



ADVANCE

Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica

Autori: doc. Mgr. Dana Sitányiová, PhD., Andrea Štulajterová, pracovná skupina ADVANCE

zadávatel': Úrad splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti

Dielo vyhotovené v rámci národného projektu
PODPORA PARTNERSTVA A DIALÓGU V OBLASTI PARTICIPATÍVNEJ TVORBY VEREJNÝCH
POLITÍK

ITMS kód projektu: 314011M298

Operačný program: OP Efektívna verejná správa

Zdroj financovania: Európsky sociálny fond

Jún 2018

Autori súhlasia so zverejnením diela v elektronickej znalostnej databáze ÚSV ROS

Obsah

| | |
|---|----|
| Prílohy | 3 |
| Zoznam skratiek | 3 |
| 1 Úvod | 4 |
| 2 Audit ADVANCE a jeho ciele | 6 |
| 3 Audit ADVANCE v meste Banská Bystrica | 9 |
| 3.1 Prvý kontakt a stretnutie pracovnej skupiny | 9 |
| 3.2 Výsledky hodnotenia auditu pre procesy | 10 |
| 3.2.1 Počiatočné podmienky | 11 |
| 3.2.2 Analýza legislatívnych podkladov a dokumentov pre oblasť udržateľnej mobility a dopravy | 12 |
| 3.2.3 Vízia a stratégia | 13 |
| 3.2.4 Organizácia | 15 |
| 3.2.5 Implementácia | 16 |
| 3.2.6 Monitoring a hodnotenie | 17 |
| 3.3 Výsledky hodnotenia auditu pre polia aktivít | 19 |
| 3.3.1 Manažment parkovania | 19 |
| 3.3.2 Dizajn uličného priestoru | 23 |
| 3.3.3 Pešia doprava | 25 |
| 3.3.4 Cyklistická doprava | 30 |
| 3.3.5 Verejná doprava | 36 |
| 3.3.6 Opatrenia súvisiace s IAD | 40 |
| 3.3.7 Manažment mobility | 41 |
| 3.3.8 Manažment nákladnej dopravy | 43 |
| 3.4 Celkové hodnotenie | 45 |
| 4 Výstupy z verejných stretnutí a dopravno-sociologického prieskumu | 46 |
| 4.1 Výstupy z verejných stretnutí | 46 |
| 4.1.1 Pešia doprava | 47 |
| 4.1.2 Cyklistická doprava | 48 |
| 4.1.3 Verejná doprava | 48 |
| 4.1.4 Individuálna automobilová doprava | 49 |
| 4.2 Výstupy z dopravno-sociologického prieskumu | 49 |
| 5 Analýza SWOT | 51 |
| 6 Stanovenie priorít, odporúčania pre spracovanie PUM a rámcový akčný plán | 53 |
| 6.1 Priority pre procesy | 53 |
| 6.2 Priority pre oblasti aktivít | 53 |

| | | |
|-----|--------------------------------------|----|
| 6.3 | Odporúčania pre prípravu PUM | 54 |
| 6.4 | Vízia | 55 |
| 6.5 | Plán pre roky 2018 – 2023 (procesy) | 56 |
| 6.6 | Plán pre roky 2018 – 2023 (aktivity) | 58 |

Prílohy

Príloha 1 – Záznamy z verejných diskusií Doprava, mesto a ľudia

Príloha 2 – Mobilita na území mesta Banská Bystrica (sociologický prieskum)

Zoznam skratiek

ETM – Európsky týždeň mobility

HBV – hromadná bytová výstavba

IAD – individuálna automobilová doprava

IDS – inteligentný dopravný systém

IPUM – inštitucionálny plán udržateľnej mobility

MHD – mestská hromadná doprava

MM – manažment mobility

MsÚ – mestský úrad

MsZ – mestské zastupiteľstvo

MVO – mimovládna organizácia

OCI BB – Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica

OPA RA – Odbor územného plánovania a architekta mesta, oddelenie územného rozvoja mesta a architektúry

PHSR – plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja

PUMM – plán udržateľnej mestskej mobility

PUM – plán udržateľnej mobility

PUM BB – plán udržateľnej mobility mesta Banská Bystrica

SAD ZV – Slovenská autobusová doprava Zvolen

ŠR SR – Štátny rozpočet Slovenskej republiky

SWOT – Analýza silných a slabých stránok, príležitostí a ohrození

ÚGD – Územný generel dopravy

ÚHA – Útvar hlavného architekta

ÚPN – Územný plán

UNDP – Rozvojový program OSN pre Európu a Spoločenstvo nezávislých štátov

ÚTP – Územno-technické podklady

ÚPP – Územno-plánovacie podklady

1 Úvod

Pohľad na centrá alebo vstupy do našich miest, ktoré sú zahltené automobilmi, nás čoraz častejšie presvedča o tom, že dopravná situácia je dlhodobo neudržateľná. Individuálna automobilová doprava dominuje na úkor udržateľných spôsobov dopravy vo väčšine slovenských miest. Začína zlyhávať obslužnosť miest a tie už nie sú schopné zabezpečiť dobré podmienky pre prepravu osôb a tovarov. Prejavuje sa to najmä dopravnými zápchami, ktoré spôsobujú citelné časové straty všetkých používateľov dopravných prostriedkov, vrátane hromadnej dopravy, znečistením ovzdušia a následne záťažou pre obyvateľstvo. Ukazuje sa, aká je doprava dôležitá pre vlastnú funkčnosť mesta. Príčinou týchto problémov je predovšetkým enormný nárast automobilovej dopravy v posledných dvoch desaťročiach, ale nie je to príčina jediná. Za týmto kritickým stavom treba hľadať viaceré problémy. Patria k nim: nesystémový prístup k riešeniu dopravných problémov v mestách, absencia základných nástrojov riešiacich mestskú mobilitu, nezodpovedné a nedôsledné územné plánovanie, nedostatočná legislatíva pre potrebné regulačné opatrenia v automobilovej doprave a často krát najmä nedostatočné personálne a materiálne vybavenie útvarov štátnej a verejnej správy, ktoré rozhodujú o veciach dopravy. Mesto Banská Bystrica nie je výnimkou a bojuje s podobnými problémami. Zápchy, problémy s parkovaním, nekvalitné chodníky pre chodcov, nepostačujúca infraštruktúra pre cyklistov, to všetko ovplyvňuje každodenný život obyvateľov.

Jednou z príčin tohto stavu je aj zlá prax v oblasti dopravného plánovania, ktorej chýba systematický a integrovaný prístup. Za politiku mestskej a regionálnej mobility vrátane plánovania sú primárne zodpovedné miestne a regionálne orgány verejnej správy, ktoré aj z dôvodu absencie odborného personálu a nedostatku finančných zdrojov neriešia problémy mobility komplexne a neuplatňujú v praxi nové, inovatívne prístupy a riešenia. Plánovať dopravu v meste v dlhodobom horizonte nie je jednoduché, pretože existuje množstvo protichodných požiadaviek z rôznych strán, ktoré často vedú k nesystémovým krokom. Riešením môže byť integrujúca politika. Tento trend razí aj Európska komisia, ktorá vzhľadom na dôležitosť udržateľnej mobility v roku 2009 pripravila Akčný plán mestskej mobility. V tomto dokumente odporúča zavádzanie plánov udržateľnej mestskej mobility (PUMM), ktoré podporujú vyvážený rozvoj všetkých spôsobov dopravy smerom k jej udržateľnosti. Cieľom plánu je vytvoriť v meste udržateľný dopravný systém, ktorý sleduje minimálne tieto ciele:

- zabezpečiť dopravný systém dostupný pre každého;
- zlepšiť bezpečnosť na cestách;
- zlepšiť kvalitu ovzdušia (znižovať množstvo emisií škodlivín, skleníkových plynov a hlukovú záťaž);
- znížiť spotrebu energie;
- zvýšiť efektivitu dopravného systému a znížiť náklady na prepravu osôb a tovaru;
- zvýšiť atraktivitu a kvalitu urbanizovaného prostredia.

Mesto Banská Bystrica sa rozhodlo pripraviť vlastný plán udržateľnej mobility (PUM) s podporou Integrovaného regionálneho operačného programu s dodržaním Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility¹. Pri vytváraní úspešného plánu mobility je potrebné postupovať v jednotlivých na seba nadväzujúcich krokoch. Na začiatku je potrebné odhadnúť, aký je celkový potenciál pre vytvorenie plánu a zistiť, či a do akej miery sú princípy udržateľnosti v oblasti mobility a dopravy súčasťou politiky a strategických dokumentov mesta.

¹ Metodické pokyny pripravené pre potreby Operačného programu Integrovaná infraštruktúra používajú namiesto pojmu plán udržateľnej mestskej mobility (PUMM) pomenovanie plán udržateľnej mobility (PUM). Zdroj: www.mpsr.sk/download.php?fID=9858

Dôležité je aj vytvorenie lokálneho partnerstva a politická podpora na dosiahnutie konsenzu v otázkach riešenia problémov mobility v dlhodobom horizonte. Nasledovať by mala podrobná analýza situácie v oblasti mobility, stanovenie priorít a merateľných cieľov. Na základe týchto krokov sa potom navrhnu vhodné opatrenia, rozpočet, stanoví sa zodpovednosť, teda vypracuje sa podrobnejší akčný plán pre určité časové horizonty. Jeho súčasťou by mal byť aj návrh monitoringu a hodnotenia plnenia plánu. Vypracovaný plán musí byť formálne prijatý, schválený politickými predstaviteľmi a akceptovaný občanmi mesta. Pred jeho schválením je tiež nutné skontrolovať jeho kvalitu.

Pre zhodnotenie súčasného systému a kultúry plánovania v meste je možné využiť rôzne metodiky hodnotenia, ktoré podporila Európska komisia, napríklad metodiku ADVANCE², ktorá bola testovaná aj v slovenských podmienkach a ktorú môžu vykonávať certifikovaní audítori. Audit ADVANCE analyzuje nielen strategické dokumenty, ale aj silné a slabé stránky súčasného spôsobu plánovania mobility a zároveň ponúka inštrukcie na jeho zlepšenie. Môže byť použitý ako základ pre vypracovanie zadania plánu udržateľnej mestskej mobility, ako aj pre prípravu samotného plánu.

² http://eu-advance.eu/docs/file/advance_audit_scheme_sk_v2.pdf

2 Audit ADVANCE a jeho ciele

Audit ADVANCE je praktický hodnotiaci nástroj na zlepšenie plánov trvalo udržateľnej mobility v mestách. Poskytuje metodiku systematického hodnotenia pre prípravu kvalitného PUM. Mesto, ktoré prejde procesom auditu a splní príslušné kritériá získa certifikát ADVANCE.

Podľa zásad komplexného riadenia kvality je vynikajúca kvalita výsledkom nepretržitého zdokonaľovania sa prostredníctvom používania cyklu opakujúcich sa úspechov, s perspektívou napĺňať potreby mesta. Na základe toho audit ADVANCE pokladá plánovanie trvalo udržateľnej mobility za dynamický proces, ktorý možno znázorniť pomocou Obr. 1.



Obr. 1: Vývoj kvality plánovania mobility

Na identifikáciu aktuálneho stavu plánu PUM a politiky trvalo udržateľnej mobility v meste sú definované tri kategórie:

- Začínajúce mestá:** Tieto mestá vôbec nemajú plán PUM ani žiadnu stratégiu trvalo udržateľnej mobility. V prípade urgentného problému s mobilitou mesto prijíma len opatrenia ad hoc a na odstránenie problémov navrhuje len krátkodobé a často len čisto technické riešenia. Pre začínajúce mestá poskytuje audit ADVANCE možnosť, za pomoci autorizovaného audítora, popremýšľať nad plánovaním trvalo udržateľnej mobility v meste a zvážiť všetky možnosti. Výsledkom auditu ADVANCE sú odporúčania pre prípravu budúceho plánu PUM.
- Pokročilé mestá:** Tieto mestá majú plán PUM a existuje spoločná vízia, podľa ktorej má postupovať stratégia mobility. Zavedený je systematický prístup k riešeniu aktuálnych ako aj očakávaných problémov s mobilitou. Takéto mestá podnikajú prvé kroky v oblasti vyhodnotenia súčasnej politiky mobility s cieľom zistiť, ktoré oblasti možno zlepšiť. Pokročilé mestá dokážu rozpoznať nedostatky alebo slabšie stránky svojich plánov PUM, a to prostredníctvom štandardizovaného prístupu schémy auditu ADVANCE. Účast' zainteresovaných strán a stanovenie priorít pre rôzne aktivity pod vedením audítora umožňuje aktualizáciu/inováciu miestneho plánu a politiky mobility.
- Vyspelé mestá:** Tieto mestá majú plán PUM a jasnú stratégiu mobility. Politika mobility sa neustále vyhodnocuje, pričom sa využívajú ukazovatele kvality. Mestá predchádzajú očakávaným problémom s mobilitou prostredníctvom monitoringu. Politika mobility sa zameriava na budúcnosť a implementáciu inovatívnych riešení. Pre vyspelé mestá poskytuje audit kritický pohľad na skutočnú politiku mobility. Výhody auditu spočívajú v zdokonalení stratégie mobility a v zlepšení procesov súvisiacich s plánom PUM.

Základom hodnotenia auditu ADVANCE sú takzvané polia aktivít a procesy plánovania trvalo udržateľnej mobility v mestách:

Polia aktivít predstavujú aktivity a opatrenia opísané v pláne PUMM.

Procesy súvisia s priebehom plánovania mobility v meste. Účelom auditu je systematizovať proces plánovania mobility prostredníctvom týchto postupov:

- Vyhodnotenie plánovania a politiky trvalo udržateľnej mobility mesta.
- Opísanie silných a slabých stránok v rámci rôznych prvkov plánovania.
- Stanovenie priorít pre aktivity vedúce k zlepšeniu.
- Vypracovanie odporúčaní pre prípravu nového alebo aktualizáciu existujúceho PUM.

Cieľom auditu je nielen zlepšiť kvalitu plánovania mobility v podobe dokumentácie plánovania a politiky mobility v meste, ale tiež analyzovať, systematizovať a zlepšiť celý proces prípravy plánu (spoluúčasť občanov a zainteresovaných strán, prítomnosť jasnej vízie, spolupráca medzi rôznymi rezortmi - územné plánovanie, doprava, atď.). Tieto prvky plánovania sa analyzujú v rámci procesov. Implementácia opatrení a aktivít v meste sa analyzuje v rámci polí aktivít.



Obr. 2: Schéma auditu ADVANCE

Audit ADVANCE prebieha v 5 krokoch počas obdobia približne 6 mesiacov. Obr. 2 znázorňuje proces auditu ADVANCE.

Veľmi dôležitou súčasťou auditu je zainteresovanie relevantných záujmových skupín a obyvateľov do procesu hodnotenia súčasného stavu. Z toho dôvodu sa vytvára pracovná skupina, ktorá vstupuje do procesu hodnotenia počas druhého kroku. Členmi pracovnej

skupiny nie sú len pracovníci mestského úradu z rôznych odborov (napr. doprava, životné prostredie, územné plánovanie a pod.), ale aj externí členovia (prevádzkovatelia verejnej dopravy, veľkí zamestnávateľia, polícia, občianske združenia a neziskové organizácie, ktoré sa venujú problémom mobility a pod.). Vhodné zloženie pracovnej skupiny zabezpečí, že v procese hodnotenia budú identifikované problémy z rôznych oblastí, ktoré súvisia s mobilitou a vypočítané hlasy rôznych skupín tak, aby boli v novom pláne zahrnuté potreby všetkých skupín obyvateľov mesta. Samotní obyvatelia mesta vstupujú do procesu auditu počas kroku 3. Keď majú možnosť vyjadriť sa k identifikovaným problémom a navrhnutým prioritám. Forma ich zainteresovania môže byť rôzna, od verejných debát, cez on-line pripomienkovanie a pod.

3 Audit ADVANCE v meste Banská Bystrica

3.1 Prvý kontakt a stretnutie pracovnej skupiny

Z dôvodu podpory zahrnutia potrieb obyvateľov mesta do PUM sa audit ADVANCE realizuje v rámci národného projektu Úradu splnomocnenca vlády pre rozvoj občianskej spoločnosti s názvom Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík, ktorého súčasťou je aj pilotný projekt č. 11 – Trvalo udržateľná mobilita.

Projekt sa realizuje zo zdrojov Operačného programu Efektívna verejná správa pre programové obdobie 2014 - 2020, ktorý je podporený z Európskeho sociálneho fondu a zo zdrojov ŠR SR. Súčasťou realizácie projektu sú aj aktivity:

1. Pilotná schéma participatívnej tvorby verejných politík,
2. Analyticko-metodicko-legislatívna podpora zavádzania participatívnej tvorby verejných politík do praxe.

Projekt v meste Banská Bystrica administrovala Nadácia Ekopolis. Prvý kontakt audítora s Nadáciou Ekopolis z dôvodu realizácie auditu sa uskutočnil 5. 10. 2017. Stretnutie malo tri hlavné ciele:

1. Dosiahnúť porozumenie o priebehu auditu v realizačnom tíme formou diskusie o očakávaných výstupoch, úlohách a aktivitách.
2. Pripraviť rámcový časový plán činností počas realizácie projektu.
3. Vysvetliť administratívne náležitosti a požiadavky na členov projektového tímu.

V rámci tohto stretnutia sa pripravil aj návrh na zloženie členov pracovnej skupiny auditu ADVANCE. Následne boli navrhnutí členovia oslovení prostredníctvom elektronickej pošty. Týmto spôsobom boli oboznámení s cieľmi auditu a ich úlohami.

Pracovná skupina bola navrhnutá v tomto zložení:

Ing. Michal Valent – Správa zelene v meste Banská Bystrica

Ing. Miroslav Snopko – Dopravný podnik mesta Banská Bystrica

Mgr. Adrián Polóny – SAD ZV, prevádzka MHD a prímestskej dopravy

Ing. Vladimír Orság – SAD ZV, prevádzka MHD a prímestskej dopravy

Ing. Arch. Vladimír Letovanec – MsÚ Banská Bystrica

Ing. Renáta Hláčiková – MsÚ Banská Bystrica

Ing. Milan Ozdinec – MsÚ Banská Bystrica

Bc. Juraj Šipula – MsÚ Banská Bystrica

Ing. Arch. Ján Barič – MsÚ Banská Bystrica

Ing. Arch. Ľudmila Priehodová – poslankyňa MsZ Banská Bystrica

Mgr. Marek Modranský – predseda dopravnej komisie pri MsZ Banská Bystrica

Ing. Ján Miko – OZ, Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica (OCIBB)

Ing. Silvia Žabková – Komunitné centrum Fončorda

Mgr. Zuzana Detková – MsÚ Banská Bystrica

Ing. Zdenka Hoferová – Dopravný inšpektorát okresného riaditeľstva policajného zboru Banská Bystrica

kpt. JUDr. Slavomír Planieta - Dopravný inšpektorát okresného riaditeľstva policajného zboru Banská Bystrica

Milan Smädo – poslanec MsZ Banská Bystrica

Ing. Arch. Peter Rusnák – OZ, Interaktívna škola urbanizmu a územného plánovania

Ing. Ľuboš Vrbický – Občianske združenie Slatinka

RNDr. Ján Roháč – Nadácia Ekopolis

Ing. Arch. Zuzana Hrušková – MsÚ Banská Bystrica

Mgr. Ivana Frčová - Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska

Prvé stretnutie pracovnej skupiny sa uskutočnilo 1. 12. 2017 na mestskom úrade v Banskej Bystrici. V úvode stretnutia bol projekt predstavený vedeniu mesta, v zastúpení primátora MUDr. Jána Noska. Audítorka doc. Mgr. Dana Sitányiová, PhD. zúčastneným predstavila proces auditu v jednotlivých krokoch a odpovedala na otázky pracovnej skupiny. Na stretnutí sa zúčastnili aj Jakub Varíni za Úrad splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti, Eva Ščepková z Nadácie Ekopolis a Andrea Štulajterová z OCI BB ako ko-audítorka. Na prvom stretnutí neboli prítomní všetci navrhnutí členovia pracovnej skupiny. Absentujúci boli neskôr o stretnutí, jeho výsledkoch a ďalšom postupe informovaní elektronickou formou, prostredníctvom e-mailu, vrátane podkladov, ktoré boli na stretnutí prezentované.

Na stretnutí sa stanovil približný časový rozvrh celého postupu prípravy auditu a predbežné dátumy pre nasledujúce stretnutia. Audítorka prezentovala elektronický dotazník – nástroj na hodnotenie súčasného stavu kvality plánovania mobility v meste. Po tomto stretnutí členovia pracovnej skupiny individuálne vyplnili dotazník. Dotazník vyplnilo 13 členov pracovnej skupiny. Nasledne audítorka pripravila sumarizáciu výsledkov v grafickej a textovej podobe. Nasledujúci text obsahuje výsledky hodnotenia súčasnej situácie pre procesy a aktivity.

3.2 Výsledky hodnotenia auditu pre procesy

Audit ADVANCE i hodnotiaci dotazník sú rozdelené na dve základné časti. Prvá sa zaoberá hodnotením procesov plánovania mobility v meste. Dotazník pre túto oblasť pozostáva z 26 otázok, ktoré mapujú situáciu v piatich oblastiach. Hodnotiteľ, člen pracovnej skupiny, na základe svojich vedomostí a skúseností z konkrétnej oblasti priraduje skóre – kvalitatívnu úroveň, ako odpoveď na jednotlivé otázky alebo tvrdenia. Kvalitatívne úrovne sú uvedené v Tab. 1.

Tab. 1: Možnosti hodnotenia

| Nehodisa | Nevidim | úroveň 1 | úroveň 2 | úroveň 3 | úroveň 4 |
|----------|---------|---|---|--|---|
| | | Tejto oblasti sa mesto venuje len sporadicky, prípadne s prístupom ad hoc. Existuje veľmi málo informácií. Veľmi nízka úroveň realizácie. | V tejto oblasti sa niečo robí, ale len v malom množstve alebo na obmedzenom mieste. Existujú nejaké informácie. Úroveň realizácie je nízka. | V tejto oblasti sa niečo robí pravidelne alebo na viacerých miestach. Existujú dobré informácie. Úroveň realizácie je dobrá. | V tejto oblasti sa pracuje systematicky, výsledky sa pravidelne hodnotia, využívajú sa mnohé inovácie. Existuje mnoho informácií. Úroveň realizácie je výborná. |

Na základe odpovedí získajú jednotlivé otázky (oblasti) bodovú hodnotu od 1 do 4 (1 = najnižšia kvalita, 4 = najvyššia kvalita), ktorá je v konečnom vyhodnotení prepočítaná s uvažovaním rôznych faktorov a váhových koeficientov na percentuálnu úspešnosť mesta

v jednotlivých oblastiach. V prípade, že je niektorá otázka pre mesto irelevantná, priradí respondent odpoveď „nehodí sa“. V prípade, že na otázku nevie odpovedať pretože nemá potrebné vedomosti alebo informácie priradí odpoveď „neviem“.

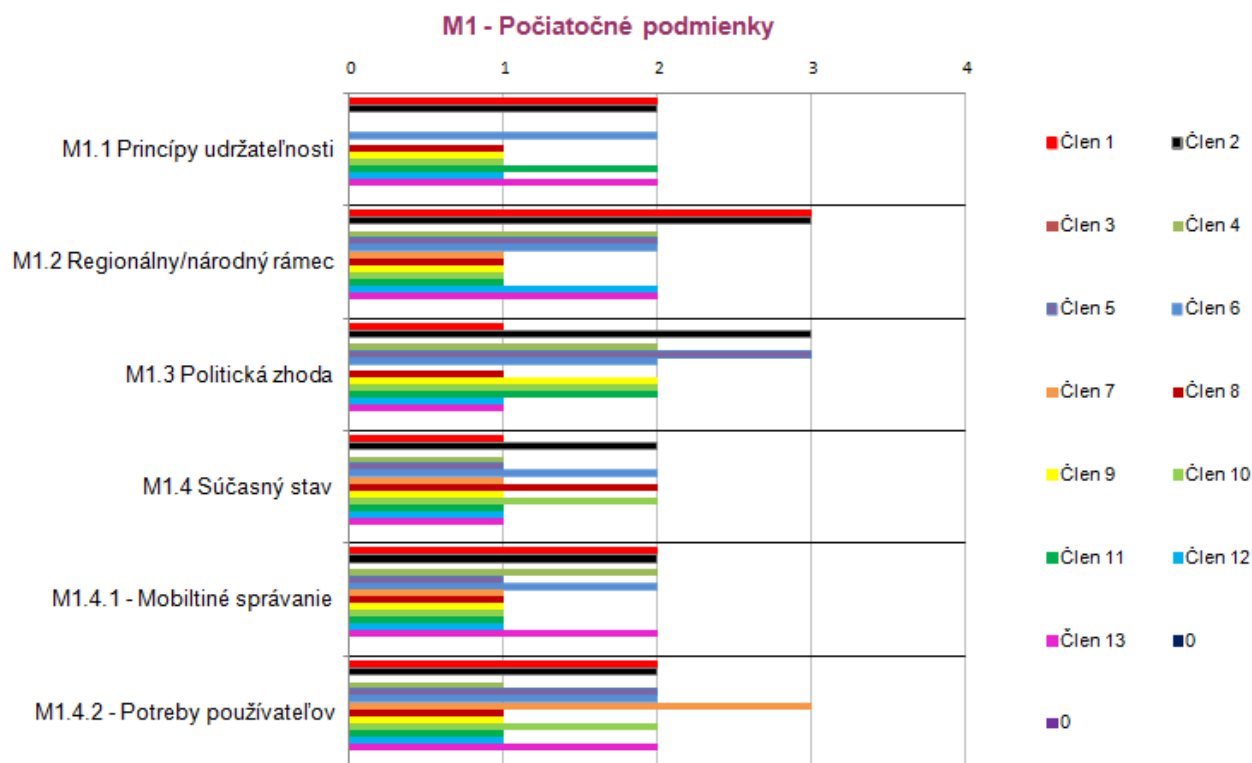
3.2.1 Počiatočné podmienky

Východiskovým bodom plánovania mobility je komplexná analýza súčasného stavu postupov pri plánovaní mobility v meste. V počiatočnej fáze prípravy komplexného plánu PUM by malo každé mesto analyzovať súčasnú situáciu a zhromaždiť všetky dokumenty a podklady týkajúce sa politiky mesta v oblasti mobility. V tomto kroku sme počas auditu zhromaždili všetky dostupné údaje. Realizácia auditu ADVANCE priniesla možnosť spojiť rôzne zainteresované strany, zdieľať dostupné dáta, získať prehľad o súčasnej situácii, identifikovať potreby a v budúcnosti navrhnuť ďalšie štúdie a práce, ktoré sú nevyhnutné pre komplexnejšiu analýzu súčasného stavu. Analýza sa sústredila na otázky uvedené v Tab. 2.

Tab. 2: Otázky pre počiatočné podmienky

| |
|---|
| Udržateľný dopravný systém uspokojuje potreby obyvateľov a zároveň sa snaží dosiahnuť harmonickú rovnováhu medzi ekonomickými, environmentálnymi a sociálnymi aspektmi. Plán mobility môžeme nazvať udržateľným, len ak dodržiava princípy udržateľnosti. |
| Na akej úrovni mesto dodržiava princípy udržateľnosti v oblasti plánovania mobility? |
| Plán udržateľnej mobility sa obvykle viaže na konkrétne mesto alebo mestskú aglomeráciu. V každom prípade by však mal nadväzovať na plány pripravené na regionálnej alebo národnej úrovni (stratégie, systémy financovania, rozvoj dopravnej infraštruktúry). |
| Na akej úrovni sú plány mesta v súlade s regionálnymi a národnými? |
| Aká je úroveň politickej podpory vedenia mesta pre plány udržateľnej mobility? |
| Na akej úrovni je známe mobilítne správanie (napr. - del'ba prepravy obyvateľov mesta (alebo návštevníkov, turistov, dochádzajúcich a pod.), ktoré bolo zistené napríklad prieskumom a pod)? |
| Na akej úrovni mesto sleduje, resp. pozná mobilítne potreby obyvateľov mesta (alebo návštevníkov, turistov, dochádzajúcich a pod.)? |
| Na akej úrovni mesto sleduje, resp. pozná rôzne služby v oblasti mobility (hromadná doprava, cyklistická infraštruktúra, ostatné služby)? |

Graf na Obr. 3 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 40%, s priemernou úrovňou hodnotenia úrovne 1,6. Nasledujúci text zhŕňa hlavné výstupy z hodnotenia počiatočných podmienok keď opisuje, do akej miery mesto dodržiava/rešpektuje princípy udržateľnosti, a pozná a sleduje mobilítne správanie a potreby svojich obyvateľov.



Obr. 3: Hodnotenie počiatočných podmienok

3.2.2 Analýza legislatívnych podkladov a dokumentov pre oblasť udržateľnej mobility a dopravy

V oblasti počiatočných podmienok vrátane legislatívnych podkladov a dokumentov existujú v meste viaceré problémy. Mesto v súčasnosti nemá vypracovaný komplexný dokument, ktorý by sa komplexne venoval plánovaniu mobility a podporoval udržateľnosť v požadovanej miere. Tejto problematike sa však venujú viaceré základné dokumenty mesta: *Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) mesta Banská Bystrica na roky 2015 - 2023*; *Územný plán, schválený v roku 2015*; *Územný generel nemotorovej dopravy z roku 2013*; *Plán dopravnej obslužnosti z roku 2009*; *Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica z roku 2010*; *Generel zelene z roku 2009*. Tieto dokumenty obsahujú niektoré prvky podporujúce udržateľnú mobilitu. V súčasnosti sa mesto pripravuje na vypracovanie PUM, na ktorý získalo nenávratnú dotáciu z Integrovaného regionálneho operačného programu. Aktuálne prebieha proces verejného obstarávania na spracovateľa dokumentu *Plán udržateľnej mobility Banskej Bystrice (PUM BB)*.

Podľa *Generelu nemotorovej dopravy* je deľba dopravnej práce v Banskej Bystrici rozdelená medzi individuálnu automobilovú dopravu – 65 %, verejnú hromadnú dopravu – 28 %, cyklistickú dopravu – 1 %, a pešiu dopravu – 6 %. Je zrejmé, že tento stav je veľmi nevyvážený a s ohľadom na budúcnosť alarmujúci.

Mesto je spolu s Nadáciou Ekopolis a ďalšími európskymi partnermi súčasťou medzinárodného projektu *MOVECIT*, zameraného na tvorbu plánov mobility pre inštitúcie. Plán by mal uľahčiť pracovníkom mestského úradu využívať udržateľné spôsoby dopravy pre ich cesty do práce. Podporuje využívanie mestskej hromadnej dopravy, bicykla a chôdze pri

dochádzaní do zamestnania. Jenou z aktivít projektu je aj vybudovanie cyklostanovišťa v priestore pred železničnou a autobusovou stanicou. Cieľom projektu, ktorý bude trvať do mája 2019, je zároveň aj zvýšenie povedomia pracovníkov samosprávy o dopadoch dopravných návykov na životné prostredie a na kvalitu života, čím by sa zvýšila motivácia zamestnancov využívať na cestu do/z práce ekologické formy dopravy.

Mesto je členom siete *CIVINET Česká a Slovenská republika*, ktorá sa venuje téme udržateľnej mobility. Sprostredkováva dobrú prax z oblasti mobility a podporuje členské mestá aby využívali inovatívne a udržateľné riešenia v tejto oblasti.

Podporu regionálnej spolupráce v oblasti mobility sleduje napríklad *Opatrenie 3.1.5 Spoluúčasť mesta na vybudovaní krajského integrovaného systému dopravy*, ktoré je zahrnuté v PHSR.

Mesto dostatočne nepozná mobilitné správanie ani potreby obyvateľov a ostatných účastníkov dopravného procesu, pretože sa nevykonávajú pravidelné dopravné prieskumy a potrebný monitoring. Čiastkové prieskumy realizovali občianske združenia v rámci rôznych projektov. Pozitívne je, že v rámci auditu ADVANCE sa v meste realizoval aj dopravno-sociologický prieskum zameraný na dopravné správanie obyvateľov a návštevníkov mesta, ktorého výsledky slúžili ako ďalší podklad pri navrhovaní priorít a opatrení pre zlepšenie mobility v meste. Prieskum sa realizoval na reprezentatívnej vzorke 1000 respondentov na prelome rokov 2017-2018, spôsobom osobného interview (face-to-face). Výsledky prieskumu sú zhrnuté v kapitole 4 a celý prieskum tvorí prílohu 2 tohto dokumentu.

Pre potreby prípravy Generelu dopravy bol vypracovaný model zaťaženia cestnej siete. Po kalibrácii modelu boli dosiahnuté výsledky porovnané so sčítaním intenzít automobilovej dopravy, ktorého gestorom bola SSC v r. 2005. Výpočet výhľadových objemov dopravy v meste uvažuje s rastovými koeficientmi na cestnej sieti 1,2 – 1,5 (2009/2025). Teda podiel automobilovej dopravy, vrátane nákladnej bude stúpať. Podobne bude narastať i stupeň automobilizácie a motorizácie. ÚGD v časti Hodnotenie úrovne dopravnej obsluhy konštatuje, že presun výkonov z verejnej osobnej autobusovej a železničnej dopravy na individuálnu má negatívny vplyv na dosiahnutie prepravných požiadaviek ako sú kvalita, požadovaný čas a na životné prostredie.³

Komplexné analýzy súčasného stavu v oblasti mobility by mali byť vykonané v rámci prípravy PUM BB.

3.2.3 Vízia a stratégia

Základom každého plánovania je vízia, v tomto prípade vízia, ktorá podporuje trvalo udržateľnú mobilitu v meste. Hodnotenie tejto oblasti sa zameriava na tvorbu alebo existenciu jasnej vízie trvalo udržateľnej mobility v rámci mesta a na spôsob prenosu tejto vízie do stratégie. Pod pojmom stratégia sa rozumie spôsob, akým mesto dáva svojej vízii formálny obsah.

Tab. 3: Otázky pre víziu a stratégiu

| |
|--|
| Na akej úrovni existuje spoločná vízia mesta v oblasti mobility a dopravy? |
| Na akej úrovni existuje stratégia, v ktorej sú formulované konkrétne ciele v oblasti mobility, ktoré chce mesto dosiahnuť? |

³ Zdroj: Územný generel dopravy, 2010.

Na akej úrovni sú v dopravnej a mobility politike mesta integrované všetky relevantné aspekty ako sú: územné plánovanie, ochrana životného prostredia, sociálna inklúzia, bezpečnosť, prístup pre znevýhodnené osoby, ekonomický rozvoj a pod?

Na akej úrovni sa používa multimodálny prístup, keď sa navrhujú riešenia pre uspokojovanie potrieb obyvateľov mesta v oblasti mobility?

Graf na Obr. 4 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Priemerná úroveň pre túto oblasť bola 1,7. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 42%.



Obr. 4: Hodnotenie stratégie a vízie

Spoločná vízia mesta v oblasti mobility nebola nikde doteraz dostatočne definovaná ani premietnutá do komplexnej stratégie alebo plánu. Stručné zhodnotenie súčasného stavu v jednotlivých druhoch dopravy obsahuje *PHSR mesta Banská Bystrica na roky 2015 – 2023*. V strategickej časti obsahuje tento dokument *Prioritu 3.1 Dopravná infraštruktúra*. Špecifický cieľ 3.1 sleduje vytvorenie optimálnej ponuky dopravnej obslužnosti územia dobudovaním komunikačnej siete a integráciou všetkých druhov dopravy. Tematické ciele sú nasledovné:

- T.12 Dobudovať napojenia mesta na celoštátnu komunikačnú sieť.
- T.13 Revitalizovať námestia, dobudovať siete miestnych komunikácií, vytvárať podmienky pre rovnomerný rozvoj všetkých druhov dopravy s preferenciou ekologickej dopravy.
- T.14 Vytvoriť podmienky na realizáciu procesov trvalo-udržateľnej mobility v meste.
- T.15 Zvýšiť podiel nemotorovej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce.
- T.16 Zvýšiť podiel osôb prepravených verejnou dopravou na celkovej delbe prepravnej práce.

Programová časť obsahuje rôzne opatrenia a aktivity. Opatrenia zahŕňajú:

Opatrenie 3.1.3 Riadenie procesov trvalo udržateľnej mobility s dvoma aktivitami:

- Spracovať a následne implementovať plán trvalo udržateľnej mobility v meste.
- Organizovať dni mobility.

*Opatrenie 3.1.4 Budovanie bezpečných komunikácií pre nemotorovú dopravu, zahŕňa najmä aktivity pre podporu cyklistickej dopravy.*⁴

⁴ Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) mesta Banská Bystrica na roky 2015 - 2023

Všetky relevantné aspekty ako sú: územné plánovanie, ochrana životného prostredia, sociálna inklúzia, bezpečnosť, prístup pre znevýhodnené osoby, ekonomický rozvoj a pod., nie sú dôsledne integrované v žiadnom spomenutom dokumente. Chýba väčší dôraz na multimodálny prístup a jasná preferencia trvalo udržateľných spôsobov dopravy. Členovia pracovnej skupiny vkladajú nádej do prípravy nového PUM, ktorý môže tieto nedostatky pomôcť odstrániť.

3.2.4 Organizácia

Táto časť procesov zahŕňa všetky organizačné aspekty plánovania mobility, ako sú interná organizácia (oddelenia, zodpovednosť), spolupráca s ostatnými odbormi, oddeleniami, komunikácia a interakcia so zainteresovanými stranami a rôznymi cieľovými skupinami (občania, študenti, obchodníci...), konzultačná a komunikačná štruktúra (poskytovatelia verejnej dopravy...), zabezpečenie financovania atď.

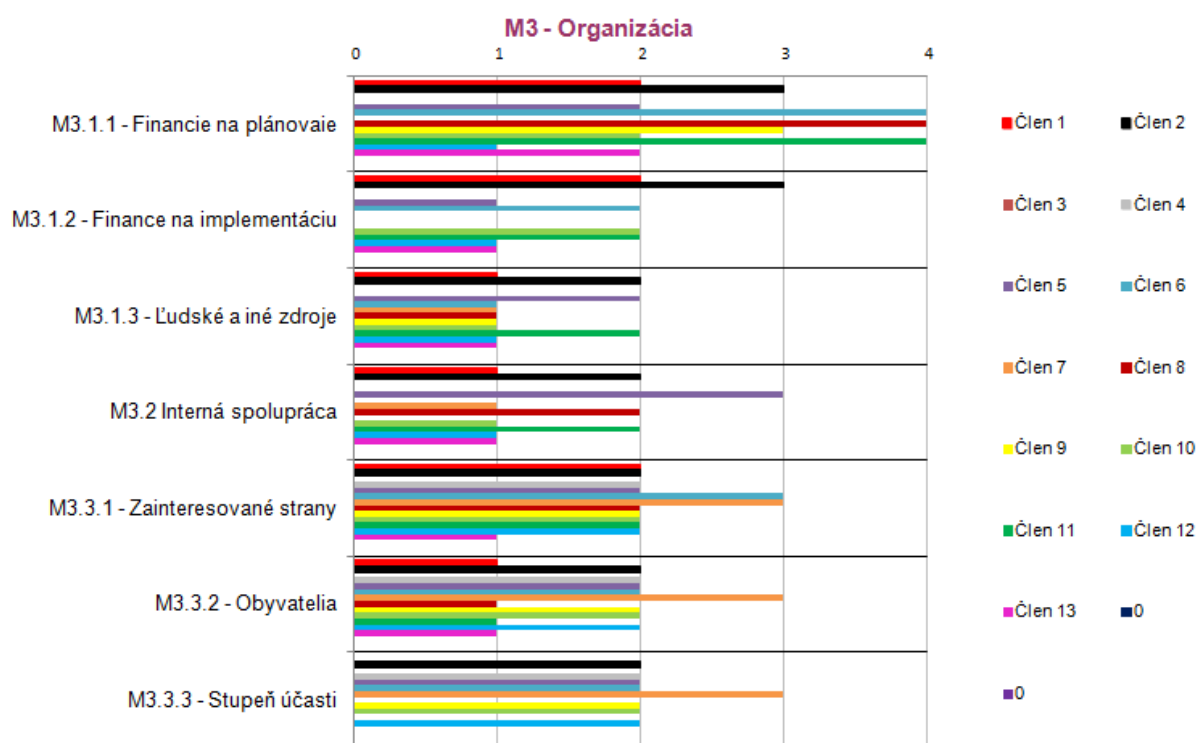
Tab. 4: Otázky pre organizáciu

| |
|---|
| Na akej úrovni sú potvrdené finančné zdroje pre plánovanie mobility a na vypracovanie PUM? |
| Na akej úrovni sú potvrdené finančné zdroje na implementáciu jednotlivých opatrení? |
| Na akej úrovni sú na mestskom úrade k dispozícii ľudské zdroje pre proces plánovania a implementáciu opatrení v oblasti mobility? |
| Na akej úrovni existuje vzájomná spolupráca medzi oddeleniami úradu v oblasti mobility? (Je spolupráca pravidelná, systematická, preukázateľná?) |
| Akým spôsobom je zabezpečená účasť záujmových skupín v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility? |
| Akým spôsobom je zabezpečená účasť obyvateľov (vrátane znevýhodnených osôb, chodcov, cyklistov, užívateľov MHD a pod.) v procese plánovania a rozhodovania v oblasti mobility? |
| Aká je frekvencia a pravidelnosť účasti? |

Graf na Obr. 5 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Priemerná úroveň hodnotenia pre všetky organizačné aspekty dosiahla 1,9. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 47 %.

V oblasti organizácie existuje množstvo slabín a nedostatkov. Predovšetkým na Mestskom úrade v Banskej Bystrici nie je oddelenie, odbor, ani osoba, ktorá by bola zodpovedná za manažment, koordináciu a riešenie integrácie všetkých druhov dopravy. Chýba pozícia odborného pracovníka pre komplexné riešenie problematiky mobility. Jednotlivé oddelenia a odbory, ktorých sa dotýkajú problémy mobility spolupracujú veľmi sporadicky a nesystematicky. Problémy sa často krát riešia na poslednú chvíľu, alebo ako reakcia na sťažnosti od obyvateľov, alebo subjektov pôsobiacich na území mesta. Účasť záujmových skupín a obyvateľov do procesov plánovania mobility nie je postačujúca a pravidelná. Komunikácia medzi mestom a obyvateľmi je skôr jednostranná, smerom zdola hore. Komunikácia problémov mobility medzi mestom a zainteresovanými stranami, napr. operátormi verejnej dopravy je nepostačujúca.

Positívne je, že mesto aktuálne pripravuje dokument s názvom *Parkovacia politika*, pre ktorý získavalo podnety od obyvateľov v jednotlivých častiach mesta prostredníctvom verejných stretnutí. Jedným z najväčších problémov je aj nedostatok financií na implementáciu opatrení v oblasti mobility.



Obr. 5: Hodnotenie organizácie

Pozitívom je, že mesto sa pravidelne zapája do kampaní na podporu udržateľnej mobility, *Do práce na bicykli* a *Európsky týždeň mobility*, kde mesto získalo v rokoch 2015 a 2016 aj ocenenie na národnej úrovni za organizované podujatia. Veľmi dôležitým bolo aj získanie finančných zdrojov na prípravu PUM. Najdôležitejšie ale bude, aby si mesto pri plánovaní osvojilo základnú filozofiu udržateľnej mobility, že prioritu musí mať vždy chodec, cyklista, následne užívatelia verejnej dopravy a až v poslednom rade používatelia individuálnej automobilovej dopravy. Tomu je potrebné prispôbiť aj odborné a personálne obsadenie a kompetencie jednotlivých odborov a oddelení a v neposlednom rade aj rozdelenie financií.

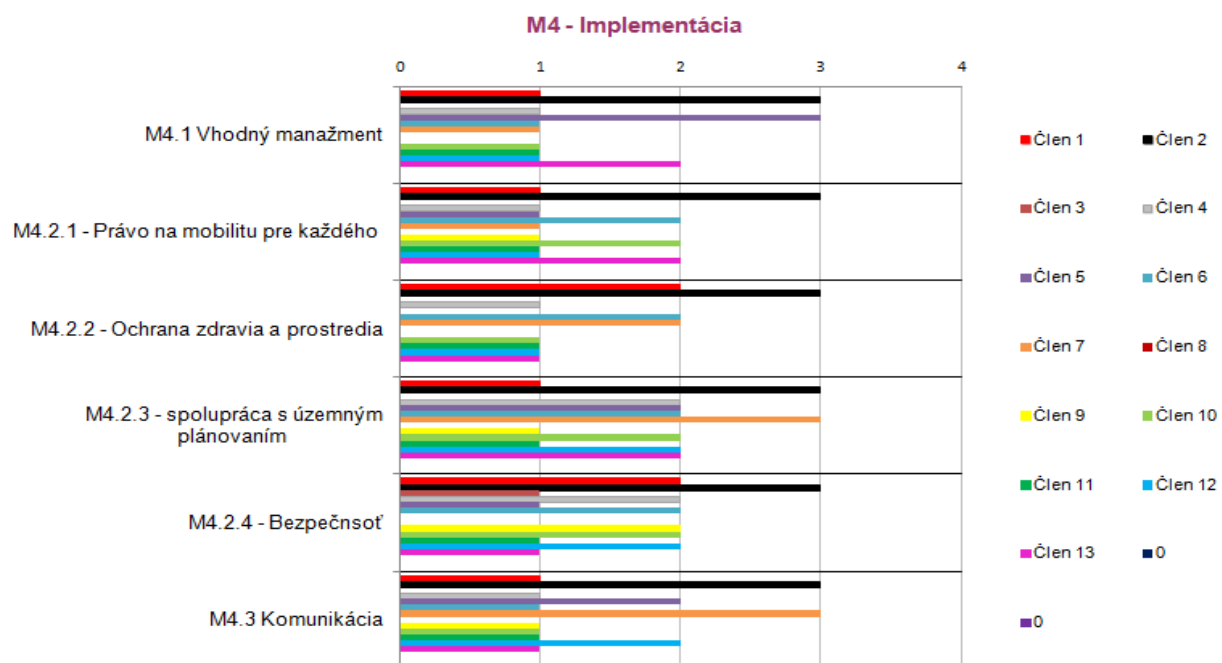
3.2.5 Implementácia

Proces implementácie sa vzťahuje na to, ako sa politika (trvalo udržateľnej) mobility implementuje, alebo ktoré konkrétne aktivity/opatrenia sa prijímajú. Cieľom je zahrnúť do implementácie všetky strategické prvky a aktivity/opatrenia prijaté v rámci mesta vo vzťahu k vízií a stratégií.

Tab. 5: Otázky pre implementáciu

| |
|---|
| Aká je úroveň riadenia implementácie (existuje vhodné riadenie, stanovenie zodpovednosti, sú zainteresované všetky dôležité strany, a pod.)? |
| Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení s právom každého na mobilitu (vrátane znevýhodnených osôb)? |
| Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení s ochranou zdravia a životného prostredia? |
| Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení v rámci územného plánovania a mobility? |
| Aká je úroveň kompatibility implementovaných opatrení s bezpečnosťou dopravy? |
| Aká je úroveň komunikácie s obyvateľmi mesta pri implementácii opatrení (napr. pravidelnosť)? |

Graf na Obr. 6 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Priemerná úroveň hodnotenia pre všetky aspekty implementácie dosiahla 1,6. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre 40 %.



Obr. 6: Hodnotenie implementácie

Najväčším problémom implementácie je často izolovanosť jednotlivých opatrení a aktivít a ich nedostatočná kontinuita. Väčšina opatrení, ktoré boli navrhnuté v rôznych dokumentoch mesta sa z rôznych dôvodov nepremietnu do praxe. Spôsob implementácie nie je systematický, neexistuje vhodné riadenie celého procesu. Do implementácie nie sú zainteresované všetky dôležité strany. Úroveň kompatibility implementovaných opatrení s právom na mobilitu pre všetkých, s ochranou zdravia a životného prostredia a s bezpečnosťou dopravy je nepostačujúca. Veľkým problémom je prístup k znevýhodneným skupinám obyvateľov. Vo viacerých prípadoch sa dôsledne nedodržiavajú zásady stanovené v územnom pláne. Úroveň komunikácie s obyvateľmi mesta pri plánovaní, navrhovaní ako aj samotnej implementácii je veľmi nízka.

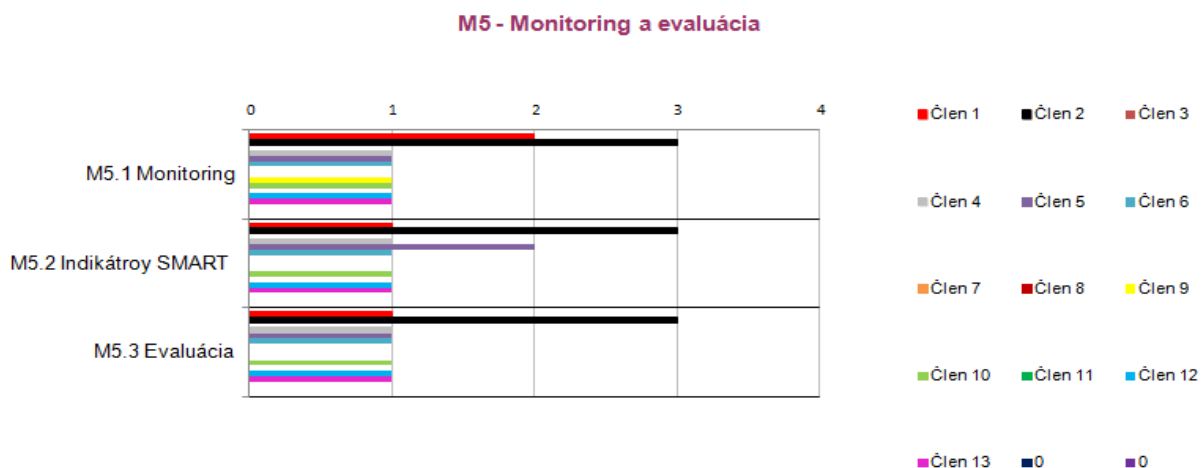
3.2.6 Monitoring a hodnotenie

Tento proces sa týka spôsobu, akým sa analyzujú výsledky implementácie opatrení, ktoré boli naplánované v oblasti mobility. Monitorujú sa dosiahnuté ciele plánov a hodnotia dopady opatrení. Týmto spôsobom je možné neskôr dobré aj zlé výsledky použiť na vyvodenie záverov a stavať tak na svojich predchádzajúcich skúsenostiach.

Tab. 6: Otázky pre monitoring a hodnotenie

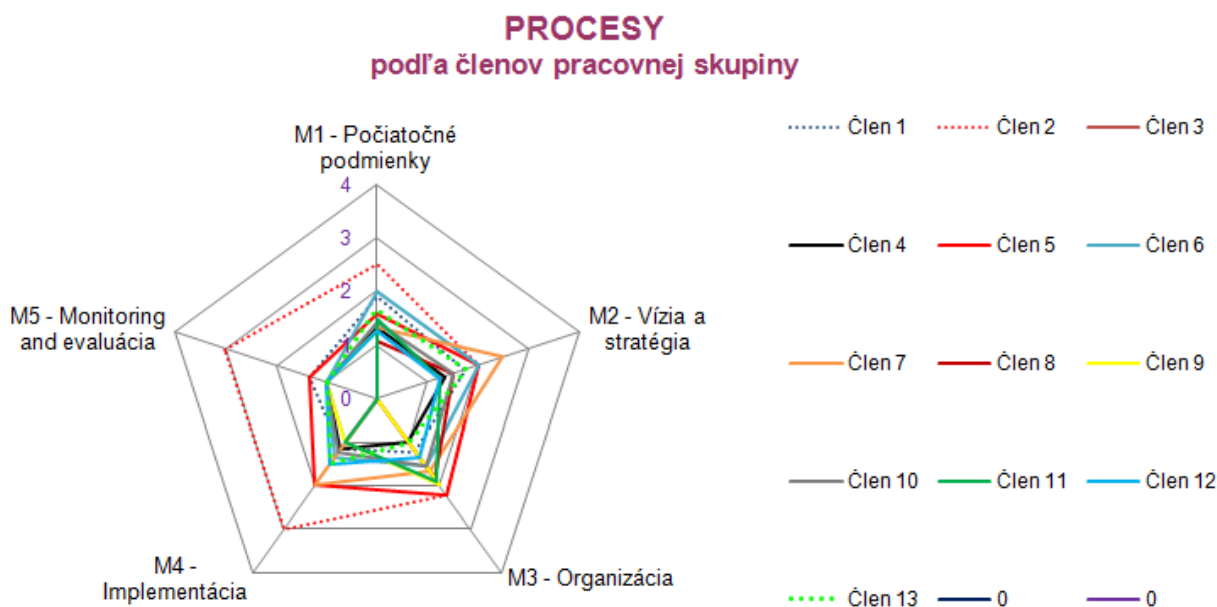
| |
|--|
| Aká je úroveň monitorovania opatrení v rôznych poliach aktivít? |
| Stanovené ciele by mali byť tzv. SMART (specific - presné, measurable - merateľné, achievable - dosiahnuteľné, realistic - realistické, time-bound - termínované) a týkať sa cieľov stanovených v stratégii. Aká je úroveň definovania SMART indikátorov, ktoré umožňujú monitorovanie procesu vedúceho k dosiahnutiu stanovených cieľov? |
| Aká je úroveň vyhodnocovania výsledkov monitoringu? (napr. pravidelnosť) |

Graf na Obr. 7 reprezentuje výsledky hodnotenia jednotlivých členov pracovnej skupiny. Priemerná dosiahnutá úroveň bola 1,3. Pri sumárnom hodnotení dosiahlo mesto pre túto oblasť skóre len 33 %. Dá sa povedať, že monitorovanie dosiahnutia cieľov stanovených v stratégiách týkajúcich sa mobility je úplne nedostatočné. Podobne sa nemerajú ani dopady jednotlivých opatrení.



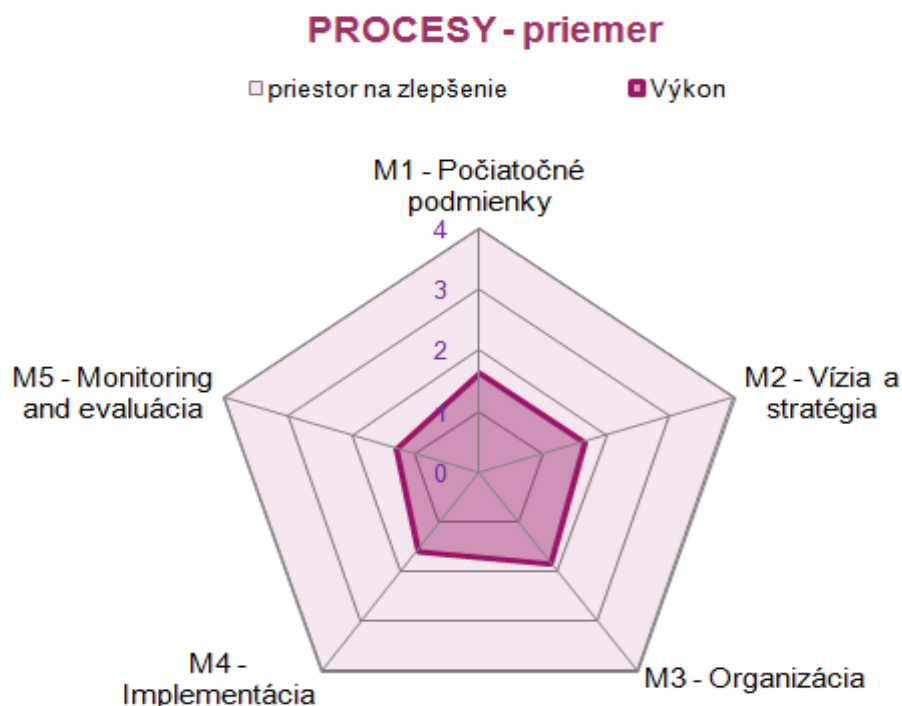
Obr. 7: Hodnotenie monitoringu

Pavučinový diagram na Obr. 8 znázorňuje individuálne hodnotenie v jednotlivých oblastiach procesov všetkými členmi pracovnej skupiny.



Obr. 8: Celkové hodnotenie procesov v pracovnej skupine

Obr. 9 znázorňuje hodnotenie reálneho výkonu v oblasti procesov v priemere a možný priestor na zlepšenie medzi dosiahnutou úrovňou a najvyšším skóre 4.



Obr. 9: Celkové hodnotenie procesov v priemere

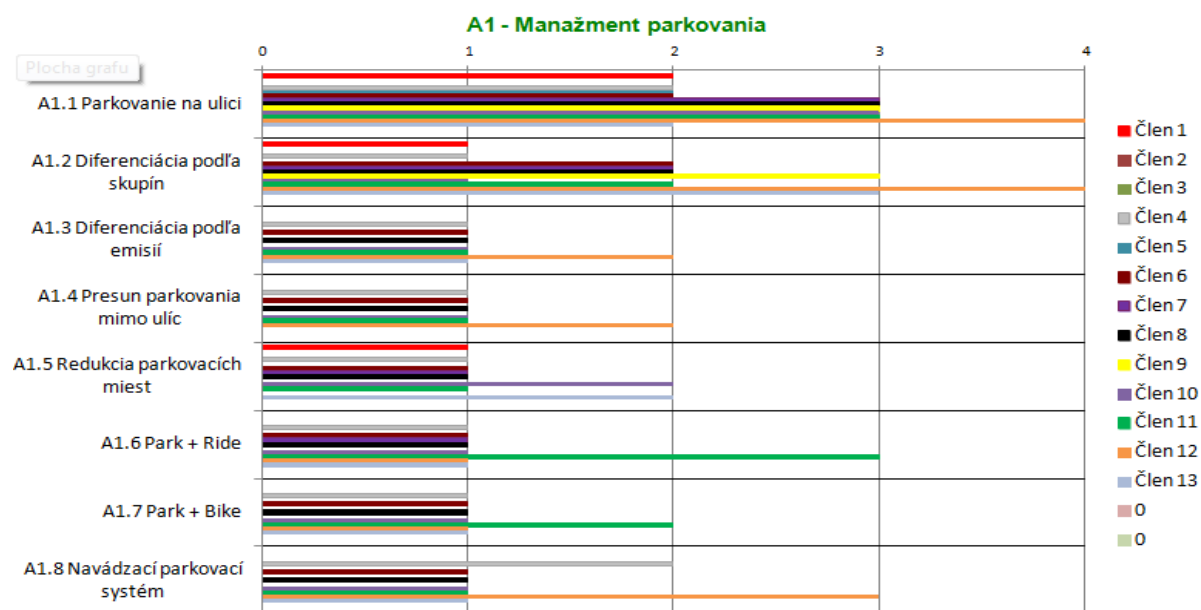
V oblasti procesov získalo mesto Banská Bystrica v percentuálnom vyjadrení 40 %. Toto skóre ho zaraďuje v oblasti procesov plánovania na kvalitatívnu úroveň začínajúcich miest (medzi úroveň 1-2).

3.3 Výsledky hodnotenia auditu pre polia aktivít

Druhá časť hodnotenia sa zaoberá hodnotením aktivít v jednotlivých oblastiach mobility v meste. Hodnotí sa, ako sú jednotlivé opatrenia reálne implementované. Dotazník pre aktivity pozostáva zo 71 otázok, ktoré mapujú situáciu v ôsmich rôznych oblastiach. Hodnotiteľ na základe svojich vedomostí a skúseností z konkrétnej oblasti priraduje skóre – úroveň kvality ako odpoveď na jednotlivé otázky. Spôsob hodnotenia je rovnaký ako pri hodnotení procesov.

3.3.1 Manažment parkovania

Manažment parkovania sa zaoberá rôznymi politikami a aktivitami, ktorých cieľom je efektívnejšie využívanie parkovacích miest a plôch. Manažment parkovania je účinným mechanizmom ovplyvňujúcim rozhodovanie o tom, aký spôsob dopravy si ľudia volia pri cestovaní do mesta alebo v meste. Parkovanie je dvojaký nástroj, pôsobí na reguláciu počtu áut parkujúcich v meste, aj na reguláciu dopravy.

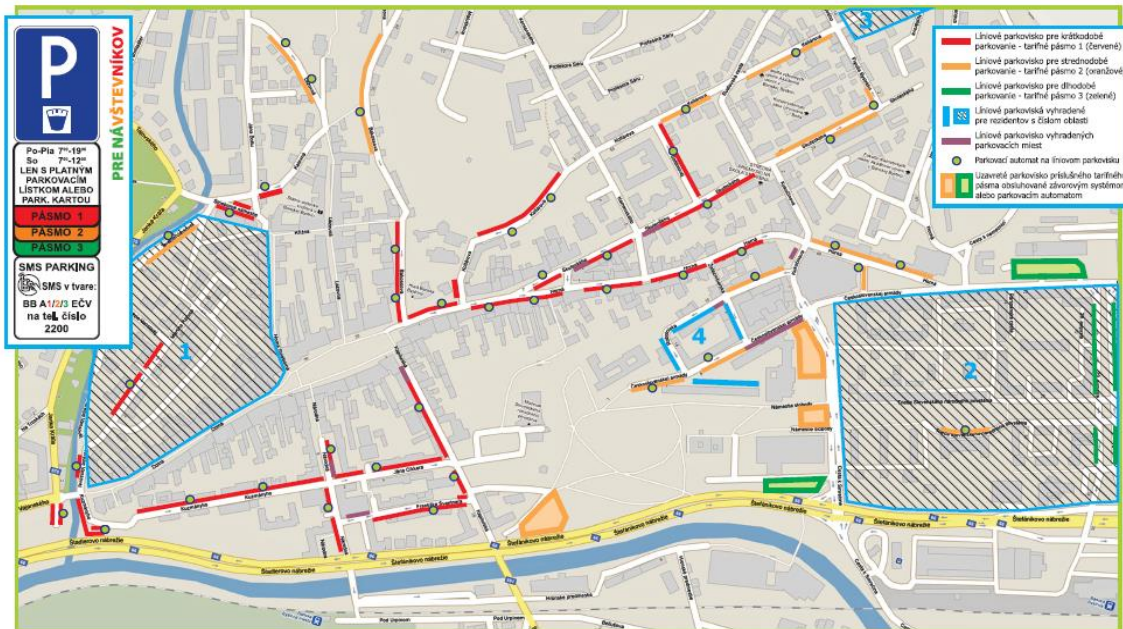


Obr. 10: Celkové hodnotenie procesov v priemere

Pri hodnotení aktivít dosiahlo mesto Banská Bystrica pre oblasť parkovania skóre 38 %. Priemerná dosiahnutá úroveň bola 1,5.

Parkovanie v centre a širšom centre mesta spravuje spoločnosť EEI spol. s r. o. Zóny s plateným parkovaním sú vyznačené dopravnými značkami a informačnými tabuľami (Obr. 11).

ZÓNA PLATENÉHO A REZIDENTSKÉHO PARKOVANIA MESTA BANSKÁ BYSTRICA



Obr. 11: Parkovacie zóny, Zdroj: <http://www.banskabystrica.sk/parkovanie-v-meste.phtml?id5=18312>

Líniové parkoviská sa nachádzajú na komunikáciách a sú určené pre krátkodobé, strednodobé a dlhodobé parkovanie a sú spoplatnené rôznou tarifou. Existujú aj líniové parkoviská vyhradené pre rezidentov. Pre obyvateľov v centre sú vydávané rezidentské parkovacie karty podľa VZN, ktoré určuje podmienky pre získanie karty. V súčasnosti môžu kartu získať len obyvatelia s trvalým pobytom na danom mieste. Reguluje sa čas i miesto parkovania.

Pripravuje sa zmena znenia tohto VZN tak, aby mali možnosť získať kartu aj osoby žijúce v centre v prenájme, alebo príbuzní obyvateľov s trvalým pobytom. Parkovanie je problematické na sídliskách (Obr. 12).



Obr. 12: Neriadené parkovanie vo vnútroblokoch (sídliisko Radvaň)

Prudký nárast automobilizácie a nedostatočne navrhnuté kapacity v čase výstavby spôsobili problém chýbajúcich parkovacích, resp. odstavných miest. Mesto má vytypované lokality pre dobudovanie parkovacích miest a výstavbu hromadných garáží aj v spolupráci so spoločnosťou s EEL spol. s.r.o. ÚGD navrhuje vybudovanie hromadných nadzemných, alebo podzemných garáží s organizáciou navádzania vozidiel na parkovacie miesta vo vonkajšej časti centrálnej mestskej zóny napr. v lokalitách: „HRONKA“, Hronská ul.; Nám. Slobody, ul. ČSA pri Mestskom úrade, Autobusová stanica – Železničná stanica Banská Bystrica, areál „Slovenka“ a pod. Ďalej navrhuje budovanie ďalších vyhradených podstavovaných garáží v rámci výstavby bytov, polyfunkčných objektov a objektov občianskeho vybavenia; likvidáciu zhlukov individuálnych garáží; nahrádzanie menších zhlukov individuálnych garáží v rámci HBV menšími hromadnými nadzemnými garážami; a výstavbu hromadných garáží v rámci novej investičnej výstavby. ÚGD okrem navrhovaných plôch sústredného odstavovania a parkovania vozidiel (hromadné parkovacie garáže) uvažuje s ponechaním určitého podielu jestvujúcich povrchových parkovísk (najmä menších, tvoriacich súčasť priestorov pred bytovými domami), pri využití organizovaného pozdĺžneho parkovania v uličnom priestore obslužných komunikácií. Návrh ÚGD uvažuje s 50 % zastupiteľnosťou parkovacích miest pre bývanie, vybavenosť a výrobu v územiach so zmiešanými funkciami pre odstavovanie súkromných osobných automobilov.⁵

V územnom pláne mesta sa počíta s výstavbou hromadných garáží. PHSR navrhuje budovať rôzne objekty statickej dopravy. Odbor územného plánovania a architekta mesta realizoval audit parkovacích miest v niektorých oblastiach mesta. V tejto oblasti sa angažovali aj občianske iniciatívy napr. Občianska Rada Radvaň zorganizovala vlastné sčítanie parkovacích miest v Radvani. V ÚPN ani v ÚGD nie sú navrhnuté zariadenia Park and Ride. V tomto smere sa nerieši integrácia IAD s ostatnými druhmi dopravy. Chýbajú integrované

⁵ Zdroj: Územný generel dopravy, 2010

dopravné uzly s patričnou infraštruktúrou, ktoré by podporili multimodálne cestovanie a využívanie ekologickejších spôsobov dopravy. Je potrebné zaniest' niektoré návrhy pre statickú dopravu do územného plánu.

Uvažuje sa o spoplatnení parkovania na sídliskách. Mesto v súčasnosti získava finančné prostriedky z vyhradeného parkovania, rezidentských kariet a spoplatneného parkovania v meste v objeme okolo 800 000 EUR ročne. Tieto dotujú Fond dopravnej infraštruktúry, ktorý sa používa najmä na rekonštrukcie ciest alebo chodníkov a výstavbu dopravnej infraštruktúry. Vyhradené parkovanie je v niektorých oblastiach mesta, napr. na Sásovej, naplnené na maximálnu mieru jeho kapacity (40%). Treba prehodnotiť aj systém pridelovania vyhradeného parkovania na sídliskách. V súčasnosti je parkovanie pridelované na osobu a nie na domácnosť.

Mesto aktuálne pracuje na parkovacej politike, do ktorej sa zapracovávajú podnety obyvateľov, ktoré boli získané prostredníctvom verejných stretnutí v jednotlivých častiach mesta. V rámci procesu tvorby dokumentu sa pripravuje interaktívna mapa, kde budú navrhnuté aj nové parkoviská, alebo parkovacie domy. Pri tvorbe tohto dokumentu bude nevyhnutné klásť dôraz na to, aby nové parkoviská slúžili najmä na vyprázdnenie uličného priestoru okolitých ulíc od áut. Následne je potrebné riešiť integráciu s inými spôsobmi dopravy, aby nové parkoviská bez riešenia širších súvislostí negenerovali nárast IAD a áut parkujúcich na uliciach. Týmto spôsobom sídliská viac pripomínajú parkoviská, ako priestor na kvalitný život.

V meste neexistuje zvýhodnené parkovanie pre používateľov elektromobilov alebo pre ľudí využívajúcich carpooling. Parkovanie nie je spoplatnené rôznou tarífou podľa produkcie emisií. Neexistujú nízkoemisné zóny. Počet parkovacích miest na uliciach sa nezmenšuje. V meste nie sú k dispozícii zariadenia pre Park + Ride alebo Park + Bike. V meste neexistuje navádzací informačný parkovací systém. Problémom je parkovanie na chodníkoch, cestných komunikáciách, na neudržiavaných plochách a zeleni (Obr. 13, Obr. 14).



Obr. 13 Nebezpečné parkovanie pri budove pošty v centre, s nevhodne umiestnenou zastávkou a obmedzeným priestorom pre chodcov (Horná ul.)



Obr. 14: Parkovanie na zeleni pri okresnom úrade

3.3.2 Dizajn uličného priestoru

Dizajn uličného priestoru môže určitým spôsobom ovplyvniť správanie a rozhodovanie ľudí o použití konkrétneho dopravného prostriedku. Utlmovanie IAD dopravy sa má chápať ako komplex iniciatív rôzneho druhu, ktoré majú riadiť uličný priestor takým spôsobom, aby poskytoval výhody nemotorizovanej doprave a environmentálne vhodnejším spôsobom dopravy, napr. verejnej hromadnej doprave (príklady sú na Obr. 15 a Obr. 16).

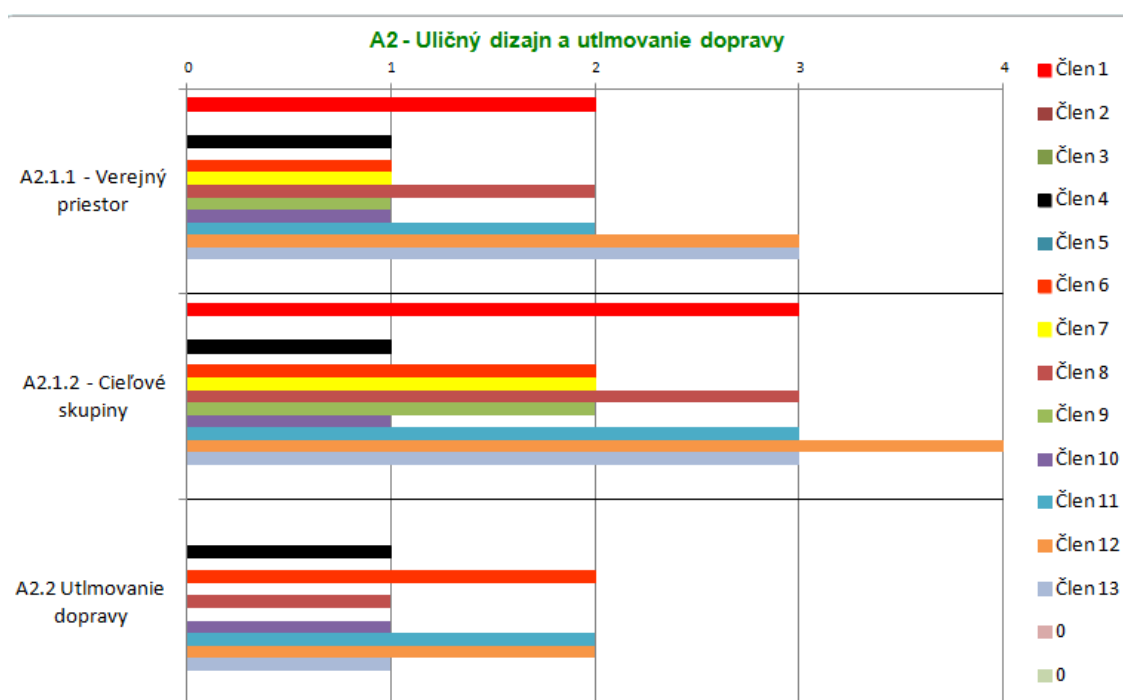


Obr. 15: Dizajn uličného priestoru, Zdroj: <https://charterforcompassion.org/problem-solving/defining-the-worst-type-of-street-design>



Obr. 16: Utlmovanie dopravy - príklady z praxe, Zdroj: www.ftscities.com, www.autoevolution.com

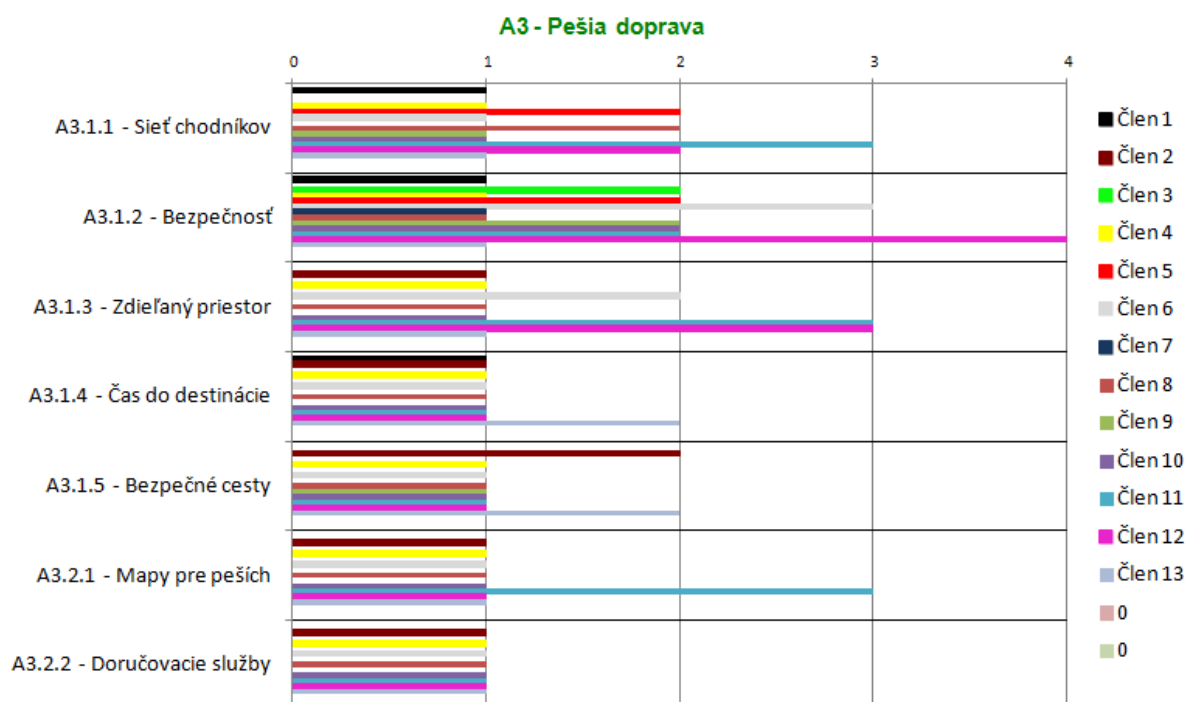
V tejto oblasti má Banská Bystrica závažné nedostatky. Z pohľadu audítora sa mesto tomuto aspektu venuje veľmi málo. I keď pre túto oblasť dosiahlo skóre podľa respondentov až 46 %. Priemerná dosiahnutá úroveň bola 1,8. Vo viacerých častiach mesta je IAD veľmi intenzívna a ulice sú plné parkujúcich alebo jazdiacich automobilov. Cyklisti sa musia „prebiť“ mestom, aby sa dostali na bezpečnejšie cestičky mimo mesta, ktoré ale nie sú skutočnými komunikáciami určenými len pre cyklistov. Občania žiadajú od samosprávy ďalšie parkovacie miesta na verejných priestranstvách a na sídliskách. Ako prvé sa väčšinou rieši zabezpečenie plynulej motorovej dopravy a dostatok parkovacích miest pre autá. V lepšom prípade tam, kde ostané miesto, je vyhradený priestor pre peších, cyklistov alebo pre nejakú zelenú plochu. Napriek investíciám do infraštruktúry pre motorovú dopravu sa ale celková situácia nezlepšuje, práve naopak. V meste neexistuje rovnováha medzi rôznymi formami dopravy. Opatrenia na utlmovanie dopravy boli limitované len na vytvorenie pešej zóny v centre. Uličný priestor by mal poskytovať viac priestoru pre chodcov – zelené miesta a zóny, viac mobiliáru pre rôzne cieľové skupiny. V prípade obmedzeného priestoru je potrebné utlmiť dopravu a priestor zdieľať.



Obr. 17: Hodnotenie dizajnu uličného priestoru a utlmovania dopravy

3.3.3 Pešia doprava

Chôdza je najprirodzenejším spôsobom zo všetkých možností dostupných pre rozvoj trvalo udržateľnej mobility. Mestá by mali, aj podľa metodiky PUM, podporovať a motivovať svojich obyvateľov a návštevníkov aby chodili pešo, namiesto cestovania nejakým dopravným prostriedkom, a to prinajmenšom v prípade krátkych vzdialeností. V tejto oblasti dosiahlo mesto skóre len 34 %. Priemerná hodnota bola 1,4.



Obr. 18: Hodnotenie pešej dopravy

Mesto má vybudované chodníky v centrálnej a historickej časti, ktoré tvoria základnú sieť pešej dopravy. Odtiaľ vedú hlavné smery pešej dopravy na Námestie Slobody a ďalej na autobusovú a železničnú stanicu, Hornou Striebornou resp. Lazovnou ul., cez Strieborné námestie, Tajovského ul. (resp. cez Mestský park) do areálov stredných a vysokých škôl. Hlavná pešia os smeruje od Europa Shopping Centra, cez Vajanského námestie – Dolnú ulicu – Námestie SNP – Hornú ulicu po Námestie Slobody, s priečnymi koridorami uličného systému Pamiatkovej rezervácie Banská Bystrica, sekundárnou pešou osou v trase Vajanského námestie – Kuzmányho ulica – Cikkerova ulica – Pamätník SNP – ul. ČSA – Námestie Slobody. V obytných zónach, je potrebné dobudovať pešie námestia ako aj pešie trasy, a to najmä v zónach Sásová, Radvaň a Podlavice.⁶

Hierarchicky najvyššími komunikáciami slúžiacimi pešiemu pohybu sú pešie zóny, ktoré boli vytvorené na Námestí SNP, Námestí Štefana Moyzesa, Lazovej, Národnej, a na Hornej a Dolnej Striebornej ulici. V meste sa vykonáva pasportizácia chodníkov.

V ostatnej dobe sa vykonávajú niektoré opatrenia pre vyššiu bezpečnosť na priechodoch a križovatkách. V meste neexistuje systém značenia s uvedením času chôdze do destinácie (napr. pre turistické ciele). V meste nie je vypracovaný systém pre bezpečné cesty do škôl. Distribúcia máp pre peších sa nerobí. Nevykonáva sa pravidelne analýza hustoty, rozsahu, kontinuálnosti a prístupnosti chodníkov (aj pre znevýhodnené osoby).

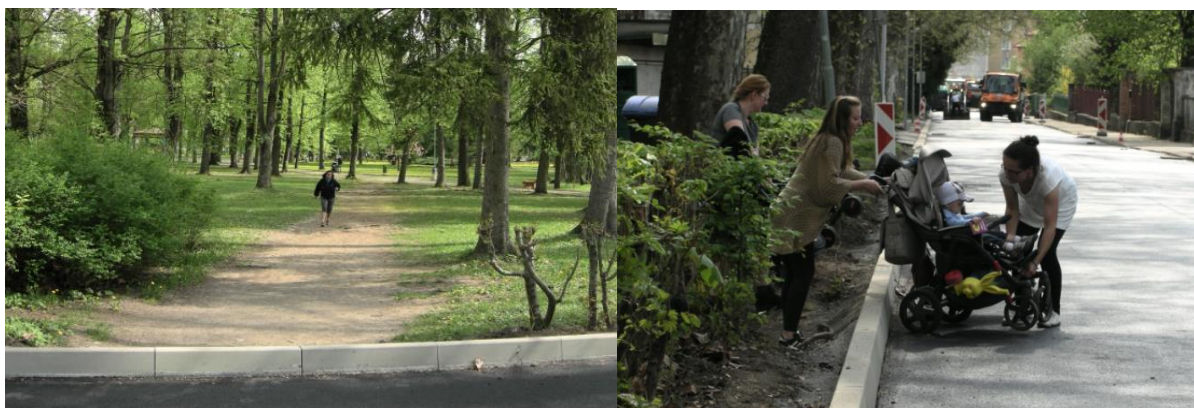


Obr. 19: Nekvalitné povrchy chodníkov

⁶ Územný generel dopravy

Rozsah peších zón a sieť chodníkov sa zväčšuje pomaly. Kvalita pešej infraštruktúry je na mnohých miestach nevyhovujúca (Obr. 19). Chodníky často blokujú reklamné tabule alebo iné prekážky (Obr. 20, Obr. 21). Sieť chodníkov nie je kontinuálna (Obr. 22) Problémom výstavby novej infraštruktúry a rekonštrukcií je najmä absencia finančných prostriedkov.

Mesto sa málo venuje problémom citlivých účastníkov dopravy ako sú deti, dôchodcovia, matky s deťmi, nevidiaci, alebo rôzne znevýhodnené osoby.



Obr. 20: Blokované "intuitívnych" cestičiek (Mestský park)



Obr. 21: Blokované chodníkov reklamnými tabuľami (ul. Na Troskách)



Obr. 22: Chodníky bez kontinuity (Jilemnického ul.)

Krajské stredisko Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska v Banskej Bystrici identifikovalo v rámci auditu nasledujúce problémy:

- Na peších komunikáciách chýbajú hmatateľné povrchy.
- Na komunikáciách sa často nachádzajú rôzne prekážky (sezónne sedenia, reklamné tabule, vyčnievajúce objekty na chodníkoch, autá parkujúce na chodníkoch, poruchy povrchu chodníkov, nedodržaná podchodová výška a nedostatok varovných signálov okolo prekážok, a pod.)
- Chýbajú bezpečné zábradlia alebo madlá.
- Cyklotrasy sú vedené ako súčasť chodníka a nie sú označené hmatateľným povrchom.
- Priechody pre chodcov majú nedostatočnú frekvenciu, absentujú vodiace línie a varovné a signálne pásy. Problémom je aj nerovný a šmyklavý povrch priechodov a chýbajúce alebo jasne označené bezbariérové vstupy na priechody.
- Schody na mnohých miestach sú strmé, úzke alebo zle navrhnuté a bránia pohybu osôb s obmedzenou pohyblivosťou. Absentujú akustické majáky, vodiace línie, nedostatočné je kontrastné označenie schodiska, ako aj prvého a posledného schodu.
- Zastávky MHD sú bez vhodného vybavenia a neumožňujú naplno využívať výhody nízkopodlažných a bezbariérových vozidiel.
- Parkovacie miesta pre znevýhodnené osoby majú nedostatočnú šírku alebo chýbajúce bezbariérové parkovacie stojiská.
- Pokladne a informácie nie sú navrhnuté tak, aby ich mohli používať osoby na invalidnom vozíku alebo chýba navádzanie k nim pre nevidiace a slabozraké osoby.
- Znevýhodnené osoby majú orientačné problémy vyplývajúce z nečitateľnosti značiek, názvov ulíc, piktogramov, popisných čísel a/alebo ich nedostatku.
- Existuje nebezpečenstvo spôsobené nedostatkom varovných signálov a dopravných značení pre znevýhodnené osoby a ostatných účastníkov dopravy.

Atraktívne miesta často znehodnocuje reklamný smog (Obr. 23)



Obr. 23: Reklamný vizuálny smog (pred budovou Europa Business Center)



Obr. 24: Dlhý priechod pre chodcov bez ostrovčka (Nám. slobody)



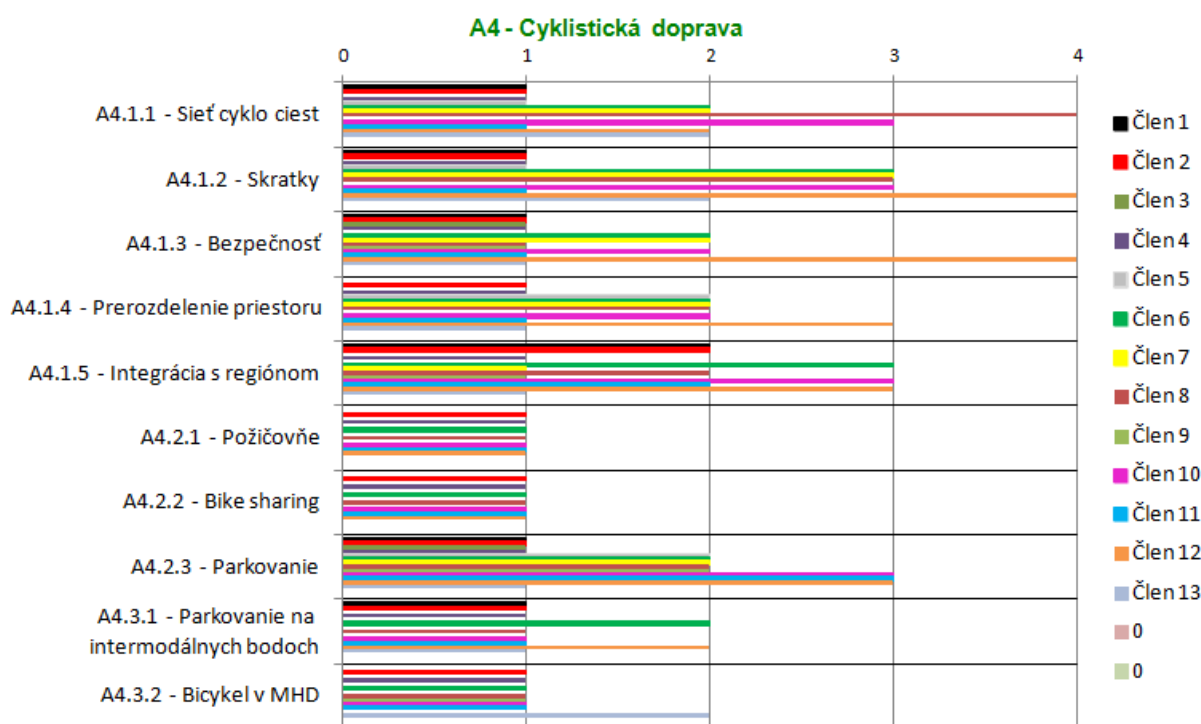
Obr. 25: Príklady dobrej praxe z Banskej Bystrice

3.3.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je veľmi efektívny a optimálny spôsob dopravy na krátke a stredné vzdialenosti. Používanie bicykla ponúka množstvo výhod oproti používaniu motorového vozidla, ako sú fyzická aktivita, alternatíva k použitiu fosílnych palív, žiadne znečistenie ovzdušia ani zamorenie hlukom, zníženie dopravných zápch, jednoduchšie parkovanie, väčšia flexibilita pri výbere trasy, vstup na cesty i chodníky. Výhody v podobe nízkych nákladov ponúka nielen tomu, kto na bicykli jazdí, ale aj spoločnosti. Na to aby tento spôsob dopravy obyvatelia využívali je ale nutná kvalitná cyklistická infraštruktúra.

V meste nie sú vybudované takmer žiadne samostatné cyklistické komunikácie, netvorí sa sieť, a sú skôr výnimkou.

V tejto oblasti dosiaholo mesto v hodnotení celkové skóre 38 %, s priemernou hodnotou 1,5 (Obr. 26).

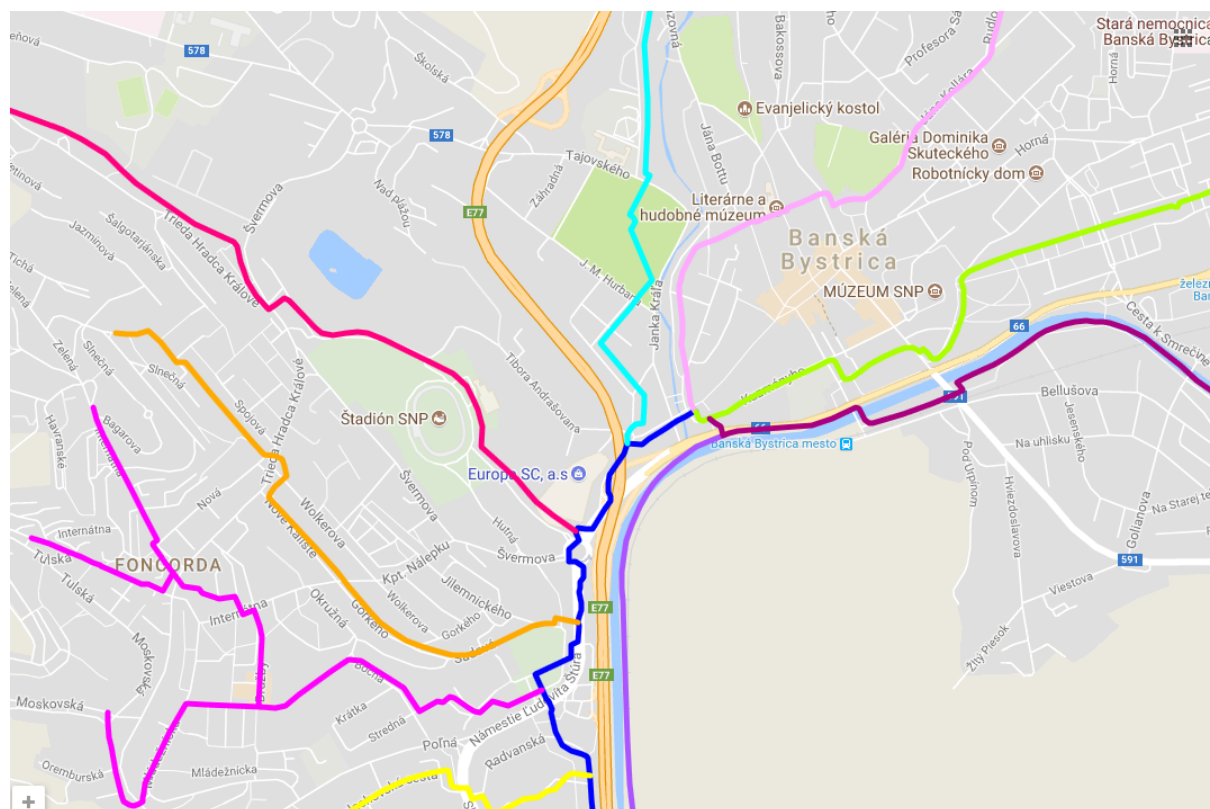


Obr. 26: hodnotenie pre cyklistickú dopravu

Pozitívne je, že Banská Bystrica má už od roku 2013 ako prvé mesto na Slovensku vypracovaný *Územný generel nemotorovej dopravy*, ktorý je až na malé výnimky v súlade s ÚPN. Cieľom tohto plánu bolo:

- Overiť, a spresniť riešenia pre cyklistickú dopravu, ktoré vychádzajú z ÚPN mesta Banská Bystrica a z návrhu ÚGD Banská Bystrica;
- Skoordinovať koncepčné zámery vypracované v ÚPP a ÚTP podkladoch a projektových dokumentáciách;
- Navrhnuť riešenia, etapy a postup realizácie cyklistických trás a potrebnej infraštruktúry;
- Navrhnuť riešenia podporujúce rozvoj nemotorovej dopravy a potrebnej infraštruktúry.

Koncepcia rozvoja cyklistickej dopravy je založená na vzájomne prepojenom systéme mestských a rekreačných cyklistických trás. Základnú kostru systému mestských cyklistických trás tvorí 10 hlavných trás – cyklistických radiál, ktoré prepájajú všetky mestské časti s centrom mesta a doplnkové cyklistické trasy, ktoré prepájajú jednotlivé mestské časti navzájom. Celkovo je v dokumente navrhnutých 46,6 km cyklistických trás, vrátane doplnkovej infraštruktúry (Obr. 27). Mesto sa začalo intenzívne venovať problematike budovania cyklotrás až v rokoch 2015 a 2016, kedy vyčlenilo z rozpočtu financie vo výške takmer 400 tis. EUR na spracovanie projektových dokumentácií. Aktuálne sa spracúvajú projektové dokumentácie na cyklotrasy v celkovej dĺžke 25,5 km, ktoré sa momentálne nachádzajú v rôznom stupni rozpracovanosti. V auguste 2017 bola mestu schválená nenávratná finančná dotácia z Integrovaného regionálneho operačného programu vo výške viac ako 800 tisíc EUR na cyklistickú trasu, ktorá spojí centrum mesta so sídliskom Podlavice. Aktuálne začala jej výstavba, ktorej ukončenie je naplánované na február 2019 (obr. 28).



Obr. 27: Výrez z Generelu - koncepcia rozvoja cyklotrás v meste⁷



Obr. 28: Výstavba cyklotrasy ESC – Podlavice, Zdroj Bystrica 24

V meste pôsobí niekoľko subjektov, ktoré sa venujú podpore cyklickej dopravy. Sú to napr. OCI BB alebo Nadácia Ekopolis. Občianska cykloiniciatíva OCI BB je skupinka priaznivcov cyklistiky a inej nemotorovej dopravy, ktorej hlavným cieľom je ochrana životného prostredia a rozvoj nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica a v širšom regióne. Pôsobí od roku

⁷ Zdroj: Generel nemotorovej dopravy

2005. V roku 2010 OCIBB získala dotáciu od UNDP a spoločne s mestom zrealizovali projekt, výsledkom ktorého bol vypracovaný dokument s názvom *Územný generel nemotorovej dopravy*, ktorý je jedinečný svojím obsahom, rozsahom, ako aj spôsobom prípravy, kedy do procesu bola vo veľkej miere zapojená odborná ako aj laická verejnosť. V poslednom čase najmä vďaka spolupráci Mesta BB s týmto občianskym združením v meste pribudla nová doplnková cyklistická infraštruktúra, stojany pre bicykle v centre mesta a priľahlých uliciach. Vďaka iniciatíve OCI BB bol v roku 2013 zrušený zákaz vjazdu cyklistov do pešej zóny v centre mesta a vďaka dostatočnej osвете (Desatoro správania cyklistu v pešej zóne) a komunikácii s verejnosťou, je po piatich rokoch možné konštatovať, že zatiaľ nedošlo k žiadnym kolíziám medzi cyklistami a chodcami v tomto priestore. (Obr. 29).



Obr. 29: Povolený vstup cyklistov do pešej zóny

Budovanie infraštruktúry pre cyklistov a siete komunikácií napriek tomu postupuje pomalým tempom. I keď mesto v spolupráci s OCI BB vytvorilo *Územný generel nemotorovej dopravy* a spoločne spolupracujú pri každoročnej kampani *Do práce na bicykli* a pri organizovaní aktivít v rámci *Európskeho týždňa mobility*, sú cyklisti v meste stále odkázaní zdieľať spoločný priestor s autami, kde je v rannej a poobednej dopravnej špičke jazda na bicykli mestom možná len pre zdatných a odvážnych cyklistov. Na krajniciach je veľa nebezpečných miest (Obr. 30)

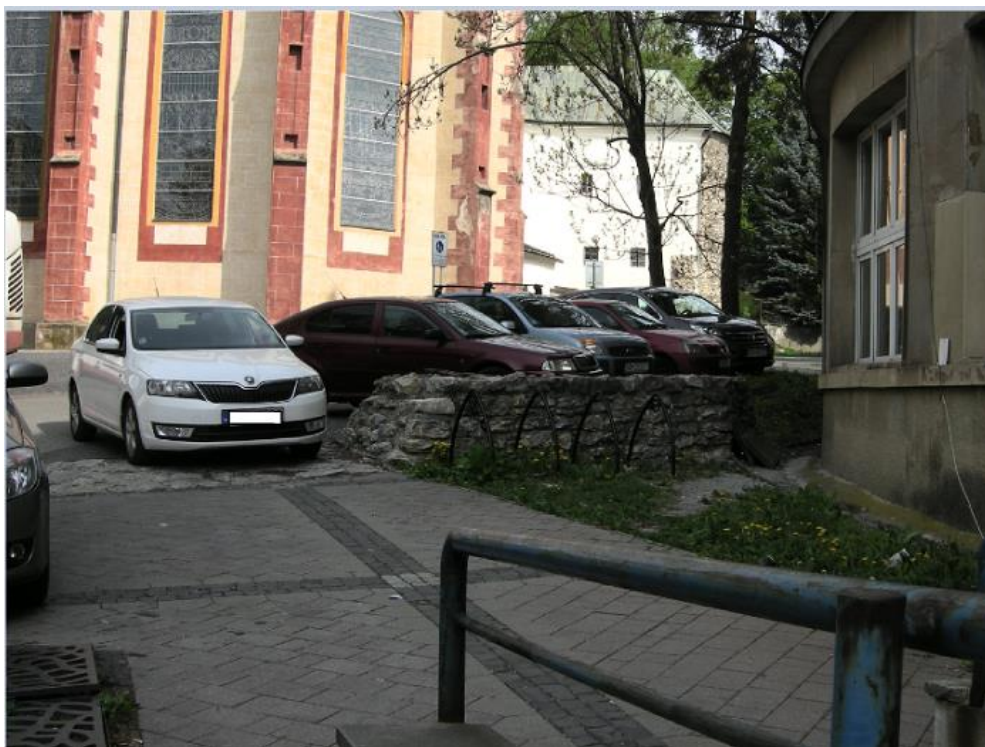
Z hodnotených oblastí v oblasti cyklodopravy sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

Nevytvárajú sa skratky pre cyklistov. I keď existujú výnimky napríklad na Pestovateľskej ulici. V roku 2017 sa menila organizácia dopravy na sídlisku Podlavice a všetky jednosmerné ulice sa sprístupnili v protismere pre cyklistov. Tento princíp si mesto osvojilo a pri ďalších zmenách organizácie dopravy podobného charakteru sa bude povoľovať vstup cyklistov do jednosmerných komunikácií, v prípade, že tam nebude nejaká iná prekážka ohrozujúca bezpečnosť chodcov alebo cyklistov. Dopravný priestor pre cyklistov v meste je aktuálne nevyhovujúci. Prepojenie trás v meste s priľahlým okolím je nedostatočné. V meste nie sú požičovne bicyklov. Nie je vybudovaný systém pre zdieľanie bicyklov (bike-sharing). Chýbajú parkovacie miesta pre bicykle na intermodálnych bodoch, pri nákupných centrách, aktuálne aj

na novovybudovanej autobusovej stanici. Nie je možnosť zobrať si bicykle do vozidiel hromadnej dopravy. Ďalšie negatíva sú dokumentované na nasledujúcich obrázkoch (Obr. 30-34).



Obr. 30: Nebezpečné miesta pre cyklistov



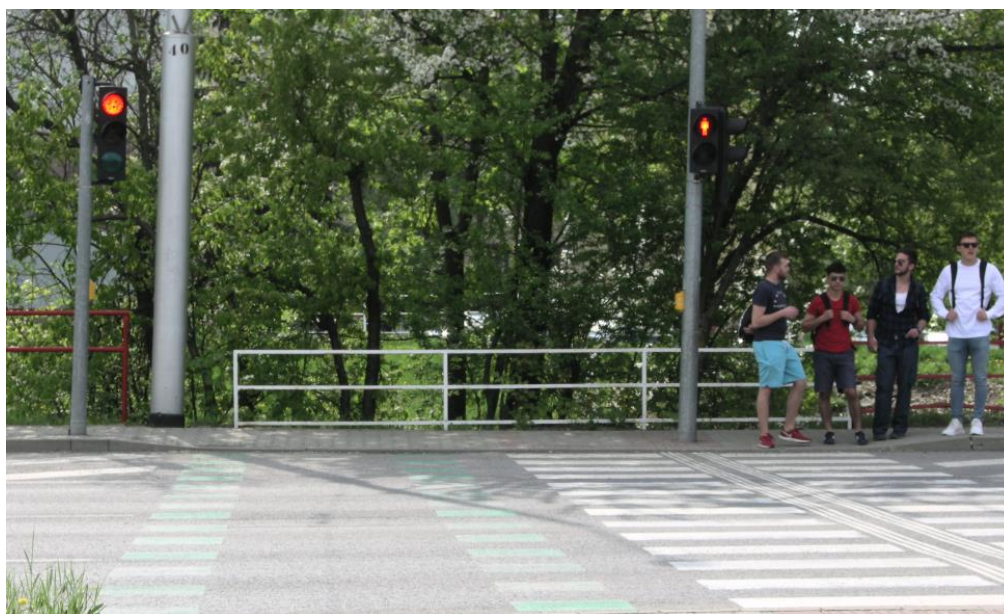
Obr. 31: Nevhodne umiestnené stojany na bicykle pri pošte (Horná ul.)



Obr. 32: Prerušený cyklochodník (pred budovou Europa Business Center)



Obr. 33: Znehodnotená informačná tabuľa (pred budovou okresného úradu)



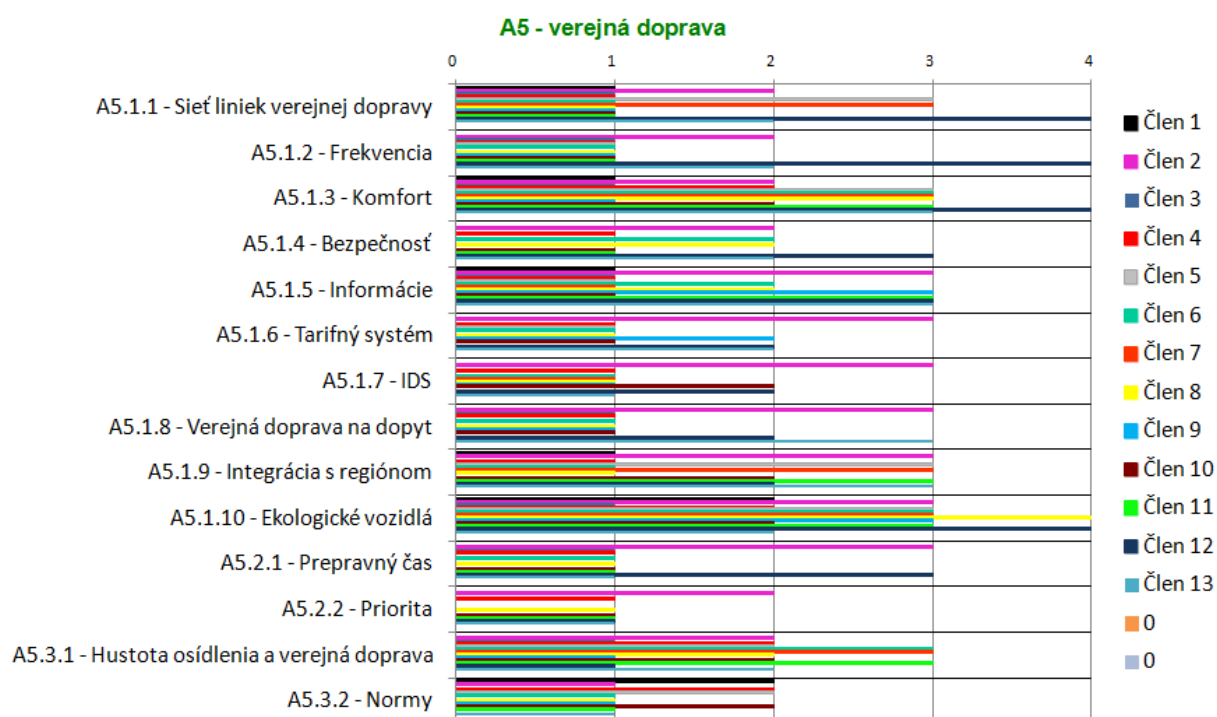
Obr. 34: Nebezpečné ukončenie priechodu pre cyklistov (Nám. Ľudovíta Štúra)

Napriek týmto nedostatkom existujú aj ďalšie pozitíva, ktoré ale skôr podporujú cykloturistiku a rekreačnú cyklistiku, napr.:

- Počas víkendov a voľných dní v letnej sezóne jazdí už niekoľko sezón Cyklobus do okolia mesta (Malý Šturec, Donovaly, Podkonice- Plašte, Šachtičky a Hrochoť - Kyslínky)
- Pravidelne sa organizujú podujatia na podporu cyklistiky, okrem hore spomínaných kampaní napr. Cyklofest, Otvorenie cyklosezóny. Počet účastníkov na týchto podujatiach každý rok stúpa.
- V meste, hlavne v centre, sú vybudované miesta na odkladanie bicyklov a ich počet sa postupne zvyšuje. Problémom je ale niekedy ich bezpečnosť.
- Pozitívny príklad je aj priamo v areáli mestského úradu, kde sú aktuálne zrekonštruované hygienické zariadenia (sprchy, šatňa) a ďalší priestor na bezpečné odstavenie bicyklov pre zamestnancov.

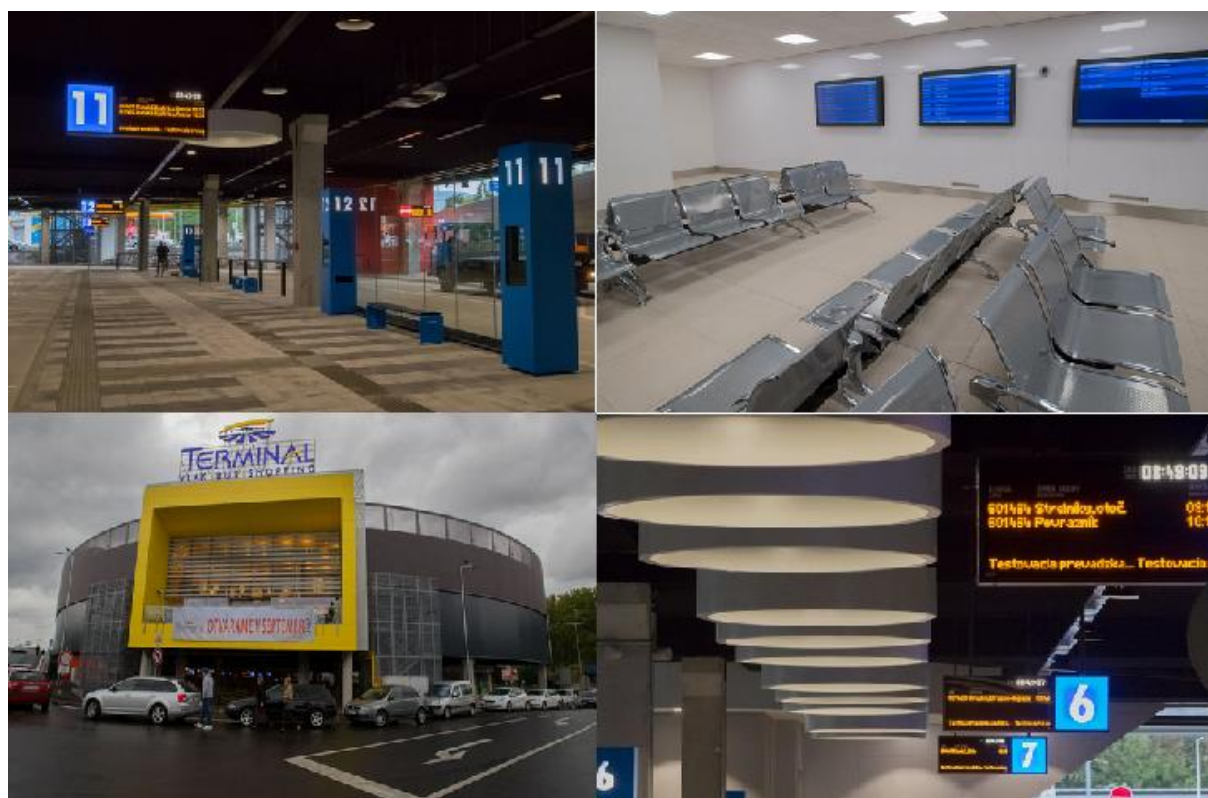
3.3.5 Verejná doprava

Verejná doprava zahŕňa všetky spôsoby dopravy, pri ktorých pasažier necestuje vo vlastnom automobile, ale zdieľa nejaký dopravný prostriedok s ostatnými cestujúcimi (okrem carpoolingu, t.j. spolujazdy). V meste funguje mestská hromadná doprava aj prímestská doprava na fixných trasách, s fixným cestovným poriadkom, bez rezervácie. Napriek množstvu zavádzaných opatrení, ktorých cieľom je zlepšiť služby pre cestujúcich a zatriktívniť verejnú dopravu, počet prepravených osôb kontinuálne klesá, i keď nie takým rapídym tempom ako tomu bolo v predchádzajúcich rokoch. Je to spôsobené najmä celkovým nárastom IAD, časom premiestňovania v dopravnom prostriedku ako aj cenou verejnej dopravy a ďalšími faktormi. Pri hodnotení verejnej dopravy dosiahlo mesto skóre 45 %, s priemerom hodnotenia 1,8 (Obr. 35)



Obr. 35: Hodnotenie pre verejnú dopravu

V meste pôsobia v súčasnosti dvaja dopravcovia, ktorí zaisťujú mestskú hromadnú dopravu a prímestskú dopravu – Slovenská autobusová doprava Zvolen, a. s. a Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a. s. SADZV zaisťuje prepravu autobusmi a DPMBB trolejbusmi. Mesto obsluhuje 8 trolejbusových liniek, 22 autobusových liniek a ďalšie regionálne spoje. V predaji sú jednorazové aj predplatné lístky. Je možné kúpiť si lístok aj prostredníctvom SMS a stiahnuť si cestovný poriadok do mobilu. Uplatňujú sa tarifné zľavy pre rôzne skupiny (deti, seniori, ZŤP a pod.). Dopravná kancelária sa nachádza na autobusovej stanici. V septembri bola daná do užívania nová autobusová stanica. Starú autobusovú stanicu nahradila moderná stanica spojená s nákupným centrom, ktorá ponúka kvalitné vybavenie a komfort pre cestujúcich. Autobusová stanica je prispôbena znevýhodneným osobám. Je bezbariérová, s vodiacou dlažbou pre zrakovo postihnutých a jej súčasťou je aj defibrilátor. Cestujúci môžu využiť wifi zónu s inteligentnými lavičkami so zásuvkami a s USB vstupmi. Informačné tabule podávajú informácie o spojoch v reálnom čase (Obr. 36)



Obr. 36: Nová autobusová stanica, Zdroj: TASR

V meste jazdia aj vozidlá s ekologickým pohonom na CNG. Testujú sa hybridné vozidlá. Modernizuje sa vozidlový park.

Z hodnotených oblastí v oblasti verejnej dopravy sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

- Frekvencia niektorých spojov je nízka;
- V starších vozidlách a na niektorých zastávkach nemajú pasažieri dostatočný komfort (Obr. 37);
- Minimálne sa využívajú inteligentné dopravné systémy;
- Neexistuje služba dopravy na dopyt;
- Verejná doprava nie je dostatočne integrovaná s prímestskou a regionálnou dopravou;
- Verejná doprava nemá v dopravných prúdoch prioritu (prednosť vozidiel MHD, osobitné dopravné pruhy a pod.);
- Neexistujú normy pre parkovanie pre nové budovy súvisiace s verejnou dopravou.
- Cestujúci nemajú informácie o tom, ktorý spoj/linka je nízkopodlažný autobus

V roku 2013 bol v rámci aktivít Európskeho týždňa mobility realizovaný prieskum zameraný na využívanie MHD a iných druhov dopravy a hodnotenie kvality MHD v Banskej Bystrici. Bol realizovaný prostredníctvom internetu a odpovedalo naň 861 respondentov, z ktorých 70 % bolo obyvateľov mesta. 43 % zo všetkých respondentov uviedlo, že využíva služby MHD takmer každý deň. 50 % uviedlo, že považuje cenu za primeranú, 40% za vysokú. Respondentom v súvislosti s ich využívaním služieb prekážali najmä nasledujúce nedostatky:

- nízka frekvencia spojov,
- preplnenosť vozidiel,
- zlá nadväznosť pri prestupoch,
- skorší odchod vozidiel zo zastávky,

- neohľadupnosť vodičov a ostatných cestujúcich,
- nízka čistota vozidiel,
- absencia nočných spojov,
- nefunkčnosť kariet ISIC.

Naopak pozitívne hodnotili:

- nové vozidlá, ich komfort a ekologickosť,
- dobrú dostupnosť zastávok,
- možnosť stretnúť sa s inými ľuďmi vo vozidle,
- možnosť cestovať MHD namiesto IAD a tým pádom žiadne problémy s parkovaním.
- šetrenie vlastného auta a nákladov na pohonné hmoty,
- rýchlu a bezpečnú prepravu v rámci mesta.

S ponúkaných návrhov na skvalitnenie služieb MHD preferovali najmä:

- prístup na internet vo vozidlách,
- nástup všetkými dvermi,
- rozšírenie MHD do okrajových častí mesta,
- viac priamych spojení cez mesto,
- zlepšenie nadväznosti spojov na príchod vlakov,
- prepracovanie grafikonu tak, aby na jeden smer neodchádzalo viac spojov naraz, ale postupne,
- informácie o odchodoch v reálnom čase na zastávkach,
- správy počas jazdy,
- možnosť prepravy bicykla,
- reálnu bezbariérovosť nastupovania a vystupovania do/z autobusov (v cestovnom poriadku zaznačiť, ktoré spoje sú bezbariérové).



Obr. 37: Zastávka bez prístrešku a vhodného napojenia na chodník (Strieborné námestie)

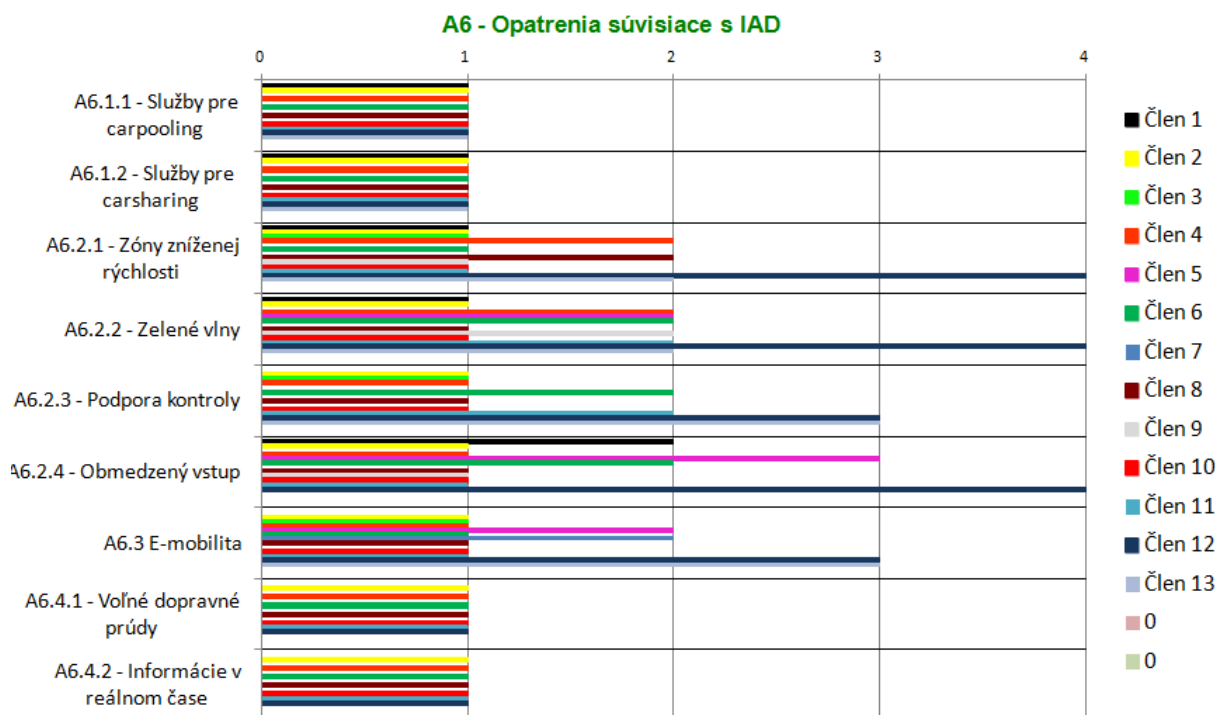
Železničnú dopravu zabezpečujú v priestore Banskej Bystrice dve železničné trate. Prvou z nich je trať č. 170 zo stanice Zvolen cez Banskú Bystricu do stanice Vrútky. Druhou je trať č. 172 zo stanice Banská Bystrica cez Brezno na Červenú Skalu. Obe trate sú jednokoľajné. V roku 2006 bola realizovaná elektrifikácia trate na úseku Zvolen – Banská Bystrica. Z územno-plánovacieho hľadiska sú to trate 3. kategórie v koridoroch medzinárodného a celoštátneho

významu. Železničná stanica Banská Bystrica je priebežnou stanicou 2. kategórie. Návrh rozvoja železničnej dopravy uvažuje so zdvojnásobením trate č. 170 v úseku Zvolen – Banská Bystrica. Pre tento zámer sa rezervuje koridor, umožňujúci dobudovanie druhej koľaje.⁸

Železničná doprava v okolí Banskej Bystrice má významnú príležitosť rastu prepravného výkonu. Musí však ponúknuť dostatočný komfort, kvalitnejšie vlaky, dobré prepojenie na autobusovú dopravu, a tiež dôstojné prostredie na staniach a zastávkach. Veľký potenciál má aj v rámci intermodálnych ciest v regióne. Aby sa podporila intermodalita v regióne je podstatné sústrediť sa na budovanie intermodálnych bodov. Vybodovaním intermodálneho dopravného bodu v okolí železničnej zastávky Radvaň, vrátane záchytného parkoviska pre autá a bicykle by sa značne zvýšila možnosť pre obyvateľov a návštevníkov mesta využívať ekologické formy dopravy smerom do centra mesta. Na ostatných železničných zastávkach v regióne je tiež potrebné budovať bezpečné bezplatné parkoviská pre odstavovanie osobných áut a bicyklov, vrátane zastávok MHD.

3.3.6 Opatrenia súvisiace s IAD

Opatrenia súvisiace s individuálnou automobilovou dopravou sa týkajú doplnkových opatrení, ako aj samotnej automobilovej dopravy. Ide o využívanie automobilovej dopravy trvalo udržateľnejším spôsobom. Pri hodnotení týchto opatrení dosiahlo mesto skóre 34 %, s priemerným hodnotením 1,4 (Obr. 38).



Obr. 38: Hodnotenie opatrení pre IAD

V meste boli zavedené niektoré opatrenia zamerané na reguláciu IAD napr.: koordinácia svetelnej signalizácie alebo obmedzený vstup automobilov do centra mesta. V obytných zónach, v okolí škôl a pod. by bolo vhodné zaviesť zóny zníženej rýchlosti. V meste chýbajú inovatívne aktivity pre kolektívnu dopravu, ako je carpooling alebo carsharing. Málo sa

⁸ Územný generel dopravy

používajú adaptatívne systémy kontroly rýchlosti, automatická detekcia rýchlosti a sankcie. Nie je implementovaný systém na riadenie zníženia rýchlosti v dopravných prúdoch, ani navigácia na voľné cesty. Neexistuje systém zliav, alebo výhod pre ekologické vozidlá vrátane elektromobilov.

3.3.7 Manažment mobility

Manažment mobility je koncept propagujúci a podporujúci trvalo udržateľnú dopravu. Riadi dopyt po automobilovej doprave prostredníctvom nástrojov na zmenu postoja a správania cestujúcich. Jadrom manažmentu mobility sú tzv. „mäkké“ opatrenia, ako informovanosť/osveta, komunikácia, organizačné služby a koordinačné aktivity rôznych partnerov. Mäkké opatrenia často podporujú tzv. tvrdé opatrenia v mestskej doprave (napr. nové autobusové linky, nové cesty a nové cyklotrasy). Opatrenia manažmentu mobility (na rozdiel od tvrdých opatrení) nevyhnutne nevyžadujú veľké finančné investície a môžu mať vysoký pomer rentability. Príprava koncepcie udržateľnej mobility je vecou miestnych a regionálnych orgánov, vlastníkov alebo správcov pozemkov, organizácií, zastupujúcich cyklistov, chodcov a ďalších účastníkov premávky, verejných dopravcov, organizátorov akcií, komunitných skupín a pod.

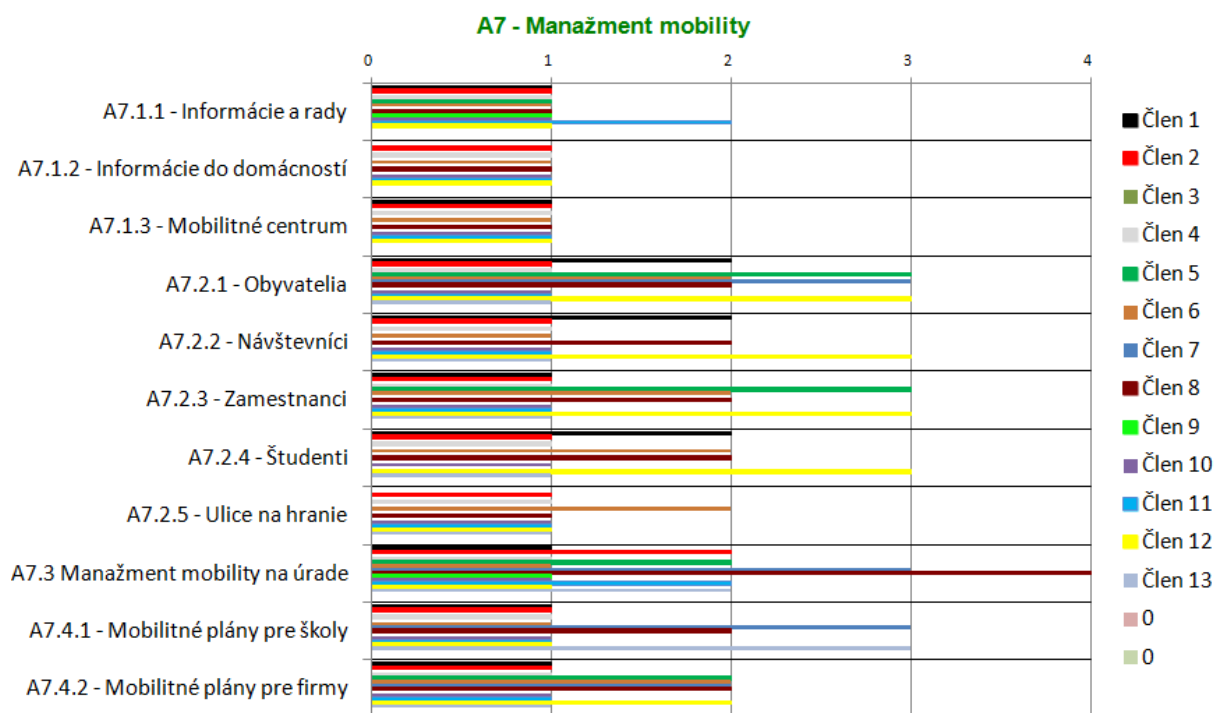


Obr. 39: Aktivity na podporu udržateľnej mobility, Zdroj: OCI BB

Významným prvkom je vytváranie kooperačných vzťahov, napríklad medzi samosprávou, dopravnými podnikmi, firmami, školami a užívateľmi hromadnej dopravy. Na manažmente mobility sa má aktívne podieľať súkromný aj verejný sektor. Opatrenia manažmentu mobility sú veľmi rôznorodé a spôsob ich realizácie závisí od miestnych podmienok. V Meste Banská Bystrica sa koncept manažmentu mobility doteraz používal vo veľmi obmedzenej miere. V tejto oblasti dosiahlo mesto skóre len 34 %, s priemernou hodnotou 1,4. Nositeľmi nových

myšlienok v tomto smere boli doteraz v meste najmä neziskové organizácie, rôzne združenia a jednotlivci. Z hodnotených oblastí v oblasti verejnej dopravy sú nedostatky najmä v týchto oblastiach:

- V meste neexistuje mobilitné centrum alebo informačný bod poskytujúci komplexné informácie a rady pre obyvateľov a turistov.
- Mesto nedistribuuje informácie o trvalo udržateľnej doprave do domácností, firiem alebo škôl.
- Mesto samostatne organizuje len veľmi málo aktivít na zvýšenie povedomia a podporu využívania trvalo udržateľných spôsobov dopravy.
- Nerobia sa pravidelne opatrenia zamerané na špecifické cieľové skupiny.
- Na úrade sa nevykonáva organizácia a koordinácia rôznych typov služieb v rámci manažmentu mobility, ktoré ponúkajú alternatívu k používaniu IAD.
- Mesto zatiaľ nepropaguje plány mobility pre školy, firmy alebo inštitúcie.

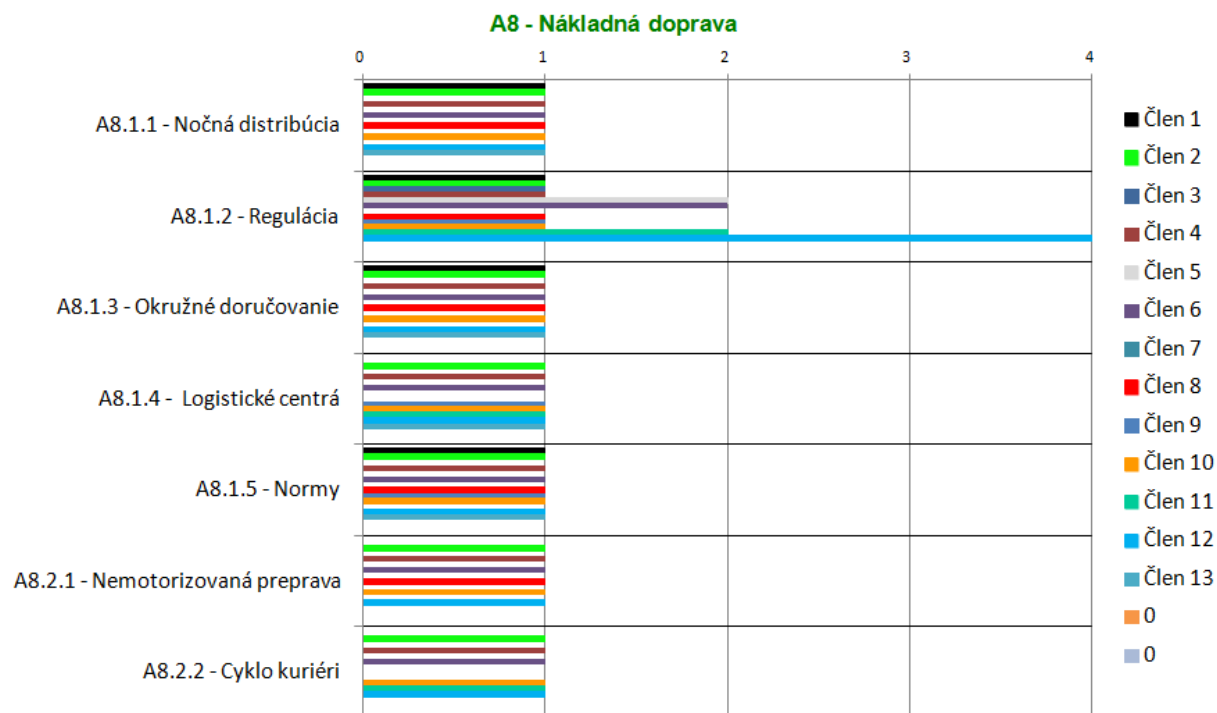


Obr. 40: Hodnotenie pre opatrenia manažmentu mobility

Zaujímavou aktivitou v tomto smere je vytvorenie inštitucionálneho plánu mobility pre mestský úrad. Mesto by mohlo propagovať vytváranie podobných plánov pre školy a veľkých zamestnávateľov.

3.3.8 Manažment nákladnej dopravy

Manažment nákladnej dopravy zahŕňa rôzne stratégie s cieľom zvýšiť efektívnosť nákladnej a komerčnej dopravy na území mesta. Mesto sa musí v rámci svojich kompetencií a možností postarať o dobré podmienky prepravy tovarov potrebných pre obchod a podnikanie a zároveň vhodne regulovať nákladnú dopravu v meste.



Obr. 41: Hodnotenie pre opatrenia manažmentu nákladnej dopravy

Pre túto oblasť dosiahlo mesto skóre 27%, s priemerným hodnotením 1,1. V rámci možností mesto obmedzuje vstup nákladných automobilov do centra a stanovuje čas distribúcie tovarov. V meste sa nepoužívajú nemotorizované spôsoby prepravy (napr. cargo bicykle). Mesto nepropaguje prepravu na krátke vzdialenosti a ďalšie opatrenia s cieľom koordinovať prepravu, skracovať prepravnú vzdialenosť, maximalizovať náklad a zamedziť cestám naprázdno.

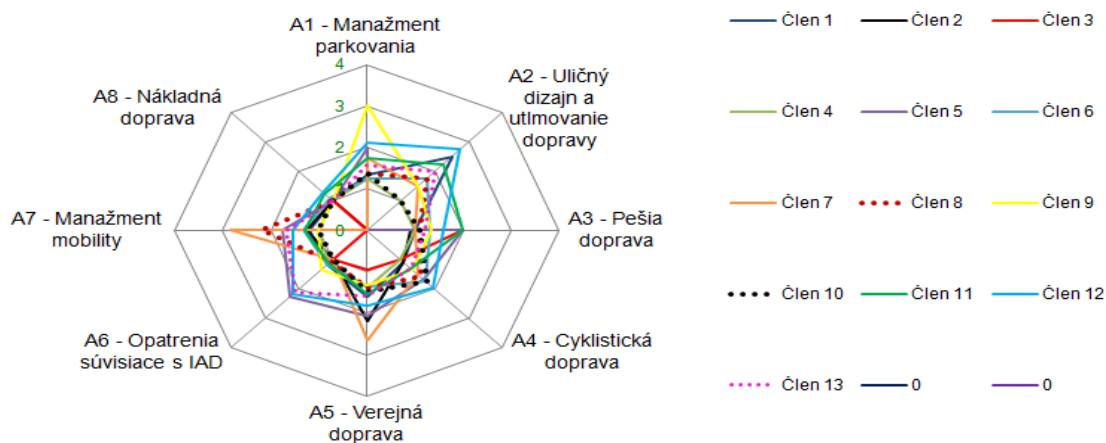
Positívnym opatrením je napríklad obmedzenie parkovania nákladných vozidiel a dodávok s dĺžkou nad 5 m na sídliskách (Obr. 42).



Obr. 42: Parkovanie dodávok na sídliskách, Zdroj: <https://www.cas.sk/fotogaleria/>

Pavučinový diagram na Obr. 43 znázorňuje individuálne hodnotenie aktivít členmi pracovnej skupiny.

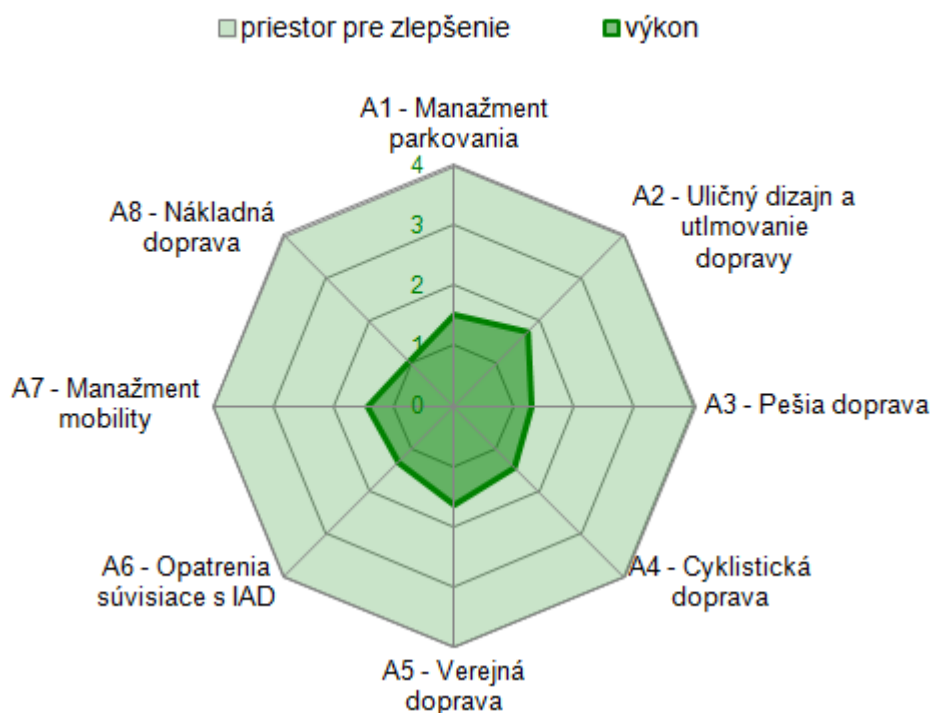
Polia aktivít podľa členov skupiny



Obr. 43: Hodnotenie pre jednotlivé polia aktivít

Obr. 44 znázorňuje hodnotenie výkonu v oblasti aktivít v priemere a možný priestor na zlepšenie.

Polia aktivít - priemer

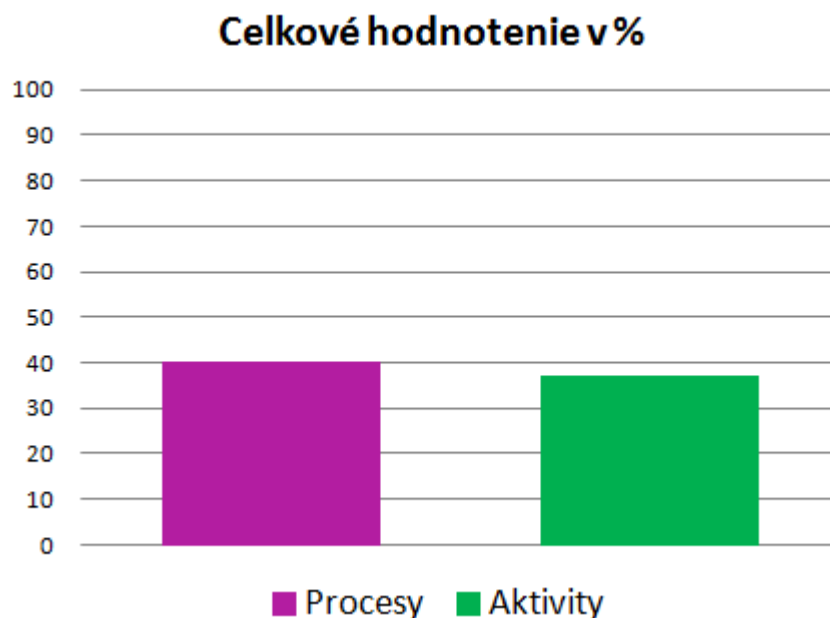


Obr. 44: Priemerné hodnotenie pre jednotlivé polia aktivít

V oblasti aktivít získalo mesto hodnotenie vyjadrení 37 %, s priemernou úrovňou 1,5. Toto skóre ho zaraďuje aj v oblasti implementácie jednotlivých aktivít na úroveň začínajúcich miest.

3.4 Celkové hodnotenie

Analytická časť auditu ADVANCE umožnila mestu Banská Bystrica analyzovať silné a slabé stránky v súčasnom plánovaní, politike a implementácii opatrení v oblasti mobility. Mesto získalo v celkovom hodnotení úroveň začínajúceho mesta (Obr. 45).



Obr. 45: Celkové hodnotenie

4 Výstupy z verejných stretnutí a dopravno-sociologického prieskumu

4.1 Výstupy z verejných stretnutí

V rámci projektu *Podpora partnerstva a dialógu v oblasti participatívnej tvorby verejných politík* bolo v marci a apríli 2018 zorganizovaných 5 stretnutí s verejnosťou v Radvani, Sásovej, Fončorde, Podlaviciach a v centre mesta (Obr. 46). Cieľom stretnutí bolo zistiť názory občanov na mobilitu v meste, identifikovať ich problémy, zainteresovať ich do auditu ADVANCE, zahrnúť ich pripomienky a podnety na zlepšenie do správy a informovať ich o príprave PUM.



Obr. 46: Verejné stretnutie – centrum mesta

Každé stretnutie prebiehalo v štyroch pracovných skupinách:

- „Chodíme pešo“
- „MHD“
- „Bicykle“
- „Autá“.

V skupinách Chodíme pešo/MHD/bicykle sa diskutovalo o nasledujúcej otázke a s ňou súvisiacimi problémami.

- Čo by vám pomohlo pri mobilitě v rámci vášho sídliska alebo pri presunoch do práce, školy, za nákupmi alebo zábavou a pod., aby ste viac chodili pešo/MHD/na bicykli?

V skupine „Autá“ sa diskutovalo na tému:

- Prečo používate pre prepravu v meste automobil a čo by vám pomohlo aby ste ho nahradili iným dopravným prostriedkom alebo aby ste chodili pešo.

O stretnutiach boli obyvatelia informovaní prostredníctvom lokálnych médií, webovej stránky mesta Banská Bystrica ako aj na informačných tabuliach v jednotlivých častiach mesta. Stretnutí sa zúčastnila takmer stovka obyvateľov. Obyvatelia boli veľmi spontánni, vystupovali aktívne a mali množstvo návrhov, pripomienok a podnetov. Mnohí obyvatelia prišli na stretnutie pripravení a priniesli návrhy a podnety na zlepšenie mobility. Napríklad na stretnutie v mestskej časti Podlavice prišli obyvatelia ulice Pod Stráňou, ktorí sa dlhodobo s mestským úradom snažia riešiť prejazd motorovej dopravy cez ich ulicu, ktorý im značne znepríjemňuje život a znižuje kvalitu ich života. Pozitívne všetci vnímali, že mesto prejavilo záujem o ich názory a z týchto stretnutí sa zozbierali naozaj podnetné informácie pre zlepšovanie mobility obyvateľov v meste celkovo. Takmer na všetkých stretnutiach, aj keď boli zamerané na danú lokalitu, zazneli rovnaké pripomienky a podnety pre problémové miesta v oblasti dopravy v meste. V nasledujúcej časti dokumentu sú zhrnuté všeobecné zistenia, problémy a návrhy občanov pre jednotlivé druhy dopravy zo všetkých stretnutí. Podrobný opis každého stretnutia a jeho výstupov je v prílohe 1, kde sú uvedené cenné informácie o konkrétnych problémoch v oblasti mobility v meste ako aj návrhy na ich zlepšenie.

4.1.1 Pešia doprava

V rámci oblasti, kde ľudia bývajú, sa pohybujú pešo dosť často. V prípade, že sa presúvajú na väčšiu vzdialenosť, keď dochádzkový čas prekračuje cca 25 minút, využívajú iné druhy dopravy. Pešo chodia najmä tí, ktorí chcú chodiť pešo z rôznych dôvodov (majú sedavé zamestnanie, chcú sa viac hýbať a pod.). V mieste svojho bydliska často používajú existujúce chodníky, ale aj skratky, a priechody pre chodcov. Pešo často chodia dôchodcovia a mamičky na materskej dovolenke, ale aj deti do školy. Najviac sa obyvatelia sťažovali na to, že chodníky majú často nekvalitný povrch, sieti chodníkov chýba kontinuita a za častý problém označovali nebezpečné križovania chodníkov s cestou pre motorové vozidlá. Viacerí sa sťažovali na nízku kvalitu rekonštrukčných prác. V zime sú na mnohých miestach chodníky nedostatočne udržiavané. Niekde sú chodníky veľmi úzke. Často ich blokujú reklamné tabule, zaparkované autá alebo smetné nádoby. Pri chodníkoch chýba vhodný mobiliár na oddych a rôzne druhy relaxácie pre rôzne cieľové skupiny. Sťažovali sa aj na slabé osvetlenie. Obyvatelia by privítali inštaláciu informačných tabúľ s názvami ulíc a navigáciou na rôzne ciele (pošta, škola, úrady, turistické ciele...). Novú autobusovú stanicu považujú za nie veľmi priateľskú ku chodcom, najmä seniori sú tam často dezorientovaní. Pre PUM obyvatelia navrhujú nasledujúce opatrenia:

- Na priechodoch pre chodcov a križovatkách nainštalovať signalizáciu informujúcu chodca a vodiča o čase naskočenia zelenej pre voľný prechod chodcov.
- Na nebezpečných miestach v čase vypnutej svetelnej signalizácie nainštalovať detekčné zariadenia, ktoré aktivujú výstražné svetlo v prítomnosti pohybu chodca v blízkosti priechodu.
- Pri rekonštrukcii priechodov a budovaní nových vytvárať bezbariérové priechody s navádzacími a bezpečnostnými prvkami pre citlivých užívateľov. V rezidenčných zónach budovať vyvýšené, alebo osvetlené priechody.
- Dobudovať v meste hlavné pešie magistrály
- Zaviesť dopravnú výchovu pre deti a seniorov (v Banskej Bystrici chýba detské dopravné ihrisko).
- Pri rekonštrukciách cestných komunikácií budovať zároveň aj bezbariérové chodníky a cyklocestičky.
- Pri výstavbe nových častí vopred riešiť aj vhodnú dopravnú infraštruktúru.

- Zaviesť systém okrskára, mestského policajta pre konkrétnu štvrť mesta v zmysle „Poznaj svojho policajta“.
- Zaviesť systém „Spoločné cesty do školy“.

4.1.2 Cyklistická doprava

Bicykel na prepravu v mieste bydliska používa obmedzený počet obyvateľov. Ako dôvod uviedli množstvo bariér, ktoré im v tom bránia. Predovšetkým v meste chýba základná infraštruktúra pre cyklistov, teda samostatné nemotoristické komunikácie určené pre cyklistov, oddelené od iných druhov dopravy, vyznačené bezpečné cyklotrasy alebo pruhy vyhradené pre cyklistov. V súčasnosti sa cyklisti necítia bezpečne. Problémom na existujúcich cestných komunikáciách, ktoré v súčasnosti cyklisti využívajú sú znečistené alebo nekvalitné krajnice s nevhodne osadenými kanálmi, nebezpečnými výtlkmi a podobne. Ďalším problémom sú priestory na bezpečné odkladanie bicyklov v rezidenčných zónach a rôzne bariéry pre plynulú jazdu na bicykli. Ako jeden z častých problémov uvádzali aj nízku toleranciu šoférov, čo v rannej a poobednej dopravnej špičke mnohých odrádza od využívania bicykla, napriek tomu, že vzdialenosť, ktorú potrebujú prekonať nie je veľká a dala by sa pohodlne zvládnuť na bicykli. Pre PUM obyvatelia navrhujú nasledujúce opatrenia:

- Pri budovaní cyklistickej infraštruktúry postupovať v zmysle existujúceho Generelu nemotorovej dopravy.
- Vytvoriť systém bezpečného parkovania v rezidenčných zónach. Využiť pri tom existujúce priestory (kotolne, zrušené obchody a rôzne prevádzky) alebo budovať nové cykloboxy na parkoviskách pre autá.
- Zaviesť v meste systém pre bike-sharing.
- Zaviesť kampaň „Do školy na bicykli“.
- Zlepšiť osvetu o cykloprevahu v meste.
- Zaviesť možnosť odviezť si bicykel v MHD (stojany na bicykle na zadnej časti autobusu alebo možnosť vziať si bicykel do autobusu).

4.1.3 Verejná doprava

MHD v meste využíva stále podstatná časť obyvateľov. Pre zvýšenie podielu MHD na preprave v meste je však potrebné lepšie prispôbiť túto službu potrebám obyvateľom a zrýchliť prepravu. Viacerí obyvatelia stretnutí sa sťažovali, že ich návrhy a podnety pre zlepšenie MHD, ktoré komunikovali s mestom alebo dopravcom ostávajú nevypočuté. Majú pocit, že mesto sa prispôbuje potrebám dopravcu a nie potrebám svojich obyvateľov. Množstvo identifikovaných problémov a konkrétnych návrhov je uvedených v prílohe. Pre PUM obyvatelia navrhujú najmä nasledujúce opatrenia:

- Zlepšiť systém komunikácie medzi dopravcom, mestom a obyvateľmi.
- Upraviť cestovné poriadky a zaviesť systém pravidelných intervalov/nadväznosť spojov pri prestupoch.
- Posilniť školské spoje, zaviesť školské a seniorské autobusy.
- Zlepšiť informovanosť cestujúcich, (napr. označiť spoje s nízkopodlažnými autobusmi).
- Otvoriť ďalšie dvere na platenie.
- Doplniť do vozidiel viac držiadiel pre seniorov.
- Nastaviť systém lístkov a kariet lepšie vyhovujúci potrebám rôznych cieľových skupín.
- Prepojiť lepšie železničnú a autobusovú/trolejbusovú dopravu a zosúladiť grafikon MHD s vlakmi.

4.1.4 Individuálna automobilová doprava

V prípade využívania osobného automobilu trápi obyvateľov najmä parkovanie na sídliskách. Najvypuklejšie tento problém vnímajú obyvatelia sídliska Sásová, kde už nedostatok parkovacích miest negatívne ovplyvňuje obyvateľov do takej miery, že sú nútení prispôbovať svoj život parkovaniu (napr. prísť skôr z práce, lebo v neskorších hodinách už nie je možné nájsť žiadne voľné parkovacie miesto na sídlisku). Problém s neustálym nárastom počtu áut na sídliskách vnímajú tí, ktorí auto používajú, ako aj ostatní, teda chodci a cyklisti. Prví nemajú dostatok parkovacieho priestoru, pre druhých odstavené autá predstavujú bariéru voľného pohybu po priechode, ceste, chodníku alebo zeleni. Väčšina účastníkov stretnutí sa pri téme parkovania na sídliskách zhodla na tom, že by boli ochotní si v prípade systematického riešenia statickej dopravy za parkovanie platiť, ale cena by mal byť primeraná a pešia vzdialenosť k zaparkovanému autu by nebola dlhšia ako 10 - 12 minút. V prílohe sú uvedené dôvody prečo niektorí obyvatelia uprednostňujú pre pohyb v meste stále automobil ako aj konkrétne problémy a návrhy na riešenie. Pre PUM obyvatelia navrhujú najmä nasledujúce opatrenia:

- Je potrebné začať systematicky riešiť dopravu v meste a regióne ako integrovaný dopravný systém.
- Vhodnými opatreniami začať budovať vzájomný rešpekt vodič – cyklista – chodec.
- Prioritne riešiť autá dochádzajúce do BB – vybudovať odstavné parkoviská park + ride, park + bike.
- Postaviť parkovací dom v každej mestskej časti ako modelový príklad.
- Spoplatniť parkovanie pri Roosveltovej nemocnici.
- Zaviesť inovatívne formy využívania automobilu (carsharing za rozumnú cenu, aplikáciu pre carpooling).
- Vytvárať "kluby" pre požičiavanie súkromného auta.
- Zaviesť systém rezidenčného parkovania (inšpirovať sa Viedňou, Prahou a pod.)

4.2 Výstupy z dopravno-sociologického prieskumu

Cieľom prieskumu mobility na území mesta Banská Bystrica bolo získať údaje o podieloch jednotlivých druhov dopravy v meste Banská Bystrica a opísať dopravné správanie ľudí prepravujúcich sa v tomto meste. Metodika prieskumu bola založená na metodike aplikovanej v rámci prieskumu del'by prepravnej práce v meste Brno, ktorý bol realizovaný v roku 2012 agentúrou PPM Factum. Výskumu sa zúčastnilo celkovo 1 062 respondentov vo veku od 15 rokov. Respondenti boli vybratí kvótnym výberom na základe rodu, veku a bydliska. Zber údajov prebiehal formou osobných (tvárou v tvár) štruktúrovaných rozhovorov od 1.11.2017 do 10.12.2017. Zber údajov zabezpečovalo 31 anketárov z radov študentov a študentiek sociálnej práce Pedagogickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici.

Hlavné zistenia:

- Do zamestnania alebo do školy sa pravidelne prepravuje 78,4 % respondentov, pričom priemerná dĺžka ich cesty je 18 minút.
- Osoby, ktoré nie sú aktívne na trhu práce alebo vo vzdelávacom systéme (nezamestnaní, ľudia na rodičovskej dovolenke, osoby v domácnosti, dôchodcovia) sa prepravujú významne menej ako tie, ktoré sú aktívne.
- Medzi najčastejšie využívaný spôsob prepravy pri pravidelnej ceste do práce alebo do školy v Banskej Bystrici patrí automobil (využíva ho 37,4 % respondentov).

- Verejnou dopravou sa prepravuje pravidelne do práce alebo školy 65 % respondentov, automobilom alebo motocyklom 48,9 % respondentov, pešo 35,1 % a bicykel využíva na svoju prepravu za prácou alebo do školy len 3,4 % respondentov.
- Najviac času trávajú respondenti pri preprave vlakom, ide najmä o osoby dochádzajúce do Banskej Bystrice z iných lokalít.
- Najčastejšími dôvodmi preferovaného spôsobu prepravy za prácou a do školy sú dostupnosť, komfort, efektivita a finančné faktory.
- Najčastejším spôsobom mobility respondentov v pracovnom čase, v čase vyučovania, vo voľnom čase a cez víkend je preprava pešo a preprava automobilom.
- Preferované spôsoby dopravy za vybranými aktivitami sa mierne odlišujú. Pri preprave za službami a nákupmi prevažuje automobil a autobus, za nimi nasleduje preprava pešo. Pri preprave za voľnočasovými aktivitami a priateľmi je najviac využívaná preprava automobilom, nasleduje chôdza a MHD.
- Na prepravu používa automobil 78,8 % opýtaných respondentov, z toho 55,1 % sú vodiči a 44,9 % spolucestujúci. Pri ceste autom do práce najčastejšie cestujú sami, vo voľnom čase cestujú najčastejšie vo dvojici.
- Najviac respondentov (26,5 %) by k zmene dopravného správania smerom k environmentálnejšie udržateľným spôsobom dopravy nemotivovalo nič. Významnejšími motivačnými faktormi k zmene sú: finančné výhody a kvalita poskytovaných služieb.
- Na cestovanie mimo mesta Banská Bystrica je rezidentmi najviac využívaný automobil (56,7 %), nasleduje autobus (42 %) a vlak (30,5 %).
- Respondenti sú najspokojnejší s prevádzkou a fungovaním verejnej dopravy, sieťou peších trás, priechodnosťou na území mesta a bezpečnosťou dopravných prostriedkov. Najväčšiu nespokojnosť prejavili s dostupnosťou voľných parkovacích miest a sieťou a vybavením cyklistických chodníkov a trás.
- Respondenti preferujú určitý spôsob dopravy najmä z hľadiska jeho dostupnosti, komfortu, a efektivity. Prieskum ukázal, že len 1,6 % opýtaných pri výbere dopravného prostriedku myslí na svoje zdravie a len 0,9 % uvažuje o vplyve na životné prostredie.

Celý prieskum, vrátane výsledkov je uverejnený v prílohe 2 tohto dokumentu.

5 Analýza SWOT

| SILNÉ STRÁNKY | SLABÉ STRÁNKY |
|--|---|
| <p>Atraktívne mesto s príležitosťou pre prácu, štúdium a rekreáciu.</p> <p>Zapojenie mesta do mobilných projektov a sietí.</p> <p>Vypracovaný Generel nemotorovej dopravy s dobrou kvalitou, formou a rozsahom spracovania.</p> <p>Rozpracované projekty pre výstavbu cyklistickej infraštruktúry v rôznej fáze prípravy.</p> <p>Realizovaný audit parkovania.</p> <p>Vypracovaný inštitucionálny plán mobility na MsÚ.</p> <p>PUM v štádiu prípravy.</p> <p>Revitalizácia mestského parku a iných verejných priestorov.</p> <p>Revitalizácia vnútroblokov a a cyklozóna Tajovka.</p> <p>Dlhodobá aktivita OZ v oblasti mobility v meste.</p> <p>Tradícia organizovania rôznych osvetových podujatí a kampaní (Do práce na bicykli, ETM, Cyklofest, Otvorenie cyklosezóny).</p> <p>Záujem občanov o projekty v oblasti mobility.</p> <p>Cyklobus do okolia.</p> <p>Nové ekologické vozidlá MHD.</p> <p>Prijateľná cena MHD.</p> <p>Pešia zóna s povoleným vstupom pre bicykle.</p> <p>Nová, moderná autobusová stanica pre regionálnu dopravu.</p> | <p>Zvýšená intenzita automobilovej dopravy v meste.</p> <p>Hluk a znečistenie ovzdušia z narastajúcej IAD.</p> <p>Absencia manažmentu mobility na mestskom úrade.</p> <p>Centralistický sektorový manažment mesta, absencia integrovaného teritoriálneho prístupu.</p> <p>Pretrvávajúci dôraz na riešenie dopravy tradičnou formou zvyšovania kapacít dopravnej priepustnosti komunikácií a uzlov a zvyšovania počtu parkovacích miest.</p> <p>Zlá urbanistická koncepcia mesta, založená na vysokej prepravnej náročnosti.</p> <p>Absencia systematického riešenia pešej dopravy.</p> <p>Nedostatok finančných prostriedkov na mobilné projekty.</p> <p>Vágna parkovacia politika mesta.</p> <p>Absencia koncepcie pešej dopravy a tvorby mestských uličných koridorov.</p> <p>Absentujúci dôraz na tvorbu atraktívneho a kvalitného urbanizovaného prostredia najmä v obytnom území.</p> <p>Zlé rozhodnutia mesta vytvárajúce bariéry pre budovanie multimodálnych integrovaných dopravných uzlov.</p> <p>Málo využívaná MHD a prímestská doprava.</p> <p>Nedostatočná informovanosť a osвета o problematike mobility a o možnostiach jej riešenia.</p> <p>Slabá komunikácia medzi dotknutými stranami, mestom a občanmi.</p> <p>Hlas občanov nie je vypočutý.</p> <p>Nedobudovaný dopravný skelet mesta.</p> |
| PRÍLEŽITOSTI | HROZBY |
| <p>Využitie "brownfields" a opustených budov pre rozvoj mesta.</p> <p>Nové investičné projekty.</p> <p>Dobré nadregionálne napojenie v strede Slovenska - prehľbovanie národných a regionálnych väzieb.</p> | <p>Neriadená suburbanizácia a absencia riešenia dopravnej infraštruktúry.</p> <p>Zvyšovanie podielu IAD.</p> <p>Znečistenie životného prostredia, zvyšovanie hladiny hluku a emisií.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Podpora rozvoja ekologických foriem dopravy.</p> <p>Kompaktnosť centra mesta a jeho dobrá dostupnosť pešo, na bicykli a MHD.</p> <p>Možnosť financovania mobilityných projektov zo štrukturálnych fondov.</p> <p>Možnosť prepojenia dopravných a turistických cyklistických trás.</p> <p>Možnosti pre integráciu rôznych druhov dopravy vrátane IAD a vytváranie intermodálnych bodov.</p> <p>Blížkosť hlavnej autobusovej a železničnej stanice do centra mesta.</p> <p>Využitie železničnej dopravy pre dochádzanie do mesta a vnútromestskú dopravu železničná doprava ako MHD.</p> <p>Na viacerých lokalitách dostatok priestoru pre preferenciu MHD a cyklistickú dopravu.</p> <p>Atraktivita oblasti Hrona.</p> <p>Regionálny význam mesta.</p> <p>Prítomnosť inštitúcií.</p> <p>Potenciál kreatívnych ľudí.</p> <p>Participatívny rozpočet.</p> <p>Otvorená samospráva (web stránka, verejné zasadnutia, okienko pre verejnosť na MZ).</p> <p>Dobré podmienky pre cestovný ruch.</p> <p>Veľký počet kultúrnych podujatí.</p> <p>Relatívne nízke mestské dane.</p> <p>Zapojenie privátneho sektoru do mobilityných projektov.</p> | <p>Starnutie populácie a zvyšovanie počtu citlivých obyvateľov (so zdravotným alebo iným obmedzením s ohľadom na vyšší vek dožitia).</p> <p>Zmeny dopravného správania obyvateľov.</p> <p>Dopravný kolaps pri hromadných akciách (oslavy SNP, festivaly, športové podujatia).</p> <p>Kopcovitý reliéf mesta (problematický pre cyklistickú dopravu do niektorých častí mesta).</p> <p>Málo flexibilná možnosť meniť ÚPN pre poskytnutie väčšieho priestoru pre ekologické formy dopravy.</p> <p>Nedostatok priestoru vyhradeného v ÚPN pre budovanie intermodálnych bodov a záchytných parkovísk.</p> |
|--|---|

6 Stanovenie priorít, odporúčania pre spracovanie PUM a rámcový akčný plán

Finálnym výstupom procesu auditu ADVANCE je stanovenie priorít s konkrétnymi návrhmi na aktivity na zlepšenie plánovania a politiky mobility v meste. To vytvára základ pre prípravu PUM. Na základe výsledkov hodnotenia procesov a aktivít počas auditu a na základe predbežného zoznamu silných a slabých stránok audítori a mesto spolu pripravili a zorganizovali stretnutie týkajúce sa stanovenia priorít. Cieľom toho stretnutia bolo na základe výsledkov hodnotenia pozície mesta v procese auditu ADVANCE diskutovať o možných cestách, ktorými sa mesto môže uberať. Podpora opatrení pre trvalo udržateľnejšiu mobilitu by mala byť jednou z najdôležitejších úloh blízkej budúcnosti. Mesto Banská Bystrica sa bude musieť viac zaoberať riešením problémov mobility. Bude nevyhnutné sústrediť dostupné prostriedky na prioritné úlohy a aktuálne potreby v oblasti mobility s prihliadnutím na budúci vývoj. Finančné prostriedky, ktoré môže v súčasnosti a budúcnosti mesto investovať do mobility, treba využiť účelne. K tomu je potrebné stanoviť priority. Na základe realizácie auditu, stretnutí s obyvateľmi a dopravno-sociologického prieskumu pracovná skupina navrhla nasledujúce priority.

6.1 Priority pre procesy

- Prechod od tradičného spôsobu plánovania, realizácie a financovania opatrení v oblasti dopravy, ktoré kladú dôraz na kapacitu cestnej infraštruktúry, zameranej na IAD na nový prístup podporujúci vyváženosť všetkých druhov dopravy s dôrazom na nemotorizovanú dopravu a posilnenie manažmentu mobility na mestskom úrade.
- Podpora zavádzania nových inovatívnych technológií a služieb.
- Prechod k participatívnej politike, plánovaniu a realizácii opatrení na základe podnetov od odbornej verejnosti, občianskych iniciatív a obyvateľov mesta.
- Zvyšovanie povedomia obyvateľov o ekologických spôsoboch dopravy a propagovanie modernej mobilitej politiky.

6.2 Priority pre oblasti aktivít

Verejná doprava

- Posilnenie úlohy MHD v meste a preferencia MHD v dopravnom systéme.
- Integrácia hromadnej dopravy s inými druhmi dopravy na úrovni mesta a regiónu.
- Zavádzanie prvkov inteligentných dopravných systémov.

Pešia doprava a dizajn uličného priestoru

- Vytvorenie prehľadného, atraktívneho, bezbariérového a časovo výhodného systému pešej dopravy v meste.

Cyklodoprava

- Vytvorenie prehľadného, atraktívneho, bezbariérového a časovo výhodného systému cyklistickej dopravy v meste.

IAD a parkovanie

- Vytvorenie efektívnej parkovacej politiky mesta.

Manažment mobility

- Zvyšovanie povedomia obyvateľov a návštevníkov mesta o výhodách využívania ekologických foriem dopravy.
- Vytváranie vhodných a atraktívnych podmienok pre využívanie udržateľných foriem dopravy na území mesta.
- Aktívna propagácia a marketing novej dopravnej politiky mesta.

6.3 Odporúčania pre prípravu PUM

Pretože mesto Banská Bystrica sa v roku 2018 pripravuje na začiatok tvorby PUM, jedným z výstupov auditu ADVANCE je aj súbor odporúčaní pre prípravu PUM pre jeho zhotoviteľa a rámcový akčný plán, ktorý bude neskôr detailne rozpracovaný v PUM.

Odporúčania pre analytickú časť:

- Pri hodnotení strategických dokumentov by mal PUM posúdiť dopravnú náročnosť súčasného urbanistického riešenia ÚPN a identifikovať, ktoré časti ÚPN sú v rozpore s koncepciou trvalo udržateľnej mobility.
- Analyzovať disproporcie územia a ľudského potenciálu (prognóza demografického vývoja v jednotlivých mestských častiach, analýza vzťahov bydlisko - pracovisko vo vzťahu k mobilite a dopravnému systému).
- Analyzovať existujúcu a budúcu dopravnú ponuku a dopyt a tomu zodpovedajúce dopravné problémy, potreby a potenciál.
- Pripraviť dopravný model, ktorý bude vyvážený z hľadiska jednotlivých druhov dopravy a posilní pozíciu nemotorizovanej dopravy a verejnej dopravy tak, aby reprezentoval a simuloval budúce varianty (z hľadiska zmien v ponuke infraštruktúry, realizovaných opatrení, zmien v delbe prepravnej práce, dostupnosti a pod.).
- Rozsah analytickej časti dokumentu by mal byť vyvážený s rozsahom návrhovej časti, teda nedominovať celému dokumentu.

Odporúčania pre návrhovú časť

- Na základe analýzy a prognóz vyplývajúcich z dopravného modelu vytvoriť alternatívne varianty týkajúce sa budúceho rozvoja.
- Zamerať sa bližšie na nulový variant, ktorý predpokladá implementáciu opatrení v súlade so súčasnou politikou (teda bez zmeny prístupu), a rôzne alternatívne varianty, ktoré vychádzajú z politiky preferencie verejnej dopravy a posilnenia pozície nemotorizovanej dopravy. Simulovať a skúmať účinok kombinácie rôznych opatrení na dopravný systém mesta.
- Tieto varianty konzultovať s pracovnou skupinou ADVANCE (alebo novo vytvorenou komisiou pre mobilitu) a verejnosťou s cieľom stimulovať diskusiu o alternatívach a ich vplyvoch.
- Pripraviť dlhodobú víziu vývoja dopravy a mobility pre mesto a okolie, ktorá zahŕňa všetky druhy a formy dopravy: verejnú a individuálnu, osobnú a nákladnú, motorovú a nemotorovú, statickú a dynamickú.
- Navrhnuť balíček efektívnych opatrení (organizačné, prevádzkové, infraštruktúrne), vytvorených s logickým prepojením na výsledky situačnej analýzy a stanovené ciele.
- Zvážiť hospodárnosť opatrení a ich efektívnosť.
- Pripraviť plán implementácie – akčný plán, s alokáciou zdrojov a zodpovedností.

- Navrhnuť systém monitoringu a hodnotenia plánovacieho procesu a implementácie opatrení na zistenie účinnosti plánu.
- Pravidelne konzultovať čiastkové výstupy pri príprave PUM.
- V návrhovej časti rešpektovať výsledky a návrhy auditu ADVANCE.
- Zabezpečiť posúdenie plánu PUM nezávislým expertom.

6.4 Vízia

Členovia pracovnej skupiny ADVANCE navrhli niekoľko sloganov, ktoré by mohli vystihovať dlhodobú víziu mesta v oblasti mobility. O vízii, ktorá bude použitá v PUM rozhodnú obyvatelia on-line hlasovaním.

Banská Bystrica – mesto s atraktívnym a kvalitným mestským prostredím.

Banská Bystrica – mesto pre všetkých, mesto na skok.

Banská Bystrica – mesto, kde sa oplatí žiť, prísť a zostať.

Banská Bystrica – odvážne, inšpiratívne a udržateľné mesto.

Banská Bystrica – mesto, kde sa aj návštevník cíti bezpečne a príjemne ako doma.

Banská Bystrica – mesto, kde sa každý cíti ako doma.

Výsledkom auditu ADVANCE je rámcový plán na roky 2018 – 2023. Podrobný a jednoznačný plán implementácie s alokáciou zodpovednosti a zdrojov ako aj dlhodobé zámery budú spracované v pripravovanom dokumente PUM.

6.5 Plán pre roky 2018 – 2023 (procesy)

| Číslo | Priorita | Opatrenie | Aktivita | Odporúčany termín dosiahnutia |
|-------|---|--|--|-------------------------------|
| PP1 | Prechod od tradičného spôsobu plánovania, realizácie a financovania opatrení v oblasti dopravy, ktoré kladú dôraz na kapacitu cestnej infraštruktúry zameranej na IAD, na nový prístup podporujúci vyváženosť všetkých druhov dopravy s dôrazom na verejnú dopravu a nemotorizovanú dopravu a posilnenie manažmentu mobility na mestskom úrade. | Zriadenie oddelenia dopravy (mobility) resp. aspoň pozície manažéra mobility zabezpečujúceho manažment mobility na MsÚ BB. | Upravenie organizačnej štruktúry na MsÚ. | 2018 |
| | | Vzdelávanie zamestnancov MsÚ BB v oblasti trvalo udržateľnej mobility. | Školenia, účasť na konferenciách a seminároch. Aktívna účasť na podujatiach organizovaných sieťou CIVINET. | Priebežne |
| | | Koordinácia práce oddelení, ktorých práca sa týka mobility v meste. | Pravidelné stretnutia a konzultácie pracovníkov jednotlivých oddelení a odborov pod vedením manažéra mobility. | Priebežne |
| PP2 | Podpora zavádzania nových inovatívnych technológií a služieb | Návrhy opatrení v PUM podporujúce zavádzanie nových technológií a služieb. | Konzultácie a odborný dohľad pri príprave PUM. | V období prípravy PUM |
| | | Vzdelávanie zamestnancov MsÚ BB v oblasti nových technológií a služieb. | Školenia, účasť na konferenciách a seminároch. Aktívna účasť na podujatiach organizovaných sieťou CIVINET. | Priebežne |

| | | | | |
|-----|--|---|--|---|
| PP3 | Prechod k participatívnej politike, plánovaniu a realizácii opatrení na základe podnetov od odbornej verejnosti, občianskych iniciatív a obyvateľov mesta. | Zriadenie nezávislej externej komisie pre mobilitu (nadväzujúcej na prácu pracovnej skupiny ADVANCE) ako poradného orgánu zloženého zo zástupcov odborníkov z oblasti dopravy, územného plánovania, urbanizmu, sociológie, životného prostredia, komerčného sektoru, tretieho sektoru a verejnosti. | Akceptovanie úlohy komisie ako externého poradného orgánu. | 2018 |
| | | Spolupráca komisie so zhotoviteľmi PUM. | Konzultácie a odborný dohľad pri príprave PUM. | V období prípravy PUM |
| | | Spolupráca komisie s manažérom mobility a dopravnou komisiou MsZ. | Pravidelné stretnutia a konzultácie manažéra mobility a poslancov s komisiou. | Priebežne |
| | | Zapájanie MVO a občianskych rád do riešenia mobilitných problémov v jednotlivých mestských častiach. | Konzultácie, spoločné plánovanie riešení v oblasti mobility | Priebežne |
| PP4 | Zvyšovanie povedomia obyvateľov o ekologických spôsoboch dopravy a propagovanie modernej mobilitnej politiky. | Príprava plánu a súboru opatrení pre manažment a propagáciu mobility. | Pravidelné zapájanie sa do kampaní, ako Európsky týždeň mobility, Do práce na bicykli, a pod. Organizácia vlastných podujatí. Vydávanie propagačných materiálov. Mediálna kampaň a rôzne formy propagácie. | Príprava plánu opatrení 2018 Priebežne |

6.6 Plán pre roky 2018 – 2023 (aktivity)

| Číslo | Priorita | Opatrenie | Aktivita | Odporúčany termín dosiahnutia |
|-------|--|---|--|-------------------------------|
| PA1 | Posilnenie úlohy MHD v meste a preferencia MHD v dopravnom systéme. | Vypracovanie variantu v PUM, ktorý bude zahŕňať preferenciu MHD v meste. | Konzultácie pri príprave PUM. | V období prípravy PUM |
| | | Výber vhodnej metódy preferencie a lokality pre testovanie v praxi. | Testovanie v praxi. | 2021 |
| PA2 | Integrácia hromadnej dopravy s inými druhmi dopravy na úrovni mesta a regiónu. | Vytvorenie systému spolupráce medzi MsÚ, BBSK, ŽSR, prevádzkovateľmi MHD a prímestskej dopravy. | Konzultácie zúčastnených subjektov so zhotoviteľom PUM pri príprave PUM. Pravidelné stretnutia. | V období prípravy PUM |
| | | Vypracovanie variantu v PUM, ktorý bude podporovať integráciu. | Testovanie v dopravnom modeli PUM. | V období prípravy PUM |
| | | Výber vhodnej metódy integrácie a lokality pre testovanie v praxi. | Testovanie v praxi. Budovanie intermodálnych dopravných uzlov. | Od 2021 |
| PA3 | Zavádzanie prvkov Inteligentného dopravného systému (IDS). | Vypracovanie variantu v PUM, ktorý bude zahŕňať implementáciu prvkov IDS. | Konzultácie pri príprave PUM. Testovanie v dopravnom modeli PUM. | V období prípravy PUM |
| | | Výber vhodných prvkov IDS a lokality pre testovanie v praxi. | Testovanie v praxi. | Od 2021 |

| | | | | |
|-----|--|--|--|--------------------------|
| PA4 | Vytvorenie prehľadného, atraktívneho, bezbariérového a časovo výhodného systému pešej dopravy v meste. | Vypracovanie dokumentu – koncepcie pešej dopravy, ktorá bude podporovať postavenie chodca v dopravnom systéme. | Príprava dokumentu participatívnou formou za účasti externej komisie, občanov a dotknutých subjektov. | 2020 |
| | | Zmena systému plánovania základných verejných služieb pri riešení územných plánov zón. | Umiestňovanie základných verejných služieb v pešej dochádzkovej vzdialenosti. Plánovanie kapacít verejných služieb na územnom základe. | Od 2020 |
| | | Tvorba mestských uličných koridorov | Vytvorenie systému pešej dopravy založeného na prepojení centra mesta na multimodálne uzly a obytné časti. Vytváranie vhodných riešení dopravného priestoru, ktorý slúži predovšetkým na pohyb peších, cyklistov a MHD. Vymedzenie komfortného priestoru pre pešiu dopravu s dostatkom pobytového priestoru, zelene a mobiliáru. Zavádzanie opatrení na upokojovanie dopravy. | Od 2021 |
| | | Budovanie kvalitnej pešej infraštruktúry | Prednostné budovanie peších radiál, spájajúcich centrum mesta s obytnými zónami. Rekonštrukcia a budovanie bezpečných priechodov, podchodov a nadchodov. | Od 2021 Priebežne |

| | | | | |
|-----|---|---|---|-----------------------|
| | | | <p>Rekonštrukcie a budovanie chodníkov</p> <p>Postupné odstraňovanie bariér vo verejnom priestore a budovanie bezbariérových trás.</p> | |
| PA5 | Vytvorenie prehľadného, atraktívneho, bezbariérového a časovo výhodného systému cyklistickej dopravy v meste. | Integrácia cyklistickej dopravy s inými druhmi dopravy na území mesta a regiónu. | Vypracovanie variantu v PUM, ktorý bude podporovať cyklistickú dopravu a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy. | V období prípravy PUM |
| | | Implementácia Územného generelu nemotorovej dopravy. | Aktualizácia dokumentu na základe výstupov z PUM. Dopracovanie časového harmonogramu, návrhu finančného krytia, a kontrolného mechanizmu plnenia aktivít navrhnutých v dokumente ÚGND BB. | 2019 |
| | | Budovanie kostrovej siete cyklotrás pre priame, bezpečné a rýchle spojenie v meste a spojenie s regiónom. | Príprava a realizácia cyklochodníkov. | Od 2019 |
| | | Budovanie podpornej cyklistickej infraštruktúry. | <p>Príprava a realizácia podpornej infraštruktúry.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stojany a cyklostanovišťa na miestach dojazdu a intermodálnych bodoch. • Miesta na odkladanie bicyklov v rezidenčných zónach. | Od 2019 |

| | | | | |
|-----|---|--|--|-------------------------------------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Pumpy, servisné stanovišká a nabíjačky na elektrobicykle. | |
| | | Vytvorenie systému verejných bicyklov | <p>Spracovanie koncepcie systému verejných bicyklov v meste.</p> <p>Pilotné testovanie v malom.</p> <p>Implementácia systému.</p> | <p>2020</p> <p>2021</p> <p>2023</p> |
| PA6 | Vytvorenie efektívnej parkovacej politiky mesta. | Vytvorenie koncepcie statickej dopravy na území celého mesta | <p>Návrh hromadných garáží, parkovacích domov a záchytných parkovísk.</p> <p>Spracovanie koncepcie rezidenčného parkovania.</p> <p>Zavádzanie rezidenčných kariet pre obyvateľov mesta.</p> | 2021 |
| | | Integrácia statickej dopravy s inými druhmi dopravy na území mesta a regiónu | <p>Budovanie intermodálnych dopravných uzlov.</p> <p>Zavádzanie reštriktívnych a motivačných opatrení na znižovanie podielu IAD v meste a okolí.</p> | <p>2022</p> <p>Priebežne</p> |
| PA7 | Zvyšovanie povedomia obyvateľov a návštevníkov mesta o výhodách využívania ekologických foriem dopravy. | Zriadenie informačno-mobilitného centra (Centrum mobility mesta BB), ktoré bude poskytovať komplexné rady pre návštevníkov a obyvateľov mesta. | <p>Personálne posilnenie informačného centra o odborníka na mobilitu.</p> <p>Vydávanie informačných materiálov a materiálov propagujúcich udržateľnú mobilitu.</p> | 2022 |
| | | Plánovanie a realizácia balíka opatrení na propagáciu a podporu udržateľných foriem dopravy. | <p>Organizovanie vlastných podujatí a zapájanie sa do národných a európskych kampaní ako napr. Do práce na bicykli, Európsky týždeň mobility, Cestuj MHD, Bezpečné cesty do školy a pod.</p> | Priebežne |

| | | | | |
|-----|---|--|---|------|
| | | | Vydávanie propagačných materiálov, mediálne kampane a pravidelné rubriky v miestnych novinách, webových stránkach a sociálnych sieťach. | |
| PA8 | Vytváranie vhodných a atraktívnych podmienok pre využívanie udržateľných foriem dopravy na území mesta. | Inštitucionálne plány udržateľnej mobility | Propagácia a implementácia IPUM v inštitúciách a organizáciách v meste. Zavádzanie opatrení na podporu ekologických foriem dopravy, bonusy pre zamestnancov, obyvateľov, návštevníkov, ktorí využívajú ekologické formy dopravy a naopak zavádzanie reštriktívnych opatrení pre užívateľov IAD. | 2023 |