

Som veľmi rada, že vám môžeme ponúknuť publikáciu z novej knižnej edície Úradu splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti s názvom Participácia. Sériu publikácií vám predstaví to najlepšie z národného projektu „Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík“, podporeného z prostriedkov Európskeho sociálneho fondu cez Operačný program Efektívna verejná správa.

Národný projekt začal v apríli 2017 a bol fascinujúcou trojročnou odbornou expedíciou. Jej cieľom bolo rozšírenie poznatkov o funkčnosti a nefunkčnosti participatívnych mechanizmov v každodennom živote na úrovni štátu, samosprávnych krajov, mikroregiónov, ako aj miest a obcí. Na našej ceste nás sprevádzalo viac ako dvesto expertov z prostredia mimovládnych organizácií, akademického sektora a subjektov štátnej, regionálnej a miestnej územnej samosprávy. Bola to dlhá a vzrušujúca cesta, ktorá priniesla mnoho nečakaných výziev, odborných dobrodružstiev, výskumných interakcií, ale aj osviežujúcu prácu a pobyt v teréne.

Publikácia **Participácia – doprava, mesto a ľudia** predstavuje postup, ako začať riešiť trvalo udržateľnú mobilitu v našich mestách, kde začína byť neúnosným problémom predimenzovanosť osobnej automobilovej dopravy. Plánovať dopravu v meste v dlhodobom horizonte nie je jednoduché, pretože existuje množstvo protichodných požiadaviek z rôznych strán, ktoré často vedú k nesyntetickým krokom. Mesto Banská Bystrica sa rozhodlo postupovať systémovo a vytvoriť vlastný plán udržateľnej mobility, ktorého predpokladom je kvalitný audit existujúceho stavu dopravy v meste.

Publikácia, ktorú spracovali autorky Dana Sitányiová a Andrea Štulajterová, ponúka skúsenosť z realizácie auditu, na ktorom mesto participatívne spolupracovalo s Nadáciou Ekopolis. Pre zhodnotenie súčasného systému a kultúry plánovania v meste zvolili metodiku ADVANCE, ktorú podporila Európska komisia a ktorá bola testovaná aj v slovenských podmienkach. Dozviete sa, ako prebiehal celý proces, aké boli jeho výsledky a výstupy, aké boli časové či personálne nároky na riadenie procesu a akú úlohu v procese zohrávala miestna územná samospráva.

Barbara Gindlová, odborná garantka národného projektu „Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík“

Doprava, mesto a ľudia

participácia v plánovaní udržateľnej mobility

Dana Sitányiová
Andrea Štulajterová

ISBN 978-80-89051-42-7



9 788089 051427





Doprava, mesto a ľudia

— participácia v plánovaní udržateľnej mobility

Metodika k Správe z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica

Dana Sitányiová
Andrea Štulajterová

Doprava, mesto a ľudia – participácia v plánovaní udržateľnej mobility
Metodika k Správe z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica

Vydalo: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky/Úrad splnomocnenca vlády SR
pre rozvoj občianskej spoločnosti
Text: Dana Sitányiová, Andrea Štulajterová
Obálka a grafický dizajn: Zuzana Chmelová
Jazyková korektúra: Ivana Gibová

Bratislava 2020

Publikácia je súčasťou národného projektu
Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík,
ktorý je podporený z Európskeho sociálneho fondu prostredníctvom
operačného programu Efektívna verejná správa.

ISBN 978-80-89051-42-7



Tento piktogram vám ukáže, kde je text prelinkovaný.

Zdieľaním a šírením informácií z tejto publikácie podporíte participatívnu
tvorbu verejných politík a rozvoj občianskej spoločnosti. Ďakujeme.



Úrad splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti

„Pre dobré nastavenie verejných politik
je nevyhnutné vychádzať aj z dôkladne
spracovaných dát a metodík. Len tento prístup
spoločne s participáciou vedie
ku kvalitným verejným politikám.“

Martin Giertl, splnomocnenec vlády SR
pre rozvoj občianskej spoločnosti

ÚSV SR ROS

Splnomocnenec vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti má postavenie poradného orgánu vlády Slovenskej republiky. Prostredníctvom akčných plánov, schvaľovaných uzneseniami vlády SR, splnomocnenec manažuje dve základné agendy – „Iniciatíva pre otvorené vládnutie“ a „Koncepcia rozvoja občianskej spoločnosti na Slovensku“.

Úrad splnomocnenca vlády Slovenskej republiky pre rozvoj občianskej spoločnosti prispieva k lepšiemu porozumeniu významu občianskej spoločnosti a činnosti mimovládnych neziskových organizácií. Cieľom úradu je budovať a podporovať transparentnosť a partnerstvo medzi verejnou správou, občanmi a mimovládnymi neziskovými organizáciami. Jeho základnou aktivitou je participatívna tvorba verejných politik, ktorá sa zameriava na posilnenie aktérov občianskej spoločnosti a mimovládnych neziskových organizácií. Úrad v spolupráci s ministerstvami a ostatnými ústrednými orgánmi štátnej správy, samosprávou a občianskou spoločnosťou reaguje na aktuálne výzvy a prináša nástroje, ktoré podporujú a posilňujú princípy otvoreného vládnutia.

NADÁCIA EKOPOLIS

vznikla v roku 1991 s víziou krajiny, v ktorej si ľudia uvedomujú svoju zodpovednosť za stav a vývoj prostredia, v ktorom žijú, a preto konajú tak, aby aj budúce generácie mali kvalitný život. Nadácia má dlhoročné skúsenosti s manažovaním grantových programov zameraných na demokratizáciu občianskej spoločnosti a environmentálnu udržateľnosť. Podporuje projekty a činnosť stoviek mimovládnych neziskových organizácií podľa ich aktuálnych potrieb. Prináša inovatívne programy, otvára aktuálne témy. Nadácia chce pôsobiť ako stabilný a transparentný zdroj finančnej podpory pre aktívnych občanov a byť spoľahlivým partnerom obcí, súkromného sektora, štátu a zahraničných darcov.

BANSKÁ BYSTRICA

patrí medzi najväčšie slovenské mestá. Z hľadiska dopravy je zaujímavá jej poloha. V jej blízkosti sa nachádza ďalšie veľké slovenské mesto Zvolen, z juhu (smer Zvolen) sa pripája cesta prvej triedy I/69, zo severu (smer Donovaly) I/59 a z východu (smer Brezno) I/66. Verejná doprava je zabezpečovaná trolejbusmi a autobusmi, v meste sa nachádza železničná stanica a aj malé medzinárodné letisko Sliač. Z uvedeného je zrejmé, že mesto čelí viacerým výzvam súvisiacim s intenzifikáciou predovšetkým automobilovej dopravy, pričom vysporiadanie sa s týmito výzvami nie je jednoduchou záležitosťou. Mesto Banská Bystrica sa svoju dopravnú situáciu snaží riešiť proaktívne a dopravná politika patrí medzi prioritné politiky mesta.

OBSAH

ÚVOD // 10

1. VEREJNÉ STRETNUTIE „DOPRAVA, MESTO

A ĽUDIA“ // 12

- PEŠIA DOPRAVA // 12
- MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA // 15
- AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA // 16

2. VEREJNÉ STRETNUTIE „DOPRAVA, MESTO

A ĽUDIA“ // 18

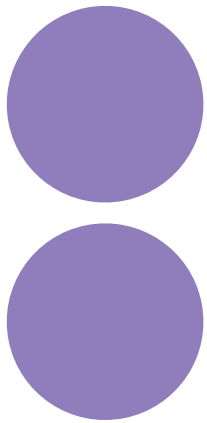
- PEŠIA DOPRAVA // 18
- CYKLISTICKÁ DOPRAVA // 21
- VEREJNÁ DOPRAVA // 23
- AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA // 25

3. VEREJNÉ STRETNUTIE „DOPRAVA, MESTO

A ĽUDIA“ // 27

- PEŠIA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA// 29
- VEREJNÁ DOPRAVA // 29
- MOTOROVÁ DOPRAVA // 30

O NÁRODNOM PROJEKTE // 32



ÚVOD

Nadácia Ekopolis v spolupráci s mestom Banská Bystrica zrealizovala počas mesiaca marec 2018 sériu verejných diskusií s obyvateľmi na tému Doprava, mesto a ľudia. Séria verejných stretnutí prebehla ako súčasť spracovania auditu mobility v Banskej Bystrici v zmysle metodiky ADVANCE, ktorého výstupom budú odporúčania pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility pre mesto Banská Bystrica. Audit bude použitý ako východisko prípravy nového plánu udržateľnej mestskej mobility. Hlavným zmyslom stretnutí bolo spoznať názory a potreby obyvateľov mesta, ktoré pomôžu identifikovať silné a slabé stránky súčasného stavu rôznych druhov dopravy v Banskej Bystrici. Názory verejnosti a bežných občanov sú v diskusii o budúcnosti dopravy v meste veľmi dôležité, keďže práve oni sa mestom každodenne presúvajú a pohybujú.

Verejné diskusie s obyvateľmi sa uskutočnili:

- 13. 3. 2018 na ZŠ Spojová (Fončorda),
- 14. 3. 2018 v objekte Slovenskej zdravotníckej univerzity (Radvaň),
- 15. 3. 2018 v Komunitnom centre v Sásovej,
- 21. 3. 2018 v Centre nezávislej kultúry Záhrada,
- 28. 3. 2018 na ZŠ J. G. Tajovského v Podlaviciach.

1. Verejné stretnutie „Doprava, mesto a ľudia“

Miesto: Centrum mesta, Záhrada CNK, Nám. SNP č. 16

Dňa: 21. marec 2018

Počet účastníkov: 24

Účastníci boli rozdelení do 4 pracovných skupín:

1. Pešia doprava
2. Cyklistická doprava
3. Verejná doprava
4. Automobilová doprava

Každá skupina mala zapisovateľa a facilitátora, ktorý kládol otázky a viedol diskusiu. Na úvod stretnutia bola účastníkom prezentovaná informácia o cieľoch a dôvodoch stretnutia, tiež boli informovaní o tom, ako bude ďalej prebiehať proces spracovania ich podnetov a návrhov. Zápis je autentickým prepisom podnetov a návrhov účastníkov stretnutia.

VÝSTUPY

PEŠIA DOPRAVA

Otázky:

- Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy a pod., aby ste viac chodili pešo?
- Čo by vám pomohlo, aby ste viac chodili pešo?
- Čo by vám pomohlo, aby ste v rámci sídliska chodili pešo?
- Čo by vám pomohlo, aby ste viac chodili pešo pri ceste do práce, do školy, na nákupy či za zábavou v rámci mesta?

VŠEOBECNEJŠIE ZISTENIA A NÁVRHY:

- Ľudia chodia do centra pešo do vzdialenosti cca 20 – 25 minút, niektorí aj viac, ale iba výnimočne (účastníci uvádzali, že napr. chodia pešo z internátu na Severnej ul. do budovy konzervatória na Skuteckého, z autobusovej zastávky na Nám. slobody alebo z bus/vlak terminálu na Skuteckého, z Fončordy na Štadlerovo náb., zo sídliska do centra alebo do Europa shopping centra, z Tulskej ul. do centra mesta alebo na bus/vlak terminál).
- Ak nejdú pešo, tak je to z toho dôvodu, že sa ponáhľajú, je zlé počasie, idú s deťmi či rodinou, príp. do práce/školy chodia pešo, ale späť už s manželom, rodičmi a pod. Ak idú autom, tak často idú viacerí (rodina), iba jeden účastník chodí prevažne autom (najmä do práce).
- Chodníky a priechody stále nie sú všetky bezbariérové – aj keď je, samozrejme, finančne a technicky náročné to zabezpečiť, aspoň pri rekonštrukciách by to malo byť samozrejmosťou, rovnako by nikdy nemali chýbať ani navádzacie pásy pre nevidiacich. Tie však často končia „nikde“ = v nebezpečnom priestore (napr. Nám. Ľ. Štúra/Kaufland, ale aj inde).
- Osvetlenie priechodov pre chodcov zdola (LED bodové svetlá/pásy) aj zvrchu – na ul. 29. augusta urobili až po tom, ako tam zabilo človeka. Konkrétne pripomienky, upozornenia a návrhy.
- V centre mesta (námestie, ale aj inde) sú problémom mobilné reklamy (áčka, téčka), ktoré zužujú priestor pre chodcov a sú mimoriadne problematické pre zdravotne znevýhodnených (osobitne nevidiacich).
- Priechody pre chodcov na Štadlerovom nábreží (Hušták, Národná) – interval pre chodcov je pomerne krátky, chýba zvuková signalizácia (pre nevidiacich), v noci tu vypínajú semafore, tým pádom chodia chodci mimo priechodov (zlá viditeľnosť!).
- Ul. 29. augusta, Nám. slobody a pod. – stojaci ľudia na zastávkach MHD zaberajú celú šírku chodníka, chodci musia niekedy vyjsť na cestu, aby sa vôbec dostali cez masu ľudí, niektoré miesta zastávok sú úzke už aj bez ľudí (pozn. MHD – návrh umožniť vstup do vozidiel viacerými/všetkými dverami).
- Nám. slobody – priechody cez 4-prúdovú cestu sú nebezpečné, chodec je stále v ohrození (osobitne pri Prima banke).
- Pre chodcov (ale aj pre motoristov) je mimoriadne nebezpečný malý kruhový objazd pri Europa shopping centre vrátane priestoru pri Slovakia banke, kde dochádza ku kolíziám, chodci nedodržiavajú pravidlá (chodia kade-tade, motajú sa a vstupujú autám do cesty), na križovatke z Dolnej na M. Rázusa, ak ide vodič od Europy, chodca večer nevidí dobre, lebo osvetlenie sa odzrkadľuje vo fasáde.

MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Otázka:

- Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, za službami, za zábavou, športom a pod., aby ste viac využívali verejnú dopravu?

Všeobecné zistenia a návrhy:

- Lacnejšie lístky, neplatiť prestupy.
- Zvýšiť informovanosť o kúpe lístkov, zľavách.
- Zaviesť časové lístky, turistické lístky (ako v BA).
- Zrušiť súběžné linky.
- Zaviesť intervalovú, integrovanú dopravu.
- Zohľadniť reálny čas na tabuliach (autobus ide v špičke a mimo špičky v rozdielnych časoch a rozdielne dlho; v súčasnosti je uvedené, že mu to stále trvá rovnako).
- Sprístupniť všetky dvere „na platenie“.
- Silnejšie svetlo v MHD – aby ľudia mohli cestou čítať.
- Spraviť si analýzu, kedy/ktoré spoja vozia študentov, žiakov – a tie posilniť. Posilniť podvečerné a večerné autobusy pre študentov.
- Zaviesť školské autobusy.
- Zaviesť pruhy pre autobusy.
- Prispôbiť časy MHD vlakom a autobusom.
- Filozofická otázka: „Je dopravca motivovaný lákať ľudí do MHD? Jazdí hospodárne?“ (Mesto mu stratu vykryje.)
- Odkaz pre MsÚ:
 - riadiť sa tým, čo potrebujú ľudia
 - dodržiavať VZN – počas maratónu nepremávala MHD – mali dostať pokutu, ale nik to neriešil (zodpovednosť Dopravnej komisie)
- Železnice: v rámci mesta spojazdniť stanice Iľiaš, Rudlová, Uľanka, Kostiviar-ska – využívať ako „MHD“ po meste.
- Výhody pre zamestnancov – úľavy na MHD.
- Smer Jakub: 2 rôzne nástupištia (je to nepraktické; ak osoba zmešká jeden spoj, tak sa musí rýchlo presúvať na druhé nástupište).
- Informačné tabule (ako je to na Národnej):
 - doplniť na Nám. slobody, Úsvit, Nám. L. Štúra
 - upraviť tak, aby ukazovali reálny čas príchodu autobusov

- Rovnako problematická je križovatka pri mestskom parku pri Bystričke (J. Kráľa/Tajovského/Strieborné nám.)
- Problémová je aj križovatka pri hlavnej pošte, kde parkujú autá kdekade, najmä dopoludnia, chodci sú tak vytesňovaní na cestu, nemajú sa ako dostať pomedzi zaparkované vozidlá. Hneď povyše je základná škola, kde je problém s parkovaním rodičov, ktorí privádzajú deti ráno do školy – deti vystúpia z auta, mnohé sa nepozrú, bežia do školy a ohrozí ich iný rodič... Aj tu sa parkuje kdekade, hoci odkedy sem chodia policajné hliadky, je to lepšie, než bývalo.
- Podchod na Štefánikovej – nepríjemný, pocit nebezpečia, ľudia radšej vystúpia o zastávku skôr, aby nemuseli tadiaľ ísť (doplniť kamery).
- Priechod na ul. Na Karlove (smerom na Severnú) – jeden osvetlený je v zákrute, kde autá idú dosť rýchlo a spoza zákruty nevidia chodcov, bezpečnejší je trochu ďalej, ale ten zas nie je osvetlený.
- Na ul. M. Rázusa nie je jediný priechod pre chodcov na úseku od Dolnej po ul. Vansovej.
- Prechod z Fortničky do centra (námestie) – chodí sa cez pasáže, ktoré sú však otvárané dosť neskoro, hodilo by sa aj pred 8.00 hod. v pracovné dni.
- Kedysi prirodzený a frekventovaný peší ťah Radvaň – centrum mesta okolo budovy krajského/okresného úradu smerom na TESCO – úplne zanikol, priestor je kvôli nefunkčnosti TESCO nebezpečný, nesvietia tam lampy, bežne sa tam ľudia boja ísť a radšej chodia buď autom, alebo pešo popri ceste (tu je zas problém s bilbordmi, ktoré zasahujú do chodníka).
- Ako problémový sa ukazuje pre skupinu ľudí frekventovaný peší ťah z gymnázia cez cintorín na námestie – mali by chodiť z gymnázia po ul. Komenského a potom zabočiť na ul. Kollára, alebo opačne po ul. Matušku a Bakossovej, ale chodia krížom cez cintorín. Riešením nie je ani cintorín zamknúť, lebo mládež preliezala plot, cítila sa tu byť mimo dohľadu, bezpečne, a tak tu požívala alkohol atď.
- Dobrá vec/pochvala – pribudol koridor pre peších z Fončordy na ul. Švermova.

- Spraviť analýzu nastupovania – koľko času a peňazí strácajú, keď sú otvorené len 2 dvere na nastupovanie/platenie.
- Zrýchlenie nastupovania sa dá docieľiť aj posunom automatov do vozidla.
- Terminál:
 - nefungujúci výťah
 - prechod medzi ŽSR a AS nebýva večer dobre osvetlený
 - AS – autobusy sa 2x točia, cestujúci musia 2x „voňať“ výfuky
 - chýba infopanel – prehľad so všetkými autobusmi
 - č. 6: upraviť intervaly (buď 20, alebo 30-minútové, nie stále iné)
- Prímestské autobusy:
 - stoja na AS i na 29. augusta (je to blízko)
 - busy do Hronseku nestoja na AS, ale na Mičinskej ceste
- Neosvetlený podchod od Námestia slobody, špina na zemi. „Podchody nikto nerieši, nestarajú sa o to.“
- Zdevastované parkovisko pri VÚB. Je potrebné opraviť chodník k Exisportu.

- obavy o bezpečnosť osobnú (únosy detí) a dopravnú
- väčšie nákupy
- V prípade MHD treba prestupovať a čakať, a pritom autobus stojí v tých istých zápchach ako auto a neposkytuje door-to-door dopravu. Auto je vždy lepšie aj s ohľadom na čakanie v zápchach a hľadanie parkovania.
- V prípade bicyklovania sú obavy o bezpečnosť, zohľadňuje sa aj kopcovitý terén BB. Auto nemá takéto problémy.
- Deti rozvážajú v aute do školy a na krúžky zhruba do veku 10 rokov, potom už málo.

Problémové a nebezpečné miesta pre chodcov a cyklistov z hľadiska vodičov:

- kruhové objazdy pri Europe a križovatka na Huštáku – chodci sa „vrhajú“ pred autá a chodia cez priechod nedisciplinovane, individuálne a nie v skupinách;
- ulice všeobecne – cyklisti znenazdajky obiehajú jamy na kraji vozovky;
- priechody na Striebornom námestí – treba strážiť aj chodcov, aj zatáčať a odbočovať, sú tam aj zastávky autobusov.

Iné:

- veľa sa chodí taxíkmi, to je v poriadku;
- v Šáľkovej by mohla byť aplikácia na car sharing, iste by ju ľudia využívali;
- určite nikto neskúma, aké by boli najvhodnejšie priame spojenia MHD, treba prestupovať a to ľudí odrádza – napríklad sa nedá ísť priamo z Jakuba na Fončordu či z Radvane na koniec Sásovej.

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Otázka:

- **Prečo využívate na cesty auto a aké problémy máte pri využívaní tohto druhu dopravy?**

Účely používania auta:

- práca a dochádzanie do práce
 - len tam a späť
 - rozviezť deti do škôlky a školy
 - pracovné „pochôdzky“ po meste
- sociálna starostlivosť
 - každodenné dochádzanie za babkou na druhý koniec mesta

Prečo auto a nie iný spôsob:

- úspora času
- pohodlnosť

2. Verejné stretnutie „Doprava, mesto a ľudia“

Miesto: Fončorda – ZŠ na ul. Spojová č. 14

Dňa: 13. marec 2018

Počet účastníkov: 18

Účastníci boli rozdelení do 4 pracovných skupín:

1. Pešia doprava
2. Cyklistická doprava
3. Verejná doprava
4. Automobilová doprava

Každá skupina mala zapisovateľa a facilitátora, ktorý kládol otázky a viedol diskusiu. Na úvod stretnutia boli účastníkom prezentované informácie o cieľoch a dôvodoch stretnutia, tiež boli informovaní o tom, ako bude ďalej prebiehať proces spracovania ich podnetov a návrhov. Zápis je autentickým prepisom podnetov a návrhov účastníkov stretnutia.

VÝSTUPY

PEŠIA DOPRAVA

Otázky:

- Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, na nákupy, za zábavou, športom a pod., aby ste viac chodili pešo?
- Čo by vám pomohlo, aby ste viac chodili pešo?
- Čo by vám pomohlo, aby ste v rámci sídliska chodili pešo?
- Čo by vám pomohlo, aby ste viac chodili pešo pri ceste do práce, do školy, na nákupy či za zábavou v rámci mesta?

Všeobecnejšie zistenia a návrhy

- Pešia doprava je v rámci Fončordy, ale aj pri presune do centra mesta obľúbenejšia v porovnaní s MHD či autami. Cesta pešo trvá 15 – 20 minút, preto sa oplatí chodiť pešo, keďže MHD chodí nepravidelne, auto treba niekde zaparkovať atď.
- Obyvatelia Fončordy ešte stále pomerne veľa chodia aj do centra pešo. Postupne však miznú tradičné pešie prepojenia, koridory, ktorými sa dalo rýchlo, bezpečne a pohodlne prejsť krížom cez sídlisko, na zastávky MHD, do centra mesta. Je to predovšetkým kvôli výstavbe, zmenám vlastníkov nehnuteľností alebo chýbajúcej „koordinácii“ samosprávy, ktorá by mohla vyjednávať s vlastníkmi a zabezpečiť tak existenciu peších koridorov aj v prípade súkromného vlastníctva pozemkov, cez ktoré ľudia prechádzajú.
- Ľudia, ktorí často chodia pešo, auto použijú vtedy, ak:
 - nemajú čas (potrebujú sa presunúť extrémne rýchlo);
 - je zlé počasie;
 - ide celá rodina v aute a potom je jednoduchšie deti porozvážať autom do školy atď., ako križovať sídlisko a mesto pešo/MHD;
 - robia veľké nákupy alebo potrebujú previezť niečo väčšie a ťažšie;
 - idú niekam, kde musia byť tip-top, ale nemôžu sa tam osprchovať (pri dlhšej chôdzi, keď sa ponáhľa do školy/práce, sa človek spotí).
- Zhoršuje sa pešia infraštruktúra a tým sa predlžujú pešie trasy. Niekedy je práve tých 50 či 100 m navyše (prípadne po nebezpečnom úseku) dôvodom, prečo si ľudia na prepravu vyberú auto a nejdú pešo (resp. pre vodiča auta je 500 m autom nič, ale pre chodca je 100 m navyše či 50 m po nebezpečnom úseku často rozhodujúcich).
- Problémová je nadväznosť peších koridorov a chodníkov. Niekde chodník skončí, treba prejsť na druhú stranu cesty – a potom znovu...
- Dôsledkom je nárast kolízií medzi chodcami a autami, ale aj chodcami samotnými. Obyvatelia upozorňovali tak na neohľaduplnosť vodičov áut, ako aj chodcov, ktorí však často nemajú na výber a vstupujú na vozovku aj mimo priechodov, pretože ich často považujú za ešte nebezpečnejšie, resp. priechody chýbajú, sú ďaleko, na zlých miestach a pod.
- Parkovanie áut na chodníkoch znamená:
 - fyzickú bariéru pre pohyb chodcov;
 - chodníky nie sú atraktívne a príjemné, ľudia nimi iba rýchlo prejdú, nezastavia sa a nestretnú sa s inými, nemajú prečo ísť pešo zo sociálneho hľadiska (kto sa chce prechádzať medzi autami?);
 - chodníky na parkovanie nie sú projektované, preto sa prepádávajú, ich povrch je znehodnotený, vznikajú jamy (následne voda, blato, ľad) – konkrétne napr. Švermova ul.;

- autá parkujú aj na nespevnených plochách, ktoré rozjazdia, blato sa potom dostáva na chodníky, resp. niekedy vodiči radšej parkujú na suchých chodníkoch a pre chodcov zostávajú rozblatené a rozjazdené plochy vedľa chodníkov (majú priestor na prechod, ale ten je nepríjemný a nepohodlný).
- Autami sú už naplnené aj vnútrobloky, teda nielen chodníky a koridory pre peších. Problémom je aj záber chodníkov kontajnermi na odpad (veľké 1 100 l). Návrhy na zlepšenie (všeobecne):
- Venovať pozornosť peším koridorom pri plánovaní a pri odpredajoch majetku.
- Pešie koridory s prioritným pohybom chodcov zachovávať a budovať nové na atraktívnych miestach, v inšpiratívnych lokalitách, parkoch so zeleňou, s lavičkami, dobrou kvalitou povrchu (netreba betón, stačí spevnený napr. mlatový povrch so „šlapákmi“).
- Venovať pozornosť malým skratkám, priechodom medzi budovami (často niekoľkokmetrové chodníčky „priani“), nerobiť z ľudí myši v labyrinte, ktoré chodia do pravého uhla, spevniť takéto skratky napr. „šlapákmi“, mlatom.
- Doplniť priechody pre chodcov (výstavba trvá veľmi dlho, treba posilniť pozície v doprave na úrade, aby sa postupovalo rýchlejšie).
- Bezbariérovosť chodníkov a koridorov pre peších by mala byť samozrejmosťou, ale nie je. V zime vidieť, ako schodíky používa pár ľudí, a väčšina ide vedľa chodníka, ak sú na ňom stupne a schody.
- Osvetliť pešie trasy.
- Osvetliť priechody pre chodcov – špeciálnymi svetlami na zvýšenie bezpečnosti a viditeľnosti chodcov.
- Inštalovať časovače na semaforoch pre chodcov, aby vedeli, o koľko sekúnd pôjdu – a neprebíhali cez cestu. Pre autá – aj blikajúca zelená (že naskočí onedlho oranžová/červená).
- Spomaľovače pred priechodmi pre chodcov (pevné).
- Zabezpečiť nadväznosť/pravidelnosť MHD – aby bolo predvídateľné, kedy ide MHD, napr. každých 15 min. Konkrétne pripomienky a návrhy.
- Ohrozené/zlikvidované pešie koridory:
 - z Fončordy cez Belveder do centra mesta (poza Europu) – zamykajú tam bránu, niekedy sa dá prejsť, niekedy nie, treba poznať skratky;
 - pri daňovom úrade – vlastník sa rozhodol zamknúť a uzavrieť frekventovanú pešiu trasu, ľudia to musia obchádzať;
 - dvor ZŠ Moskovská – p. riaditeľka sa rozhodla uzamknúť dvor, ľudia obchádzali 300 – 400 m, nemohli ísť krížom, teraz je to už opäť otvorené, ale stále hrozí uzatvorenie;

- vlak/bus terminál – po vystúpení z autobusu je pomerne ťažké dostať sa na vlakovú stanicu, treba sa preplatať, nie je intuitívne nasmerovanie pešáka, ako sa dostane najkratšie na vlak, vraj sa má dobudovať vzuď (?)
- Nebezpečné križovatky:
 - THK;
 - Nové Kalište;
 - križovatka pod Gamom – zle klopená, zlý, „šmyklavý“ asfalt, na ktorom sa nedá ubrzdiť, chýba semafor;
 - pri LIDL (frekventovaná, veľa škôl, nemocnica v blízkosti);
 - pod daňovým úradom.
- Doplniť priechody na ul. Švermova.
- Chýbajúce chodníky, resp. úseky chodníkov pre peších:
 - nová výstavba Suchý vrch – Poľná;
 - Bagarova – Slnecná;
 - Tichá – ZŠ (chýba cca 50 m, je tam veľký výškový rozdiel, ľudia musia obchádzať ďaleko, a tak niektorí rodičia vozia deti do školy „pár metrov“).
- Zlepšiť povrch na peších chodníkoch – skratkách: okolo MŠ/ZŠ Spojová; prepojenie Šalgotariánska – THK/Spojová.
- Zvážiť mimourovňové križovanie ciest a koridorov pre peších – nadchody (sú osvetlené, prehľadné atď.), konkrétne tento návrh bol pri frekventovanom úseku ul. Tajovská.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Otázky:

- Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, za službami, za zábavou, športom a pod., aby ste viac chodili na bicykli?
- Čo by vám pomohlo, aby ste viac používali bicykle?
- Čo by vám pomohlo, aby ste v rámci sídliska využívali bicykle?
- Čo by vám pomohlo, aby ste viac využívali bicykle pri ceste do práce, do školy, na nákupy či za zábavou v rámci mesta?

VEREJNÁ DOPRAVA

Všeobecné zistenia a návrhy:

- Pri odpredaji mestských pozemkov klásť dôraz aj na priechodnosť verejných komunikácií (Belveder, vytvorená bariéra na pôvodnom chodníku – zamknutá bránka).
- Budovať cyklotrasy a bezpečný priestor pre cyklistov.
- Budovať vzájomný rešpekt: vodič – cyklista, chodec – cyklista a pod.
- Bezbariérovosť (pri rekonštrukcii ciest a chodníkov, ako aj pri budovaní nových).
- Budovanie bezpečného odstavenia bicyklov na celom území mesta (stojany, cyklostanovištia, cykloboxy).
- Pravidelná osвета o výhodách nemotorovej dopravy.
- Budovanie spoločných odstavných priestorov na bicykle na sídliskách s využitím smart technológií.
- Stojany na bicykle na autobusoch MHD a prímestských autobusoch.
- Zvyšovať znalosť dopravných predpisov/detské dopravné ihrisko alebo spoločné cesty do školy v sprievode MsP.
- Budovanie verejných nabíjačiek na e-bike (napr. v spolupráci s čerpacími stanicami, s verejnými inštitúciami a pod.).
- Budovanie mimoúrovňových križovaní pre chodcov a cyklistov (podchod, nadchod), aktuálne je cyklista nútený križovať množstvo križovatiek, kde je hustá intenzita motorovej dopravy.
- Fungujúci bike-sharing na území mesta, prípadne požičovne bicyklov.
- Budovanie bezpečných priestorov na odstavenie bicyklov na pracoviskách (motivácia zamestnávateľov v meste – napr. aj prostredníctvom kampane „Do práce na bicykli“).
- V priestore železničnej a autobusovej stanice možnosť požičať si bicykel, prípadne aj možnosť požičať si cargobike, tiež priestor na bezpečné odstavenie vlastného bicykla (napr. ak pracujem v BB a dochádzam z Brezna vlakom).

Otázka:

- **Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, za službami, za zábavou, športom a pod., aby ste viac využívali verejnú dopravu?**

Konkrétne návrhy pre Fončordu:

- Prepojiť Fončordu so všetkými sídliskami priamymi spojmi (aj do mestskej časti Jakub).
- Priamy a zrýchlený spoj z Fončordy na autobusovú stanicu.
- Doplniť zastávku medzi Úsvitom a Huštákom (zo smeru z Fončordy).
- Zrušiť „zdvojené“ spoje (niekedy ide rovnakým smerom a skoro v rovnakom čase niekoľko spojov – napr. 1, 6, 3).
- Prispôbiť spoje pre školákov (č. 33).
- Vrátiť „celookruhový“ spoj č. 26 (Fončorda – Sásová) – cez Rudlovú.
- Doplniť priamy spoj z Fončordy na Zvolenskú cestu.
- Fončorda – centrum = pešo a MHD je to rýchlejšie než autom.

Všeobecné návrhy:

- Čas:
 - upraviť časové nadväznosti spojov;
 - kratšie intervaly;
 - intervalová doprava.
- Cenová politika:
 - seniori budú mať cestovanie zdarma, so zľavou;
 - možnosť kúpiť si lístky pri 3. dverách (je tam automat na nákup, ale nie je spustený), čím by sa ušetril čas a odbremenili by vodiča (vysvetlenie, prečo to nepôjde: MHD by tak každoročne prišla o 200-tisíc eur = čierni pasažieri);
 - automaty na zastávkach;
 - možnosť predĺžiť karty aj cez internet;
 - rodinné karty;
 - turistické karty (jedno-, dvoj-, trojdňové);
 - zbieranie bodov na karte (napr. 10 ciest platím, 11. je grátis);
 - citykarty (MHD + prímestské spoje);

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

- kombinovaný lístok (cyklista zdarma);
- vodiči budú zdarma cestovať (dôkaz – vodičák);
- prestupy zdarma.
- Školské autobusy.
- Viac nových autobusov.
- Hybridné autobusy.
- Držiak na bicykle v MHD.
- Vodiči:
 - naučiť „parkovať“ vodičov autobusov, aby zastali pri chodníku (tým sa bude ľahšie nastupovať seniorom a mamičkám s kočíkom);
 - preškoliť vodičov.
- Pomoc pri nastupovaní do vozidla – VPP-ľudia (SAD plánuje).
- Prenosná (anonymná) karta.
- Totálna integrácia verejnej dopravy.
- Skultúrnenie zastávok (žiadne smetiaky naokolo, rigoly).
- Zachovať spoj ZV – Rooseveltka.
- Autobusové pruhy.
- Zvýšiť bezpečnosť školákov – pri prechodoch pred školami budú policajti.
- Spoje:
 - aj na „odľahlé“ sídliská: Belveder, Graniar, Suchý vrch, Pršianska terasa, Slnéčné stráne;
 - kyvadlová doprava na Štiavničky – počas podujatí;
 - viac autobusov na zastávku Tajovského – UMB (lebo veľa zo spojov končí na zastávke Tajovského, sú tam školy a potom sa cez 2 priechody presúva množstvo študentov a spomaľuje sa premávka).

Poznámky:

- Filozofická otázka od poslancov: „Presadnú ľudia do MHD, keby aj bola zadarmo?“
- Rooseveltka: Buď ľudia chodia taxíkom, alebo ich niekto dovezie?

Otázka:

- **Prečo využívate na cesty auto a aké problémy máte pri využívaní tohto druhu dopravy?**

Pri všetkých štyroch pracovných skupinách sa používanie auta týkalo nasledujúcich účelov:

- dochádzanie do práce;
- odvoz detí do školy a na krúžky;
- odvoz nákupov a iných vecí;
- výlety a voľný čas;
- vybavovanie na úradoch;
- dovolenky;
- sociálna starostlivosť (starostlivosť o seniorov, starostlivosť o postihnutých...).

Menej časté účely:

- doprava do blízkeho okolia za účelom športu: bicykel, korčule, lyže, venčenie psa;
- keď idem večer do mesta a viem, že sa nebudem môcť vrátiť MHD;
- prebehnúť auto raz za čas, aby pridlho nestálo.
- Účastníci pracovných skupín sa spontánne zmieňovali o nebezpečných miestach, kde autá prichádzajú do kolízií s inými účastníkmi premávky:
 - potreba svetelnej križovatky na Kyjevskom námestí (nebezpečná pre chodcov);
 - križovatka na ul. Nové Kalište – neprehľadná, nebezpečná pre chodcov, autá v zákrute vynáša;
 - križovatka na Mládežníckej ul. pri Modrom kostolíku;
 - Hušták – priechod k Slovakia banke a malý kruhový objazd pri Europe – chodci tam chodia cez cestu nedisciplinovane po jednom;
 - vo všeobecnosti veľa ulíc, kde sú zlé okraje, ktorým sa cyklisti zrazu vyhýbajú.

Iné informácie:

- Bolo zjavné, že väčšina ľudí, ktorí prišli na stretnutie, nepovažuje auto za samozrejmosť, resp. jediný možný spôsob presunov po meste.

- dávam si pozor, aby som jazdil/a mimo dopravnej špičky;
- deti vozím aj na krátku vzdialenosť autom, lebo pustiť ich pešo je nebezpečné (z THK na plaváreň);
- v Dopravnom podniku sa zaoberali myšlienkou sprievodcov k MHD, ktorí by pomáhali cestujúcim, napr. so sprievodom detí zo školy k MHD;
- lacné jazdenie po meste je mýtus – prevádzka auta stojí 250 € mesačne, mesačný lístok na MHD 22 €, používanie taxi je dostupné za prijateľné ceny;
- rodičia rozvážajú deti, pretože sa boja o ich osobnú bezpečnosť v uliciach (únos a pod.);
- rodičia rozvážajú deti do veku 10 – 12 rokov, potom už väčšinou chodia samy;
- asi hlavnými preferenciami pri výbere auta na dopravu je úspora času a pohodlnosť;
- zo Šalkovej by sa uživila aplikácia na car-sharing. V r. 1934 bolo v BB jediné auto – mal ho riaditeľ Živnobanky – Živčák :)

3. Verejné stretnutie „Doprava, mesto a ľudia“

Miesto: Podlavice – ZŠ na ul. Gaštanová 12

Dňa: 28. marca 2018

Počet účastníkov: 12

Keďže účasť bola nízka, účastníci pracovali len v jednej pracovnej skupine, v ktorej riešili nasledujúce témy:

1. Pešia doprava
2. Cyklistická doprava
3. Verejná doprava
4. Automobilová doprava

Pracovná skupina mala zapisovateľa a facilitátora, ktorý kládol otázky a viedol diskusiu. Na úvod stretnutia bola účastníkom prezentovaná informácia o cieľoch a dôvodoch stretnutia, tiež boli informovaní o tom, ako bude ďalej prebiehať proces spracovania ich podnetov a návrhov. Zápis je autentickým prepisom podnetov a návrhov účastníkov stretnutia.

VÝSTUPY:

Otázka:

— **Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, na nákupy, za zábavou, športom a pod., aby ste viac chodili pešo, na bicykli alebo verejnou dopravou?**

Všeobecné zistenia (vzťahujúce sa ku všetkým spôsobom dopravy):

- V Podlaviciach bolo na tému dopravy už viac diskusií, a nič sa nezmenilo napriek angažovaniu sa ľudí = obyvatelia majú pocit, že aj tak ich nikto nepočúva, na podnety a nápady na zmeny buď nedostanú žiadnu odpoveď, alebo odpoveď, ako sa nič nedá, mnohí sú apatickí, nevidia dôvod na

účasť na podobných diskusiách. Chceli by vedieť, ako sa dajú veci pohnúť, zlepšiť, nie len zo strany samosprávy počúvať, ako sa nedá a ako konečné rozhodnutie aj tak urobí dopravný inšpektorát tak, ako to vyhovuje jemu (a nie ľuďom).

- Podlavice boli v minulosti dobré miesto na život, ale postupne sa to zhoršuje, pretože sa výstavba zahusťuje + vzniká plno projektov v okolí (vrátane satelitov BB), ktoré dopravne ovplyvňujú aj „starú“ zástavbu Podlavíc.
- Opakovala sa potreba urobiť dobrú analýzu a prieskum intenzity dopravy; odkiaľ, kam a prečo sa ľudia pohybujú v rámci sídliska a cez Podlavice (nie cieľová doprava tvorí významnú časť dopravy – sú to mnohé školy, UMB, nemocnica a pod., chodia tu ľudia idúci z okolitých obcí, je to nástupné miesto do rekreačnej oblasti atď.).
- Všeobecne problémový bod – nemocnica a okolie.
- Dobre hodnotený je chodník pod nemocnicou – je to jediná prístupová možnosť, je využívaný.
- Domáci ľudia z Podlavíc, ale aj ďalších častí mesta (ako pacienti) chodia MHD, resp. pešo; autami chodia cudzí/cezpoľní, lekári a zamestnanci (lekári zo ZV a okolia nemajú dobré bus spojenie do nemocnice, preto chodia autami).
- Parkovisko nepostačuje (chystá sa výstavba parkovacieho domu?).
- Nikde nie je stojan/priestor na odkladanie bicyklov alebo aj ďalšia infraštruktúra (odkladanie vecí...).
- Bolo by možno vhodné urobiť osobitný plán mobility pre nemocnicu ako takú (ale aj pre ďalšie významné subjekty, ako napr. UMB).
- Potrebné urobiť dobrý prieskum – analýzu, kto tam chodí, kedy a ako (využiť pri tom dáta z nemocnice, čo sa týka počtov pacientov za deň/týždeň/iné obdobie) – azda by bolo možné urobiť pre časť seniorov zberný autobus z centra mesta alebo inej časti a nemuseli by tam chodiť taxíkmi ako teraz (aj keď taxíky sú ešte celkom v poriadku, lebo tam neparkujú celý čas a nezaberajú miesta počas celej návštevy človeka u lekára).
- Občianska rada by mala mať možnosť pripomienkovať nové projekty a prizývať na také akcie aj obyvateľov, aby sa vyhli zlým riešeniam (napr. na ul. Pestovateľská urobili múrik a ním zúžili koridor cesty o 50 – 70 cm, hoci existovalo iné technické riešenie, ale nikto sa nepýtal, či toto zúženie nebude problematické – v skutočnosti je to výrazný problém pre peších).
- Developerské projekty (nová výstavba) by mali byť povoľované až po realizácii infraštruktúry, teda ako prvé by mali ísť podzemné siete a komunikácie (vrátane nemotorovej dopravy, peších), až potom vlastná výstavba domov.

PEŠIA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Otázka:

— **Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, za službami, za zábavou, športom a pod., aby ste viac chodili na bicykli?**

- Dobrá pešia trasa – popri Tajovke, cesta je však úzka a chýba cyklochodník.
- Potrebné zvýraznenie priechodov pre chodcov – napr. osvetlenie iným svetlom, zvýraznené priechody, zvýšenie počtu priechodov v obytných zónach a frekventovaných miestach s vyšším pohybom chodcov.
- Sídlisko je malé, všetky objekty sú dostupné peši alebo na bicykli, nie je potrebné v rámci sídliska využívať auto.
- Do centra mesta je to peši 50 minút.
- Chýbajúce chodníky a priechody pre chodcov: Podlavická cesta, Skubín, Pod Dúbravou (naplánovaná nová výstavba – bez pešieho sprístupnenia), pri pošte a autobusovej zastávke (pri zvonici) nie je priechod pre chodcov, vznikajú tam kolízne situácie.
- Pozitívom je dobré dopravné značenie pre cyklistov na sídlisku, možnosť využívať aj jednosmerky.
- Okrem potravín nie sú nikde na sídlisku stojany na bicykle.
- Povstalecká cesta (od Rumpľa smerom na sídlisko) – potrebné znížiť rýchlosť pre vodičov, je tu vysoká frekvencia chodcov a vodiči jazdia rýchlo.

VEREJNÁ DOPRAVA

Otázka:

— **Čo by vám pomohlo v rámci vášho sídliska a prípadne aj pri presunoch do práce, školy, za službami, za zábavou, športom a pod., aby ste viac využívali verejnú dopravu?**

- Podnety na konkrétne zmeny a zlepšenia poslané na samosprávu nemajú odozvu, ľudia majú pocit, že sa nikam „nedovolajú“.
- Rodičia urobili v máji 2017 prieskum medzi rodičmi/žiakmi ZŠ Narnia a ZŠ Okružná – výsledky – 94 odpovedí (=156 žiakov) – sú priložené na konci zápisu, spolu s celým znením dotazníka/prieskumu – obsahujú veľmi konkrétne návrhy na presmerovanie a zlepšenie MHD. Výsledky boli zaslané na MsÚ aj SAD, ale bez odozvy.
- Zvážiť „školský“ spoj pre deti z Králik, Riečky, Tajova, ktoré chodia na ZŠ v Podlaviciach.
- Pomohlo by zvýšiť frekvenciu spojov, keby autobus od nemocnice zachádzal až do Podlavíc.

- Začína vznikáť problém s parkovaním, riešením by bolo záchytné/centrálne parkovisko. Ako súčasť záznamu stretnutia z mestskej časti Podlavice je nižšie uvedený prieskum medzi rodičmi žiakov ZŠ Narnia, Okružná ul., z mája 2017. Prieskum poskytuje konkrétne návrhy na úpravu grafikonov MHD, resp. ďalších opatrení, ktoré by zlepšili podmienky na dochádzanie detí do tejto školy z rôznych častí mesta.

MOTOROVÁ DOPRAVA

Otázka:

— Prečo využívate na cesty auto a aké problémy máte pri využívaní tohto druhu dopravy?

- Úspora času, odvoz detí do škôl alebo na krúžky.
- Problematický bod – kruhová križovatka pri LIDL/SAŽP – preplnená, vodiči si skracujú cestu cez ul. Pod stráňou, ktorá je úzka, bez chodníka, s obojsmernou dopravou (!!! potrebné premerať parametre, s vysokou pravdepodobnosťou nespĺňa šírkové parametre pre obojsmernú premávku). V ulici bola kedysi značka „prejazd zakázaný“, ale teraz už nie je a doprava je neúnosná, konštrukcia vozovky nie je prispôbená takej intenzite, aká tam je dnes; ľudia sa sami svojpomocne starajú napr. o asfalt (!). Povolený prejazd a vysoká frekvencia áut úplne zhoršili životné podmienky obyvateľom na ulici, dokonca niektorí obyvatelia sa aj z tohto dôvodu odsťahovali.
- Križovatka pri DIXONE – problematický výjazd z THK, navyše sa tu pripravuje nová výstavba, ktorá zhrstí už aj tak hustú premávku.
- Chýba obchvat Podlavíc, ktorý je plánovaný už viac ako 30 rokov, ten by odľahčil sídlisko, nie od cieľovej dopravy, ale od tranzitnej, ktorá je dosť veľká do okolitých obcí a rekreačných stredísk Králiky, Tajov, Kordíky, Riečka).

O NÁRODNOM PROJEKTE PARTICIPÁCIA

Národný projekt sa realizoval ako jedna komplexná aktivita, ktorej názov korešponduje s názvom predkladaného projektu: Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík. Projekt sa vydal dvoma smermi – praktickým a teoretickým:

- podaktivita 1/ praktická časť: pilotná schéma participatívnej tvorby verejných politík,
- podaktivita 2/ teoretická časť: analyticko-metodicko-legislatívna podpora zavádzania participatívnej tvorby verejných politík do praxe.

Stavbu originálnej dvojpodlažnej budovy použijeme ako metaforou realizácie projektu. Dve hlavné podaktivity predstavovali dve samostatné, a pritom vzájomne prepojené poschodia toho istého domu. Na prízemí sa rozložila pilotná schéma participatívnej tvorby verejných politík, ktorá zastrešila realizáciu dvanástich pilotných projektov zapájania verejnosti do tvorby verejných politík. Predstavovala „živé laboratórium participatívnych procesov v prostredí verejnej správy“.

Analytickým tímom expertov utáboreným na prvom poschodí ponúkala priestor na realizáciu výskumných aktivít v interiéroch projektového domu, ako aj exteriéroch, vo svete mimo pilotnej schémy. Analytické expedície, prieskumy neznámych teritórií verejnej správy a metodické prvovýstupy – postavené na širokom zbere a postupnom vyhodnocovaní procesov a dát – reprezentovali „teoretickú časť“ projektu, zameranú na rozšírenie poznatkov o stave a možnostiach zapájania verejnosti v reálnom živote verejnej správy, ako aj na prípravu vzdelávacieho programu na podporu participácie pre zamestnancov ministerstiev, vyšších územných celkov, miest a obcí.

Dvanásť izieb na prízemí zaplnili jednotlivé pilotné projekty a príbehy participatívnej tvorby verejných politík na rôznych úrovniach verejnej správy. Každá z izieb sa stala javiskom, na ktorom sa odohrával originálny dej partnerstva a dialógu medzi mimovládnu organizáciou a subjektom verejnej správy. Spoločným menovateľom bola tvorba konkrétnej verejnej politiky so zapojením verejnosti, zavádzanie a testovanie nových prístupov a mechanizmov participácie.

Hlavnými postavami príbehu sa stali nielen spolupracujúce organizácie a ich odborní garanti, ale aj široká plejáda ďalších postáv, reprezentujúcich zainteresovaných aktérov a aktívnych občanov, ktorí spolu hľadali riešenia problémov v rôznych oblastiach: dlhodobá starostlivosť, podpora práce s mládežou, environmentálne vzdelávanie, otvorené dáta, mikroregionálny rozvoj, odpadové hospodárstvo, prístupnosť a bezbariérovosť miest, plánovanie verejných priestorov, udržateľná mobilita, zavádzanie participatívnych rozpočtov a inklúzia zraniteľných skupín.

Pilotné projekty participatívnej tvorby verejných politík

NÁRODNÁ ÚROVEŇ

- **Stratégia dlhodobej starostlivosti (PP1)**
Partneri: ÚSV ROS, Asociácia na ochranu práv pacienta, Ministerstvo zdravotníctva SR, Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Združenie miest a obcí Slovenska
- **Participatívna realizácia koncepcie rozvoja práce s mládežou (PP2)**
Partneri: ÚSV ROS, Rada mládeže Slovenska, Ministerstvo školstva, výskumu, vedy a športu SR

REGIONÁLNA ÚROVEŇ

- **Krajská koncepcia environmentálnej výchovy a vzdelávania a osvedy v Trenčianskom kraji (PP3)**
Partneri: ÚSV ROS, združenie Špirála, Trenčiansky samosprávny kraj
- **Poskytovanie sociálnej pomoci ľuďom s mentálnym postihnutím a ich rodinám (PP4)**
Partneri: ÚSV ROS, Združenia na pomoc ľuďom s mentálnym postihnutím, Bratislavský samosprávny kraj

MIKROREGIONÁLNA ÚROVEŇ

- **Od Levoče po Spišský hrad – politiky medziobecnej spolupráce (PP5)**
Partneri: ÚSV ROS, Centrum antropologických výskumov, klaster obcí Spiša (Spišský Hrhov, Doľany, Domaňovce, Klčov, Nemešany, Baldovce, Buglovce)
- **Mesto pre všetkých – integračná stratégia (PP6)**
Partneri: ÚSV ROS, Centrum pre výskum etnicity a kultúry, mesto Svidník
- **Stratégia nakladania s komunálnymi odpadmi v meste Partizánske (PP7)**
Partneri: ÚSV ROS, občianske združenie Priatelja Zeme, mesto Partizánske

LOKÁLNA ÚROVEŇ

- **Transparentnosť výkonu samosprávy a otvorené dáta (PP8)**
Partneri: ÚSV ROS, občianske združenie Utópia, mesto Hlohovec
- **Návrh stratégie zabezpečenia prístupnosti pre všetkých (PP9)**
Partneri: ÚSV ROS, Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska, mesto Nitra
- **Využívanie verejných priestorov a plôch na lokálnej úrovni (PP10)**
Partneri: ÚSV ROS, Inštitút pre dobre spravovanú spoločnosť (SGI), hlavné mesto Bratislava
- **Trvalo udržateľná mobilita (PP11)**
Partneri: ÚSV ROS, Nadácia Ekopolis, mesto Banská Bystrica
- **Integrácia marginalizovaných skupín do procesu tvorby verejných politík (PP12)**
Partneri: ÚSV SR ROS, Rómsky inštitút, obec Lenartov

Pilotný projekt č. 11: Trvalo udržateľná mobilita

Realizátor: Nadácia Ekopolis

Partner pilotného projektu: mesto Banská Bystrica

Úroveň verejnej správy: lokálna

Téma: expertíza a konzultácie v oblasti metodiky plánovania udržateľnej mobility

Cieľ projektu: znížiť podiel individuálnej automobilovej dopravy a zvýšiť kvalitu života ľudí v meste Banská Bystrica

Odborní garanti: Peter Medveď/Nadácia Ekopolis, Vladimír Brieda/vedúci oddelenia investičnej výstavby a riadenia projektov za mesto Banská Bystrica

Ďalší zapojení experti: Dana Sitányiová, Eva Sanigová, Andrea Štulajterová, Eva Ščepková, Ján Roháč, Lívia Haringová, Martina Barancová Paulíková a 31 anketárov z radov študentov a študentiek sociálnej práce Pedagogickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici.

ZÁMER

- Projektovým zámerom je dosiahnuť v Banskej Bystrici vytvorenie takej dopravnej politiky, ktorá bude rovnocenne vytvárať lepšie podmienky nielen pre individuálnu automobilovú dopravu, ale v oveľa vyššej miere bude zohľadňovať aj potreby cestujúcich MHD, cyklistov, chodcov a iných účastníkov dopravy, napríklad mamičiek s kočíkmi alebo ľudí na invalidných vozíkoch. Riešenie problémov dopravy v meste tak bude založené na vyvážení využitia rôznych druhov dopravných prostriedkov a bude rešpektovať záujem obyvateľov mesta o kvalitné a zdravé životné prostredie.

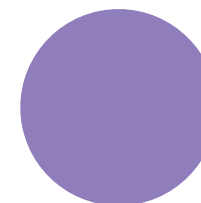
VÝCHODISKÁ

- Problematika dopravy v meste je široká agenda. Obce si často nevedia nájsť riešenia problémov dopravy v meste, ktoré by boli založené na vyvážení využitia rôznych druhov dopravných prostriedkov a ktoré by rešpektovali záujem obyvateľov mesta o kvalitné a zdravé životné prostredie. Na príprave plánu udržateľnej mestskej mobility je nevyhnutné pracovať s obyvateľmi mesta a jednotlivými mestskými časťami tak, aby nastavené opatrenia a riešenia našli pochopenie a odozvu verejnosti. Zámerom je práve v spolupráci s verejnosťou hľadať efektívne riešenia v oblasti zdravého životného prostredia a iných foriem mobility v meste.

VÝSLEDNÁ POLITIKA: Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica

- Pilotný projekt č. 11:

https://www.minv.sk/swift_data/source/rozvoj_obcianskej_spolocnosti/participacia/vystupy_np_parti/Sprava%20z%20audit%20ADVANCE%20pre%20mesto%20Banska%20Bystrica.pdf



Všetky ostatné informácie z priebehu realizácie projektu vrátane rozhovorov a videozáznamov, ako aj ostatné výstupy pilotného projektu nájdete na:



https://www.minv.sk/?ros_np_participacia_vystupy_PP11



TOTO NIE JE KONIEC, JE TO LEN ZAČIATOK...

Úrad splnomocnenca vlády SR zodpovedá za dve základné agendy: „Iniciatívu pre otvorené vládnutie“ a „Konceptiu rozvoja občianskej spoločnosti na Slovensku“. Každá má v rozvoji občianskej spoločnosti svoje špecifické poslanie. Spoločným zadaním je vytvorenie priestoru a určenie pravidiel hry, ktoré zabezpečia zvýšenie informovanosti a dostupnosť informácií, ako aj zapojenie verejnosti do tvorby verejných politík, tak aby pre štát bola verejnosť partnerom a rovnocenným účastníkom participatívneho procesu. Obrazne povedané, aby vzniklo prvoligové ihrisko, kde sú jasné a dodržiavané pravidlá, kde má každý šancu využívať svoje schopnosti a možnosti na dosiahnutie spoločného cieľa.

Keď sa vláda SR rozhodla, že vytvorí operačný program Efektívna verejná správa, bolo logické, že sa úrad do programu prostredníctvom národného projektu, ktorého nosnou témou bola participácia, zapojil. Participáciu považujem za najdôležitejší prvok pre zefektívnenie verejnej správy. Úrad bol aktívny aj pri tvorbe operačného programu. Dali sme si za cieľ, aby národný projekt obsahoval celé Slovensko a jednotlivé úrovne verejnej správy a aby súčasne zohľadňoval spoločenskú objednávku, ktorá určila priority a témy dvanástich pilotných projektov participatívnej tvorby verejných politík.

Realizácia pilotnej schémy potvrdila jej zmysel. Veľkým prínosom bolo, že vybrané projekty zrkadlili potreby a problémy Slovenska. Ďalším pozitívom je, že boli zahrnuté všetky úrovne verejnej správy od štátu cez samosprávne kraje, mikroregióny, mestá a malé obce.

Získali sme cenné skúsenosti – dobré aj zlé, čo je nesmierne dôležité, lebo mnohokrát príklady zlej praxe nás posúvajú ďalej ako tie dobré. Najväčším benefitom bol princíp partnerstva, dialógu a spolupráce mimovládnych organizácií a subjektov verejnej správy, ktorý participáciu posunul o krok ďalej. Participácia ako prirodzený spôsob komunikácie a tvorby verejných politík bola kľúčovou esenciou pilotných projektov. Prínosom je aj to, že vieme týchto dvanásť príkladov multiplikovať na celé Slovensko. Realizácia národného projektu priniesla poznanie, že Slovensko v spolupráci verejnej správy a neziskového sektora nevyhnutne potrebuje pokračovať.

Potvrdením, že sa národnému projektu podarilo naštartovať dialóg a spoluprácu medzi verejnými inštitúciami a tretím sektorom, je, že pri príprave pokračovania národného projektu úrad zaevidoval enormný záujem subjektov štátnej správy, ale aj miestnej a regionálnej samosprávy, zapojiť sa do pokračovania projektu a otvoriť ďalšiu kapitolu zapájania verejnosti na Slovensku.

Martin Giertl, splnomocnenec vlády Slovenskej republiky
pre rozvoj občianskej spoločnosti

Doprava, mesto a ľudia – participácia v plánovaní udržateľnej mobility

Metodika k Správe z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica

Vydalo: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky/Úrad splnomocnenca vlády SR
pre rozvoj občianskej spoločnosti

Text: Dana Sitányiová, Andrea Štulajterová

Obálka a grafický dizajn: Zuzana Chmelová

Jazyková korektúra: Ivana Gibová

Bratislava 2020

Publikácia je súčasťou národného projektu

Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík,
ktorý je podporený z Európskeho sociálneho fondu prostredníctvom
operačného programu Efektívna verejná správa.

ISBN 978-80-89051-42-7



Tento piktogram vám ukáže, kde je text prelinkovaný.

Zdieľaním a šírením informácií z tejto publikácie podporíte participatívnu tvorbu verejných politík a rozvoj občianskej spoločnosti. Ďakujeme.