



MESTO NITRA

Materiál na rokovanie Mestského zastupiteľstva v Nitre

Predkladateľ:	Marek Hattas, primátor Mesta Nitra
Číslo materiálu:	1349/2022
Názov materiálu:	Informatívna správa o výsledku kontroly Najvyššieho kontrolného úradu SR zameranú na podporu cyklistickej dopravy
Spracovateľ:	Ing. Matúš Maruniak, dočasne poverený výkonom funkcie vedúci odboru dopravy
Napísal:	Ing. Matúš Maruniak, dočasne poverený výkonom funkcie vedúci odboru dopravy
Prizvať:	--
Dátum rokovania MZ:	06.10.2022
Dátum vyhotovenia:	21.09.2022

Návrh na uznesenie:	<p>Mestské zastupiteľstvo v Nitre p r e r o k o v a l o Informatívnu správu o výsledku kontroly Najvyššieho kontrolného úradu SR zameranú na podporu cyklistickej dopravy b e r i e n a v e d o m i e</p> <ul style="list-style-type: none">- výsledky kontroly – zistenia NKÚ SR uvedené v Protokole o výsledku kontroly Podpory cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120- opatrenia na odstránenie kontrolou zistených nedostatkov prijaté kontrolovaným subjektom dňa 08.07.2022
----------------------------	---

Podpis predkladateľa:	
------------------------------	--

Protokol o výsledku kontroly Podpora cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120

Zhrnutie:

Cieľom kontroly bolo priniesť prehľad o situácii v oblasti plánovania a výstavby cyklotrás a identifikovať slabé miesta v rozvoji cyklistickej dopravy. Účelom kontroly bolo preveriť systém a koordináciu podpory cyklistickej dopravy. Predmetom kontroly bol systém podpory cyklistickej dopravy a obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry. Pri kontrole boli použité kontrolórske postupy a techniky vychádzajúce zo štandardov ISSAI pre kontrolu výkonnosti. Kontrolou boli preverené dokumenty a procesy na kontrolovanom subjekte súvisiace s predmetom kontroly ako celok. Počas výkonu kontroly boli uskutočnené dva záznamy z rozhovoru.

Mesto nemalo zriadenú samostatnú funkciu cyklokoordinátora. Kontrolovaný subjekt mal vytvorené pracovné miesto referent pre mobilitu a MHD. Oblasť cyklo dopravy bola v danom prípade kumulovaná s inými funkciami.

Mesto nevykonávalo medzi obyvateľmi pravidelné prieskumy mapujúce ich potreby, spokojnosť s vybudovanou cyklistickou infraštruktúrou a konkrétne návrhy na zlepšenie stavu. Realizované prieskumy sa uskutočnili v spojení s prípravou Koncepcie a PUM.

V Koncepcii z roku 2014 k všeobecne formulovaným zámerom neboli konkretizované merateľné ukazovatele, časový harmonogram ich plnenia, predpokladané finančné prostriedky na jej naplnenie ani mechanizmus vyhodnocovania ich plnenia, preto mala formálny charakter. Ciele, konkrétne opatrenia aj štandardizovaný mechanizmus jeho implementácie v oblasti cyklo dopravy boli uvedené v PUM.

Súčasťou programového rozpočtu v rokoch 2013 – 2021 nebol samostatný podprogram, samostatné ciele a merateľné ukazovatele orientované výhradne na oblasť cykloinfraštruktúry, teda na jej výstavbu, rekonštrukciu, opravu alebo údržbu.

V kontrolovanom období bolo zrealizovaných 12,972 km cyklotrás. Mesto pri budovaní cyklistickej infraštruktúry využívalo zdroje zo štrukturálnych fondov EÚ, prostriedky zo štátneho rozpočtu a zároveň projekty financovalo z vlastných zdrojov. Celkovo bolo na zrealizované cyklotrasy použitých 2 261 806,33 eur.

Mesto v rokoch 2013 – 2021 zrealizovalo päť projektov, z toho štyri cyklotrasy. Na konci kontrolovaného obdobia bol jeden projekt v realizácii a zazmluvnené boli tri projekty. Okrem projektov cyklotrás mesto vybuďovalo cyklogaráže, resp. cykloprístrešky so stojanmi z dotácie MDaV SR a vlastných zdrojov. Celková cena diela aj s neoprávnenými výdavkami bola v sume 170 893,91 eur.

Mestská sieť cyklotrás nebola prepojená. Nespojité, nerovnomerne rozmiestnená a nízka hustota cyklistickej infraštruktúry nevytvárala podmienky pre plynulú a bezpečnú mestskú cyklistickú dopravu. Existujúca infraštruktúra cyklotrás na mestskej úrovni a krajskej – nadregionálnej úrovni nebola doposiaľ vzájomne prepojená. Táto situácia súvisela podľa kontrolovaného subjektu aj s tým, že cyklotrasy krajskej – nadregionálnej úrovne neboli vybudované v takej miere, aby dosahovali až na periférne okraje mesta.

Pri výstavbe cyklotrás dochádzalo k legislatívnym obmedzeniam v podobe často sa meniacich záväzných právnych predpisov. Medzi ďalšie negatívne aspekty spojené s investičnou činnosťou mesta patrilo fakt, že muselo riešiť problémy s majetkovo-právnym vysporiadaním pozemkov. Pri spolupráci s orgánmi verejnej správy vznikali finančné (majetkové), technické aj byrokratické bariéry.

Odporúčania:

- Zvážiť pravidelné vykonanie prieskumov, ktoré budú zamerané na spokojnosť a potreby obyvateľov v oblasti cyklistickej infraštruktúry (napríklad, prostredníctvom zverejnenia elektronického dotazníka na webovom sídle mesta).
- Aktualizovať Koncepciu tak, aby obsahovala aj merateľné ukazovatele.

- Zvážiť sledovanie cieľov a nastavenie merateľných ukazovateľov v programovom rozpočte samostatne pre oblasť výstavby cyklistickej infraštruktúry.
- Zamerať sa na aplikáciu prvkov upokojenia dopravy na všetkých úsekoch so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- Vyvíjať aktivity znižujúce podiel individuálnej automobilovej dopravy v prospech využívania jazdy na bicykli, ako je zlepšovanie podmienok pre prevoz bicyklov v hromadnej doprave. Súčasťou je aj propagácia uvedenej možnosti.

Pre získania relevantných informácií v oblasti dopravného správania všetkých účastníkov cestnej premávky a ich následnej analýzy aplikovať zavedenie systematického zberu dát na účely hodnotenia progresu rozvoja cyklodopravy (napr. cyklosčítače). Uvedené umožní prijímať adresnejšie rozhodnutia pri rozširovaní cyklistickej infraštruktúry a mesto zároveň získa relevantné údaje o intenzite a využívaní nemotorového spôsobu dopravy.

Kompletný materiál Podpora cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120 vzhľadom na jeho rozsah uvádzame ako prílohu.

Dôvodová správa

Dňa 23.02.2022 bola Najvyšším kontrolným úradom SR otvorená kontrola Podpora cyklistickej dopravy v kontrolovanom subjekte mesto Nitra zameranú na podporu cyklistickej dopravy. V rámci viacerých rokovaní boli Najvyššiemu kontrolnému úradu SR predložené všetky vyžiadané dokumenty a informácie potrebné pre posúdenie v rámci spracovania kontroly. Výsledky z kontroly sú uvedené v Protokole o výsledku kontroly Podpora cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120.

Mesto Nitra, zastúpené Marekom Hattasom, primátorom mesta Nitry prevzalo dňa 09.06.2022 „Protokol o výsledku kontroly Podpora cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120“.

Dňa 20.06.2022 bola Mestom Nitra a Najvyšším kontrolným úradom Slovenskej republiky, Expozitúra Nitra, Jelenecká 49, 950 38 Nitra spísaná zápisnica o prerokovaní protokolu o výsledku kontroly č. Z-004325/2022/1100/KMH, v rámci ktorej Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky uložil Mestu Nitra prijať opatrenia na odstránenie kontrolou zistených nedostatkov a v termíne do 08.07.2022 ich písomne predložiť na adresu NKÚ SR, Expozitúra Nitra, Jelenecká 49, 950 38 Nitra.

V zmysle uvedených a Najvyšším kontrolným úradom Slovenskej republiky stanovených povinností boli dňa 08.07.2022 predložený nasledovný nasledovný zoznam opatrení vyplývajúci z odporúčaní „Protokolu o výsledku kontroly Podpora cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120“.

Opatrenie č. 1:

Aktualizovať koncepciu cyklistickej dopravy, tak aby obsahovala i merateľné ukazovatele.

Termín plnenia: do 28.10.2022

Zodpovednosť: vedúci odboru dopravy

Opatrenie č. 2:

Vykonať prieskum, ktorý bude zameraný na spokojnosť a potreby obyvateľov v oblasti cyklistickej infraštruktúry.

Termín plnenia: do 28.10.2022

Zodpovednosť: vedúci odboru dopravy v spolupráci s vedúcim odborom komunikácie a propagácie.

Opatrenie č. 3:

Spracovať návrh plánu aplikácie prvkov upokojenia dopravy na všetkých úsekoch miestnych ciest so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Termín plnenia: do 28.10.2022

Zodpovednosť: vedúci odboru dopravy MsÚ Nitra

Opatrenie č. 4:

Spracovať návrh aktivít znižujúcich podiel individuálnej dopravy v prospech využívania jazdy na bicykli, ako je zlepšenie podmienok pre prevoz bicyklov v hromadnej doprave spolu so zameraním sa i na propagáciu uvedenej možnosti.

Termín plnenia: do 28.10.2022

Zodpovednosť: vedúci odboru dopravy v spolupráci s vedúcim odborom komunikácie a propagácie.

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo: Z-003893/2022/1100/KMH

Číslo poverenia: 1883/03
Zo dňa: 11.02.2022

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo: 1
Počet strán: 22
Počet príloh: 0



PROTOKOL o výsledku kontroly Podpory cyklistickej dopravy KA-031/2022/1120

Mesto Nitra

Nitra, máj 2022

Obsah

Zoznam použitých skratiek	3
Zhrnutie:	4
1 Systém podpory cyklistickej dopravy	5
1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov	5
1.2 Riadenie a koordinácia cyklodopravy	6
1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklodopravy	9
2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry	12
2.1 Financovanie cyklodopravy a súvisiacej infraštruktúry	12
2.2 Infraštruktúra a bezpečnosť	14
2.3 Spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy	18
2.4 Dáta a ich využitie	19

Zoznam použitých tabuliek:

Tabuľka č. 1: Financovanie cyklistickej infraštruktúry v rokoch 2013 – 2021 (v eur)	13
Tabuľka č. 2: Štatistika dĺžky	15

Zoznam použitých grafov:

Graf č. 1: Porovnanie cieľového stavu a budovanie cyklotrás v km (2013 – 2021)	15
Graf č. 2: Počet dopravných nehôd cyklistov	20
Graf č. 3: Nehody cyklistov - následky	20

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Zoznam použitých skratiek

Skrátený názov	Úplné znenie
a.s.	Akciová spoločnosť
AS	Autobusová stanica
DPH	Daň z pridanej hodnoty
EIA	Environmental Impact Assessment / Hodnotenie vplyvu na životné prostredie/
EKS	Elektronický kontrakčný systém
EŠIF	Európsky štrukturálny a investičný fond
ETM	Európsky týždeň mobility
EÚ	Európska únia
KDI	Krajský dopravný inšpektorát Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Nitre
Kg	Kilogram
Km	Kilometer
Koncepcia	Koncepcia cyklistickej dopravy v meste Nitra
Ks	Kus
MDV SR, MDaV SR, MDVaRR SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
Mesto, kontrolovaný subjekt	Mesto Nitra
MHD	Mestská hromadná doprava
MsÚ	Mestský úrad Nitra
MZ	Mestské zastupiteľstvo v Nitre
Napr.	Napríklad
NFP	Nenávratný finančný príspevok
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
OKČaŽP	Odbor komunálnych činností a životného prostredia
OÚ	Okresný úrad
OZ	Občianske združenie
PD	Projektová dokumentácia
PHSR mesta na roky 2015 – 2023	Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Nitra na roky 2015 – 2023
PUM	Plán udržateľnej mobility mesta Nitra
Resp.	Respektíve
SEA	Strategic Environmental Assessment / Strategické environmentálne hodnotenie
SPP	Slovenský plynárenský priemysel, a.s.
SR	Slovenská republika
TIC	Turistická informačná kancelária
TP	Technické podmienky
TP 085	TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
Ul.	Ulica
ÚPN	Územný plán mesta Nitra
VL	Vzorový list
VOD	Verejná osobná doprava
ZaD	Zmeny a doplnky
ZMOS	Združenie miest a obcí Slovenska

Zhrnutie:

Cieľom kontroly bolo priniesť prehľad o situácii v oblasti plánovania a výstavby cyklotrás a identifikovať slabé miesta v rozvoji cyklistickej dopravy. Účelom kontroly bolo preveriť systém a koordináciu podpory cyklistickej dopravy. Predmetom kontroly bol systém podpory cyklistickej dopravy a obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry. Pri kontrole boli použité kontrolórske postupy a techniky vychádzajúce zo štandardov ISSAI pre kontrolu výkonnosti. Kontrolou boli preverené dokumenty a procesy na kontrolovanom subjekte súvisiace s predmetom kontroly ako celok. Počas výkonu kontroly boli uskutočnené dva záznamy z rozhovoru.

Mesto nemalo zriadenú samostatnú funkciu cyklokoordinátora. Kontrolovaný subjekt mal vytvorené pracovné miesto referent pre mobilitu a MHD. Oblasť cyklo dopravy bola v danom prípade kumulovaná s inými funkciami.

Mesto nevykonávalo medzi obyvateľmi pravidelné prieskumy mapujúce ich potreby, spokojnosť s vybudovanou cyklistickou infraštruktúrou a konkrétne návrhy na zlepšenie stavu. Realizované prieskumy sa uskutočnili v spojení s prípravou Koncepcie a PUM.

V Koncepcii z roku 2014 k všeobecne formulovaným zámerom neboli konkretizované merateľné ukazovatele, časový harmonogram ich plnenia, predpokladané finančné prostriedky na jej naplnenie ani mechanizmus vyhodnocovania ich plnenia, preto mala formálny charakter. Ciele, konkrétne opatrenia aj štandardizovaný mechanizmus jeho implementácie v oblasti cyklo dopravy boli uvedené v PUM.

Súčasťou programového rozpočtu v rokoch 2013 – 2021 nebol samostatný podprogram, samostatné ciele a merateľné ukazovatele orientované výhradne na oblasť cykloinfraštruktúry, teda na jej výstavbu, rekonštrukciu, opravu alebo údržbu.

V kontrolovanom období bolo zrealizovaných 12,972 km cyklotrás. Mesto pri budovaní cyklistickej infraštruktúry využívalo zdroje zo štrukturálnych fondov EÚ, prostriedky zo štátneho rozpočtu a zároveň projekty financovalo z vlastných zdrojov. Celkovo bolo na zrealizované cyklotrasy použitých 2 261 806,33 eur.

Mesto v rokoch 2013 – 2021 zrealizovalo päť projektov, z toho štyri cyklotrasy. Na konci kontrolovaného obdobia bol jeden projekt v realizácii a zazmluvnené boli tri projekty. Okrem projektov cyklotrás mesto vybudovalo cyklogaráže, resp. cykloprístrešky so stojanmi z dotácie MDaV SR a vlastných zdrojov. Celková cena diela aj s neoprávnenými výdavkami bola v sume 170 893,91 eur.

Mestská sieť cyklotrás nebola prepojená. Nespojitá, nerovnomerne rozmiestnená a nízka hustota cyklistickej infraštruktúry nevytvárala podmienky pre plynulú a bezpečnú mestskú cyklistickú dopravu. Existujúca infraštruktúra cyklotrás na mestskej úrovni a krajskej – nadregionálnej úrovni nebola doposiaľ vzájomne prepojená. Táto situácia súvisela podľa kontrolovaného subjektu aj s tým, že cyklotrasy krajskej – nadregionálnej úrovne neboli vybudované v takej miere, aby dosahovali až na periférne okraje mesta.

Pri výstavbe cyklotrás dochádzalo k legislatívnym obmedzeniam v podobe často sa meniacich záväzných právnych predpisov. Medzi ďalšie negatívne aspekty spojené s investičnou činnosťou mesta patrilo fakt, že muselo riešiť problémy s majetkovo-právnym vysporiadaním pozemkov. Pri spolupráci s orgánmi verejnej správy vznikali finančné (majetkové), technické aj byrokratické bariéry.

Odporúčania:

- Zvážiť pravidelné vykonanie prieskumov, ktoré budú zamerané na spokojnosť a potreby obyvateľov v oblasti cyklistickej infraštruktúry (napríklad, prostredníctvom zverejnenia elektronického dotazníka na webovom sídle mesta).
- Aktualizovať Koncepciu tak, aby obsahovala aj merateľné ukazovatele.
- Zvážiť sledovanie cieľov a nastavenie merateľných ukazovateľov v programovom rozpočte samostatne pre oblasť výstavby cyklistickej infraštruktúry.
- Zamerať sa na aplikáciu prvkov upokozenia dopravy na všetkých úsekoch so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- Vytvárať aktivity znižujúce podiel individuálnej automobilovej dopravy v prospech využívania jazdy na bicykli, ako je zlepšovanie podmienok pre prevoz bicyklov v hromadnej doprave. Súčasťou je aj propagácia uvedenej možnosti.
- Pre získanie relevantných informácií v oblasti dopravného správania všetkých účastníkov cestnej premávky a ich následnej analýzy aplikovať zavedenie systematického zberu dát na účely hodnotenia progresu rozvoja cyklo dopravy (napr. cyklosčítače). Uvedené umožní prijímať adresnejšie rozhodnutia pri rozširovaní cyklistickej infraštruktúry a mesto zároveň získa relevantné údaje o intenzite a využívaní nemotorového spôsobu dopravy.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 1833/03 z/zo 11.02.2022 vykonali:

PhDr. Marián Klenko, vedúci kontrolnej skupiny
Ing. Jozef Mušák, PhD. člen kontrolnej skupiny
Ing. Matúš Nagy, člen kontrolnej skupiny

kontrolu Podpory cyklistickej dopravy, ktorej účelom bolo: Preveriť systém a koordináciu podpory cyklistickej dopravy a vypracovali protokol o výsledku kontroly.

Kontrola bola vykonaná v čase od 23.02.2022 do 24.05.2022 v

Mesto Nitra, Štefánikova trieda 80/60, 950 06 Nitra, IČO 00308307

za kontrolované obdobie: 2013 – 2021, v prípade potreby objektívneho zhodnotenia preverovaných skutočností aj iné súvisiace obdobia.

Kontrola bola vykonaná v súlade so zákonom NR SR č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a so štandardami, ktoré vychádzajú zo základných princípov medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI).

Predmetom kontroly bolo:

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

1 Systém podpory cyklistickej dopravy

1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov

Potreby obyvateľov v oblasti cyklodopravy boli v meste zisťované prostredníctvom prieskumov, ktoré boli spojené s prípravou Konceptie a PUM, na základe spolupráce s OZ, alebo podnetov zo strany občanov. Prieskumy zamerané na potreby obyvateľov – cyklistov sa v kontrolovanom období realizovali skôr výnimočne, pričom ich spravidla zabezpečovali spracovatelia strategických dokumentov alebo OZ.

Do tvorby Konceptie boli obyvatelia zapojení prostredníctvom výborov mestských častí a komisií MZ. Problematika cyklodopravy bola uvedená aj v ÚPN a PHSR mesta na roky 2015 – 2023. Pripomienkovanie týchto dokumentov prebiehalo zo strany verejnosti štandardizovanou formou. K návrhovej časti konceptu PUM sa uskutočnilo verejné prerokovanie 17.02.2020. Pri PUM sa uskutočnilo odborné posúdenie dokumentu SEA.

Spracovateľ Konceptie uskutočnil prieskum v decembri 2014 (otázky a čiastočné výsledky boli uverejnené v kapitole 6. Dotazníkový prieskum). Do prieskumu sa prostredníctvom elektronického dotazníka zapojilo 316 respondentov, ktorí odpovedali aj na otázky, či boli spokojní so stavom cyklotrás alebo či vnímali vybudované cyklotrasy v meste ako bezpečné.

V PUM boli uvedené vybrané otázky a odpovede z prieskumu, ktorý vo februári 2019 uskutočnilo OZ. Zúčastnilo sa ho 305 respondentov, ktorí odpovedali aj na otázky typu, čo by uvítali v oblasti zlepšenia cyklodopravy, na čo by sa malo mesto zamerať v oblasti cyklodopravy, kde by osadili nové stojany na uzamknutie bicyklov.

Mesto sa každoročne zapájalo do výzvy ETM. V rámci tohto podujatia mesto spoluorganizovalo sprievodné podujatia ako Deň bezpečnosti, Cyklojazda, Cykloraňajky. Podľa predloženej dokumentácie v septembri 2019 organizovalo aj sériu aktivít na školách.

Pravidelne sa zapájalo do podujatia Do práce na bicykli. Účasť na tomto podujatí sa prejavila na kontinuálnom zvyšovaní jazd uskutočnených na bicykli. Podľa zverejnených údajov na „dopracenabicykli.eu“ sa v roku 2015 uskutočnilo 382 jazd s počtom 2 969,9 najazdených km, pričom sa ušetrilo 742,48 CO₂ (Kg). V roku 2021 sa uskutočnilo 4 776 jazd s počtom 4 776 najazdených km, pričom sa ušetrilo 15 448,50 CO₂ (Kg).

Medzi aktivity mesta patrila komentovaná cykloprehliadka mesta. V septembri 2019 ju zorganizovalo mesto v spolupráci s OZ. Podujatie sa uskutočnilo počas festivalu Divadelná Nitra a v rámci osláv Svetového dňa cestovného ruchu.

Z kontroly zohľadnenia potrieb/návrhov obyvateľov na zlepšenie vyplynulo, že PUM obsahoval aj názory a postoje, ktoré boli zahrnuté a okomentované v jeho návrhovej časti. Z prieskumu, ktorý realizovalo OZ vyplynulo, že obyvatelia by ocenili predovšetkým hustejšiu sieť cyklotrás (výstavbu nových cyklotrás) a tiež sprehľadnenie dopravného značenia na cyklotrasách.

V PUM boli uvedené ciele v oblasti cyklodopravy. Dokument v tejto časti deklaroval plány na dokončenie primárnej siete, budovanie základných trás a rozšírenie cyklistických trás, či budovanie sprievodnej infraštruktúry pre cyklistov, najmä cyklostojany.

Mesto priamo nerealizovalo vlastný prieskum, pri ktorom by využilo metodiku pre realizáciu a sčítanie cyklistickej dopravy Výskumného ústavu dopravného (konkrétne Návrh metodiky pre realizáciu prieskumov a sčítaní cyklistickej dopravy SR z 15.11.2014), resp. inú obdobnú metodiku spomínaného výskumného ústavu.

Súčasťou PUM boli realizované prieskumy dopravného správania, ktoré sa realizovali pre potrebu zostavenia dopravného modelu mesta a v ďalšom období sa vo väčšine prípadov budú uskutočňovať podľa TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií.

Informácie získané prostredníctvom prieskumu realizovaného v rámci PUM boli premietnuté do jeho návrhovej časti, napr. požiadavka na zadefinovanie budúcich cyklistických trás. Prehľad cyklistických trás bol uvedený v PUM.

Mesto v tejto oblasti neidentifikovalo také prekážky, ktoré by následne muselo komunikovať s MDV SR.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Mesto v kontrolovanom období rokov 2013 – 2021 nevykonávalo medzi obyvateľmi pravidelné prieskumy mapujúce ich potreby, spokojnosť s vybudovanou cyklistickou infraštruktúrou a konkrétne návrhy na zlepšenie stavu. Potreby a spokojnosť s vybudovanou infraštruktúrou boli zisťované a analyzované len pri tvorbe Konceptie a PUM, ktorého súčasťou boli aj prieskumy dopravného správania.

Odporúčanie:

- Zvážiť pravidelné vykonanie prieskumov, ktoré budú zamerané na spokojnosť a potreby obyvateľov v oblasti cyklistickej infraštruktúry (napríklad, prostredníctvom zverejnenia elektronického dotazníka na webovom sídle mesta).

1.2 Riadenie a koordinácia cyklodopravy

Na Odbore dopravy MsÚ pôsobil referent pre mobilitu a MHD, ktorý mal v zmysle dohody o zmene pracovnej zmluvy s účinnosťou od 30.08.2020 v pracovnej náplni uvedené aj činnosti spojené s problematikou cyklodopravy. V rokoch 2007 – 2020 pôsobila na Útvare hlavného architekta MsÚ referentka dopravného urbanizmu a inžinieringu, ktorá mala v opise pracovnej činnosti uvedenú aj agendu, súvisiacu s cyklistickou infraštruktúrou.

Problematike cyklodopravy sa venuje najmä referent pre mobilitu a MHD. Zamestnanec s uvedeným druhom práce mal vysokoškolské vzdelanie II. stupňa s ekonomickým zameraním. Do problematiky cyklodopravy vstupovali aj ďalší zamestnanci MsÚ, a to dopravný inžinier, ktorý mal vysokoškolské vzdelanie II. a III. stupňa v oblasti dopravy, ako aj zamestnanec dočasne poverený výkonom funkcie vedúceho Odboru dopravy. Ako dopravný inžinier – odborný referent mal vysokoškolské vzdelanie II. stupňa v oblasti dopravy.

Mesto nemalo vytvorený samostatný odbor (oddelenie, referát) pre oblasť cyklodopravy. Táto oblasť patrila v rámci organizačnej štruktúry pod Odbor dopravy MsÚ.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

V čase výkonu kontroly mal Odbor dopravy šesť zamestnancov. Referent pre mobilitu a MHD mal podľa predloženej dohody o zmene pracovnej zmluvy popri iných činnostiach vo svojej pracovnej náplni uvedené, že zabezpečuje prípravu a podklady pre navrhovanie cyklistickej siete a plánovania cyklistickej infraštruktúry v meste. Ďalej zabezpečoval kontrolu podľa schváleného projektu nad ich realizáciou, ako aj odbornú prípravu rozhodnutí pre oblasť cyklo dopravy. Problematika cyklo dopravy predstavovala maximálne 25 % jeho pracovnej náplne.

Mesto malo v minulosti vytvorené pracovné pozície referenta a referentku dopravného urbanizmu a inžinieringu. Súčasťou ich pracovnej náplne bolo okrem iného zabezpečiť prípravu a podklady pre navrhovanie cyklistickej siete, plánovanie cyklistickej infraštruktúry a tiež zabezpečovanie kontroly podľa schváleného projektu nad ich realizáciou. Pracovný pomer referentky trval od 13.10.1997 do 30.04.2020 a referenta trval len krátko, od 01.08.2020 do 07.09.2020.

Referent pre mobilitu a MHD absolvoval v rokoch 2020 – 2021 školenia organizované Slovenskou agentúrou životného prostredia v oblasti udržateľnej mobility, ktoré sa okrem iných tém venovali aj cyklo doprave (navrhovanie technických riešení, realizácií opatrení a pod.). V roku 2020 absolvoval školenie v oblasti aplikovania metodiky technických noriem a predpisov.

Mesto predložilo podklady k vzdelávacím aktivitám zamestnancov MsÚ v oblasti cyklo dopravy, ktorých sa zúčastnil dopravný inžinier. Zúčastnil sa workshopov, ktoré sa uskutočnili v aplikácii MS Teams na tému Plánovanie udržateľnej mobility (v roku 2021) a v danom roku jedenkrát aj na tému Udržateľná mobilita na Slovensku.

Mesto nemalo vytvorenú pracovnú pozíciu (funkciu) cyklo projektanta.

Z kontroly riadenia a rozhodovacích právomocí jednotlivých účastníkov vyplynulo nasledovné:

Problematika cyklo dopravy bola v kompetencii Odboru dopravy MsÚ. Z hľadiska rozhodovacieho procesu vedúci odboru, resp. dočasne poverený výkonom funkcie vedúceho odboru pripravoval podklady, ktoré súviseli s cyklo dopravou pre komisie MZ, materiály na rokovanie MZ a vedenie mesta. Referent pre mobilitu a MHD koordinoval zadávanie zákaziek externým dodávateľom a rovnako pripravoval podklady pre príslušné komisie MZ a ďalšie orgány mesta. V prípade ďalších subjektov intenzívne komunikovali najmä s KDI.

Cyklo dopravou sa zaoberala najmä komisia MZ pre mestskú mobilitu a komisia MZ pre územné plánovanie, architektúru, verejný priestor a investičnú činnosť. Podľa predložených zápisníc sa na svojich zasadnutiach:

- Komisia MZ pre mestskú mobilitu sa zaoberala, napr. odbornými dokumentmi mesta, Pravidlami zdieľanej mikromobility v meste, správou o Bikesharingu v meste, správou odboru dopravy o cyklotrasách, či navrhovaním riešení pre problémové okruhy (body) jednotlivých cyklotrás, prerokovávala vstupné ako aj výstupné informácie ohľadne PUM.
- Komisia MZ pre územné plánovanie, architektúru, verejný priestor a investičnú činnosť sa zaoberala, napr. posudzovaním a pripomienkovaním predkladaných projektov a prejedávala okrem iného aj stav plánovaných, pripravovaných či realizovaných cyklotrás, PD a podobne. Bariéry, na ktoré narážali pri presadzovaní požiadaviek, sa podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu týkali najmä procesu odsúhlasovania dopravného značenia zo strany KDI.

Na komisii MZ boli presadzované potreby pre cyklistov aj v iných ako cyklo projektoch, a to na komisii MZ pre územné plánovanie, architektúru, verejný priestor a investičnú činnosť. Na svojom zasadnutí odporučila zapracovať viaceré (prvotné aj nové) pripomienky za oblasť cyklo dopravy, napr., pre objekty bývania zabezpečiť parkovacie miesta pre bicykle v počte 20% parkovacích miest pre automobily a parkovacie miesta pre bicykle riešiť ako súčasť objektu alebo združiť do parkovacieho domu v dostupnej vzdialenosti (pripomienky k ZaD č. 1 Územného plánu zóny Mlynárce I, Nitra).

Mesto nemalo zriadenú funkciu cyklo koordinátora. V kontrolovanom subjekte pôsobil (len) odborný zamestnanec, ktorý mal agendu cyklo dopravy vo svojej pracovnej náplni. Išlo o referenta pre mobilitu a MHD, ktorý mal kumulovanú funkciu. Ako bolo uvedené vyššie, problematika cyklo dopravy predstavovala maximálne 25 % jeho pracovnej náplne.

- Referent pre mobilitu a MHD sa zúčastňoval školení a fór vhodných na výmenu skúseností, konkrétne už spomínané školenia Slovenskej agentúry životného prostredia v oblasti udržateľnej mobility, ktoré

sa okrem iných tém venovali aj cyklo dopravu (navrhovanie technických riešení, realizácií opatrení a podobne) a absolvoval aj dvojdnové školenie v oblasti aplikovania metodiky technických noriem a TP 085. Odbor dopravy MsÚ mal zastúpenie aj na cyklokonferencii v Galante (október 2019).

- Referent pre mobilitu a MHD sa podieľal na tvorbe a aktualizácii strategických či plánovacích dokumentov, pričom sa zároveň angažoval v OZ. Toto OZ prostredníctvom svojho zástupcu pripomienkovalo plánované zámery mesta v oblasti cyklo dopravy v rámci PUM a jeho zámery boli do tohto dokumentu zapracované.
- Mesto spolupracovalo s týmto OZ v oblasti osvetovej činnosti a prevzalo aj výsledky ním realizované prieskumy do PUM. Súčasťou PUM boli príklady možného riešenia dopravného priestoru, ktorý slúži predovšetkým pre pohyb peších a cyklistov (s konkretizáciou riešenia na konkrétnych uliciach).
- Koordinovanie cykloprojektov nebolo postavené na jednom zamestnancovi, ale po technickej stránke ich v minulosti koordinoval Odbor investičnej výstavby a rozvoja MsÚ a v prípade komunikácie týkajúcej sa financovania nadriadenými orgánmi ich koordinoval Odbor strategického a projektového riadenia MsÚ.
- Zasadnutí komisie pre mestskú mobilitu MZ sa podľa potreby zúčastňoval vedúci Odboru dopravy, resp. zamestnanec poverený vedením odboru dopravy. Členom komisie pre mestskú mobilitu bol aj referent pre mobilitu a MHD, ale ako zástupca odbornej verejnosti.
- Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu boli záujmy cyklistov zohľadňované už pri príprave jednotlivých projektov. V tejto súvislosti prebiehala komunikácia odborných útvarov mesta s príslušnými externými projektantmi. Odkedy technické požiadavky na cykloprojekty pre externých projektantov zadával Odbor dopravy MsÚ, do projektov sa zapracovávali aj pripomienky a návrhy referenta pre mobilitu a MHD. Do projektov sa tak podarilo implementovať prvky cyklistickej infraštruktúry.
- Požiadavky na zabezpečenie financií pre cyklo dopravu pri tvorbe návrhu rozpočtu mesta nepredkládali jednotlivci, ale odborné útvary mesta. Od vzniku Odboru dopravy je to najmä uvedený odborný útvar. Požadoval zapojiť do mestského rozpočtu financie na vypracovanie PD rôznych úsekov cyklotrás. Výber sa konal v nadväznosti na strategické dokumenty, alebo s ohľadom na mieste znalosti a potreby obyvateľov.
- Referent pre mobilitu a MHD koordinoval prípravu projektov financovaných z Plánu obnovy a odolnosti podľa inštrukcií a usmernení Odboru strategického a projektového riadenia MsÚ.

Z preverenia odbornej spolupráce mesta s ďalšími dotknutými subjektami vyplynulo, že v oblasti cyklo dopravy kontrolovaný subjekt:

- V prípade záujmových skupín spolupracoval s už spomínaným OZ, a to vo vyššie uvedených oblastiach.
- Z hľadiska zabezpečenia spolupráce v rámci odborných útvarov mesta Odbor dopravy MsÚ zaviedol pravidlo, že PD na cyklotrasy, ktoré obstarával odbor investičnej výstavby a rozvoja MsÚ boli obstarávané na základe podrobnej technickej špecifikácie. Tú dodal Odbor dopravy MsÚ. Následne po „vysúťžení“ projektanta tento odbor ešte priamo (už bez sprostredkovateľa) komunikoval o technických detailoch v samotnom projekte s jeho projektantom.
- Prínosom spolupráce s NSK, resp. s cyklokoordinátorom na krajskej úrovni bolo, že kontrolovaný subjekt mal vzdialený online prístup do počítačového počtu cyklistov na cyklotrase Nitra – Vrábľa a teda vedel vyhodnotiť, koľko cyklistov daným úsekom počas jednotlivých dní prechádzalo.
- Zástupca mesta nebol členom medzirezortnej pracovnej skupiny pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR a o výsledkoch jej rokovania nemal informácie od krajského cyklokoordinátora či ZMOS.
- Mesto sa zapojilo do viacerých aktivít organizovaných národným cyklokoordinátorom. Ako bolo uvedené v časti 1.1 Zohľadnenie potrieb obyvateľov protokolu o výsledku kontroly mesto sa pravidelne zapájalo do projektu „Do práce na bicykli“ a tiež výzvy ETM. Zástupca Odboru dopravy sa zúčastnil aj na cyklokonferencii v Galante.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Mesto nemalo zriadenú samostatnú funkciu cyklokoordinátora. Kontrolovaný subjekt mal vytvorené pracovné miesto referent pre mobilitu a MHD. Oblasť cyklo dopravy bola v danom prípade kumulovaná s inými funkciami. Realizácia tejto agendy vychádzala zo spolupráce viacerých odborných útvarov MsÚ, v kontrolovanom období prišlo na úrovni mesta k rozvoju cyklistickej infraštruktúry.

Spolupráca s cyklokoordinátorom na krajskej úrovni mala štandardný charakter a premietla sa vo vecnej rovine do sprístupnenia online počítačového cyklistov na cyklotrase Nitra – Vráble. Mesto spoluprácu a komunikáciu s MDV SR hodnotilo na dobrej úrovni, no jej prínos identifikovalo skôr v konzultačnej rovine.

1.3 Strategické dokumenty v oblasti cyklo dopravy

V kontrolovanom období rokov 2013 – 2021 malo mesto prijaté štyri strategické dokumenty, ktoré v rôznom rozsahu rozpracovali oblasti rozvoja cyklo dopravy. Konceptiu vypracovanú v roku 2014 (schválenú v roku 2016), ÚPN z roku 2003 v zmysle ZaD č. 1 – 6, PHSR mesta 2015 – 2023 s výhľadom do roku 2025 (schválený v roku 2016) a PUM (schválený v roku 2020). Mesto nemalo vypracovaný aktuálny generel dopravy, ktorý by bol spracovaný v kontrolovanom období rokov 2013 – 2021.

Pri tvorbe PUM jeho spracovateľ využil Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility MDVaRR SR (september 2015) spolu s Metodickou príručkou k zostave dopravných modelov a dopravných prognóz. Spracovanie PHSR mesta Nitra 2015 – 2023 vychádzalo z aktuálneho legislatívneho rámca a z metodiky na vypracovanie Programu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja obce spracovanou MDVaRR SR (verzia 2.0, február 2015). Konceptia bola zosúladená s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR, so zámermi Regionálnej integrovanej územnej stratégie a s integrovanou územnou stratégiou - Udržateľný mestský rozvoj. ÚPN vyhádzal pri spracovávaní s príslušných všeobecne záväzných právnych predpisov.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu mesto v čase výkonu kontroly nedisponovalo korešpondenciou, ktorá by potvrdzovala komunikáciu vo väzbe k využitiu metodiky pri tvorbe strategických dokumentov. Pri nastavení stratégie v oblasti nemotorovej dopravy nebol použitý Manuál dobrej mobility MDV SR.

Na obstaranie strategických dokumentov upravujúcich podporu a rozvoj cyklo dopravy mesto v kontrolovanom období vynaložilo celkom 843 340,00 eur s DPH (703 764,67 eur bez DPH).

Väčšinu výdavkov tvorila obstarávacia cena PUM, ktorý bol spolufinancovaný zo zdrojov EÚ (85 %), štátneho rozpočtu (10 %) a vlastných zdrojov mesta (5 %). Obstarávacia cena PUM predstavovala 741 528,00 eur s DPH (617 940,00 eur bez DPH). Výdavky na ZaD k ÚPN mesto vynaložilo v sume 95 924,00 eur s DPH (79 936,67 bez DPH). Výdavky na koncepciu predstavovali sumu 3 750,00 eur. S PHSR mesta na roky 2015 – 2023 mal kontrolovaný subjekt spojené výdavky na odborný posudok, vzdelávací program a konzultácie k Metodike pre vypracovanie PHSR v celkovej výške 2 138,00 eur.

V ÚPN bola cyklo doprava zakotvená v časti 3.2.2.3 Cyklistická doprava. V tejto časti bolo definované v siedmich bodoch, čo je žiaduce uskutočniť pre aktivizáciu a podporu rozvoja cyklistickej dopravy. V kapitole 4 Návrh záväznej časti ÚPN, bod 7. v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry boli definované ustanovenia, ktoré mali deklaratívnu formu zámerov.

Aktualizácie ÚPN boli vykonané prostredníctvom schválených požiadaviek zapracovaných do ZaD, konkrétne v roku 2004 ZaD č. 1, v roku 2008 ZaD č. 2, v roku 2010 ZaD č. 3, v roku 2013 ZaD č. 4, v roku 2015 ZaD č. 5 a v roku 2018 ZaD č. 6.

V ÚPN bolo uvedené, že pri novej výstavbe je povinnosť rezervovať koridor pre nové miestne a účelové komunikácie. Vo väzbe na koncepciu cyklotrás je potrebné v určených polohách v profile ulice vymedziť samostatný cyklistický pruh v šírke minimálne 2,5 m.

V súvislosti s vylepšením stavu cyklistickej siete mesto realizovalo a pripravuje výstavbu nových cyklotrás, ako aj doplnkovej cyklistickej infraštruktúry. Pre podporu cyklo dopravy mesto komunikovalo so súčasným dopravcom MHD o rozšírení možnosti, resp. zavedenia pravidelnej linky cyklobusu, ktorá v meste fungovala od obdobia rokov 2012/2013.

Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu mesto v čase výkonu kontroly nedisponovalo korešpondenciou, ktorá by potvrdzovala, že bolo vyzvané zo strany MDV SR na implementáciu cyklistickej dopravy do pripravovanej aktualizácie územnoplánovacej dokumentácie. MDV SR aktívne nevyžývalo, to znamená neusmerňovalo mesto v súvislosti s prípravou strategických dokumentov.

Kontrolovaný subjekt pri tvorbe Konceptie implementoval cyklistickú dopravu v súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR vo vzťahu k plneniu prijatého opatrenia 2.1.1.

(za účelom zabezpečenia trvaloudržateľnej mestskej mobility vrátane podpory projektovej prípravy a výstavby cyklistických komunikácií v meste, ich modernizácie a údržby).

Pri integrácii cyklistickej dopravy sa mesto stretávalo s existujúcimi bariérami. Za bariéry, ktoré do značnej miery ovplyvňovali plánovanie a realizáciu cyklistickej infraštruktúry považovalo problémy s vysporiadaním pozemkov, čierne stavby vjazdov a oplotení, vedenia inžinierskych sietí, zeleň, či nosiče dopravných značiek umiestnené na cyklochodníkoch.

Významnou bariérou bola problematická komunikácia s KDI. V kontrolovanom období bolo vydaných 11 nesúhlasných stanovísk najmä k dopravnému značeniu. Podľa kontrolovaného subjektu mal pri posudzovaní projektov dopravného značenia tendenciu vyjadrovať svoj názor aj k schváleným strategickým dokumentom, v ktorých boli vymedzené cyklotrasy. Pohľad na strategické dokumenty sa tak mohol prejavíť aj vo výsledku vyjadrenia k dopravnému značeniu.

Úprava lokálnej stratégie cyklo dopravy:

- Prvotná cyklostratégia bola zakotvená v koncepcii. Tento dokument obsahoval základnú filozofiu v oblasti cyklo dopravy, v textovej časti koridory a v grafickej časti plány cyklotrás v meste. Na základe vykonanej analýzy bol v kapitole 10 podkapitola 10.2 Návrh stratégie postupu rozvoja cyklistickej dopravy v koncepcii uvedený návrh stratégie postupu rozvoja cyklistickej dopravy pozostávajúci z deviatich zámerov.
- PUM obsahoval strategické ciele, špecifické ciele, opatrenia a vhodné činnosti, indikátory, spôsob zisťovania a cieľovú hodnotu rozdelenú do intervalov, tzv. návrhových horizontov + 5 rokov = 2025, + 10 rokov = 2030, + 20 rokov = 2040 a + 30 rokov = 2050. V prílohe č. 8 Indikátory PUM kontrolná skupina NKÚ SR identifikovala v rámci oblasti zmeny „Zlepšenie udržateľnej mobility a dostupnosti mesta“ deväť strategických cieľov, 11 špecifických cieľov, 17 opatrení a deväť ukazovateľov, ktoré sa týkali cyklo dopravy.
- Problematike cyklo dopravy bola čiastočne upravená aj v PHSR mesta na roky 2015 – 2023.

Príklad dobrej praxe:

Kontrolovaný subjekt mal vypracované Pravidlá zdieľanej mikromobility v meste, ktoré upravovali pravidlá na prevádzku služieb zdieľanej mobility platný pre elektrické kolobežky, elektrické mopedy, motorky, elektrické bicykle, bicykle a iné formy zdieľanej mikromobility, ktoré spĺňali zákonné podmienky na uvedenie do prevádzky v rámci mesta.

Predpokladaný stav budovaných cyklotrás vyjadrený v km bol uvedený v koncepcii (55,82 km).

Pravidlá pre budovanie parkovacích miest pre bicykle boli upravené v návrhovej časti PUM, kde bolo uvedené, že jedným z nástrojov ako zvýšiť záujem o cyklistiku je budovanie doplnkovej infraštruktúry, najmä cyklostojanov, či parkovacích systémov pre bicykle na exponovaných miestach, predovšetkým na začiatku a v celi cesty. Ďalej v prílohe č. 8 – Indikátory, kde bolo definované opatrenie s cieľom budovať nové stojany a úschovne bicyklov najmä v nadväznosti na prestupné uzly verejnej osobnej dopravy a ciele jazdy. Cieľovou hodnotou bol „počet stojanov na bicykle – všetky obchodné centrá“. Počas výkonu kontroly KDI odsúhlasil 33 nových lokalít pre osadenie dopravných zariadení – cyklostojanov.

V záujme zabezpečenia udržateľnej dopravnej mobility mesto žiadalo investorov, aby v prípade riešenia novej výstavby všetky investičné projekty zahŕňali vyčlenený priestor na parkovanie bicyklov, tak pred budovou, ako aj priamo v budove, a to predovšetkým v budovách administratívnych, bytových domoch, školách, zdravotníckych zariadeniach a podobne. Investori túto požiadavku akceptovali, pričom mesto deklarovalo, že v roku 2022 bude vybudovaných 33 nových lokalít pre cyklostojany.

Ďalej mesto pri realizovaných veľkých developerských projektoch súvisiacich s bývaním a občiankou vybavenosťou, žiadalo zapracovať do PD požiadavky na vybudovanie cyklotrás, resp. čiastkové úseky cyklotrás. Vzhľadom k tomu, že v strategických dokumentoch bola táto problematika upravená vo všeobecnej rovine, mesto pri novovznikajúcich stavebných investičných projektoch pristupovalo k investorom individuálne.

Podmienky sa zmenili 01.01.2020, kedy bola mestom zavedená daň za rozvoj. V čase výkonu kontroly táto povinnosť pri menších investičných projektoch prechádzala na mesto s tým, že investor po dohode vytvorí podmienky na budúce vybudovanie cyklistickej infraštruktúry (vyčlenenie priestoru/pozemku), ktorá by bola plne

v rézii mesta. Na strane kontrolovaného subjektu nebola jednoznačná právna istota, či a v akej forme môže od investorov vyžadovať takéto vytvorenie podmienok (vyčlenenie priestoru).

Pri realizovaných veľkých developerských projektoch súvisiacich s bývaním a občiankou vybavenosťou boli v PD zapracované požiadavky mesta na vybudovanie cyklotrás, resp. čiastkové úseky cyklotrás. Pri menších projektoch sa podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu stretával s výhradami KDI. Častým dôvodom nesúhlasného stanoviska bolo poukázanie na skutočnosť, že vybudované čiastkové úseky by sa nenapájali na žiadnu existujúcu cyklotrasu, čím sa do budúcnosti vytvárajú prekážky/bariéry na zabezpečenie vzájomného napojenia cyklistickej siete.

Z preverenia vyhodnotenia plnenia cieľov a merateľných ukazovateľov v strategických dokumentoch kontrolnou skupinou NKÚ SR vyplynulo, že:

- V koncepcii boli uvedené zámery bez merateľných ukazovateľov. Z textu dokumentu nevyplývalo a predloženými dokladmi nebolo preukázané, že by bola vyhodnocovaná. Mesto plánovalo aktualizovať koncepciu v roku 2022. Platnosť koncepcie bola do roku 2030 s tým, že jej obsah sa mal aktualizovať vždy vo väzbe na prípravu nového ÚPN. Spracovanie nového ÚPN prebieha od roku 2020 a proces nebol v čase výkonu kontroly ukončený.
- Riadiacim tímom PHSR bolo pravidelne v ročných intervaloch prostredníctvom akčného plánu vyhodnocované dosahovanie cieľov. Napr., v Akčnom pláne 2020 – 2021 k PHSR bola v oblasti dopravy vyhodnotená aktivita „Sieť bezpečných cyklotrás“, kde bol uvedený stav realizácie úsekov cyklotrás k 2021. Napriek tomu, že v PHSR boli k cieľu SP2-2 stanovené ukazovatele výstupu/výsledku (podiel nemotorovej (hlavne cyklistickej) dopravy na celkovej delbe dopravnej práce, dĺžka novovybudovaných cyklotrás na území mesta, počet vybudovaných/obnovených prvkov cyklistickej infraštruktúry) k vyhodnoteniu ukazovateľov zo strany mesta neprišlo.
- MZ vo väzbe na PUM uložilo Odboru dopravy, hlavnému architektovi mesta v spolupráci s Odborom životného prostredia a Odborom investičnej výstavby a rozvoja MsÚ naplňovať koncepciu a stanovené strategické ciele PUM, a to k 30.11.2021 a následne jedenkrát ročne. K PUM sa raz ročne podávala textová informatívna správa spolu s vypracovaním akčného plánu. Dokument by sa mal aktualizovať každých 2 – 5 rokov. V PUM bolo dosiahnutie cieľovej hodnoty spravidla hodnotené ako dosiahnutie určitého podielu z plánovaných zámerov, zariadení a podobne.

Pri vypracovaní a realizácii siete cyklotrás sa zohľadňovali plány uvedené v strategických dokumentoch pričom mesto vychádzalo pri vytváraní existujúcej infraštruktúry najmä z Koncepcie vo väzbe na uvedené najdôležitejšie koridory. Po schválení PUM bol pre mesto smerodajný tento strategický dokument.

Kontrolné zistenie č. 1.:

Koncepcia z roku 2014, v ktorej neboli k všeobecne formulovaným zámerom konkretizované merateľné ukazovatele, časový harmonogram plnenia, predpokladané finančné prostriedky na jej naplnenie ani mechanizmus vyhodnocovania ich plnenia – mala formálny charakter.

Súčasťou programového rozpočtu mesta bol Program 08 – Doprava. Súčasťou tohto programu bol od roku 2020 aj Podprogram 08.02 – Cyklodoprava a ekomobilita. K tomuto podprogramu bol uvedený zámer „Mesto podporujúce cyklodopravu“ a cieľ „Zabezpečiť fungovanie bikesharingu v meste“. Súčasťou uvedeného podprogramu boli dva merateľné ukazovatele, a to A) Počet registrovaných užívateľov bikesharingu v Nitre, B) Počet výpožičiek v rámci bikesharingu v Nitre. Sledovanie prvku bolo v roku 2021 ukončené.

Ako náhradný prvok bol v rámci sledovania zaradený počet registrovaných užívateľov cyklogaráží prevádzkovaných mestom. Ten bude vyhodnocovaný v roku 2022. Podľa programovej štruktúry mesta na roky 2022 – 2024 bol v rámci Podprogramu 008.02 - Cyklodoprava a ekomobilita uvedený cieľ – Zabezpečiť fungovanie cyklogaráží v meste. V tejto časti boli uvedené dva merateľné ukazovatele. A) Počet cyklogaráží v Nitre. B) Počet používateľov cyklogaráží v Nitre.

Pri Programe 07 – Komunikácie, podprogramoch 07.01 – Rekonštrukcie, výstavba a opravy miestnych komunikácií, 07.02 – Správa a údržba miestnych komunikácií, 07.03 – Čistenie miestnych komunikácií a priestranstiev a Programe 15 – Projekty pre regionálny rozvoj, podprogramoch 15.03 – Projekty s využitím dotácií

a NFP a 15.04 – Mestský rozvoj boli jednotlivé ciele formulované všeobecne, teda v nich neboli explicitne stanovené ciele a merateľné ukazovatele za oblasť cyklo dopravy, prípadne cykloinfraštruktúry.

V monitorovacích správach spojenými s výstavbou cyklotrás podporených z fondov EÚ bol spravidla uvedený merateľný ukazovateľ – dĺžka nových úsekov cyklistických komunikácií. Prispieval k naplneniu konkrétneho cieľa – zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb, nebolo však možné jednoznačne zmerať jeho prínos k dosiahnutiu hlavného cieľa cyklostratégie SR (10%-ný podiel cyklo dopravy), resp. o koľko percent sa na základe ich realizácie zvýši podiel cyklo dopravy na prepravnej práci. Stanovený merateľný ukazovateľ tak neumožňoval zmerať prínos podporených projektov k dosiahnutiu 10%-ného podielu cyklo dopravy.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Koncepcia predstavovala základný rámcový dokument, ktorý mal formálny a deskriptívny charakter, pričom k všeobecne formulovaným zámerom neboli stanovené konkretizované merateľné ukazovatele. V PUM boli uvedené ciele, konkrétne opatrenia aj štandardizovaný mechanizmus jeho implementácie v oblasti cyklo dopravy. Obsahoval plánované cyklotrasy aj s predpokladaným zdrojom financovania a finančnými nákladmi.

V čase výkonu kontroly neboli zapracované plánované cyklotrasy z PUM do textu záväznej časti ÚPN. Mesto pracovalo na aktualizácii Koncepcie, na ktorú sa odvolával ÚPN. Koncepcia spolu s grafickým zobrazením cyklo dopravných trás bola uvedená medzi územnoplánovacími podkladmi.

Súčasťou programového rozpočtu v rokoch 2013 – 2021 nebol samostatný podprogram, samostatné ciele a merateľné ukazovatele orientované výhradne na oblasť cykloinfraštruktúry, teda na jej výstavbu, rekonštrukciu, opravu alebo údržbu.

Odporúčania:

- Aktualizovať Koncepciu tak, aby obsahovala aj merateľné ukazovatele.
- Zvážiť sledovanie cieľov a nastavenie merateľných ukazovateľov v programovom rozpočte samostatne pre oblasť výstavby cyklistickej infraštruktúry.

Záver:

Koncepcia obsahovala v kapitole 8 Návrhová časť, 8.9 Technické riešenia v závislosti od daností územia uvádzala najdôležitejšie cyklistické koridory. Mesto pripravovalo aktualizáciu tohto koncepčného dokumentu. V čase výkonu kontroly mesto považovalo pre oblasť cyklo dopravy za smerodajný strategický dokument skôr PUM. Vzhľadom na krátky čas od jeho spracovania (schválenia), nebolo možné zo strany kontrolnej skupiny NKÚ SR vyhodnotiť mechanizmus jeho implementácie. V prípade, ak by prišlo k naplneniu PUM v oblasti cyklo dopravy, znamenalo by to výrazný posun v rozvoji cyklistickej infraštruktúry v meste.

2. Obmedzenia pri budovaní cyklistickej infraštruktúry

2.1 Financovanie cyklo dopravy a súvisiacej infraštruktúry

Kontrolovaný subjekt pri budovaní cyklistickej infraštruktúry využíval zdroje zo štrukturálnych fondov EÚ, konkrétne z Integrovaného regionálneho operačného programu (Európskeho fondu regionálneho rozvoja), prostriedkov štátneho rozpočtu a z vlastných zdrojov v pomere 85:10:5 %. Mesto pri realizácii projektov v oblasti cyklistickej infraštruktúry malo výdavky aj nad rámec schváleného projektu, to znamená neoprávnené výdavky. Tieto neoprávnené výdavky financovalo z vlastného rozpočtu.

Na výstavbu zrealizovaných cyklotrás boli v kontrolovanom období rokov 2013 – 2021 použité finančné prostriedky vo výške 2 261 806,33 eur. Suma 229 880,81 eur predstavovala výdavky mesta, z toho spolufinancovanie vo výške 5% predstavovalo 106 943,44 eur a neoprávnené výdavky boli sumu 122 937,37 eur. Neoprávnené výdavky boli použité napr. na opätovné vypracovanie PD, dodatočné dopravné značenie, či stavebné úpravy spojené s výmenou povrchu.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Tabuľka č. 1: Financovanie cyklistickej infraštruktúry v rokoch 2013 – 2021 (v eur)

	Počet	Dĺžka	Fondy EÚ	Štátny rozpočet	Rozpočet mesto	Iné dotačné zdroje	Spolu
Cyklotrasy EÚ	4	12 972,50	1 818 038,62	213 886,90	229 880,81	0	2 261 806,33
Cyklotrasy bez EÚ	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: Mesto Nitra, 2022

Mesto v rokoch 2013 - 2021 zrealizovalo päť projektov, z toho štyri cyklotrasy. Cyklotrasu Klokočina - Borina – Hollého ul. – AS Nitra (2 417 m). Cyklotrasu Chrenová II. etapa, Tr. A. Hlinku – Dlhá ulica (2 160 m). Cyklistický chodník Nitra - Vrábľa, I. a II. etapa (6 400 m). Cyklotrasu Wilsonovo nábrežie - (Univerzitný most) - Mostná ul. - Jesenského ul. (Park Sihot') (1 995 m). Okrem cyklotrás realizovalo aj výstavbu cyklogaráží a cykloprístreškov so stojanmi.

Mesto malo v čase výkonu kontroly v realizácii jeden projekt: Cyklotrávka cez rieku Nitra (prepojenie Wilsonovo nábrežia - Nábrežia mládeže pri SPU (873 m) a zazmluvnené tri projekty: Cyklotrasa - podjazd pod Univerzitným mostom Tr. A. Hlinku (154,90 m), Cyklotrasa Nitra – Dražovce (1 896,6 m), Cyklotrasa Mlynárce – Diely – Klokočina (3 517 m).

Mesto uzatvorilo s MDaV SR zmluvu o poskytnutí dotácie na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky z 02.03.2020 na výstavbu cyklogaráží a cykloprístreškov. Cena diela predstavovala 159 867,00 eur s DPH (133 222,50 bez DPH). Celková cena aj s neoprávnenými výdavkami však predstavovala 170 893,91 eur. Takto boli vybudované štyri cyklogaráže, resp. cykloprístrešky so stojanmi.

V rámci projektu cyklistického chodníka Nitra – Vrábľa I. a II. etapa bola riešená doplnková cyklistická infraštruktúra (chránené parkoviská pre bicykle, cyklostojany a pod.). V záverečnej monitorovacej správe je k tejto doplnkovej cyklistickej infraštruktúre uvedená suma 81 812,97 eur s DPH (68 177,47 eur bez DPH).

V súvislosti s bikesheringom mesto uzatvorilo zmluvu s obchodnou spoločnosťou, ktorá kontrolovanému subjektu dodala šesť kusov inteligentných lavičiek v celkovej hodnote 20 607,00 eur s DPH (17 188,00 eur bez DPH).

Mesto nemalo vo svojom rozpočte samostatnú položku, ktorá by bola určená výhradne na údržbu cyklistickej infraštruktúry. Výdavky na túto oblasť boli vo všeobecnosti zahrnuté vo výdavkoch na miestne komunikácie. Mesto malo v rámci programového rozpočtu uvedený Program 07 - Komunikácie. Súčasťou tohto programu bol Podprogram 07.02 - Správa a údržba miestnych komunikácií a Podprogram 07.03 - Čistenie miestnych komunikácií a priestranstiev. Tieto neobsahovali špecifické ciele a merateľné ukazovatele len pre oblasť cyklistických trás v meste.

Mesto obstaralo v roku 2019 traktor s mulčovacím ramenom kvôli údržbe zelene v blízkosti cyklotrás a miestnych komunikácií pre Stredisko mestských služieb v sume 64 700,00 eur s DPH (53 916,67 eur bez DPH). Zmluva bola uzatvorená automatickým spôsobom v rámci EKS s účinnosťou od 01.07.2019. Ďalej zakúpilo doplnkovú výbavu na zimnú údržbu (šípová zhrňovacia radlica, sypač – rozmetadlo) v sume 14 999,00 eur s DPH (12 499,17 eur bez DPH). Zmluva bola uzatvorená automatickým spôsobom v rámci EKS s účinnosťou od 02.08.2021.

Poplatok za rozvoj mesto uplatňuje od 01.01.2020. Celkové príjmy z výberu tohto poplatku za obdobie rokov 2020 – 2021 predstavovali 1 407 740,00 eur. Finančné prostriedky získané z tohto poplatku neboli v čase výkonu kontroly vyčlenené na žiadny projekt, teda ani na projekt spojený s cyklistickou infraštruktúrou.

Z hľadiska dostupných finančných zdrojov a prekážok pri financovaní cyklistickej infraštruktúry mesto identifikovalo problém v tom, že výzvy na predkladanie projektov financované z externých zdrojov vychádzajú s krátkym časovým priestorom na prípravu. Spracované projekty nemusia zodpovedať podmienkam výzvy. Krátky čas na prípravu projektov a nepredvídateľnosť vyhlásenia výziev k operačným programom vytvára tlak, ktorý sa môže prejaviť na ich kvalite, prípadne jeho realizácii v plánovanom rozsahu. Tento stav dokonca môže ohroziť i samotnú realizáciu projektu.

Z hľadiska problémov pri financovaní projektov z Plánu obnovy a odolnosti a EŠIF (ide najmä o limit 500 000, 00 eur na 1 km cyklotrás, resp. nemožnosť predkladania žiadostí zo strany samosprávy) mesto vníma uvedený problém najmä pri investíciách do mostov, nadjazdov či podjazdov alebo svetelných riadených križovatiek, teda stavebných objektov, ktoré sú finančne nákladnejšie. Problémom je budovanie mimoúrovňových stavieb.

Pri výstavbe cyklotrás v štandardnom teréne by mohol byť tento finančný limit postačujúci, no vzhľadom na rastúce ceny stavebných komodít by mesto v čase výkonu kontroly nevedelo spoľahlivo odhadnúť, ako vstúpia do výdavkov na budovanie cyklotrás. Kontrolovaný subjekt zároveň nevedel odhadnúť, z akých zdrojov bude investovať do cykloinfraštruktúry v rokoch 2026 – 2029.

Z hľadiska priestoru na systematické plánovanie by mesto privítalo, keby bolo o dostupných externých finančných zdrojoch informované v dlhšom časovom predstihu, napríklad v trojročnom horizonte tak, aby sa na ich čerpanie dokázalo pripraviť po projektovej stránke. Napríklad, cyklotrasa Vodná - Zelokvet v Nitre nebola v roku 2021 zrealizovaná z dôvodu, že nebol dostatočný čas na prípravu projektu.

Mesto má víziu ďalšieho budovania cyklotrás, ktorú by v prípade splnenia podmienok chcelo realizovať z Plánu obnovy a odolnosti. Súčasťou tejto vízie bolo 13 cyklotrás, ktoré by chcelo vybudovať.

Mesto nateraz nemalo pripravené projekty, resp. nezohľadnilo pri ich príprave aj metodiku posudzovania, hodnotenia a prioritizácie projektov cyklistickej infraštruktúry (financovaných v rámci Plánu obnovy a odolnosti). Kontrolovanému subjektu neboli uvedené podmienky komunikované zo strany MDV SR.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Rozvoj nemotorovej dopravy mesta bol prioritne realizovaný z nenávratných finančných prostriedkov EÚ prostredníctvom EŠIF, pričom len vlastné zdroje by mestu neumožnili systematicky realizovať stratégie v oblasti cyklo dopravy. Mesto pravidelne nevyčleňovalo vlastné finančné prostriedky na výstavbu cyklotrás s tým, že k ich vyčleneniu dochádzalo v závislosti od úspešnosti predložených projektov, ktoré boli spolufinancované z finančných prostriedkov EÚ a štátneho rozpočtu.

Z pohľadu ďalšieho financovania lokálnej stratégie bolo mesto ako obec s veľkosťou 20 000 obyvateľov a viac momentálne oprávnené na čerpanie zdrojov v rámci Plánu obnovy a odolnosti, pričom tieto prostriedky bude potrebné vyčerpať a takisto finančne ukončiť projekty do roku 2026. Súčasne nemôže duplicitne čerpať finančné prostriedky z EŠIF 2021 – 2027, kde na základe uplatnenia pravidla $n + 2$ bude možné čerpanie až do roku 2029. Vzhľadom k tomu, že v čase výkonu kontroly nebolo známe, či po roku 2026 po ukončení Plánu obnovy a odolnosti bude možné prostriedky z EŠIF čerpať pre mestá nad 20 000 obyvateľov aj cez takzvané Integrované územné stratégie, považovalo mesto uvedené za nedostatok stredno a dlhodobého plánovania a prekážku pre jeho ďalší rozvoj. Pokiaľ by toto nastavenie zostalo nezmenené môže dôjsť k situácii, že po roku 2026 nebude možné financovať cyklotrasu z EÚ fondov.

Zároveň Plán obnovy a odolnosti mal podľa navrhovanej metodiky stanovený benchmark na 1 km cyklotrás vo výške 500 000 eur. V prípade udržateľnej mestskej mobility pri budovaní cyklistickej infraštruktúry v urbanizovanej oblasti nie vždy bolo možné dosiahnuť túto hodnotu, keďže niektoré zložitejšie prepojenia ako cyklo podchody, cyklotrávky a podobne môžu byť nákladnejšie, ale ich pridaná hodnota pre udržateľnú mestskú mobilitu je nepopierateľná.

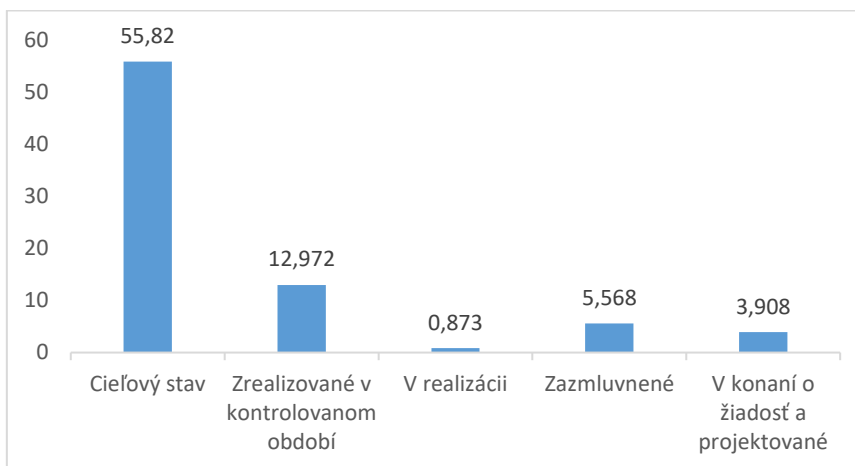
2.2 Infraštruktúra a bezpečnosť

V Konceptii bolo uvedené, že na území mesta sa predpokladalo vytvoriť cyklotrasu v dĺžke 55,82 km.

Podľa PUM bolo v zmysle Konceptie budovaných (realizovaných, v realizácii, zazmluvnených alebo plánovaných) osem cyklotrás.

V kontrolovanom období, v rokoch 2019 – 2021 bolo zrealizovaných 12,972 km cyklotrás. Okrem uvedeného získalo mesto cyklotrasu v dĺžke 0,736 km ako dar. Celkovo malo mesto podľa výkazu o miestnych komunikáciách za rok 2021 spolu 22,62 km cyklistických komunikácií. V konaní o žiadosť nebola v čase výkonu kontroly žiadna cyklotrasa. Prišlo však k vypracovaniu PD na dve cyklotrasy, vrátane cyklotrasy AS - Štúrova ul. Nitra v dĺžke 1,106 km. Uvedený projekt bol mimoriadne ukončený, keďže neprispel k cieľom operačného programu a bude potrebné prepracovať aj PD.

Graf č. 1: Porovnanie cieľového stavu a budovanie cyklotrás v km (2013 – 2021)



Zdroj: *Koncepcia, 2014 a mesto Nitra, 2022*

Vzhľadom k tomu, že mesto nemalo pasportizáciu ciest, uzatvorilo s obchodnou spoločnosťou zmluvu o dielo z 19.01.2022, ktorej predmetom bol v zmysle čl. I tejto zmluvy pasport ciest – vypracovanie technickej evidencie ciest v meste vrátane dopravného značenia, technických objektov a dopravných zariadení. V prílohe č. 1 (Opis predmetu zákazky – Pasport komunikácií) boli v časti vrstva pasportu uvedené aj cyklotrasy a cyklochodníky a k nim uvedené aj hlavné znaky. Cena a platobné podmienky boli vo výške 112 884,00 eur s DPH (94 070,00 eur bez DPH).

Podľa Výkazu stav miestnych komunikácií za rok 2021 boli existujúce cyklistické komunikácie v dĺžke 22,62 km. Z toho predstavovali cestičky pre cyklistov 9,85 km. Cestičky/chodníky pre chodcov a cyklistov (spoločná prevádzka) boli v dĺžke 6,32 km. Cestičky/chodníky pre chodcov a cyklistov (oddelená prevádzka) boli v dĺžke 6,45 km.

Tabuľka č. 2: Štatistika dĺžky

Rok	Upokožené komunikácie	Cyklistické komunikácie	Cyklistické pruhy a pásy na cestách a miestnych komunikáciách	Parkovacie miesta pre bicykle
2015	13,75 km	8,85 km	0,5 km	6 ks
2018	13,75 km	8,85 km	0,5 km	76 ks
2021	13,75 km	22,62 km	0,5 km	76 ks

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

Existujúce siete cyklociest čiastočne spájali obytné zóny s dôležitými strategickými bodmi v meste.

- Určité prepojenie bolo zabezpečené medzi sídliskom Chrenová a časťou strategických bodov v meste (prostredníctvom Cyklotrasy Chrenová II. etapa, Triada A. Hlinku – Dlhá ulica) – išlo o prepojenie na centrum mesta.
- Časť sídliska Klokočina mala prepojenie na autobusovú a železničnú stanicu (prostredníctvom Cyklotrasy Klokočina – Borina – Hollého ul. – AS Nitra).
- Cyklotrasa Wilsonovo nábregie - (Univerzitný most) - Mostná ul. - Jesenského ul. (Park Sihot') spájala park s niektorými pracoviskami vysokých škôl na území mesta.
- Nábregná cyklotrasa Priemyselňa ulica - Dolné Krškany spájala mestskú časť Krškany s centrom mesta.

V čase výkonu kontroly bola budovaná cyklotrasa Cyklotrasa Nitra – Dražovce. V prípade jej dobudovania by mal byť prepojený strategický park s mestskou časťou Staré Mesto. Tento úsek bude nadväzovať na vybudovanú cyklotrasu popri potoku Dobrotka, ktorý realizoval súkromný investor (mesto by ho malo získať bezplatne do správy). Jeho dĺžka predstavovala 2,2 km.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Podľa SWOT analýzy - cyklistická doprava v PUM bolo medzi slabými stránkami uvedená aj neprepojenosť mestskej siete cyklotrás.

Existujúca sieť cyklociest neumožňovala komplexné skombinovanie verejnej dopravy a bicyklovania. Ako bolo uvedené vyššie, časť sídliska Klokočina mala prepojenie na AS a železničnú stanicu. Z ostatných trás zatiaľ nebolo zabezpečené takéto prepojenie.

Cyklistická doprava bola podporená autobusovou linkou premávajúcou v období od apríla do októbra, ktorá bola súčasťou MHD. Umožňovala prepravu cestujúcich aj s bicyklami a to spravidla od apríla/mája do októbra príslušného roka.

Realizované mestské úseky cyklotrás neboli vybudované k okraju katastrálneho územia mesta (extravilánu) tak, aby sa priamo napojili na asfaltový cyklochodník Ponitrianskej cyklomagistrály, konkrétne úsek Dolné Krškany – Čechynce s dĺžkou 4 km - II. etapa, 1. časť vedúca okrajom hrádze rieky Nitra (v súčasnosti NSK realizuje druhú časť etapy, úsek Čechynce – Nové Zámky s dĺžkou 11 km) a cyklochodník Nitra – Vráble, kde absentuje prepojenie mestských častí Chrenová III a Janíkovce.

Vo všeobecnosti platilo, že jestvujúce medzimestské cyklotrasy mali napojenie na okolité obce iba po oficiálne značených cykloturistických trasách, ktoré viedli po prírodných chodníkoch, s prírodným neupraveným povrchom alebo po komunikáciách nižšej triedy.

Mesto deklarovalo, že po dokončení už naprojektovaných a plánovaných cyklotrás bude v horizonte pár rokov dokončená základná kostra cyklistickej infraštruktúry mesta, na ktorú bude možné nadviazať čiastočné úseky prepájajúce konkrétne mestské časti a cyklotrasy na krajskej úrovni.

Odbor dopravy MsÚ navrhol NSK cykloturistické trasy mimo územia mesta, ktoré by nadviazali na existujúcu sieť cyklotrás v meste a ktoré by boli atraktívne pre obyvateľov mesta. Odbor dopravy MsÚ zaslal pripomienky k územnému plánu NSK, kde taktiež navrhol doplnenie týchto a niekoľkých ďalších cykloturistických trás. V čase výkonu kontroly evidoval, že NSK vznesené pripomienky akceptoval, prípadne zobral na vedomie.

Z hľadiska zlepšenia parkovania bicyklov mesto vybuvovalo štyri cyklogaráže so stojanmi v lokalitách: Chrenová – Nábregie mládeže, Zobor – Drážovská ulica – UKF, Jesenského ul. – futbalový štadión, Chrenová – Trieda A. Hlinku – Atletický štadión. Podľa pracovnej google mapky mesta sa na jeho území nachádzala aj nasledovná doplnková cyklistická infraštruktúra:

- sedem kusov staníc so súkromnými stojanmi pre bicykle (Bikesharing)
- virtuálne existujúce stojiská (bez potreby stojanov) pre potreby zdieľanej mikromobility: niekoľko desiatok miest (ich poloha bola definovaná v dokumente Pravidlá zdieľanej mikromobility v meste Nitra)
- servisné body: päť miest.
- približne 20 lokalít s fyzicky osadenými verejnými cyklostojanmi s plánom rozšíriť ich v roku 2022 o ďalších 33 lokalít (na základe už vydaného súhlasu KDI)

Štyri vyššie spomenuté cyklogaráže a cyklogaráž vybudovaná v rámci projektu cyklotrasy Klokočina-Borina-Hollého-AS Nitra mali spolu kapacitu približne 150 bicyklov.

Mesto nemalo v strategických dokumentoch stanovené konkrétne pravidlá (politiku) na budovanie parkovacích miest pre bicykle (zadefinovanie priestoru vhodného na osadenie a počtu parkovacích miest).

Pri návrhu cyklistickej infraštruktúry boli zohľadnené technické podmienky vo väzbe na stanovenie odporúčaného počtu parkovacích miest uvádzaných v aktuálne platnom znení TP 085 predovšetkým na strategických miestach (priestor v okolí verejných, vzdelávacích, športových, kultúrnych, či štátnych a regionálnych inštitúciách). Pri existujúcej infraštruktúre boli priebežne na priestranstvách s najväčšou mobilitou podľa potreby dodatočne osádzané cyklostojany (najmä v blízkosti bodov s vysokou intenzitou cyklistov a peších – tržnica, úrad /napr. mestský úrad/, pešia zóna, potraviny, polyfunkčné objekty, zastávky MHD a podobne). Týkalo sa to všetkých naprojektovaných a dopravným inšpektorátom schválených projektov cyklotrás ako aj existujúcich zrealizovaných cyklistických úsekov povolených od 10.06.2019.

V roku 2018 bolo v rámci mesta umiestnených 55 cyklostojanov, ktoré boli koncentrované v uliciach mesta a lokalitách s vyššou frekvenciou cyklistov. Z prostriedkov OZ bol osadený servisný cyklostojan pri cyklotrase v parku na Sihoti a pri autobusovej zastávke pri Liečebnom ústave na Zobore.

V súvislosti s bikesharingom mesto uzatvorilo zmluvu s obchodnou spoločnosťou, zabezpečilo šesť kusov inteligentných lavičiek. Mesto v tejto súvislosti ďalej zabezpečilo plochy pre stojiská bicyklov.

Mesto doplnkovú cyklistickú infraštruktúru žiadalo v rámci nových projektov. Doposiaľ realizovalo budovanie servisných bodov, cyklostojanov v rôznych lokalitách mesta, cyklistické odpočívadlá (4 ks) v rámci trasy Nitra-Janíkovce-Vráble a v spolupráci s NSK cykloodpočívadlo na pozemku mesta, pri rieke Nitra, na cyklotrase v správe NSK. Na niektorých cyklotrasách boli použité optické spomaľovače pre spomalenie cyklistov.

V rámci zrealizovaných cyklotrás boli realizované prvky doplnkovej cyklistickej infraštruktúry:

- Cyklotrasa Klokočina - Borina – Hollého ul. - AS Nitra: cyklodepo (cyklogaráž)
- Cyklotrasa Chrenová II. etapa, Tr. A. Hlinku – Dlhá ulica: cyklomadlá pri svetelne riadenom priechode pre chodcov a cyklistov, odklon cyklotrasy poza zastávku MHD,
- Cyklistický chodník Nitra - Vráble, I. a II. etapa: odpočívadlá, resp. chránené parkoviská pre bicykle, cykloodpočívadlo vybudované na začiatku cyklotrasy i s príslušným mobiliárom. Dve cykloodpočívadlá so stojanmi a servisnými bodmi, v trase dvakrát samostatná lavička a jedenkrát samostatná infotabuľa.
- V prípade Cyklotrasy Wilsonovo nábrežie - (Univerzitný most) - Mostná ul. - Jesenského ul. (Park Sihot): mesto dodatočne (mimo tento projekt) umiestňovalo farebnú infotabuľu.

Mesto malo záujem aj o použitie madla a opierky na nohu na svetelne riadenej križovatke na cyklotrase (Dlhá, Chrenová II. etapa), ale vzhľadom na nejednoznačnosť TP 085/2019 a neexistenciu verejne dostupného technického výkresu, umiestnil dodávateľ v určených miestach dopravné zariadenie pripomínajúce skôr cestné zábradlie, ako madlo s opierkou na nohu.

Z hľadiska investičnej činnosti mesta pretrvávajú problémy so súkromnými pozemkami s jedným alebo viacerými vlastníkmi. Ak bolo viac vlastníkov pri predaji v prípade nesúhlasného stanoviska i jedného z nich nebolo možné uzatvoriť zmluvu. Pri vysporiadaní súkromných pozemkov pri viacerých vlastníkoch bol pri nájme potrebný súhlas nadpolovičnej väčšiny vlastníkov, pri odkúpení je potrebný súhlas všetkých. Problémom bol aj záber časti parcely na plánovanú infraštruktúru, kedy vlastník nechcel predať jej časť alebo iba celú parcelu. Problémy boli aj pri úmrtí vlastníka pokiaľ sa neskončilo dedičské konanie.

Odkúpenie pozemkov sa muselo riešiť na základe znaleckého posudku, pričom vlastníci častokrát neboli stotožnení so sumou, čo si vyžadovalo ďalšie rokovania. K takejto komplikácii prišlo pri realizácii cyklistického chodníka Nitra - Vráble, I. a II. etapa. Pri tejto investičnej akcii došlo k nesprávnemu vytýčeniu stavby, čo spôsobilo odchýlky a zásahy do iných parciel, takže bolo potrebné dodatočné vysporiadanie pozemkov. Inštitút vyvlastnenia mesto neaplikovalo, podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu by sa muselo takéto vyvlastnenie realizovať za znalecký posudok.

Mesto sa stretlo aj s problémom v súvislosti s majetovo-právnym vysporiadaním pozemkov pri povoľovaní cyklotrás, v čase výkonu kontroly však nedokázalo vyčísliť s tým súvisiace náklady, keďže dochádzalo aj k zámenám pozemkov a podobne.

Pri výstavbe cyklotrás mesto vo všeobecnosti videlo problém, prekážky a riziká aj s často sa meniacimi technickými normami, predpismi a vyhláškami v oblasti dopravy. Napríklad, išlo o Vyhlášku č. 9/2009 Ministerstva vnútra SR, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorú nahradila Vyhláška č. 30/2020 Ministerstva vnútra SR o dopravnom značení platná od 01.04.2020 upravujúca dopravné značenie a dopravné zariadenia.

Problém bol aj v často sa meniacich VL, napr. VL 6.1 Zvislé dopravné značky, účinný od 01.10.2021, VL 6.3 Svetelné signály a VL 6.4 Vodiace dopravné zariadenia – obe účinné od 08.03.2021.

Tieto skutočnosti majú negatívny vplyv na odsúhlasenie projektovej dokumentácie zo strany KDI.

Okrem toho mesto v čase výkonu kontroly uviedlo ako rizikový aj TP 117 Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení, ktoré boli predložené na verejné pripomienkovania, keďže neboli podľa mesta v súlade s TP 085 (problém bol, napríklad, pri odlišnom farebnom označení cyklotrás).

Pri verejnom obstarávaní bol problém s rastúcimi nákladmi, ku ktorým dochádzalo v priebehu obstarávania, pričom mohli prevýšiť stanovenú predpokladanú hodnotu zákazky.

Mesto deklarovalo zvyšovanie bezpečnosti cyklistov tým, že v projektoch sa definujú návrhové rýchlosti cyklotrás, čomu sa prispôbujú polomery oblúkov a šírkové parametre cyklotrás.

Ďalej sa používali opticko-psychologické brzdy, to znamená vodorovné dopravné značenie, ktoré upozorňuje na nutnosť spomaliť (staršia cyklotrasa popri rieke) 1x.

Pri obchádzaní zastávok MHD bola cyklotrasa konštrukčne prispôbená tak, aby cyklista spomalil, neohrozil čakajúcich na MHD, obišiel zastávku MHD a pokračoval ďalej v nadväznosti na existujúcu cyklotrasu (napr. Cyklotrasa Chrenová II. etapa, Trieda A. Hlinku – Dlhá ulica, Cyklotrasa Klokočina – Borina – Hollého ul. - AS Nitra) 2 – 3 x.

V meste bolo niekoľko meračov rýchlosti, ich presný počet bude známy po dokončení pasportu ciest, tieto merače neboli vybavené pamäťou, čo malo za následok, že nebolo možné vyhodnotiť resp. vypracovať dopravnú štatistiku týkajúcu sa rýchlosti vo vzťahu k bezpečnosti.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Mestská sieť cyklotrás nebola prepojená. Nespojité, nerovnomerne rozmiestnená a nízka hustota cyklistickej infraštruktúry nevytvárala podmienky pre plynulú a bezpečnú mestskú cyklistickú dopravu. Mesto však deklarovalo snahu tento stav zmeniť a jednotlivé cyklotrasy prepojiť.

Existujúca infraštruktúra cyklotrás na mestskej úrovni a krajskej – nadregionálnej úrovni nebola doposiaľ vzájomne prepojená. Táto situácia súvisela podľa kontrolovaného subjektu aj s tým, že cyklotrasy krajskej – nadregionálnej úrovne nie sú vybudované v takej miere, aby dosahovali až na periférne okraje mesta.

Pri výstavbe cyklotrás dochádza k legislatívnym obmedzeniam v podobe často sa meniacich záväzných právnych predpisov a pri investičnej činnosti muselo mesto riešiť problémy s majetkovo-právnym vysporiadaním pozemkov. Na investičnú činnosť mesta mala negatívny vplyv časová tieseň a povolovací proces pri stavebnom konaní, územnom konaní, riešení vzťahov k pozemkom a vyjadrenia dotknutých orgánov.

Mesto zabezpečovalo údržbu cyklociest. Výdavky na túto oblasť samostatne nevyčíslovalo.

Z hľadiska zvyšovania bezpečnosti cyklistov, ale aj ostatných účastníkov motorovej a nemotorovej dopravy podnikalo mesto kroky smerom k uľadňovaniu dopravy vo vybraných lokalitách.

Mesto zlepšovalo podmienky na parkovanie bicyklov, čo dokumentovala aj výstavba cyklogaráží z dotačných prostriedkov MDaV SR.

Podľa PUM, Dopravné prieskumy – súhrnná správa na základe zberu údajov z roku 2018 predstavovala cyklistická doprava 2 % na celkovej delbe prepravnej práce (v prípade chôdze sa jednalo o 23 %). V PUM, príloha č. 8 - Indikátory malo uvedené „zvýšenie podielu cyklistov na delbe prepravnej práce“ s cieľovou hodnotou 6 % a aj tú malo ambíciu dosiahnuť až v roku 2050.

Odporúčania:

- Zamerať sa na aplikáciu prvkov upokojenia dopravy na všetkých úsekoch so zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
- Vyvíjať aktivity znižujúce podiel individuálnej automobilovej dopravy v prospech využívania jazdy na bicykli, ako je zlepšovanie podmienok pre prevoz bicyklov v hromadnej doprave. Súčasťou je aj propagácia uvedenej možnosti.

2.3 Spolupráca s dotknutými orgánmi verejnej správy

Mesto identifikovalo dvadsať inštitúcií, ktoré boli dotknutými orgánmi v súvislosti s povolovacími procesmi spojenými s výstavbou cyklotrás. Mesto identifikovalo predovšetkým nasledovné prekážky v spolupráci s jednotlivými subjektami:

- V spolupráci so Slovenským pozemkovým fondom boli problémy s komunikáciou, keďže podľa kontrolovaného subjektu neboli žiadosti zasielané mestom „odsledovateľné“, to znamená, že mesto nevedelo, komu bola žiadosť pridelená z hľadiska územnej príslušnosti aj pridelenia agendy konkrétnemu referentovi. Pri výstavbe cyklotrás nevyužilo memorandum o spolupráci uzatvorené medzi Slovenským pozemkovým fondom a MDV SR, keďže mesto o tomto memorande nemalo vedomosť.
- Podľa kontrolovaného subjektu mal Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. neprimerané (prísne) požiadavky, napr. vo väzbe na stavbu cyklotrás v spojení s únosnosťou cyklochodníka. S takouto požiadavkou sa mesto stretlo napríklad, pri cyklotrase Nitra-Drážovce (cyklotrasu požadoval nadimenzovať tak, aby bola zhutnená časť úseku).
- Mesto sa pravidelne stretávalo aj s nesúhlasným stanoviskom SPP pri výstavbe cyklotrás, ktoré sa týkali hlavne zásahu do ochranného pásma inžinierskej siete.

V oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) mesto neidentifikovalo zásadné problémy (za oblasť cyklodopravy), ale vo všeobecnosti posudzovanie vplyvov na životné prostredie vnímalo skôr kriticky.

Mesto spolupracovalo s NSK, ktorý prejavil záujem vybudovať cykloodpočívadlo na cyklotrase popri rieke Nitra mimo územia mesta na pozemku vo vlastníctve mesta. Mesto NSK pozemok prenajalo, aby mohlo byť odpočívadlo vybudované.

Mesto malo záujem realizovať prekládku existujúcej cyklotrasy, ktorá v minulosti vznikla iba nakreslením vodorovného dopravného značenia na existujúcom chodníku pri jednej strednej škole v meste a prechádza parkoviskom pri nej. Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu cyklotrasa už nezodpovedala dnešným normám a požiadavkám na bezpečnosť. Preto navrhol NSK realizovať novú samostatnú cyklistickú cestu vedľa chodníka pre chodcov. Podľa kontrolovaného subjektu sa vedenie školy a Odbor majetku NSK vyjadril nesúhlasne s odôvodnením, že týmto úsekom neprechádza veľa vodičov nemotorovej dopravy. Vzhľadom na tieto okolnosti bolo mesto nútené pozastaviť činnosti na projekte preložky cyklotrasy, jej kvalitatívnom rozšírení a zvýšení bezpečnosti cyklistov a chodcov.

Mesto v spojení s výstavbou cyklotrás vnímalo spoluprácu s KDI kriticky. V zmysle platnej legislatívy - určenie použitia a umiestnenia trvalého, dočasného dopravného značenia a dopravného zariadenia mohol cestný správny orgán a obec vydať až po stanovisku správcu a záväznom stanovisku dopravného inšpektorátu vydaného v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov. Jeden z najväčších problémov celého procesu bolo podľa mesta získanie súhlasného, záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu, v rámci ktorého pri riešení projektov cyklotrás bolo zvolaných viacero pracovných rokovaní, následných úprav projektových dokumentácií, čo v konečnom dôsledku predlžovalo proces kolaudácie, prípadne realizácie a následne priamo dochádzalo k zvyšovaniu nákladov (častokrát i k neoprávneným výdavkom), keďže bolo potrebné a priam nevyhnutné vyhovieť požiadavkám dopravného inšpektorátu.

Podľa kontrolovaného subjektu boli požiadavky často nad rámec možností mesta, ako príklad kontrolovaný subjekt uvádzal požiadavku na realizáciu cyklotrasy na opačnej strane miestnej cesty Hviezdoslavova (cyklotrasa na Klokočine), pričom k danej cyklotrase bolo vydané právoplatné stavebné povolenie a k danej stavbe viazané značné finančné prostriedky z prostriedkov EÚ, o ktoré mohlo mesto prísť. Za ostatný rok však mesto eviduje zo strany KDI určité pozitívne zmeny v prístupe k riešeniu problémov v rámci projektov.

Mesto malo uzatvorené Memorandum o spolupráci pri realizácii konceptu „Smart City – Inteligentné a moderné mesto Nitra“ z 11.01.2017 s obchodnou spoločnosťou. Mesto vyjadrilo súhlas s uzatvorením tohto Memoranda o spolupráci na svojom zasadnutí dňa 15.12.2016 uznesením č. 387/2016-MZ.

Mesto s touto spoločnosťou uzatvorilo zmluvu o poskytnutí mimoriadnej dotácie z 13.06.20219. Jej predmetom bolo poskytnutie mimoriadnej dotácie vo výške 115 000,00 eur na účel pokrytia výdavkov na zabezpečenie prevádzky služieb – zdieľanie bicyklov.

S inými inštitúciami nemalo v spojení s cyklotrasou podpísané memorandum o spolupráci a nevyužívalo ani memorandá o spolupráci uzatvorené medzi MDV SR a Železnicami SR, Úniou regionálnych združení vlastníkov neštátnych lesov SR, Slovenským vodohospodárskym podnikom, Slovenským pozemkovým fondom a Lesmi SR.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Pri spolupráci s orgánmi verejnej správy vznikali finančné (majetkové), technické aj byrokratické bariéry.

Spolupráca mesta s jednotlivými orgánmi a organizáciami verejnej správy bola na rôznej úrovni. Memorandá o spolupráci, ktoré uzavrelo MDV SR s cieľom zlepšiť situáciu pri budovaní cyklotrás na problémových pozemkoch mesto nevyužívalo, pričom o ich existencii nemalo bližšie informácie.

Pri spolupráci s orgánmi verejnej správy vznikali finančné (majetkové), technické aj byrokratické bariéry. Mesto v spojení s výstavbou cyklotrás najkritickejšie vnímalo spoluprácu s KDI (za posledný rok však zaznamenalo pozitívnu zmenu v jeho prístupe).

Za bariéru budovania cyklistickej infraštruktúry považoval kontrolovaný subjekt byrokratickú a časovú náročnosť v oblasti majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov.

2.4 Dáta a ich využitie

Prieskumy realizované mestom v rámci PUM boli zamerané na zmapovanie dopravného správania obyvateľov. Ich cieľom bolo zistenie podrobných informácií o dopravnom správaní obyvateľov, o intenzitách automobilovej dopravy, o počtoch prepravených osôb v hromadnej doprave a ďalších dôležitých údajoch. Zber dát v teréne začal 18.09. 2018. Súbežne prebiehali rôzne typy prieskumov, posledné dáta boli v teréne získané 26.10.2018.

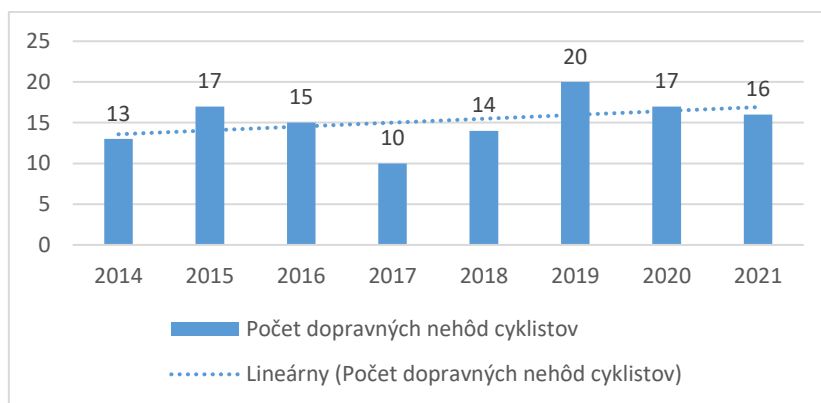
PUM obsahoval podrobnú správu za: A) Prieskumy dopravného správania obyvateľstva. B) Automobilová doprava na hraniciach mesta – prieskum intenzít. C) Automobilová doprava na hraniciach mesta – smerový

anketový prieskum. D) Autobusová a železničná doprava na hraniciach mesta – prieskum počtu osôb. E) Automobilová a železničná doprava na hraniciach mesta – smerový anketový prieskum. F) Automatické sčítanie dopravy – dlhodobý prieskum. G) Prieskum statickej dopravy. Tieto prieskumy sa realizovali pre potrebu zostavenia dopravného modelu mesta a v ďalšom období sa vo väčšine prípadov uskutočňovať podľa TP 102 Výpočet kapacít pozemných komunikácií.

Prieskumy boli súčasťou PUM, ktorého cieľom bolo vytvoriť podmienky pre uspokojenie potrieb mobility ľudí aj podnikov v meste a jeho okolí a zároveň znížiť negatívne vplyvy dopravy na kvalitu života v meste. Cieľom tohto dokumentu bolo za pomoci občanov, mestských, regionálnych a štátnych orgánov hľadať a nájsť možnosti udržateľnej mestskej dopravnej obsluhy územia. Dokument stavia na už existujúcich aktivitách v plánovaní a rozvoji mesta a zároveň nastavuje nové pohľady a kritériá na riešenie mobility občanov.

Podľa údajov Ministerstva vnútra SR/Prezídia policajného zboru SR bolo v meste v roku 2013 celkom 30 dopravných nehôd, ktorých účastníkmi boli cyklisti. Z dát o dopravných nehodách vyplýva, že od roku 2014 do roku 2021 počet dopravných nehôd cyklistov mierne rástol. Zažal čo v roku 2014 ich bolo 13, na konci kontrolovaného obdobia bolo 16 takýchto dopravných nehôd, čo predstavovalo nárast o 23 %. Vzhľadom na ich počet sa však každá takáto nehoda prejavila aj na sledovanom ukazovateli. Bližšie údaje sú uvedené v grafe Počet dopravných nehôd.

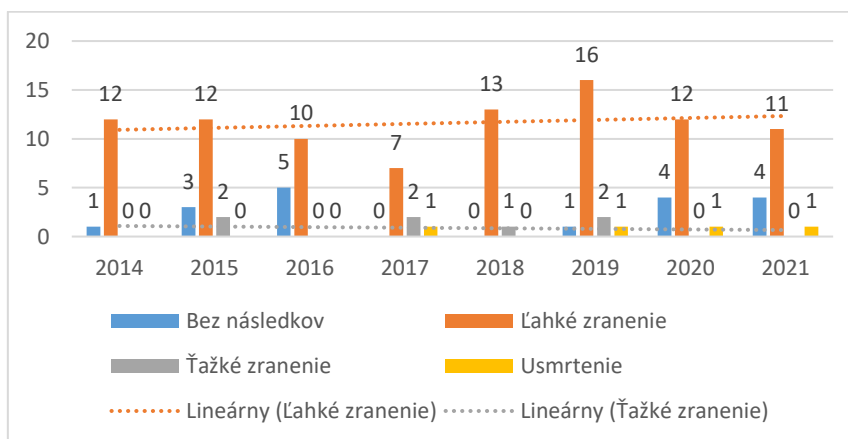
Graf č. 2: Počet dopravných nehôd cyklistov



Zdroj: Ministerstvo vnútra, Prezídium policajného zboru SR, 2022

Pri dopravných nehodách cyklistov prevažovali tie, pri ktorých prišlo k ľahšiemu zraneniu cyklistov. V roku 2021 prišlo k 11 nehodám s ľahkým zranením. V priemere sa od roku 2014 do roku 2021 každoročne udialo 12 takýchto dopravných nehôd. Výnimkou bol rok 2019, kedy prišlo k 16 dopravným nehodám s ľahším zranením cyklistov. V roku 2017 a v rokoch 2019 až 2021 prišlo pri dopravných nehodách k usmrteniu cyklistu. Komplexné údaje sú uvedené v grafe Nehody cyklistov – následky.

Graf č. 3: Nehody cyklistov – následky



Zdroj: Ministerstvo vnútra, Prezídium policajného zboru SR, 2022

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Zvyšujúci sa počet dopravných nehôd, ktorých účastníkmi boli cyklisti, mohol súvisieť so stúpajúcim počtom evidovaných motorových vozidiel v meste. Zatiaľ, čo v roku 2013 bolo evidovaných 25 061, tak v roku 2021 to bolo už 38 911 motorových vozidel, čo predstavovalo nárast o 55 %.

Na nehodovosť mohol vplývať aj rozširujúci sa počet cyklistických komunikácií, teda i počtu cyklistov. Podľa výkazov stavu miestnych komunikácií bolo v roku 2015 v meste 8,85 km a v roku 2021 už 22,62 km cyklistických komunikácií. Počet upokojených komunikácií sa pritom nemenil. Na území mesta boli v dĺžke 13,75 km. V roku 2021 bolo na území mesta 9,85 km cestičiek pre cyklistov. V porovnaní s údajmi z 2018 sa dĺžka týchto komunikácií určených pre cyklistov oddelených od ostatnej dopravy zvýšila o 7,2 km.

Mesto deklarovalo, že v rámci opatrení na zníženie nehodovosti realizovalo výstavbu nových cyklotrás, ktoré budú oddelené od miestnych komunikácií a realizovalo kampaň prostredníctvom sociálnej siete Facebook spojenej so zvýšením bezpečnosti cyklistov (rok 2022).

Mesto predložilo kontrolnej skupine NKÚ SR údaje o nehodovosti cyklistov v okrese Nitra. Nesledovalo však podiel nehodovosti (úmrtí) k počtu cyklistami najazdených kilometrov.

Dopravné sčítače umiestnené v meste nezaznamenávajú dáta, zobrazujú len aktuálny stav prejazdovej rýchlosti automobilu/cyklistu a upozorňujú vodičov.

Na území mesta bol umiestnený navigačný systém mesta s názvami ulíc.

Súčasťou organizačnej štruktúry mesta – MsÚ je aj TIC, ktoré prostredníctvom informačného systému poskytoval informácie o všetkých aktivitách a subjektoch, ktoré pôsobia v meste a slúži ako mestské informačné stredisko a turistická informačná kancelária.

Mesto uzatvorilo zmluvu o poskytnutí doplnkových služieb s externou obchodnou spoločnosťou, ktorá nadobudla účinnosť 20.10.2021. Predmetom zmluvy bolo zabezpečenie prevádzkovania domény, prostredníctvom ktorej si používatelia mohli zabezpečiť vstup do cykloprístrešku (cyklogaráže), ďalej služby platobnej brány za účelom zjednodušenej realizácie online platieb v mobilnej aplikácii, prípadne mimozáručné opravy a zaškolenie pracovníkov. V roku 2021 za túto službu uhradilo sumu 3 776,40 eur s DPH (3 147,00 eur bez DPH).

Mesto by privítalo možnosť vyberať pokuty za prekročenie rýchlosti na miestnych komunikáciách, ak by bol príjem za pokuty príjmom mesta a zároveň by boli dostatočne posilnené personálne kapacity mestskej polície.

Zhodnotenie stanoveného kritéria:

Dáta v oblasti cyklodopravy boli zberané v rámci procesu prípravy strategických dokumentov – PUM Následný systematický zber dát na účely hodnotenia progresu rozvoja cyklodopravy a usmerňovania pohybu cyklistov s ohľadom na intenzitu dopravy, bezpečnosť, priestorové a iné možnosti mesto nemalo zavedený.

Odporúčanie:

- Pre získania relevantných informácií v oblasti dopravného správania všetkých účastníkov cestnej premávky a ich následnej analýzy aplikovať zavedenie systematického zberu dát na účely hodnotenia progresu rozvoja cyklodopravy (napr. cyklosčítače). Uvedené umožní prijímať adresnejšie rozhodnutia pri rozširovaní cyklistickej infraštruktúry a mesto zároveň získa relevantné údaje o intenzite a využívaní nemotorového spôsobu dopravy.

Záver:

Kontrolovaný subjekt realizoval investície v oblasti cyklistickej infraštruktúry najmä z externých zdrojov. Ak by v budúcnosti nemalo externé zdroje na výstavbu cyklotrás, tak vyvstáva riziko, že na uvedenú investičnú činnosť nevyčlení vlastné finančné prostriedky, čo zároveň neumožní systematické plánovanie v danej oblasti. Mestu vzrástli náklady na osvetlenie, energie a podobne, preto je pravdepodobné, že len z vlastných zdrojov by neinvestovalo do cykloinfraštruktúry. Bez prístupu k externým zdrojom sa zrejme bude zameriavať na udržiavanie existujúcej siete cyklistickej infraštruktúry.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Za kontrolnú skupinu dňa 24.05.2022

PhDr. Marián Klenko
vedúci kontrolnej skupiny

.....

Ing. Jozef Mušák, PhD.
člen kontrolnej skupiny

.....

Ing. Matúš Nagy
člen kontrolnej skupiny

.....

S obsahom protokolu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa 09.06.2022

Marek Hattas
primátor mesta

.....