nehodách v roku 2021 bol 86,76 %. V porovnaní s rokom 2013 predstavovali ľahké zranenia viac ako 2,5 násobný nárast. K úmrtiu cyklistu došlo v šiestich prípadoch.

Z hľadiska zvyšovania bezpečnosti cyklistov, ale aj ostatných účastníkov motorovej a nemotorovej dopravy podnikalo mesto kroky smerom k upokojovaniu dopravy v podobe zavádzania zón s obmedzenou maximálnou rýchlosťou na 30 km/hod s cieľom zvýšiť podiel upokojených ciest v zóne 30 zo súčasných 21,00 % na úroveň 70,00 %.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu mnoho nehôd s účasťou cyklistu nebolo vôbec nahlásených, čím mohol vzniknúť dojem, že jazda na bicykli bola bezpečná. Na cestách s maximálne povolenou rýchlosťou do 30 km/hod vodiči motorových vozidiel bežne prekračovali povolenú rýchlosť. Práve rýchlosť vozidiel bola pritom kľúčovým faktorom bezpečnosti cestnej premávky.

Mesto zaviedlo systém celomestského regulovaného parkovania v roku 2019. V súčasnosti je regulované parkovanie zavedené v piatich zónach s jeho postupným zavádzaním po celom území mesta. Financie získané mestom, budú príjmom do fondu mobility, ktorý bol špecificky zriadený pre tento účel. Z fondu mobility budú financované projekty v jednotlivých mestských častiach (parkovacie domy, cyklotrasy) ale aj celomestské projekty.

Bezpečnosť cyklistickej infraštruktúry bola zvyšovaná aj budovaním prvkov podporujúcich bezpečnosť ako zaslepovanie a zavádzaním jednosmerných ciest pre individuálnu automobilovú dopravu, ochranné pruhy pre cyklistov, neriadené križovatky (prednosť sprava), spomaľovacie vankúše a prahy, vytvorenie šikany pre vozidlá, zdvihnutá križovatka. Boli zavedené tzv. chránené cyklopruhy umiestnené vpravo od pozdĺžne zaparkovaných automobilov, čo oddelilo rýchlo idúce autá od pomaly jazdiacich bicyklov. Na území mesta bol zvyšovaný podiel jednosmerných ciest pre individuálnu automobilovú dopravu a zároveň zvyšovaný podiel obojsmerných ciest pre bicykle, čo predstavovalo osvedčený a bezpečný prvok, ktorý zvýhodňoval bicykel ako dopravný prostriedok a pomáhal k upokojovaniu dopravy.



**Zhodnotenie stanoveného kritéria:**

V súčasnosti využívajú občania 62,68 % plánovanej cyklistickej infraštruktúry, pričom cyklotrasy vybudované v meste boli fragmentované a väčšina úsekov bola nespojitá. Plánované cyklotrasy BSK a hlavného mesta na seba nadväzovali a predstavovali ucelenú sieť.

Intermodalita bola zabezpečená na všetkých linkách integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji. Parkovanie bicyklov v intermodálnych uzloch ako aj v celom meste bolo riešené vo väčšine prípadov osádzaním bezpečných stojanov. Bezpečnosť cyklistickej infraštruktúry bola zvyšovaná budovaním prvkov podporujúcich bezpečnosť a zavedením parkovacej politiky.

**Odporúčanie:**

- Zamerať sa na aplikáciu prvkov upokojenia dopravy, ako funkčného nástroja zvyšovania bezpečnosti dopravy, na všetkých úsekoch so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

**2.3 Spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy**

Nevyhnutným predpokladom pre realizáciu a rozvoj cyklistickej dopravy bola efektívna spolupráca medzi zúčastnenými subjektmi verejnej správy. Rovnako nevyhnutné bolo priaznivé legislatívne prostredie pre plánovanie a projektovanie dopravných stavieb, aby bola cyklistická doprava rovnocennou alternatívou k ostatným druhom dopravy. Memorandá o spolupráci, ktoré uzavrelo MDV SR s cieľom zlepšiť situáciu pri budovaní cyklotrás mesto evidovalo, ale v kontrolovanom období nevyužilo. Pri budovaní cyklotrás aktívne spolupracovalo s dotknutými subjektami verejnej správy, pričom nie vždy bola iniciatíva mesta úspešná.

Kontrolovaný subjekt identifikoval viacero bariér, ktoré ovplyvňovali plánovanie a realizáciu cyklistickej infraštruktúry. Za jednu z prekážok považoval kontrolovaný subjekt nedostatočnú komunikáciu a usmernenia z pozície MDV SR, chýbajúce novely technických podmienok pre dopravné značenie a pre navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a zastarané normy.

Pri navrhovaní a budovaní železničnej, diaľničnej a cestnej infraštruktúry sa mesto opakovane stretávalo s nezaujmom ŽSR, NDS a SSC budovať komfortné križenie železnice, diaľnice, ciest, chodníkov a cyklotrás v rámci ich dopravných stavieb. ŽSR ako základný prvok multimodálnej dopravy navrhoval riešenia zamerané hlavne pre motorovú dopravu, nie však komplexne pre celú dopravu. Ako vlastník budov a pozemkov v okolí železničných staníc nevytváral kapacity ani pre monitorované hromadné parkovanie bicyklov a neumožnil bezplatné umiestnenie mestského bikesharingu v blízkosti hlavnej železničnej stanice. Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu bola tak cestná infraštruktúra rozvíjaná bez ohľadu na potreby cyklistickej dopravy.

Krajský dopravný inšpektorát a ostatné dopravné inšpektoráty sa zameriavali na preferenciu individuálnej automobilovej dopravy a bicykle v meste vnímali ako prekážku pre motorovú dopravu. Projekty zamerané na zlepšenie podmienok pre cyklistov a celkové zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky boli často zamietnuté z dôvodu zhoršenia plynulosti cestnej premávky.

Majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov bolo nevyhnutnou podmienkou k získaniu stavebného povolenia na výstavbu cyklotrasy. Ako obmedzenie a bariéru označoval kontrolovaný subjekt nedostatočne funkčný proces vysporiadania vlastníckych práv k pozemkom. Možnosťou bolo využiť vyvlastnenie pozemkov pod verejne prospešnou infraštruktúrou. Tento zložitý postup bol pre kontrolovaný subjekt personálne a časovo náročný, na základe čoho nebol využívaný.

Mesto ako pripomienkujúci subjekt v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie sa aktívne zapájalo do tohto procesu aj za oblasť cyklodopravy. V prípade vznesených pripomienok zo strany mesta Okresný úrad, resp. MŽP SR vyhodnotilo pripomienky podľa kontrolovaného subjektu nesprávne, prípadne ich zamietlo.

Bariéry v cyklodoprave vytvárali aj samotné mestské časti, keď nepovažovali cyklistickú dopravu za plnohodnotný spôsob dopravy a riešili ju v rozpore so stratégiou kontrolovaného subjektu.

#### Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Hlavné mesto pri budovaní cyklotrás aktívne spolupracovalo s dotknutými subjektami verejnej správy, pričom nie vždy bola iniciatíva mesta úspešná. Memorandá o spolupráci, ktoré uzavrelo MDV SR s cieľom zlepšiť situáciu pri budovaní cyklotrás mesto evidovalo, ale v kontrolovanom období nevyužilo.

Bariéry pri budovaní cyklistickej infraštruktúry vznikali najmä pri spolupráci so subjektami verejnej správy, ktoré nepovažovali cyklo dopravu za rovnocenný druh dopravy a neakceptovali miestnu stratégiu v danej oblasti. Za bariéru pri budovaní cyklistickej infraštruktúry považoval kontrolovaný subjekt neaktualizované a zastarané normy a legislatívu, byrokratickú a časovú náročnosť v oblasti majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov, predaje pozemkov pod plánovanou cyklotrasou, respektíve blokovanie zámeny pozemkov na dostavbu cyklotrasy.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu, by bolo vhodné, keby národný cyklokoordinátor, resp. MDV SR usmerňovali dotknuté organizácie ako Krajský dopravný inšpektorát, ŽSR, stavebné úrady k podporovaniu cyklistickej dopravy.

#### 2.4 Dáta a ich využitie

Kvalitné dáta umožňovali prijímať efektívnejšie rozhodnutia, rýchlejšie a adresnejšie reagovať na potreby verejnosti a tým zlepšovať kvalitu života a prinášať úsporu verejných financií.

Na území mesta sa nachádzalo sedem cyklosčítačov. Dáta z nich sa do štatistik na webovom portáli „opendata.bratislava.sk“ dostávali v priebehu 24 hodín a slúžili samospráve pre lepšie plánovanie investícií v cyklo doprave. Oddelenie dátovej politiky a analýz magistrátu spracovalo dáta z cyklosčítačov do heatmapy, ktorá zobrazovala hustotu cyklo dopravy.

Súčasťou portálu boli aj webové aplikácie Cyklo BA a Chodci BA, ktoré spustil magistrát v septembri 2019. Na orientáciu a navigáciu cyklistov sa pripravuje nová aplikácia, ktorá bude dostupná v priebehu roku 2022. V novembri 2021 bol sprístupnený interaktívny mapový geoportál, ktorý umožňoval jednoduchý prístup k rôznym priestorovým informáciám o meste a k ich vizualizácii prostredníctvom mapových aplikácií, webových máp a scén.

Plnenie cieľa dosiahnuť 8,00 % podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce, stanovený v zásadách rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, bol iba odhadovaný a v súčasnosti sa pohybuje na úrovni 1,80 %. Dáta z cyklosčítačov boli zbierané systematicky, ale len v určitom priestore, kde boli umiestnené. Na riešenie konkrétnych lokalít boli vypracované čiastkové dopravné prieskumy, ale komplexný celoplošný prieskum zameraný na cyklistickú dopravu nebol vypracovaný aj z dôvodu finančnej náročnosti.

V kontrolovanom období boli v meste nainštalované štyri merače rýchlosti motorových vozidiel, ktoré však žiadne dáta nezberali. Mali skôr preventívny charakter s cieľom upozorniť vodiča na prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti, ktorá bola kľúčovým faktorom bezpečnosti cestnej premávky. Mesto by privítalo úpravu legislatívy v časti, ktorá by umožnila mestám vyberať pokuty za prekročenie rýchlosti na miestnych komunikáciách.

#### Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Mesto získavalo dáta prostredníctvom cyklosčítačov. Dáta z nich boli použité do štatistik na webovom portáli, slúžili samospráve pre lepšie plánovanie investícií v cyklo doprave a boli spracované do heatmapy, ktorá zobrazovala hustotu cyklo dopravy. Mesto poskytovalo informácie verejnosti aj prostredníctvom aplikácií pre chodcov a cyklistov, bol sprístupnený interaktívny mapový geoportál, ktorý umožňoval jednoduchý prístup k rôznym priestorovým informáciám o meste. Na orientáciu a navigáciu cyklistov sa pripravuje nová aplikácia, ktorá bude čoskoro dostupná.

Mesto nemalo v dostatočnej miere zavedený systematický zber dát na účely hodnotenia progresu rozvoja cyklo dopravy a usmerňovania pohybu cyklistov s ohľadom na intenzitu dopravy a bezpečnosť premávky.

#### Odporúčanie:

- Rozšíriť sieť cyklosčítačov tak, aby mesto získalo presnejšie údaje o intenzite využívania cyklo dopravy a plnení podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

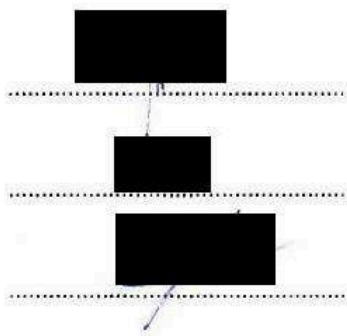
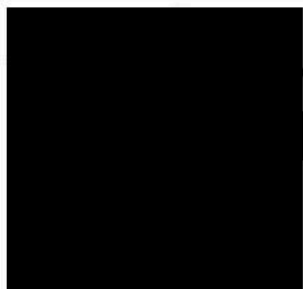
Kontrolovanému subjektu bol ponechaný výtlačok č. 2 záznamu o výsledku kontroly.

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 mestského zastupiteľstva informuje o výsledku kontroly mestské zastupiteľstvo. Zároveň podá informáciu formou výpisu z uznesenia mestského zastupiteľstva o prerokovaní výsledkov kontroly.

Za kontrolnú skupinu dňa 01.06.2022



S obsahom záznamu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa 10.6.2022

Ing. arch. Matúš Vallo  
primátor

