

# Trvalo udržateľná mobilita v meste Banskej Bystrici

## Príbeh pilotného projektu č. 11

(hlavní partneri projektu: mesto Banská Bystrica, Nadácia Ekopolis)

### Udržateľná mobilita v mestskom prostredí

I keď podiel mestského obyvateľstva na Slovensku je nižší, než je to v prípade vyspelých európskych krajín,<sup>1</sup> aj v našich podmienkach žije väčšina obyvateľstva v mestskom prostredí. V roku 2014 žilo v mestskom prostredí takmer 54 % obyvateľov Slovenska<sup>2</sup> a aj preto je nevyhnutné zaoberať sa i v našich podmienkach problémami, ktoré súvisia s kvalitou života v mestách.

Jedným z najpálčivejších problémov je mobilita, ktorá sa však týka nielen mestského prostredia vnútri jasne vymedzených hraníc, ale často aj jeho bezprostredného okolia. Vyplýva to z fenoménu životného cyklu mesta, ktorý môže nadobúdať povahu urbanizácie, suburbanizácie, disurbanizácie alebo reurbanizácie.<sup>3</sup> Viacero miest na Slovensku, vrátane Banskej Bystrice, sa totiž nachádza v štádiu disurbanizácie, pri ktorej sa jadro mesta populačne znižuje, no na druhej strane rastie zázemie mesta.<sup>4</sup> A práve rast zázemia mesta a nevyhnutnosť zabezpečenia zintenzívňujúcej sa migrácie veľkého počtu osôb do centra mesta kladie zvýšené nároky na kvalitu mobility a predstavuje výzvu pre celkovú obslužnosť miest.

Pre viaceré slovenské mestá je vo sfére dopravnej politiky typický *nesystémový prístup k riešeniu dopravných problémov, absencia základných nástrojov riešiacich mestskú mobilitu, nezodpovedné a nedôsledné územné plánovanie, presadzovanie krátkodobých riešení, ktoré predstavujú komplikácie do budúcnosti, nedostatočná legislatíva pre potrebné regulačné opatrenia v automobilovej doprave a často i nedostatočné personálne a materiálne vybavenie útvarov 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*

---

<sup>1</sup> Cities in Europe: Facts and figures on cities and urban areas. Dostupné z: <<https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL-2016-Cities-in-Europe-2469.pdf>> (24. 4. 2019).

<sup>2</sup> Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2014. Dostupné z: <<https://www.enviroportal.sk/uploads/report/2014-01-zaklad-info.pdf>> (24. 4. 2019).

<sup>3</sup> Klaassen, L. H. – Scimemi, G. 1981. Theoretical issues in urban dynamics. In: Klaassen, L. H. – Molle, W. T. M. – Paelinck, J. H. P. (eds.). The Dynamics of Urban Development: Proceedings of an International Conference of the Netherlands Economic Institute. New York: St. Martin's Press, s. 8 – 28.

<sup>4</sup> Novotný, L. 2010. Urbánny vývoj v najväčších slovenských mestských regiónoch. Geographia Cassoviensis IV., č. 1, s. 130 – 134.

*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.*<sup>5</sup>

V súvislosti s rastom miest sa pri mobilite otvárajú otázky neznižovania jej kvality a udržateľnosti. V praxi bolo vyvinutých viacero metód analyzujúcich a hodnotiacich mobilitu, pričom využívajú pomerne pestrý rozsah kritérií. V tomto kontexte patrí ADVANCE medzi populárne nástroje. Cieľom ADVANCE je audit identifikujúci slabé a silné stránky plánovania trvalo udržateľnej mobility, ich analýza a formulácia odporúčaní, ktoré by mohli viesť k zlepšeniu existujúceho stavu. Spomínaný audit má smerovať k akčnému plánu. Ten obsahuje súbor opatrení, respektíve aktivít a časového harmonogramu ich implementácie. Z hľadiska využiteľnosti možno uviesť, že akčný plán sa má stať základom prípravy nového plánu udržateľnej mestskej mobility, prípadne má smerovať k aktualizácii už existujúceho plánu udržateľnej mestskej mobility.

## **Partneri projektu**

Mesto Banská Bystrica patrí medzi populačne najväčšie slovenské mestá. Celkový počet obyvateľov mesta atakuje hranicu 80 000 obyvateľov. Z hľadiska dopravy je zaujímavá lokalita mesta, pretože v jeho blízkosti sa nachádza iné ďalšie veľké slovenské mesto (Zvolen, viac ako 40 000 obyvateľov) a mesto Banská Bystrica je napojené na dôležitý cestný ťah R1 (smer Zvolen). Okrem toho z juhu (smer Zvolen) sa pripája cesta prvej triedy I/69, zo severu (smer Donovaly) I/59 a z východu (smer Brezno) I/66. Verejná doprava je zabezpečovaná trolejbusovými a autobusovými linkami, v meste sa nachádza železničná stanica a neďaleko mesta funguje malé medzinárodné letisko Sliač. Z uvedeného je zrejmé, že mesto čelí viacerým výzvam súvisiacim s intenzifikáciou predovšetkým automobilovej dopravy, pričom vyrovnanie sa s týmito výzvami nie je jednoduchou záležitosťou.

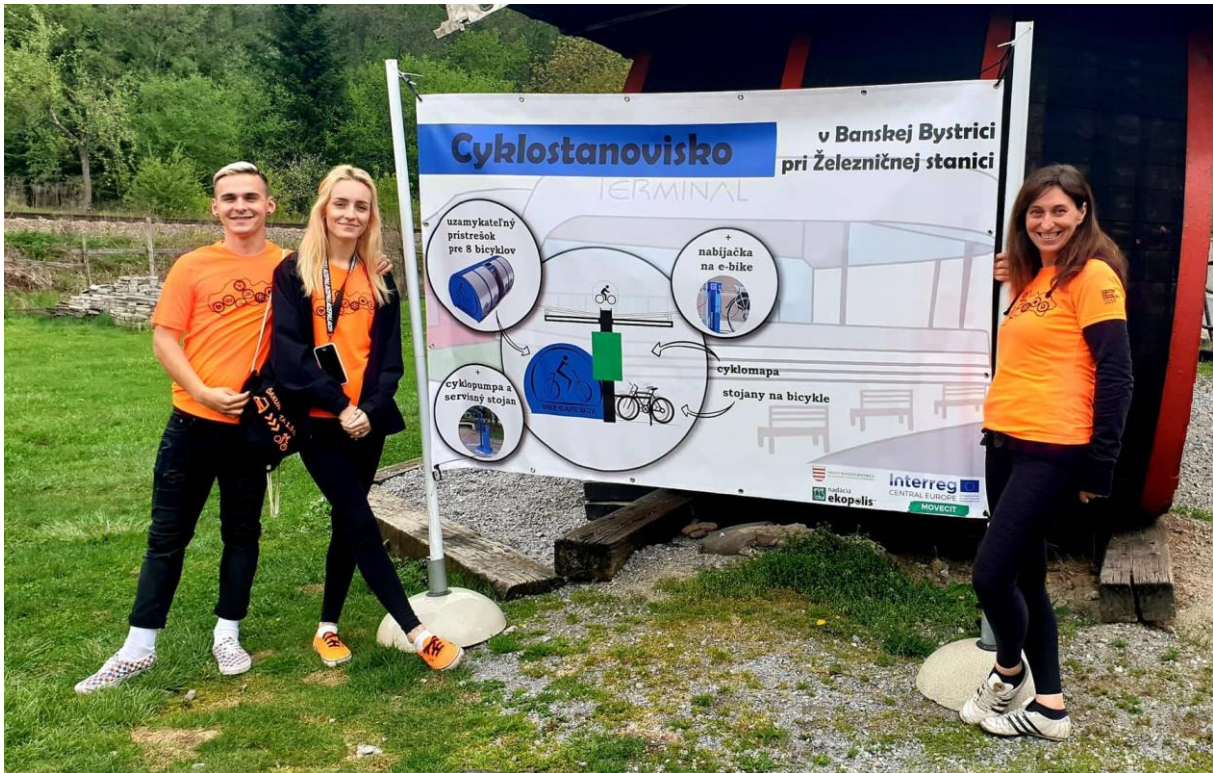
Mesto Banská Bystrica sa však snaží proaktívne riešiť svoju dopravnú situáciu a dopravná politika patrí už dlhšie obdobie medzi prioritné politiky mesta. Napríklad, už v roku 2013 sa objavila iniciatíva zladenia vypracovaného generelu nemotorovej dopravy s platnou územno-plánovacou dokumentáciou v meste Banskej Bystrici (k samotnému zladeniu však došlo až v roku 2018). A už v roku 2016 sa Mestský úrad Banskej Bystrice podujal v rámci medzinárodného projektu MOVECIT<sup>6</sup> vypracovať prvý inštitucionálny plán mobility na Slovensku. Ním sa samotný mestský úrad snažil dostať do pozície aktéra, ktorý ide príkladom

---

<sup>5</sup> Sitányiová, D. – Štulajterová, A. 2018. Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica. Dostupné z: <[https://www.minv.sk/swift\\_data/source/rozvoj\\_obcianskej\\_spolocnosti/participacia/vystupy\\_np\\_parti/Sprava%20z%20audit%20ADVANCE%20pre%20mesto%20Banska%20Bystrica.pdf](https://www.minv.sk/swift_data/source/rozvoj_obcianskej_spolocnosti/participacia/vystupy_np_parti/Sprava%20z%20audit%20ADVANCE%20pre%20mesto%20Banska%20Bystrica.pdf)> (25. 4. 2019).

<sup>6</sup> Inštitucionálny plán udržateľnej mobility pre Mestský úrad v Banskej Bystrici. Dostupné z: <<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Movecit/Workplace-Mobility-Plan---Municipality-of-Banska-Bystrica.pdf>> (25. 4. 2019).

ostatným aktérom. Už v tomto prípade spolupracovalo mesto Banská Bystrica s Nadáciou Ekopolis, pričom riaditeľ nadácie Peter Medveď zdôraznil, že daný projekt prostredníctvom svojich výstupov navrhol sadu opatrení na motiváciu zamestnancov Mestského úradu Banskej Bystrice na to, aby sa priklonili k dochádzke do práce, prípadne na služobné cesty v rámci mesta inak než individuálnou automobilovou dopravou.<sup>7</sup>



Obrázok č. 1: Aktivity projektu MOVECIT propagujúce cyklistickú dopravu v meste Banská Bystrica<sup>8</sup>

Mestský úrad Banskú Bystricu v tomto projekte zastupoval predovšetkým Vladimír Brieda, ktorý je vedúcim oddelenia investičnej výstavby a riadenia projektov Mestského úradu Banskej Bystrice. Vzhľadom na jeho doterajšie aktivity ide o skúseného a v téme zorientovaného zamestnanca tohto partnera projektu. Okrem neho bola do projektu zapojená tiež Eva Golčáková, ktorá pôsobí na rovnakom oddelení ako referentka.

Spomínajúc Nadáciu Ekopolis, je potrebné uviesť, že táto nadácia patrí medzi etablovaných a známych aktérov, zameriavajúcich sa na rôzne témy súvisiace s tvorbou a ochranou životného prostredia a s environmentálnou udržateľnosťou. Jej takmer 30-ročná história garantuje schopnosť zapájať sa do projektov a využívať primerané kapacity na ich úspešnú

<sup>7</sup> Forgács, J. 2016. Udržateľná mobilita v meste? Bystrica bude mať na Slovensku unikátne prvenstvo. Bystrica 24, 1. 12. 2016. Dostupné z: <<https://bystrica.dnes24.sk/udrzatelna-mobilita-v-meste-bystrica-bude-mat-na-slovensku-unikatne-prvenstvo-257084>> (3. 5. 2019).

<sup>8</sup> Nadácia Ekopolis: Projekt MOVECIT. Dostupné z: <<https://www.ekopolis.sk/mesta-pre-ludi/movecit>> (3. 5. 2019).

implementáciu. Špecifikom tejto organizácie je fakt, že pôsobí ako donor (vo vzťahu k rôznym vlastným grantovým schémam), no zároveň sa sama zapája do niektorých projektov v pozícii konzultujúceho (respektíve expertízu poskytujúceho) alebo implementujúceho subjektu.

Hlavným zástupcom Nadácie Ekopolis v tomto projekte bol jej riaditeľ Peter Medveď. Okrem neho sa však do projektu a najmä do zberu dát prostredníctvom verejných stretnutí zapojilo oveľa viac zamestnancov nadácie. Spracovaním auditu vo forme dokumentu boli poverené Dana Sitányiová a Andrea Štulajterová, ktoré boli zároveň členkami zriadenej pracovnej skupiny.

## Ciele a časový plán projektu

Partneri projektu definovali cieľ svojej spolupráce pomerne široko. Ako uvádzajú, ich *širším zámerom je dosiahnuť v Banskej Bystrici vytvorenie takej dopravnej politiky, ktorá bude rovnocenne vytvárať lepšie podmienky nielen pre individuálnu automobilovú dopravu, ale v oveľa vyššej miere bude zohľadňovať aj potreby cestujúcich MHD, cyklistov, chodcov a iných účastníkov dopravy, napríklad mamičiek s kočíkmi alebo vodičkárov. Riešenie problémov dopravy v meste tak bude založené na vyváženosti využitia rôznych druhov dopravných prostriedkov a bude rešpektovať záujem obyvateľov mesta o kvalitné a zdravé životné prostredie.*<sup>9</sup>

Hlavným výstupom projektu sa mal stať audit udržateľnej mestskej mobility v Banskej Bystrici, pri ktorého spracovaní mala byť využitá metodika ADVANCE. Ďalším výstupom bol akčný plán pre mesto Banskú Bystricu, zahŕňajúci odporúčania pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility. Partneri projektu zároveň poňali tvorbu auditu ako príležitosť odkomunikovať tému udržateľnej mobility s banskobystrickou verejnosťou. Hlavné výstupy auditu sú brané ako dôležité vstupy pri tvorbe Plánu udržateľnej mestskej mobility (PUMM), pričom tvorba PUMM pre mesto Banskú Bystricu mala podľa plánu nasledovať v období bezprostredne po ukončení auditu.

Harmonogram projektu mal od začiatku jasné kontúry a partneri projektu disponovali dostatočnými kapacitami i skúsenosťami na to, aby harmonogram napĺňali bez väčších problémov.

Prvá etapa bola naplánovaná na obdobie október – december 2017, pričom úlohy v tejto etape boli zverené predovšetkým Nadácii Ekopolis. V rámci etapy bolo naplánované oboznámenie sa s relevantnými záväznými i metodickými dokumentmi, ale tiež realizácia sociologického prieskumu dopravného správania v podmienkach mesta Banskej Bystrice, oslovenie ďalších potenciálnych aktérov a zainteresovaných skupín, ich oboznámenie s projektovým zámerom i projektovými aktivitami a terénny skríning dopravnej situácie v meste. Harmonogram projektu predpokladal v závere tejto etapy stretnutie pracovnej skupiny, oboznámenie zástupcov mesta z doterajším postupom a obsahom dotazníka.

---

<sup>9</sup> Projekt Trvalo udržateľná mobilita. Dostupné z: <<https://www.ekopolis.sk/mesta-pre-ludi/projekt-trvalo-udrzatelna-mobilita>> (3. 5. 2019).

Druhú etapu implementácie projektu možno časovo vymedziť obdobím január – marec 2018. Na začiatku tejto etapy mali byť spracované dáta získané dotazníkovou metódou a predstavenie predbežných výsledkov na druhom stretnutí pracovnej skupiny. Výsledky sociologického prieskumu mali viesť k formulácii odporúčaní, ktoré boli v ďalšom pokračovaní tejto etapy konzultované s miestnou verejnosťou. Harmonogram predpokladal päť verejných stretnutí, na ktorých mali byť diskutované sformulované odporúčania. Výsledky sociologického prieskumu a konzultácií s verejnosťou mali následne viesť k spracovaniu správy z auditu ADVANCE a odporúčaní pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility pre mesto Banskú Bystricu.

Záverečná etapa, ktorá mala trvať až do októbra 2018, predpokladala nielen ďalšie stretnutie pracovnej skupiny, ale tiež schválenie správy z auditu ADVANCE a odporúčaní pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility pre mesto Banskú Bystricu. V súlade s publicitou projektu bola súčasťou tejto etapy aj záverečná projektová konferencia, kde mali byť prezentované výsledky projektu.

### **Príprava projektu**

Príprava pilotného projektu bola do určitej miery špecifická. Vychádzala totiž z aktivít mesta Banskej Bystrice, ktoré mesto v ostatných rokoch realizovalo v spolupráci s viacerými organizáciami, napríklad s Občianskou cykloiniciatívou OCI BB, Inštitútom verejnej dopravy, samotnou Nadáciou Ekopolis, ale aj s ďalšími neformálnymi iniciatívami, ktoré Banskú Bystricu zaradili medzi inovačných lídrov v oblasti plánovania mobility v mestskom prostredí. Dá sa teda konštatovať, že tento pilotný projekt nezačínal v „bode nula“, ale že svojím obsahom nadväzoval už na naštartované, respektíve rozbehnuté, kooperatívne iniciatívy medzi mestom Banskou Bystricou a ďalšími aktérmi v téme mobility.

V prípravnej fáze obaja hlavní partneri vystupovali aktívne, i keď hlavné plánovacie aktivity ležali na pleciach nadácie. Pozitívne skúsenosti s minulou spoluprácou však mali pozitívny dopad aj na prípravu tohto projektu a v rámci tejto fázy sa neobjavili žiadne trecie plochy, ktoré by sa ukázali ako neriešiteľné.

### **Prvá etapa implementácie (október – december 2017)**

Základným cieľom prvej etapy implementácie projektu bolo predstavenie projektu zástupcom zainteresovaných subjektov, respektíve ďalším aktérom, a oboznámenie širokej verejnosti s plánovanými projektovými aktivitami. Súčasťou tejto etapy však boli aj príprava a realizácia sociologického prieskumu o dopravnom správaní v meste Banskej Bystrici. V neposlednom rade bola zriadená pracovná skupina auditu ADVANCE, ktorá mala 22 členov:

- Ján Barič (MsÚ Banská Bystrica),
- Zuzana Detková (MsÚ Banská Bystrica),
- Ivana Frčová (Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska),
- Renáta Hláčiková (MsÚ Banská Bystrica),

- Zdenka Hoferová (Dopravný inšpektorát Okresného riaditeľstva Policajného zboru Banská Bystrica),
- Zuzana Hrušková (MsÚ Banská Bystrica),
- Vladimír Letovanec (MsÚ Banská Bystrica),
- Ján Miko (OZ Občianska cykloiniciatíva Banská Bystrica),
- Marek Modranský (predseda dopravnej komisie pri MsZ Banská Bystrica a predseda Inštitútu verejnej dopravy v Banskej Bystrici),
- Vladimír Orság (SAD Zvolen, prevádzka MHD a prímestskej dopravy),
- Milan Ozdinec (MsÚ Banská Bystrica),
- Slavomír Planieta (Dopravný inšpektorát Okresného riaditeľstva Policajného zboru Banská Bystrica),
- Adrián Polóny (SAD Zvolen, prevádzka MHD a prímestskej dopravy),
- Ľudmila Priehodová (poslankyňa MsZ Banská Bystrica),
- Ján Roháč (Nadácia Ekopolis),
- Peter Rusnák (OZ Interaktívna škola urbanizmu a územného plánovania),
- Milan Smädo (poslanec MsZ Banská Bystrica),
- Miroslav Snopko (Dopravný podnik mesta Banská Bystrica),
- Juraj Šipula (MsÚ Banská Bystrica),
- Michal Valent (Správa zelene v meste Banská Bystrica),
- Ľuboš Vrbický (OZ Slatinka),
- Silvia Žabková (Komunitné centrum Fončorda).

Sociologický prieskum bol realizovaný v mesiacoch november – december 2017. Nadácia Ekopolis so zámerom prípravy a realizácie tohto prieskumu spolupracovala s Pedagogickou fakultou Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. *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.*<sup>10</sup>

Pokiaľ ide o prípravu výskumu, zorganizované bolo zaškolenie anketárov, ktorými boli študenti študijného odboru sociálna práca, formou osobnej inštrukcie. Pre výber respondentov bol zvolený kvótny výber, a to na základe rodu, veku a trvalého bydliska. Určený bol tiež minimálny vek respondenta, a to na hranicu 15 rokov. Tento výber mal zabezpečiť rovnomernosť distribúcie zvolených znakov vnútri výskumnej vzorky.

Do zberu dát sa napokon zapojilo 31 anketárov, ktorí zozbierali odpovede od 1062 osôb. Anketárom sa podarilo osloviť takú vzorku, v ktorej podiel pravidelne dochádzajúcich do práce dosahoval takmer 80 %. Zo zozbieraných odpovedí možno vyzdvihnúť aspoň niekoľko zistení:

- Priemerná dĺžka jednotlivkej cesty trvá približne 18 minút.

<sup>10</sup> Brozmanová Gregorová, A. – Hroncová, K. – Jusko, P. – Papšo, P. – Šavrnochová, M. – Šolcová, J. – Vaska, L. 2018. Mobilita na území mesta Banská Bystrica (sociologický prieskum). Záverečná správa z prieskumu. Banská Bystrica: Vydavateľstvo Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici – Belianum, 2018. Dostupné z: <[https://www.minv.sk/swift\\_data/source/rozvoj\\_obcianskej\\_spolocnosti/participacia/vystupy\\_np\\_parti/Prieskum%20Dopravneho%20chovania.pdf](https://www.minv.sk/swift_data/source/rozvoj_obcianskej_spolocnosti/participacia/vystupy_np_parti/Prieskum%20Dopravneho%20chovania.pdf)> (6. 5. 2019).

- Dopravné služby využívajú výrazne viac najmä ekonomicky aktívni obyvatelia a osoby zapojené do pravidelného vzdelávania.
- Viac ako tretina z pravidelne cestujúcich respondentov využíva individuálnu automobilovú dopravu, pričom alarmujúcim je najmä fakt, že pri dochádzke do práce väčšina respondentov priznáva, že v osobnom automobile cestujú sami.
- Respondenti považujú dostupnosť, komfort, efektívnosť a finančnú náročnosť za najdôležitejšie faktory ovplyvňujúce ich rozhodovanie o spôsobe cestovania v meste.
- Viac než štvrtina respondentov by nemenila spôsob cestovania, no ostatní by sa nebránili úvahe o zmene dopravy, ak by im to poskytovalo finančné výhody, prípadne ak by došlo k zvýšeniu kvality dopravných služieb.
- Z hľadiska dopravnej infraštruktúry respondenti vyjadrili spokojnosť s prevádzkou verejnej dopravy, naopak, výraznú nespokojnosť vyjadrili k dostupnosti voľných parkovacích miest a k sieti cyklotrás.<sup>11</sup>



Obrázok č. 2: Stretnutie pracovnej skupiny v Banskej Bystrici<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Brozmanová Gregorová, A. – Hroncová, K. – Jusko, P. – Papšo, P. – Šavrnochová, M. – Šolcová, J. – Vaska, L. 2018. Mobilita na území mesta Banská Bystrica (sociologický prieskum). Záverečná správa z prieskumu. Banská Bystrica: Vydavateľstvo Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici – Belianum, 2018. Dostupné z: <[https://www.minv.sk/swift\\_data/source/rozvoj\\_obcianskej\\_spolocnosti/participacia/vystupy\\_np\\_parti/Prieskum%20Dopravneho%20chovania.pdf](https://www.minv.sk/swift_data/source/rozvoj_obcianskej_spolocnosti/participacia/vystupy_np_parti/Prieskum%20Dopravneho%20chovania.pdf)> (6. 5. 2019).

<sup>12</sup> Z denníkov pilotnej schémy – December 2017. Zverejnené dňa 7. 12. 2017. Dostupné z: <[https://www.minv.sk/?ros\\_vsetky-spravy&sprava=z-dennikov-pilotnej-schemy-december-2017](https://www.minv.sk/?ros_vsetky-spravy&sprava=z-dennikov-pilotnej-schemy-december-2017)> (30. 9. 2019).

Prvé stretnutie pracovnej skupiny, ktoré sa uskutočnilo dňa 1. 12. 2017 a zúčastnil sa na ňom aj primátor mesta Ján Nosko,<sup>13</sup> neprinieslo želané výstupy. Zástupcovia Nadácie Ekopolis, ako aj zástupcovia mesta Banskej Bystrice, vyjadrili nespokojnosť s postojom viacerých zúčastnených aktérov k danej téme. Obe skupiny sa zhodli v nasledujúcom: *Zástupcovia viacerých relevantných subjektov sa tvárili tak, že ide o projekt, ktorý nie je obsahovo v ich bezprostrednom záujme a v tejto súvislosti nejavili veľký záujem o jeho výsledky. Ich vstupy sa na pracovnom stretnutí obmedzili iba na veľmi formálne pripomienky a v zásade neprispeli žiadnym významným spôsobom ku kvalitatívnemu posunu v akejkoľvek oblasti súvisiacej s riešenou témou. U niektorých to dokonca vyzeralo tak, že im tento projekt vytvára povinnosť vyjsť zo svojej komfortnej zóny a oni neboli ochotní o tom ani uvažovať, nieto ešte aj diskutovať.*<sup>14</sup>

### **Druhá etapa implementácie (január – marec 2018)**

V rámci tejto etapy si partneri projektu dali za cieľ získanie relevantných vstupov do auditu ADVANCE. Vstupy mali byť získané od identifikovaných cieľových skupín, ktorými boli nielen predstavitelia rôznych dotknutých (zainteresovaných) organizácií, ale tiež široká verejnosť. Na uvedený účel bola zo strany partnerov projektu vyvíjaná snaha o vytvorenie participačného priestoru, teda priestoru, v ktorom bolo možné zbierať názory, nápady, informácie či iné podnety tak od verejnosti, ako aj od zástupcov spomínaných organizácií.

Koncom januára Nadácia Ekopolis zorganizovala prípravné stretnutie úzkeho projektového tímu a následne sa dňa 9. februára 2018 stretla pracovná skupina na svojom druhom pracovnom stretnutí. Okrem zástupcov Nadácie Ekopolis a zamestnancov Mestského úradu Banskej Bystrice (títo reprezentovali odbor územného plánovania a architekta mesta, stavebný úrad, odbor rozvojových aktivít mesta a tiež oddelenie údržby miestnych komunikácií a inžinierskych sietí) sa na ňom zúčastnili zástupcovia oddelenia dopravného inšpektorátu Okresného riaditeľstva Policajného zboru SR, zástupcovia mestskej spoločnosti ZARES, ktorá má na starosti údržbu zelene v meste, zástupcovia Dopravného podniku mesta Banskej Bystrice, ako aj zástupcovia viacerých občianskych združení a iniciatív. Toto pracovné stretnutie bolo na rozdiel od prvého pracovného stretnutia konštruktívnejšie. Ako uviedli zástupcovia Nadácie Ekopolis: *Zo strany organizácií, ktoré majú dopravu a mobilitu vo svojej pôsobnosti, bol záujem o tému o niečo menší, než boli naše očakávania, ale vďaka vhodne nastavenému formátu sa ho podarilo proti prvej etape implementácie projektu viac stimulovať.*<sup>15</sup>

V súlade s plánovaným harmonogramom nadviazali na realizovaný sociologický prieskum a pracovné stretnutia ďalšie aktivity. Tieto mali podobu série piatich verejných stretnutí, ktoré sa uskutočnili v priebehu marca 2018:

---

<sup>13</sup> Sumarizačná správa za podaktivitu 1 k výročnej monitorovacej správe za rok 2017: Pilotná schéma participatívnej tvorby verejných politík (obdobie: 15. apríl – 31. december 2017). Spracovala: B. Gindlová.

<sup>14</sup> Rozhovory so zástupcami Mestského úradu Banská Bystrica a Nadácie Ekopolis.

<sup>15</sup> Naratívna správa (január – marec 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Nadácie Ekopolis).



- Dňa 13. marca 2018 sa uskutočnilo verejné stretnutie v časti Fončorda (v priestoroch Základnej školy na Spojovej ulici).
- Dňa 14. marca 2018 sa uskutočnilo verejné stretnutie v časti Radvaň (v priestoroch Polyfunkčného zariadenia SZU na Bernolákovej ulici).
- Dňa 15. marca 2018 sa uskutočnilo verejné stretnutie v časti Sásová (v priestoroch Komunitného centra v Sásovej na Tatranskej ulici).
- Dňa 21. marca 2018 sa uskutočnilo verejné stretnutie v častiach Uhlisko a Centrum (v priestoroch Centra nezávislej kultúry Záhrada na Námestí Slovenského národného povstania).
- Dňa 28. marca 2018 sa uskutočnilo verejné stretnutie v časti Podlavice (v priestore Základnej školy Jozefa Gregora Tajovského na Gaštanovej ulici).



Obrázok č. 3: Jedno z uskutočnených verejných stretnutí<sup>16</sup>

Tieto verejné stretnutia sa organizovali primárne s cieľom získať názory od obyvateľov mesta k téme alternatívnych dopravných možností a ich využiteľnosti pri cestovaní v meste. Doplnkovými cieľmi však boli tiež zvýšenie povedomia širokej verejnosti o príprave plánu udržateľnej mestskej mobility a vytvorenie možností pripomienkovania tohto plánu.

<sup>16</sup> Z denníkov pilotnej schémy – Marec 2018. Zverejnené dňa 16. 3. 2018. Dostupné z: [https://www.minv.sk/?ros\\_np\\_participacia\\_z-dennikov&sprava=z-dennikov-pilotnej-schemy-marec-2018](https://www.minv.sk/?ros_np_participacia_z-dennikov&sprava=z-dennikov-pilotnej-schemy-marec-2018) (30. 9. 2019).



oslovenia a práce s verejnosťou mala na starosti Martina Paulíková, komunikáciu spočívajúcu v príprave a distribúcie pozvánok i propagácii prostredníctvom sociálnych sietí zabezpečovala Eva Ščepková a identifikáciu zástupcov relevantných cieľových skupín, ktorí mali byť oslovení, mala na starosti Andrea Štulajterová. Okruhy otázok a diskutovaných tém na stretnutiach pripravil Ján Roháč. V praxi boli o stretnutiach obyvatelia informovaní prostredníctvom lokálnych médií, webovej stránky mesta Banskej Bystrice, ako aj na informačných tabuliach v jednotlivých častiach mesta.<sup>18</sup>

Stretnutia facilitovala Martina Palíková. Peter Medveď a Andrea Štulajterová pripravili úvodné informatívne prezentácie. Účasť na týchto piatich verejných stretnutiach oscilovala od 14 do 21 osôb a partneri projektu ocenili iniciatívnosť niektorých zo zúčastnených osôb. Účasť na týchto stretnutiach umožňovala organizujúcim subjektom využiť formát menších pracovných skupín, pričom každá z nich sa venovala štyrom základným otázkam:

- Čo by sa malo zmeniť, aby ste viac chodili pešo?
- Čo by sa malo zmeniť, aby ste viac využívali služby MHD?
- Čo by sa malo zmeniť, aby ste viac využívali bicykel?
- Prečo chodíte autom? Čo je hlavným dôvodom využívania auta? Kam sa autom potrebujete nevyhnutne dopraviť?

Odpovede, pripomienky a ďalšie podnety sa zaznamenávali na flipcharty a tieto boli následne spracovávané poverenými zamestnancami do prehľadových správ zo stretnutí. Zobierané podnety boli venované mobilite v meste Banskej Bystrici, pričom obsah podnetov determinovalo aj miesto stretnutia (zúčastnené osoby mali tendenciu uvádzať predovšetkým problémy vzťahujúce sa k ich mestskej časti). Aj napriek tomu, že sa objavili viaceré kritické podnety či pripomienky, účastníci verejných stretnutí sa vyhli sťažnostiam i protestom.

Výstupy z verejných stretnutí viedli aj k výstupu, ktorý pôvodne nebol naplánovaný. Išlo o spracovanie elektronickej mapy s bodmi a územiaми, ktoré participujúca verejnosť označila ako kritické zóny, ktorým by pri riešení mestskej mobility mala byť venovaná zvýšená pozornosť.

Okrem jedného koordinačného stretnutia projektového tímu, ktoré sa uskutočnilo 19. januára 2018, sa členovia tohto tímu stretávali kvôli koordinácii vlastných aktivít na iných realizovaných aktivitách. Tento spôsob bol možný vďaka tomu, že samotný projektový tím nebol veľmi početný, a tak aj koordinácia spoločného postupu bola relatívne jednoduchá. Jeho veľkou výhodou je tiež to, že sa komunikácia medzi partnermi projektu neobmedzovala iba na elektronickú a telefonickú komunikáciu, ale často boli vytvorené podmienky na bezprostrednú osobnú komunikáciu. Nadácia Ekopolis plnila naďalej rolu lídra projektovej implementácie, ale mesto Banská Bystrica primeraným spôsobom plnilo svoje úlohy. Takýto pozitívny postoj oboch hlavných projektových partnerov bol determinovaný jednak plnením plánu, ako aj faktom, že oba partnerské subjekty považovali tento projekt od začiatku za dôležitý a prínosný. Konštruktívnosť spolupráce a jej pozitívny charakter možno ilustrovať tým, ako hodnotili

---

<sup>18</sup> Sitányiová, D. – Štulajterová, A. 2018. Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica. Dostupné z: <[https://www.minv.sk/swift\\_data/source/rozvoj\\_obcianskej\\_spolocnosti/participacia/vystupy\\_np\\_parti/Sprava%20z%20audit%20ADVANCE%20pre%20mesto%20Banska%20Bystrica.pdf](https://www.minv.sk/swift_data/source/rozvoj_obcianskej_spolocnosti/participacia/vystupy_np_parti/Sprava%20z%20audit%20ADVANCE%20pre%20mesto%20Banska%20Bystrica.pdf)> (25. 4. 2019).

projektovú spoluprácu v priebehu tejto etapy projektu zástupcovia Nadácie Ekopolis: *Atmosféra vnútri organizácie je konštruktívna. Téma projektu je zaujímavá pre všetkých zainteresovaných pracovníkov, ktorí majú úprimný profesionálny aj ľudský záujem, aby bol projekt úspešne zrealizovaný. O priebehu aktivít a priebežných výsledkoch projektu sú informovaní všetci relevantní pracovníci mestského úradu v rámci pravidelných organizačných porád.*<sup>19</sup>

### **Tretia etapa implementácie (apríl – október 2018)**

V priebehu mesiaca apríla 2018 bol finalizovaný dokument Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica, na ktorého príprave sa podieľali všetci členovia expertného tímu. Ďalší aktéri, ktorých zástupcovia boli členmi pracovnej skupiny, mali možnosť pripomienkovať tento dokument na treťom pracovnom stretnutí, ktoré sa uskutočnilo dňa 29. mája 2018.

Dokument Správa z auditu ADVANCE pre mesto Banská Bystrica editovali Dana Sitányiová a Andrea Štulajterová, ktoré boli členkami expertného tímu za Nadáciu Ekopolis. Prílohami tejto správy sa stali Výstupy z verejných stretnutí a štúdia zo sociologického prieskumu pod názvom Mobilita na území mesta Banská Bystrica (sociologický prieskum).

Spomínané pracovné stretnutie sa uskutočnilo v priestoroch Mestského úradu Banskej Bystrice. Na ňom bol účastníkom prezentovaný obsah predmetnej správy, najdôležitejšie zistenia zo sociologického prieskumu i verejných stretnutí a zároveň pracovná verzia auditu ADVANCE v príslušnom štádiu rozpracovania. Zástupcovia ostatných aktérov tak boli ubezpečení, že k finalizácii auditu dôjde načas a plne v súlade s časovým harmonogramom projektu. Určitým prekvapením však bola nízka aktivita zástupcov verejných inštitúcií pri formulácii vlastných pripomienok a podnetov, na čom sa zhodli zástupcovia projektových partnerov: *Realizačný tím sa stretol s rozdielnou reakciou zapojených subjektov rôznej povahy. Občianske združenia a iniciatívy reagovali aktívnejšie a mali záujem o hlbšiu spoluprácu, zatiaľ čo verejné inštitúcie, ako sú napríklad dopravná polícia či prevádzkovatelia MHD, reagovali menej aktívne. Medzi dôvodmi pre túto skutočnosť vnímame to, že modus operandi týchto organizácií nepredpokladá aktívne zapájanie sa do projektov a procesov, ktoré presahujú nevyhnutný základný záber ich činností a zodpovedností. Pracovníci takéto zapájanie niekedy vnímajú ako nadprácu, z ktorej vyplývajú nie nevyhnutné pracovné povinnosti.*<sup>20</sup>

Po finalizácii auditu ADVANCE sa partneri projektu pripravovali na prezentáciu výstupov projektu na pôde národnej konferencie Cyklistická doprava. Táto sa konala v dňoch 23. – 24. októbra 2018 a riaditeľ Nadácie Ekopolis Peter Medved' prezentoval výsledky pilotného projektu hneď počas prvého konferenčného dňa. Konferencia bola využitá aj ako príležitosť na formálne odovzdanie auditu ADVANCE predstaviteľom mesta Banskej Bystrice.

---

<sup>19</sup> Naratívna správa (január – marec 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Nadácie Ekopolis).

<sup>20</sup> Naratívna správa (apríl – jún 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Nadácie Ekopolis).



Obrázok č. 5: Prezentácia Petra Medveďa na konferencii Cyklistická doprava 2018<sup>21</sup>

### Ukončenie projektu, jeho dopad na prax a replikovateľnosť v iných podmienkach

Projekt bol z hľadiska prípravy plánovaného strategického dokumentu de facto ukončený. Partneri projektu realizovali aktivity v súlade s obsahovým plánom i časovým harmonogramom a v súčasnosti je na rade mesto Banská Bystrica, ktoré má možnosť prijať výsledky auditu ADVANCE, riadiť sa podľa nich a najmä vyžadovať od zhotoviteľa IPUM, aby ich zahrnul a rešpektoval pri príprave IPUM. To si vyžaduje dodržanie určitých procedurálnych pravidiel zahŕňajúcich spolupôsobenie Mestského zastupiteľstva Banskej Bystrice so svojou dopravnou komisiou. V tomto kontexte je zaujímavý nasledujúci postreh partnerov projektu: *Tento cieľ bude odložený na obdobie po komunálnych voľbách, teda po ustanovení nového zastupiteľstva a vytvorení novej dopravnej komisie.*<sup>22</sup> Toto vyjadrenie naznačuje uvedomovanie si závislosti rozhodovania o verejných politikách a ich obsahu na politických cykloch, ktoré prirodzene súvisia s volebnými obdobiami. Obavu v tejto súvislosti vyjadrili partneri projektu preto, lebo projekt bol implementovaný v období, keď bolo zloženie príslušnej komisie i mestského zastupiteľstva odlišné v porovnaní s obdobím, keď budú jeho výsledky posudzované a potenciálne prijímané.

Spracovaný výstupný dokument projektu bol mestom Banskou Bystricou prebratý a ako celok záväzne zaradený medzi vstupné podklady pre spracovanie Plánu udržateľnej mobility mesta.

<sup>21</sup> CykloDoprava.sk: Úspešný 10.ročník konferencie Cyklistická doprava. Zverejnené dňa 26. 10. 2018. Dostupné z: < <https://www.cyklodoprava.sk/uspesny-10-rocnik-konferencie-cyklisticka-doprava/> > (30. 9. 2019).

<sup>22</sup> Naratívna správa (júl – september 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Nadácie Ekopolis).

Tým je prakticky naplnený jeho hlavný účel pre ďalšie praktické využitie záverov a odporúčaní auditu AVDANCE.

Zámerom realizačného tímu je dosiahnuť aj formálne schválenie dokumentu na úrovni dopravnej komisie MsZ a po dohode s komisiou predloženie auditu ADVANCE na MsZ. V čase spracovania tohto článku nemá mesto kvôli preťahom vo verejnom obstarávaní uzavretú zmluvu s dodávateľom PUMM-u, čo je pre mesto v téme plánovania mobility prioritou.

Skúsenosť s prípravou a využitím nástroja auditu nebola iným mestám odovzdávaná priamo a individuálne, bola však prezentovaná na národnej konferencii Cyklistická doprava 2018, ktorá je každoročne na Slovensku vrcholovým podujatím v téme mobility pre aktívne odborné organizácie, firmy aj samosprávy.

### **Zhodnotenie vybraných prvkov participatívnej tvorby verejných politík**

Vzájomné vzťahy medzi partnermi projektu boli od začiatku veľmi dobré. Vyplývalo to nielen z pozitívnych skúseností z predchádzajúcej spolupráce, ale tiež z bezproblémovej implementácie tohto pilotného projektu. Mesto Banská Bystrica a Nadácia Ekopolis sa poznajú nielen na inštitucionálnej úrovni, ale medzičasom boli vytvorené vzťahy aj na osobnej úrovni (teda medzi zástupcami nadácie a predstaviteľmi mesta), čo iba podporilo vzájomné porozumenie a spokojnosť s realizovanými kooperatívnymi aktivitami. Nadácia Ekopolis, ako reprezentant mimovládneho sektora, ocenila tiež postoj zamestnancov Mestského úradu Banskej Bystrice k participatívnym postupom k tvorbe verejných politík. Ako uviedli, pri rešpektovaní skutočnosti, že škála kompetencií a úloh mestského úradu je objektívne široká a rozsiahla, je záujem úradu o spoluprácu s verejnosťou, mimovládnyimi organizáciami a inými subjektami v oblasti udržateľnej mobility na vysokej úrovni. Vzhľadom na uvedené neprekvapuje, že obaja partneri vnímajú pozitívny synergický efekt, ktorý generuje ich spolupráca, a tak nadácia, ako aj mestský úrad opakovane deklarovali ochotu pokračovať v spolupráci nielen v danej téme, ale aj v nových témach.

Zamestnanci Mestského úradu Banskej Bystrice oceňovali líderskú pozíciu Nadácie Ekopolis. Ich dôvera v skúsenosti a kapacity partnerského subjektu bola postavená na predchádzajúcich skúsenostiach a počas celej implementácie tohto projektu nebola narušená. Na druhej strane zástupcovia nadácie oceňovali konštruktívny prístup zamestnancov mestského úradu a zdôrazňovali, že dochádza k riadnemu a včasnému plneniu všetkých dohodnutých úloh.<sup>23</sup> Zamestnanci úradu sa pri implementácii projektu oboznámili s problematikou a terminológiou udržateľnej mobility. Ide o dôležitú pridanú hodnotu projektu, pretože zamestnanci aktívne vstupujú do tvorby verejných politík, ktorých sa mobilita priamo týka, pričom sami nedisponujú žiadnym špecificky zameraným vzdelaním. Vďaka projektu tak dostali možnosť nahliadnuť do problematiky udržateľnej mobility, čo im umožňuje vnímať identifikované problémy v širšom kontexte. Ako sa vyjadrili zástupcovia nadácie: *Zamestnanci úradu už napríklad vedia, že keď idú rekonštruovať školu, mali by myslieť aj na stojany na bicykle. Keď*

---

<sup>23</sup> Rozhovory so zástupcami Mestského úradu Banská Bystrica a Nadácie Ekopolis.

*projektujú rekonštrukciu ulice, nesmú opomínať potrebu skosených obrubníkov na priechodoch a podobne.*<sup>24</sup>

Pokiaľ ide o participatívny spôsob tvorby verejných politík, partnerské subjekty to považujú za dôležitý prvok podporujúci legitimitu rozhodovania o verejných záležitostiach. Pre mesto ide navyše o spôsob, akým zvyšuje povedomie miestnych obyvateľov o obsahu verejných politík, ktorým sa venuje mesto v rámci svojich kompetencií.<sup>25</sup> Ako mimoriadne prínosné sa v tomto prípade javí to, že samotný mestský úrad sa snažil byť nielen nositeľom hlavnej myšlienky danej politiky, ale tiež reprezentantom toho, ako je možné realizovať túto myšlienku v praxi a sám začal podporovať alternatívne spôsoby cestovania pri dochádzke vlastných zamestnancov do práce. Zástupcovia mestského úradu zdôraznili, že väčšine zamestnancov sa táto myšlienka zapáčila a nebol problém s ich zapájaním do súvisiacich aktivít.<sup>26</sup>

Využitie nástroje participácie determinovali dosiahnutú mieru participácie. I keď by mohol niekto namietat, že účasť obyvateľov mesta na verejných stretnutiach nebola vysoká, zástupcovia nadácie zdôraznili, že prišli najmä tí, ktorí mali čo povedať a navyše, nižšia účasť umožnila prácu v menších skupinách, ktoré dokázali niektoré témy v diskusii rozobrať hlbšie. Vysoko je potrebné oceniť kombináciu metód zberu dát a ich kvantitatívne i kvalitatívne vyhodnocovanie.

Procesný postup pri implementácii tohto pilotného projektu rešpektoval dohodnutý plán a partnerom sa podarilo postupovať v jeho súlade. Okrem informatívneho zaškolenia relevantných zamestnancov v oblasti vykazovania a monitoringu nebolo nutné žiadnym spôsobom špeciálne inštruovať zainteresovaných zamestnancov partnerských subjektov. Ani nadácia, ani mestský úrad nevnímali administratívnu záťaž spôsobenú zapojením Úradu splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti za výrazne neprimeranú, i keď obaja partneri sa zhodli v tom, že pracovné výkazy boli na začiatku implementácie projektu vnímané niektorými zamestnancami ako zbytočne komplikované.

Z hľadiska neúspechov je potrebné uviesť dve skutočnosti. Tou prvou je pomerne malý záujem rôznych dotknutých verejných inštitúcií zo skupiny ďalších aktérov o aktívne zapojenie do projektu. Predstavitelia partnerov projektu síce avizovali, že na druhom stretnutí pracovnej skupiny zástupcovia týchto aktérov prejavili väčší záujem o projektové výsledky a aktivity, ale neskôr tento záujem upadol. Pri bližšom pohľade na možné vysvetlenie takéhoto správania nám zástupcovia Nadácie Ekopolis ponúkajú toto vysvetlenie: *Je jasné, že náš projekt je inovatívny a inovácie zvyknú vyvolávať určitú rezistenciu. Týka sa to hlavne takých subjektov, ktorým narastie objem práce alebo zodpovedností. Sklamanie však možno vyjadriť najmä vo vzťahu k dopravnému inšpektorátu, pretože takýto projekt im ponúka priestor na preventívnu prípravu, respektíve aj na ovplyvňovanie možných zmien. Namiesto aktivity sme sa však stretli skôr s pasivitou.*<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Elektronická komunikácia so zástupcami Nadácie Ekopolis.

<sup>25</sup> Rozhovory so zástupcami Mestského úradu Banská Bystrica a Nadácie Ekopolis.

<sup>26</sup> Naratívna správa (apríl – jún 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Mestského úradu Banská Bystrica).

<sup>27</sup> Rozhovory so zástupcami Mestského úradu Banská Bystrica a Nadácie Ekopolis.

Druhým neúspechom, ktorý vnímali predovšetkým zástupcovia Nadácie Ekopolis, je nevytvorenie a neobsadenie odbornovo-manažérskej pozície koordinátora pre mobilitu v meste v organizačnej štruktúre mestského úradu. Ako uvádzajú, *k vytvoreniu plnohodnotnej pozície napriek obojstrannému porozumeniu i obojstranne deklarovanej vôli nedošlo. Základný problém spočíval v tom, že ani na základe vyhlásenia otvorenej pozície zo strany mestského úradu, ani po hľadaní vhodného kandidáta cez kontakty našej nadácie sme ideálneho kandidáta, respektíve kandidátku, nenašli.*<sup>28</sup> Vzhľadom na existenciu politickej vôle a dôležitosť, ktorú danej téme priznáva mesto Banská Bystrica, však tento neúspech možno vnímať aj ako menej závažný, pretože finalizáciou projektu prostredníctvom dodania jeho hlavných výstupov sa nekončí implementácia danej verejnej politiky a mesto sa môže pokúsiť obsadiť takúto koordinačnú pozíciu aj po skončení tohto pilotného projektu. Navyše, ako provizórne riešenie sa ukázalo prijatie zamestnanca s príslušným vzdelaním na odbor územného plánovania a architekta mesta Mestského úradu Banskej Bystrice. Jeho úlohou je venovať sa primárne mobilite v meste. Nadácia Ekopolis ocenila v tomto prípade rolu i pozitívny prístup mestského úradu, ktorý sa snažil o hľadanie alternatívneho riešenia.

So zaujímavým postrehom prišiel tiež riaditeľ Nadácie Ekopolis Peter Medveď vo vzťahu k pozícii Úradu splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti, ktorý v tomto projekte vystupoval v pozícii donora. Práve existencia donora a projektový formát podľa neho viedli k nižšej miere zapojenia verejnosti i verejných inštitúcií a jeho vysvetlenie je takéto: *Termín „projekt“ má vo všeobecnosti negatívne konotácie v zmysle, že: a) ide o niečo dočasné, čo dnes je, ale po skončení projektu s veľkou pravdepodobnosťou nemusí mať pokračovanie; a b) pokiaľ ide o projekt financovaný zo zdrojov EÚ, je vytvorený stereotyp, že ide o niečo s pochybnou efektívnosťou a v horšom prípade je v ňom prítomná nejaká forma korupcie.*<sup>29</sup> Jedným dychom však dodal i to, že v tomto projekte nebola potvrdená žiadna z týchto obáv.

---

<sup>28</sup> Naratívna správa (júl – september 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Nadácie Ekopolis).

<sup>29</sup> Naratívna správa (júl – september 2018) k pilotnému projektu č. 11 (spracované zástupcami Nadácie Ekopolis).