

Čo by pomohlo doprave v Bratislave?

Správa z Bratislavského fóra na tému dopravy v meste



Organizačný tím: Marianna Páleníková, Lisa Verhasselt, Zuzana Čupková, Oto Nováček, Zuzana Žurkinová

Facilitátorky: Natália Heribanová, Veronika Chládeková, Viera Kiseľová, Katarína Valačaiová, Zuzana Žurkinová

Expertky a experti: Adam Lukačovič, Soňa Andrášová, Marián Dritomský, Dan Kollár

Pozorovatelia: Oto Nováček, Michal Dekánek, Jaroslava Wlachovská

Overovatelia z účastníkov: Zenobia Tirpáková, Filip Hamada

marec 2026

Poznámka: V texte používame generické maskulínium, myslíme pod tým všetkých účastníkov a všetky účastníčky.

Obsah

Bratislavské fórum	4
Odporúčania	12
A. Rozširovať siete električiek.....	13
B. Vznik apolitickej expertnej platformy.....	13
C. Dodržiavanie záväzného plánu mobility	13
D. Zvýšenie bezpečnosti v rámci dopravy.....	14
E. Väčšia komunikácia s verejnosťou.....	14
F. Aktuálne informácie o doprave na jednom mieste zdieľané rôznymi kanálmi	14
G. Ak už je krízová situácia, aby riešenie na danom mieste bolo rýchle a zrozumiteľné.....	15
H. Zlepšiť plánovanie a koordináciu pri dopravných obmedzeniach	15
I. Skvalitniť prestupné uzly.....	15
J. Vytvorenie bezpečnej infraštruktúry pre chodcov	16
K. Vybudovať bezpečné cyklotrasy.....	17
L. Zatraktívnenie MHD	17
Zhrnutie.....	18
Ako je to dnes	36
Hodnotenie Bratislavského fóra.....	39
Záver	43

Bratislavské fórum

Čo je Bratislavské fórum

Bratislavské fórum bolo participatívne stretnutie na tému dopravy, kde bola zapojená široká verejnosť. Bratislavské fórum sa konalo počas dvoch dní 24.1.2026 a 31.1.2026 od 9:00-15:00 v TU-BA – centre architektúry a mestského plánovania v Bratislave.

Hlavnými cieľmi stretnutí bolo:

- zmapovanie názorov rôznorodých obyvateľov Bratislavy na tému dopravy a jej smerovania do budúcnosti,
- informovanie a vzdelávanie obyvateľov o súčasných výzvach a trendoch v téme dopravy,
- diskusia medzi ľuďmi s rôznorodými skúsenosťami a názormi.

Bratislavské fórum bolo v Bratislave organizované v súvislosti so zapojením Bratislavy do európskeho grantového projektu AntifragiCity, ktorý je zameraný na mestskú mobilitu a spôsoby ako urobiť dopravu v meste funkčnú a dlhodobu udržateľnú. Grant má za cieľ tvorbu dopravného systému, ktorý je odolný voči krízovým a nepredvídateľným udalostiam. Grant je financovaný Európskou komisiou (grantová schéma Horizon). Medzinárodný tím zastrešený univerzitou v Cardiffe pracuje na novom prístupe k odolnej mobilite v mestách. Okrem Slovenska je doň zapojená Ukrajina, Grécko. Bratislava je jedným z miest, ktoré poskytujú dáta o doprave a kde sa budú tieto nové prístupy testovať. Výsledkom projektu má byť súbor digitálnych nástrojov pre európske mestá na vylepšenie mobility, založený na práci s dátami.

Okrem toho výstupy z Bratislavského fóra budú aj jedným z podkladov pre pripravovaný strategický dokument mesta „Plán udržateľnej mestskej mobility“. Preto je do časti projektu zapojený aj tím z Útvaru mestských stratégií a analýz na Magistráte hlavného mesta Bratislavy.

Metodika

Bratislavské fórum bolo metodicky postavené na princípoch tzv. „občianskeho zhromaždenia“ (anglicky Citizens' assembly), ktoré je participatívnou metódou na zapájanie obyvateľov do riešenia komplexných verejných tém. Občianske zhromaždenia sa v mnohých krajinách využívajú na získanie informovaných odporúčaní od reprezentatívnej skupiny obyvateľstva. Ich hlavným cieľom je zaistiť nestrannosť, inkluzívnosť a kvalitu výstupov.

Fórum občanov je upravenou verziou tejto metodiky. Zachováva základné princípy – reprezentatívny výber účastníkov, kombináciu odborných vstupov a skupinovej diskusie, ako aj snahu o férové a vyvážené zvažovanie rôznych perspektív. Od typického občianskeho zhromaždenia sa však líši najmä dĺžkou trvania, keďže plnoformátové občianske zhromaždenia prebiehajú často počas niekoľkých mesiacov. Bratislavské fórum bolo prispôbené dostupnému časovému rámcu, kapacitám aj rozpočtu, pričom bolo navrhnuté tak, aby zostalo metodicky poctivé, ale zároveň realizovateľné v kratšej, koncentrovanejšej podobe.

Účastníci fóra nemajú odborné vzdelanie v danej téme ani politický mandát. Sú vybranou vzorkou obyvateľov Bratislavy, ktorá odráža rozmanitosť mesta a skúseností z každodenného života. Tento výber umožňuje, aby sa k diskutovanej téme vyjadrili ľudia, ktorí ju vnímajú z rôznych perspektív.

Proces fóra prebiehal v dvoch hlavných krokoch: najskôr sa účastníci oboznámili s témou prostredníctvom zrozumiteľných odborných vstupov, a následne v rámci facilitovaných diskusií zdieľali svoje názory, skúsenosti a hľadali možné riešenia. Cieľom je, aby boli problémy zvážené z viacerých uhlov pohľadu a aby sa našli riešenia, ktoré sú praktické, realistické a založené na porozumení kontextu.

Účasť na Bratislavskom fóre bola honorovaná, čo je štandardný postup pri občianskych zhromaždeniach. Odmenou sa znižujú finančné bariéry pre zapojenie a zároveň sa zvyšuje vnímanie procesu ako seriózneho a spoločensky zmysluplného.

Organizátorom Bratislavského fóra bol Metropolitný inštitút Bratislavy (MIB), ktorý má bohaté skúsenosti s realizáciou participatívnych procesov. Avšak túto jedinečnú metódu realizoval tím Sekcie participácie a mestských štúdií prvýkrát. V rámci projektu AntifragiCity metodickú stránku občianskeho fóra pripravil luxemburský výskumný inštitút LISER.

Ako boli účastníci vybraní

Účastníci Bratislavského fóra boli vybraní v systéme dvojkrovového procesu. V prvom kroku bola v októbri 2025 vyhlásená verejná výzva, do ktorej sa zapojilo 229 ľudí vyplnením registračného dotazníka. Informácie o Bratislavskom fóre boli zdieľané na webstránke a

sociálnych médiách MIBu, v inzercii na webstránkach a v periodiku in.ba, ako aj offline vo forme plagátov na verejných miestach ako sú knižnice a vysoké školy. Špeciálne boli oslovení aj zástupcovia v Rade primátora pre práva starších obyvateľov, aby bola zabezpečená účasť ľudí v seniorskom veku.

Zo skupiny prihlásených ľudí uskutočnil LISER náhodný anonymizovaný výber prostredníctvom nástroja Panelot, ktorý zabezpečil reprezentatívnu vzorku podľa vopred určených kritérií. Kritéria použité pre reprezentatívnu vzorku účastníkov boli pohlavie, vek, národnosť, vzdelanie, ekonomická aktivita, pracovný sektor, mestská časť, primárny spôsob dopravy, spokojnosť s dopravou, celková životná spokojnosť, zdravotné obmedzenia ovplyvňujúce mobilitu a opatrovateľské povinnosti. Cieľom bolo zachytiť nielen tradičné demografické kategórie, ale aj rôzne životné skúsenosti a postoje relevantné pre mobilitu a každodenný život v meste. Účastníkom fóra mohol byť človek nad 18 rokov. Použitý algoritmus pridelil každému prihlásenému spravodlivú šancu na výber a zároveň zabezpečil, aby bola skupina čo najviac podobná populácii Bratislavy.

Zároveň platili vylučujúce kritériá – neboli vybraní ľudia aktívni v politických stranách, lobistických skupinách či organizáciách s priamym záujmom na diskutovaných témach.

Bolo vybraných 40 účastníkov a 10 náhradníkov. Na prvý deň fóra prišlo 36 ľudí a na druhý 34, pričom náhradníkov už nebolo možné doplniť, keďže program priamo nadväzoval na diskusie z prvého dňa.

Kto boli účastníci

Výber 40 účastníkov pre Bratislavské fórum zabezpečil vyvážené zastúpenie rôznych demografických, socioekonomických a geografických ukazovateľov a životných skúseností. Nižšie v tabuľke nájdete porovnanie účastníkov fóra a demografie Bratislavy v kľúčových ukazovateľoch. Účastníci fóra predstavujú všetkých 40 ľudí, ktorí boli vybraní, avšak iba 36 z nich bolo účastných prvý deň, a 34 bolo účastných druhý deň, takže reprezentatívnosť bola ešte ovplyvnená týmto faktorom.

Demografia Bratislavy čerpá dáta zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov z roku 2021. Pri ukazovateľoch, pre ktoré neboli identifikované vhodné celomestské dáta, bola vzorka účastníkov komponovaná tak, aby nebola výrazne nadreprezentovaná ani jedna z oblastí. Zastúpené sú aj rozdielne úrovne spokojnosti s dopravou a životnými podmienkami, čím konečný výber účastníkov zahŕňa rôznorodé prístupy.

Ukazovateľ	Účastníci %	Bratislava %
pohlavie		
Ženy	47.5%	53%
Muži	52.5%	47%
vek		
18–24	5%	5.5%
25–34	20%	16.8%
35–44	15%	23.5%
45–54	22.5%	16.1%
55–64	15%	15%
65–74	15%	14.4%
75+	7.5%	8.6%
národnosť		
slovenská	95%	92.8%
maďarská	2.5%	2.9%
česká	2.5%	1.3%
iná	0%	3%
ekonomická aktivita		
zamestnaná/ý	65%	64.1%
nezamestnaná/ý	2.5%	3.1%
v domácnosti	2.5%	5.2%
študent/žiak	2.5%	3.2%
na dôchodku	25%	22%
na rodičovskej/materekej dovolenke	2.5%	2.5%
sektor		
Verejná správa	25%	
Výstavba, stavebníctvo	12.5%	
Iné služby a business	8.33%	
Obchod a retail	8.33%	
Doprava	8.33%	
Vzdelávanie	8.33%	

Ukazovateľ	Účastníci %	Bratislava %
Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť	8.33%	
Neziskové organizácie a III. sektor	4.17%	
IT / ICT	4.17%	
Priemysel	4.17%	
Výroba	4.17%	
Consulting / Audit/ Právo	4.17%	
vzdelanie		
neukončené základné	0%	0.13%
základné	0%	5.39%
nižšie stredoškolské	7.5%	12.45%
plné stredoškolské	35%	28.14%
po-stredoškolské	0%	6.28%
bakalársky stupeň	7.5%	4.11%
magisterský stupeň	45%	39.04%
doktorát	5%	4.45%
mestská časť		
Petržalka	22.5%	24.4%
Ružinov	20%	17%
Staré Mesto	10%	9.7%
Nové Mesto	10%	9.2%
Dúbravka	2.5%	7.6%
Karlova Ves	7.5%	7.6%
Rača	5%	5.4%
Podunajské Biskupice	7.5%	4.9%
Vrakuňa	5%	4.4%
Devínska Nová Ves	2.5%	3.6%
Devín	2.5%	0.4%
Lamač	2.5%	1.6%
Záhorská Bystrica	0%	1.2%
Čunovo	0%	0.3%

Ukazovateľ	Účastníci %	Bratislava %
Jarovce	0%	0.5%
Rusovce	2.5%	0.9%
Vajnory	0%	1.2%
využívanie spôsobov dopravy		
Výlučne MHD	20%	
Peši + MHD	15%	
Výlučne auto (IAD)	10%	
Peši + auto	10%	
MHD+ Peši	7.5%	
auto +MHD	7.5%	
MHD + bicykel	5%	
Auto + motorka	5%	
auto + peši	2.5%	
výlučne bicykel	2.5%	
Bicykel + MHD	2.5%	
vlak + MHD	2.5%	
auto + bicykel	2.5%	
peši + bicykel	2.5%	
spokojnosť s dopravou		
veľmi spokojní	12.5%	
spokojní	37.5%	
čiastočne spokojní	20%	
čiastočne nespokojní	15%	
nespokojní	10%	
veľmi nespokojní	5%	

Témy

Bratislavské fórum bolo postavené na štyroch tematických oblastiach, ktoré spolu vytvárali ucelený rámec na premýšľanie o budúcnosti mobility v meste. Do štyroch skupín boli účastníci vopred rozdelení a to tak, aby boli skupiny čo najviac rôznorodé. Účastníci v každej fáze pracovali s vlastnými skúsenosťami, hodnotami a potrebami. Diskusiu v skupinách viedli facilitátorky tak, aby zabezpečili rovnosť všetkých účastníkov a schopnosť skupiny vytvárať odporúčania.

Diskutované témy:

- „**Mesto kde sa dobre žije**“ - kvalita verejných priestorov, čistota ovzdušia, hluk, bezpečnosť chodcov či cyklistov a inkluzívny dizajn a ich dopad na každodenný život.
- „**Doprava v krízových situáciách**“ - ako doprava funguje počas kríz – napríklad povodní, horúčav, pandémie alebo výpadku energií.
- „**Módy dopravy**“ - schopnosť mesta ponúknuť viacero spoľahlivých možností pre každodenné presuny – a tým zvyšovať odolnosť celého systému.
- „**Prechod k udržateľnej doprave**“ - prechod k ekologickej mobilite – chôdzi, cyklistike, verejnej doprave, zdieľaným systémom a ďalším ekologickým formám prepravy.

Špecifickou súčasťou občianskych zhromaždení sú prezentácie a prítomnosť odborníkov a odborníčok. Odborníci a odborníčky boli vybraní na základe vyššie uvedených tém. Každý z nich najprv prezentoval svoju tému a následne mohli účastníci klásť otázky.

Mesto kde sa dobre žije: Adam Lukačovič je architekt a expert na verejné priestory. Hovoril o tom ako mestská mobilita formuje každodenný život a ako robiť mesto pre každého, či už deti, seniorov alebo ľudí s obmedzeniami.

Prechod k udržateľnej doprave: Soňa Andrášová z Útvary mestských stratégií a analýz mesta Bratislava, hovorila o tom, ako doprava vplýva na klímu a čo mesto robí v téme klimatickej zmeny.

Doprava v krízových situáciách: Marián Dritomský je z útvaru krízového riadenia hlavného mesta Bratislavy, a hovoril o najväčších potenciálnych rizikách pre Bratislavu a o tom, ako sa dnes vysporiadať s krízovými situáciami

Módy dopravy: Dan Kollár z občianskeho združenia Cyklokoalícia, hovoril o tom, aké rôznorodé spôsoby mobility majú zastúpenie na území mesta a či aj štát podporuje vznik multimodálnych miest.

Aj keď boli účastníci rozdelení do štyroch tematických skupín, od začiatku sa diskusie naprieč skupinami venovali podobným témam. Nebolo cieľom facilitátoriek účastníkov držať v daných tematických kategóriách.



Ako prebiehali diskusie?

Bratislavské fórum trvalo dva dni, každý deň 6 hodín. Prvý deň bol otvorený odborným úvodom - účastníci dostali široký vhlad do témy dopravy a mali priestor pýtať sa otázky.

Najprv účastníci popisovali ich **súčasnú realitu**, ako to majú s dopravou dnes. Na základe pomenovaných pozitívnych aj negatívnych aspektov súčasnosti, následne **definovali želanú víziu budúcnosti** – ako by vyzerala doprava budúcnosti.

Počas druhého dňa identifikovali **potrebné kroky – všetky možné riešenia**, ktoré by dostali súčasnú realitu dopravy k želanej budúcnosti. V poslednom kroku účastníci v skupinách **navrhovali realistické opatrenia**, ktoré odporúčajú mestu implementovať. Týchto opatrení bolo 12. Účastníci na konci stretnutia hlasovali za tie, ktoré oni vnímajú ako najdôležitejšie. V ďalšej časti nájdete týchto 12 opatrení.

Odporúčania

V prvej časti druhého stretnutia účastníci a účastníčky do hĺbky navrhovali opatrenia a odprezentovali ich zvyšným skupinám. Keďže viaceré navrhované opatrenia sa obsahovo prekrývali naprieč skupinami, pod vedením hlavnej facilitátorky boli spojené a účastníci spoločne určili skupinu, ktorá sa tomu bude v záverečnej pracovnej časti venovať. **Výstupom Bratislavského fóra je 12 odporúčaní, ktoré nájdete nižšie. Po prezentácii všetkých návrhov, účastníci a účastníčky hlasovali za ich preferované návrhy. Pri každom odporúčaní uvádzame aj počet bodov, ktoré dostalo. Odporúčania sú prepísané doslovne ako boli naformulované účastníkmi.**



A. Rozširovať siete električiek

- Najrýchlejšia forma MHD
- Nekoliduje s inými druhmi dopravy, minimalizácia zápch
- Zabezpečiť nekrižovanie s autami
- Prepraví najväčší počet ľudí
- Predĺženie časového harmonogramu do nočných hodín
- Predĺženie a prepojenie radiál
- Bezbariérové zastávky
- Zdieľanie železničných tratí v rámci mesta s električkami – zmena rozchodu električiek a zjednotenie so železničným rozchodom
- Variabilita električiek
- Modernizácia existujúcich električkových radiál
- Osvetlené priechody
- Prioritizácia chodcov
- Nevypínať semaforey na frekventovaných križovatkách, aby nevznikli zápchy aj mimo dopravnej špičky, keď chodci prechádzajú roztrúsene

25 pozitívnych bodov , 0 negatívnych bodov

B. Vznik apolitickej expertnej platformy

- Väčšia koordinácia medzi mestom, MČ, štátom, ŽSR, NDS, Bratislavským krajom
- Strategické rozhodnutia o nosnom dopravnom systéme
- Efektívne nakladanie s financiami
- Predchádzať nekonceptným rozhodnutiam
- Obmedziť nekontinuitu, presadzovanie záujmov, porušovanie pravidiel
- Koordinácia pre využívanie železničnej infraštruktúry po celom meste

16 pozitívnych bodov, 1 negatívny bod

C. Dodržiavanie záväzného plánu mobility

- Mapovanie dopravných návykov, využívanie dát pri tvorbe dlhodobých stratégií
- Potreba, aby verejný priestor slúžil ľuďom a nediali sa výnimky ako napr. zmenšenie autobusovej stanice na úkor ľudí alebo električková zastávka Vodná veža , ktorá má príliš vysoký sklon na zastávkový ostrovček
- Väčšie zapájanie verejnosti pri tvorbe strategických dokumentov

12 pozitívnych bodov, 0 negatívnych bodov

D. Zvýšenie bezpečnosti v rámci dopravy

- Bezpečnejšie stanice, podchody, zastávky, MHD, priechody
- Osvetlenie zastávok, chodníkov, priechodov - dobré osvetlenie, žiadne tmavé kúty
- Čisté a udržiavané verejné priestory, psychologicky zvyšujúce bezpečnosť
- Kamerové systémy sledované a prepojené s mestskou políciou
- V kritických miestach a časoch zvýšiť prítomnosť polície
- Tiesňové tlačidlá v prípade ohrozenia v MHD na staniciach, alebo hlásenie cez appku
- Kvalitné vodorovné značenie - protišmykové a trvácne farby
- Zelená pre peších s dostatočným časom na presun chodcov
- Krížové priechody cez väčšie križovatky
- Vyvýšené priechody – cca 30 cm
- Oddelovať koridory pre chodcov, cyklistov a iné druhy dopravy

14 pozitívnych bodov, 0 negatívnych bodov

E. Väčšia komunikácia s verejnosťou

- Vysvetľovať dopravné zámery, stratégie
- Jednotný komunikačný kanál, zjednotené informovanie a aplikácie
- Vzdelávacie kampane o udržateľnej mobilite
- Informačné tabule v MHD
- Priama komunikácia v teréne (v prípadoch výluk)
- Vysvetľovať, vzdelávať verejnosť
- Osobné stretnutia s občanmi
- Komunikácia na základe dát

11 pozitívnych bodov, 0 negatívnych bodov

F. Aktuálne informácie o doprave na jednom mieste zdieľané rôznymi kanálmi

- Informácie o polohe vozidiel MHD, aj vizualizované na mape
- Dostupnosť informácií v iných jazykoch
- Možnosť nahlasovania situácií

- Live dopravné kamery
 - Informácie o zásahoch hasičov, plánovaných a havarijných uzávierkach
 - Inšpirovať sa pražskou stránkou Pražská integrovaná doprava: <https://pid.cz/>
 - Všetky informácie dostupné na jednom mieste, ale cez viac kanálov:
 - online aplikácia
 - sociálne siete
 - telefonická linka
 - nahlasovanie do navigácií
 - google maps
 - web
 - informačné tabule v MHD a na zastávkach
- 8 pozitívnych bodov, 0 negatívnych bodov*

G. Ak už je krízová situácia, aby riešenie na danom mieste bolo rýchle a zrozumiteľné

- Informovanie cez tabule v MHD a na zastávkach
 - Aby náhradné spoje prišli čo najskôr a aby ich prišlo dosť
 - Aby ľudia mali dosť informácií ako sa dostať k náhradným spojom (ak treba prestúpiť, niekam ísť peši...)
 - Informovanie o alternatívnych trasách
 - Dispečing a šofér informujú pasažierov
- 1 pozitívny bod, 0 negatívnych bodov*

H. Zlepšiť plánovanie a koordináciu pri dopravných obmedzeniach

- Ak je viac dopravných obmedzení, aby boli navzájom „zosynchronizované“
 - Riadne označené a naplánované obchádzkové trasy
 - Zapojiť dynamické riadenie dopravy
 - Koordinácia štát/mesto/MČ
- 0 bodov, 0 negatívnych bodov*

I. Skvalitniť prestupné uzly

- P+R:

- Analýza súčasného stavu - čo funguje, čo nefunguje
- Komunikácia ľuďom, ktorí dochádzajú z okolitých obcí/miest
- Navádzanie k nim v meste – informačné tabule vo fyzickom priestore
- Nadväznosť na MHD + vlakov
- Kvalita: peší presun na MHD má byť bezpečný
- Integrovať so systémom MHD, v rámci lístka na parkovanie je lístok MHD
- PAAS v celej Bratislave s kvalitným značením
- Prepojiť mestské časti vlakom - využiť už existujúce vlakové stanice
- Väčšia frekvencia vlakov
- Rozšírenie parkovacej politiky do celého mesta
- Obmedzenie/zneatraktívnenie vjazdu autom do mesta
- Vylepšiť prestupné uzly v intraviláne
- V extraviláne prepojiť s integrovanou dopravou
- Súčasťou dopravných uzlov je napojenie na MHD, vybavenosť, služby, toalety, bike sharing, bike park
- P+R komplexný systém zabezpečenia obslužnosti do celého mesta
- P+R je na okraji mesta bezplatné, čím bližšie do centra spoplatnené
- Časový harmonogram vytvoriť tak, aby spoje nadväzovali + lepšia koordinácia s vodičom
- P+R: lokality, údržba, bezbariérové

13 pozitívnych bodov

J. Vytvorenie bezpečnej infraštruktúry pre chodcov

- Jasne vyznačené trasy pre cyklistov
- Kvalitnejšie chodníky
- Bezbariérovosť
- Osvetlenie
- Spomalenie áut v exponovaných miestach vrátane radarov
- Priechody so signalizáciou

- Vyvýšené priechody
- Kvalitnejšia zvuková signalizácia
- Priame pešie ťahy - priorita pre chodcov cez mestské bloky
- Bezpečné ostrovčeky

13 pozitívnych bodov, 0 negatívnych bodov

K. Vybudovať bezpečné cyklotrasy

- Viac cyklotrás
- Plynulé/prepojené cyklotrasy
- Jednotné značenie cyklotrás po celej Bratislave
- Praktické a intuitívne cyklotrasy, ktoré sa príjemne používajú
- Prednosť cyklistom, kde sa križujú s autami
- Rozšírenie odkladania bicyklov
- Bezpečný povrch cyklotrás + kvalitná údržba, Farebné riešenie cyklotrasy, ale nešmykľavé
- Bezpečné úložisko bicyklov – stojany
- Miesta pre parkovanie elektro kolobežiek
- Lacnejšie ako súčasnosť
- Cyklocesty mimo dopravných ciest
- Jednotné značenie po celom meste
- Podporiť alternatívne druhy dopravy (cyklo)
- Podporiť bikesharing a kolobežky

16 pozitívnych bodov, 3 negatívne body

L. Zatraktívnenie MHD

- Argumentovať aj znížením emisií, ochranou životného prostredia
- Finančná dostupnosť
- Ísť MHD má byť lacnejšie než autom
- Nemusíme hľadať parkovanie

- Poukázať na efektívnosť pohybu priamo k miestu záujmu
- „Dopravná kalkulačka“ - nástroj na výber najlepšieho módu dopravy - komunikačná kampaň
- Motivovanie ľudí chodiť MHD do 15 rokov zadarmo
- Komfort cestovania (klíma, kúrenie)

6 pozitívnych bodov, 1 negatívny bod

Zhrnutie

Rozvoj nosného dopravného systému a MHD

Hlavnou prioritou je posilnenie električkovej dopravy ako najrýchlejšieho a veľkokapacitného módu dopravy, ktorý nekoliduje s inými módmi.

- Modernizácia a rozširovanie: Dostavba a predĺženie radiál (napr. smer Podunajské Biskupice), rekonštrukcia existujúcich tratí a ich technologické prepojenie (možnosť *train-light rail*).
- Zvýšenie priepustnosti: Minimalizácia kolízií MHD s autami na križovatkách
- Zatraktívnenie služieb: MHD musí byť lacnejšia než prevádzka auta (návrhy na bezplatné cestovné pre deti do 15 rokov). Dôležitá je stabilita linkovania (nemeniť čísla a trasy každých pár rokov) a komfort (kúrenie/chladenie, čistota) a bezpečnosť na zastávkach ako aj vnútri MHD.

Integrovaný systém a statická doprava (P+R)

Efektívne vytlačenie áut z centra mesta vyžaduje funkčnú spoluprácu s krajom a okolitými obcami.

- Park & Ride (P+R): Budovanie záchytných parkovísk na okraji mesta (napr. Zlaté piesky) s priamym napojením na MHD.
- Cenová politika: parkovanie na okraji zdarma/lacno v rámci lístka na MHD, smerom do centra progresívne zdražovanie.
- Prestupné uzly (HUBy): Tieto miesta by mali slúžiť ako centrá služieb (potraviny, pošta) a umožňovať hladký prestup medzi autom, vlakom, MHD, bicyklom a kolobežkou.

- Jednotná parkovacia politika (PAAS): Potreba celomestského zjednotenia pravidiel, aby systém nebol pre občana mäťúci.

Bezpečnosť a inkluzívna infraštruktúra

Mesto musí byť navrhované z perspektívy najzraniteľnejších účastníkov – chodcov a cyklistov.

- Pešia doprava: Kvalitné osvetlenie (nielen ciest, ale aj chodníkov a podchodov), bezbariérovosť, dostatočne dlhé intervaly na semaforochoch pre deti a seniorov a odstraňovanie zbytočných bariér v priestore.
- Cyklistická infraštruktúra: Budovanie oddelených, intuitívnych a spojitých cyklotrás (nie úseky, ktoré nikde nekončia). Riešenie bezpečného parkovania bicyklov.
- Sociálna bezpečnosť: Zvýšenie pocitu bezpečia v nočných spojoch a v okolí Hlavnej stanice, kde agresívne správanie odrádza ľudí od využívania verejnej dopravy.

Krízové plánovanie a dynamické riadenie

Bratislava potrebuje manuál na predvídateľné aj náhle krízové situácie (nehody, záplavy, podujatia).

- Prevencia a informovanosť: Dynamické riadenie dopravy (inteligentné semaforey), ktoré v prípade zápchy okamžite upraví intervaly alebo vyhradí pruhy pre MHD.
- Komunikačná platforma: Jednotný zdroj dát (inšpirácia Prahou), kde občan v reálnom čase vidí uzávierky, zásahy hasičov a polohu vozidiel. Informácie musia prúdiť cez aplikácie, sociálne siete, ale aj cez fyzické tabule a hlásenia vodičov, či rádiá.

Strategické riadenie a kontinuita

Účastníci kritizujú nekoncepcnosť a politické vplyvy, ktoré menia priority každé štyri roky.

- Záväzný plán dopravy: Vytvorenie dlhodobej stratégie, ktorú neovplyvní zmena politického vedenia.
- Koordinácia aktérov: Zlepšenie spolupráce medzi mestom, mestskými časťami, ministerstvom dopravy, NDS a ŽSR, aby nedochádzalo k nekoordinovaným investíciám.

Kľúčové zistenia analýzy

Štrukturálne zmeny nad operatívou

Účastníci jasne uprednostnili dlhodobé, kapitálovo náročné investície (električky, infraštruktúra) pred krátkodobými reaktívnymi úpravami. Veria, že robustná infraštruktúra je pre mesto dôležitejšia než drobné prevádzkové zmeny. Zároveň však vybrali „strednú cestu“ - vnímajúc kontext a realizovateľnosť sa sústredili na odporúčania v kompetencii mesta, tzn. že odporúčenia na výstavbu metra či tunela cez Karpaty sa do finálneho zoznamu nedostali.

Bezpečnosť ako základný kameň

Bezpečnosť nebola vnímaná ako „bonus“, ale ako základná podmienka. Ak sa ľudia v doprave (na staniach, priechodoch) necítia bezpečne, podkopáva to použiteľnosť všetkých ostatných opatrení.

Apolitické a odborné riadenie

Podpora pre apolitickú platformu odborníkov a záväzný plán mobility ukazuje, že občania vnímajú roztrieštené a politicky motivované rozhodovanie ako hlavný zdroj neefektivity. Volajú po kontinuite a odbornosti.

Syntéza pre antifragilné plánovanie

Bratislavské fórum ukázalo, že spoločenská akceptácia opatrení nie je poháňaná izolovanými krokmi, ale tým, ako do seba jednotlivé diely zapadajú.

Čo robí opatrenia spoločensky prijateľnými?

- **Predvídateľnosť a dôvera:** Ľudia akceptujú aj prísnejšie regulácie, ak sú súčasťou dlhodobej stratégie podloženej dátami.
- **Férovosť a transparentnosť:** Akceptácia rastie, ak sú pravidlá jasné a komunikácia vysvetľuje nielen „čo“, ale aj „prečo“ sa deje.
- **Hmatateľné zlepšenie každodenného života:** Investície do bezpečnosti a kapacity (električky) sú vnímané ako vysoko legitímne, pretože prinášajú jasný prospech všetkým.

Konkrétne riešenia – čo by sme mohli skúsiť

V poslednej časti prvého dňa účastníci premýšľali nad rôznymi možnými riešeniami – všetko čo by sme mohli skúsiť. Tieto následne rozpracovávali nasledujúce stretnutie doobeda a postupne z nich vytvorili odporúčania. Keďže odporúčania samotné sú skrátanou formou ich úvah, pre ich lepšie pochopenie uvádzame aj zosumarizovaný zápis z diskusií, tak ako ho prezentovali účastníci v pléne a ako ho zachytili facilitátorky.

Návrhy, ktoré zazneli a pretavili sa do finálnych odporúčení sme zoskupili podľa toho, ku ktorému odporúčeniu sa viažu. Väčšina z nich paralelne vznikala naprieč skupinami, no v zápise sú uvedené iba raz. Podnety k iným témam uvádzame na koniec. V tejto časti používame anonymizované citáty z nahrávok prezentácií.



Rozširovať siete električiek

Na rozšírení električkových tratí sa zhodli účastníci naprieč skupinami. Električku považujú za atraktívnu formu prepravy, pretože nestojí v zápchach a je tým pádom predvídateľná a spoľahlivejšia. Ako jej slabinu vidia, že pri zablokovaní časti trate stojí celá radiála.

Priali si:

- Hustejšiu sieť električiek
- Predĺženie radiál ďalej aby sa električka dostala aj do odľahlejších častí mesta, (napr. do Podunajských Biskupíc) kde by zároveň mohla byť rýchlejšia než v centre
- Prepojenie električkových radiál navzájom, aby bolo možné električku v prípade lokálnej havárie na trati dočasne odkloniť a nestála celá radiála, čo je teraz slabinou systému.
- Dobudovanie obrátisk v strede radiál, aby električky v prípade zablokovania mohli obslúžiť aspoň prejazdnu časť trate
- Celkovú rekonštrukciu tratí
- Minimalizáciu kolízií električky s inými druhmi dopravy a zvýšenie priepustnosti celého systému - napr. redukovaním križovania s autami a U-otočiek (konkrétny návrh spomínal redukcii križovaní s autami na Račianskej ulici)
- Zvážiť aj napojenie električiek na systém vlakov „train light rail“, čo zahŕňa aj prispôbenie koľají
- Aby električka bola rýchlym dopravným prostriedkom, ktorým budete na mieste za 10-15 min. Ideálne, aby presun medzi dvomi a viac mestskými časťami bol do 40 minút a najmä rýchlejšie ako autom.

V súvislosti s návrhmi na zrýchlenie električiek treba spomenúť, že zaznieval aj odpor voči rušeniu konkrétnej zastávky. Viacerí zo zúčastnených rozporovali zrušenie zastávky Jurigovo námestie, ktoré sa udialo z dôvodu skrátenia času dopravy z Dúbravky. Aj po rokoch od jej zrušenia ide pre nich o citlivú tému, ktorú považujú za nedostatočne odkomunikovanú a prišli zabojovať za znovuoživenie svojej zastávky. Spádová zastávka Riviéra je podľa nich nedostatočná a nebezpečná pri toľkých spojoch a tranzitujúcich ľuďoch.

Časť účastníkov preferovala metro, po spätnej väzbe medzi skupinami aj v rámci vlastnej skupiny svoj návrh upravili na iný efektívny nosný dopravný systém (skupina Mesto, kde sa dobre žije) a pridali svoje hlasy k rozširovaniu električkových tratí.

Vybudovať bezpečné cyklotrasy

Viacere skupiny navrhli aj podporu siete cyklotrás. Buď z dôvodov, že ich používajú účastníci sami, alebo „aby ich mohli využívať viac mobilní obyvatelia a obyvatelky, čo by uvoľnilo kapacity v MHD a IAD pre ľudí, ktorí to najviac potrebujú”.

Zhoda bolo aj v tom ako si rozvoj cyklotrás predstavujú:

- Systematicky vystavanú sieť cyklotrás - jednak hustejšiu sieť trás a dlhé spojité úseky až do vzdialenejších častí, najmä na hlavných ťahoch napr. Račianskej ulici. Nie úseky „odnikiaľ nikam” pretože *“je toho málo, nie sú prepojené, nie sú bezpečné a ani tak rýchle a proste to úplne nefunguje.”*
„Aby sa dalo chodiť po cyklotrasách v rámci Bratislavy komplexnejšie.”
- Jednotný koncept - čo sa týka značenia a prevedenia cyklotrás, ktoré by fungovali prakticky, intuitívne - napr. v celom meste trasa na jednej strane cesty a segregovaná. Pretože *“dnes každých 100m cyklotrasa vyzerá inak, raz spojené protismery potom oddelené.”*
- Oddelenie trás od iných druhov dopravy - bezpečné segregované trasy najmä na vyťažených ťahoch, oddelené od ciest aj chodníkov pre chodcov. Pretože v súčasnosti sú *„konflikty s autami a s chodcami”*

Okrem týchto opakujúcich sa podnetov doplnili aj:

- Kvalitné vodorovné značenie používajúce reflexné a protišmykové farby
- Bezbariérové napojenia aj pre cyklistov
- Bezpečné parkovanie a úložisko bicyklov - na pošte, pred bankou. *„Jednak kvôli krádežiam a tiež, aby ste nemuseli byť za vandala, keď pripevňujete bicykel o zábradlie”*
- Aby mesto ponúkalo možnosti, nie nátlak

Zároveň si prajú, aby boli podporované aj iné druhy dopravy. Ako jedna účastníčka zhrnula na záver diskusie o cyklo doprave *„Ale nemyslieť iba na cyklotrasy!”*.

Vznik apolitickej expertnej platformy a koordinácia medzi organizáciami

Pri diskusiách o rôznych riešeniach účastníci narážali na neprehľadnosť kompetencií medzi organizáciami mesta a štátu a potrebu lepšej spolupráce a koordinácii mesta a mestských častí s národnými inštitúciami ako Ministerstvo dopravy, Národná diaľničná spoločnosť, Železnice SR.

Navrhovali vytvoriť koordinačnú platformu s cieľom predchádzať nekonceptným rozhodnutiam pri nakladaní s verejnými zdrojmi .

Spolupráca by sa mala týkať najmä oblasti integrovanej dopravy, koordinácie opráv a obchádzok, a budovania infraštruktúry. *„Občan by nemal byť rukojemník toho, že inštitúcie medzi sebou nevedia komunikovať.”*

Zvýšenie bezpečnosti v rámci dopravy

Z mnohých debát vyplynula aj potreba zlepšiť bezpečnosť dopravy, keďže bezpečne sa necítia chodci, cyklisti ani vodiči. Účastníctvo vyzývalo na dva druhy opatrení: dodržiavanie pravidiel cestnej premávky, zmeny v nastavení dopravy a fyzické zmeny.

Pravidlá cestnej premávky: Tu apelovali účastníci najmä na **vzájomnú ohľaduplnosť** „Najlepšia by bola ohľaduplnosť všetkých účastníkov cestnej premávky - od chodcov cez cyklistov, po šoférov, či už autobusov alebo áut. Ale taktiež do budúca kolobežkárov, skútrov, vozičkárov. Zákony nikdy nebudú stíhať myslieť na všetky predpisy, takže tam ide hlavne o ľudskú ohľaduplnosť.“ Vyzývali na rešpektovanie dopravných predpisov - napríklad rýchlosti, bezpečnej jazdy a tiež „aby autá nestáli na chodníkoch alebo cyklotrasách, kde obmedzujú ostatných...“

Na posilnenie vzájomnej ohľaduplnosti navrhli dve školenia:

- **Tréning “cyklovodič”** - kde by si vodiči mohli „vyskúšať aký je to pocit ak okolo vás ide auto rôznymi rýchlosťami” - napríklad v rámci autoškoly.
- **Tréning pre cyklistov a kolobežkárov** v ktorom si môžu prakticky osvojiť dopravné predpisy - keďže vzhľadom na to že nemusia vlastniť vodičský preukaz „mnoho cyklistov nepozná značky, alebo nepozná ako fungujú”
- Navrhovali tiež inštaláciu stacionárnych **meračov rýchlosti** v uliciach, ktoré automaticky pošlú pokutu a tiež posilnenie vymáhania dopravných predpisov ako takých. Menovali **pokutovanie** elektro kolobežiek jazdiacich po chodníku (keďže „najviac ohrozujú zraniteľné skupiny obyvateľov”), pokutovanie rýchlej jazdy a zákazu parkovania na chodníkoch a cyklotrasách.
„Je to banalita, ale ľudia nám stále prebiehajúce cez cesty. Predpisov máme dosť, ale možno by bolo na mieste zvýšiť kontrolu. A aby mesto využívalo to čo môže v rámci svojich kompetencií.”

Ďalšie návrhy sa týkali zmien riadení dopravy a zmien značenia:

- Zníženie rýchlosti v meste,
- Nevypínať semaforey,
- Zjednotenie značenia, aby sa urobilo naozaj kvalitné vodorovné značenie, reflexné z protišmykovej farby aby sa chodec naozaj cítil bezpečne
- Osvetlené priechody,
- Celkovo zlepšiť bezpečnosť v meste a špeciálne v MHD (aj na zastávkach a v okolí zastávok),
- Aby zelená pre peších bola s dostatočným časom na presun - najmä pre deti,
- Vytvárať zóny bez áut v meste,

- Vyhradiť miesta pre odparkovanie elektrokolobežiek, „aby ich nenechávali pohodene na chodníku“,
- Dynamické riadenie dopravy alebo zadržiavanie návalu o vozidiel na kraji mesta pomocou inteligentných križovatiek. Adaptovať intervaly tak, aby sa nejaký úsek dal obchádzať a aby sa tomu prispôsobili intervaly okolitých križovatiek,
- Zníženie rýchlosti v niektorých kritických miestach.

Skvalitniť prestupné uzly (PAAS + P+R)

Ako ďalší z problémov dopravy vidia účastníci jej prehustenosť. Diskutovali preto o možnostiach ako znížiť alebo vytlačiť individuálnu automobilovú dopravu v prospech MHD (viď Zatraktívnenie MHD) aj o tom ako regulovať množstvo dopravy, ktorá do Bratislavy vstupuje.

Riešenie vidia v posilnení prestupných uzlov v tzv. „park and ride“ systéme pre ľudí, ktorí dochádzajú z iných miest do centra alebo rámci celej Bratislavy. Navrhujú:

Vylepšenia systému P+R

- Komplexný systém P+R parkovísk, napojených na dopravné uzly - prestupný uzol medzi jednotlivými spôsobmi dopravami. Možnosť prestúpiť z auta na hromadnú dopravu, ale taktiež vlak, prímestskú dopravu, aj na bicykel.
- Väčšia kapacita záchytných parkovísk - veľkokapacitné, väčšie dopravné uzly
- Rozšíriť systém integrovaného dopravného systému, aby v jednej aplikácii človek mal rovno všetko čo mu ten ktorý HUB ponúkne.
- Dobré napojenie na MHD, aby bolo rýchlejšie dopraviť sa ňou do centra ako autom.
- Zabezpečiť, aby záchytné parkoviská slúžili čomu majú. „Sú lokality, kde P+R fungujú, sú plné a sú lokality kde sú prázdne a nespĺňajú svoj účel. Takisto je aj otázne, respektíve nemáme dáta či ich využívajú lokálni obyvatelia alebo naozaj slúžia k tomu čo majú.“
- Lepšie vybavené záchytné parkoviská
„Okrem dopravných služieb by mali prestupné uzly fungovať aj ako centrum služieb - s základnou občianskou vybavenosťou (vrátane toaliet, pošty, alebo potravín). Zároveň, aby bolo príjemné využívať tieto P+R. Vzorovým by mohli byť Zlaté piesky - kde máme priestor, veľké parkovisko, služby, električku, a menšia stanicu prímestských autobusov.“
- Dôležitá je údržba a kvalita parkovísk aj služieb

Doladenie PAAS

- Rozšírenie parkovacej politiky do celého mesta.
- Zjednotenie PASS politiky v celej Bratislave, „aby každá štvrť nemala niečo iné, aby to bolo logické“.

- Diferencovaná parkovacia politika - čím bližšie k centru, tým je parkovanie drahšie. Parkovanie ďalej od centra lacnejšie alebo bezplatné.
- Park and ride parkoviská by nemali byť blízko centra.

Zlepšenie prepojenia regiónu s mestom

- Záchytné parkoviská aj v širšom okolí Bratislavy (Svätý Jur, Pezinok) – spolupráca s okolitými obcami a spoločná tvorba vízií (pre okruh 50km od Bratislavy)
- Už pri príchode do Bratislavy informovať o tom kde sa nachádzajú prestupné uzly, kde sú aké kapacity parkovísk

Motivačné opatrenia

- Lepší marketing - motivovať ľudí z okolitých obcí k používaniu „Park and ride“ systému tak, aby bol pre nich naozaj benefitom.
„Hľadať riešenia v spolupráci s okolím Bratislavy, nielen v Bratislave pretože veľké množstvo dopravy prichádza z okolia viac ako 50 km.“
- Spojený lístok - súčasťou parkovného na P+R parkovisku by bol lístok MHD
- Zvoliť cenovú stratégiu parkovania to znamená čím ďalej od Bratislavy tým lacnejšie celodenné parkovanie a čím by človek chcel ísť hlbšie tak tým drahšie.
- Spopularizovať ich, aby ľudia videli, že sa oplatí prísť na okraj mesta a netlačiť sa zbytočne za službami do centra.

Medzi čiastkové názory, ktoré však neboli zdieľané naprieč skupinou sa dostali aj zmienky o nejakej forme mýta pre vstup do Bratislavy či obmedzenie počtu áut, ktoré by domácnosť mohla mať.

Väčšie využitie železničnej infraštruktúry

- Vlakom prepojiť okrajové časti Bratislavy s mestom a okrajové časti navzájom (Rusovce, Rača – Rendez) - mestský vlak, ktorý by bol rýchlejší z jedného okraja mesta na druhý (napr. z Malaciek na opačný koniec Bratislavy)
- Prepojiť časti Bratislavy (len Bratislavu ako mesto a jej mestské časti a nie prepojenie s okolitými obcami) vytvorením nového spoja - mestskej vlakovej linky, ktorá by využívala existujúcu železničnú infraštruktúru. Takáto preprava by bola rýchlejšia ako električka a celkovo iná MHD a bola by to dobrá "záplata" za metro, ktoré mesto nemá. Linka by mohla premávať z Devínskej Novej Vsi, cez Bory, Lamač, Železnú studničku, Hlavnú stanicu, Vinohrady, po Raču (linka by pomohla ľuďom, ktorí by sa chceli presunúť na opačnú stranu Karpát skôr, než bude postavený tunel cez Karpaty). Druhá linka Hlavná stanica, Nové Mesto, Petržalka (poprípade dohoda s krajinou Burgenland a predĺžiť to do Kittsee).

- Zintenzívniť využitie existujúcich železničných staníc (Nové Mesto, Predmestie, Vinohrady) - staníc v Bratislave je relatívne veľké množstvo a aj dnešné ktoré sú iba nákladné alebo obslužné by mohli byť aj osobné.
- Vytvorenie prestupných uzlov pri mestských vlakových staniciach - zlepšiť prepojenia medzi vlakmi, autobusmi, električkami a pešími komunikáciami.
- Doplniť stanicu Filiálka
- Väčšie využitie Petržalskej stanice
- Posilniť TIOP Vajnory- momentálne jednokoľajová trať, čo znamená príliš málo spojov

Vytvorenie bezpečnej infraštruktúry pre chodcov

Téma bezpečnosti v doprave sa prelína z bezpečnosťou chodcov, ktorým ako najzraniteľnejším účastníkom dopravy bola venovaná aj samostatná pozornosť.

Účastníci si prajú:

- Aby chodci mali prioritu pred autami, aby bezpečnosť chodcov bola prioritou.
„Nemyslieť len z pohľadu auta“
- Prioritizáciu chodcov aj na peších priechodoch
- Ideálny scenár: Aby v meste bola taká bezpečnosť a ohľaduplnosť, že deti budú môcť byť samostatnejšie vo svojej mobilite.
- Jasne definované pešie trasy v nových mestských oblastiach *“Od Nív k Dunaju je to v súčasnosti nejasné, treba prechádzať cez vyvýšené plochy”*
- Aby bolo možné mestom voľne prechádzať .
„Chodci majú veľa krát pocít prekážok, keď prechádzajú cez mesto. Nedá sa ísť priamo.” - aj tam kde je súvislá zástavba, aby existovali pešie priechody pre verejnosť.
„Podľa mňa tá otázka nie je či ideme zlepšovať MHD, alebo zhoršovať iné typy dopravy. Pretože ak budeme mať kvalitnú dopravu a MHD bude pre niekoho rýchlejšia tak je to super, ale MHD nerieši všetky problémy. Na krátke vzdialenosti je možno lepšia pešia doprava. To aby som bez nejakých blokov vedel prejsť cez cestu môže byť oveľa efektívnejšie ako riešiť teraz len MHD.”
- Kvalitné chodníky – stav chodníkov, bezbariérovosť, súvislosť trás,
- Udržiavané verejné priestory
- Debarierizovaný verejný priestor
- Zelené a modré mesto: zeleň a vodné plochy
- Osvetlenie chodníkov, verejných priestorov a zastávok, podchodov - bezpečné verejné priestory, kde sa nemusíme báť asociálov – *„osvetlenie nie iba na cestách ale aj na chodníkoch“*.
- Väčší kontakt (mestskej) polície s ľuďmi
- Kamerové systémy

- Umožniť aj komunitnú starostlivosť o verejný priestor (ideálny scenár - zo skupiny Mesto kde sa dobre žije)
- Nesnažiť sa o dokonalé riešenia ale funkčné (vlaková stanica). A hľadať kompromisy naprieč spektrom (napr. Vajanského).

V rámci tejto témy prebehla diskusia o tom, ako sa v súčasnosti často buduje infraštruktúra nadväzujúca na nový development nepremyslene - nie je kladený ohľad na peších. Napr. zastávka MHD Vodná veža – zastávka je skoro zbytočná, pretože v blízkosti sa nachádzajú 2 zastávky, z ktorých sa tam dá dostať. Zastávka je skôr výhodou pre developera ako pre ľudí. K tejto zastávke vedie šikmý chodník, ktorý vedie na vozovku čo je nevhodné napr. pre ľudí na vozíku. Kvôli tomu je potrebné, aby mesto systematicky vyjednávalo s developermi tak, aby dopravné riešenia slúžili primárne obyvateľom.

Dodržiavanie záväzného plánu mobility

Dlhodobú kontinuitu v plánovaní označili účastníci za najväčší problém mesta. Pomenovali potrebu mať dlhodobé plány a stratégie, ktoré by boli záväzné naprieč volebnými obdobiami aj naprieč rôznymi organizáciami, ktoré majú nad mestom kompetencie (mestské časti, mesto, kraj, Národná diaľničná spoločnosť, Železnice Slovenskej republiky). Prajú si udržateľný koncepčný plán budovania dopravy, ktorý zabezpečí dlhodobú konzistentnosť udržateľnej dopravnej politiky mesta a rozhodovanie založené na dátach a zhode expertov. Aby politické rozhodnutia neprevažovali nad názormi odborníkov. Sú za to aby mesto malo dlhodobé stratégie, ku ktorým sa bude postupne približovať, PUUM bol záväzný pre všetkých. Obávajú sa, že bez dlhodobej vízie to budú stále čiastkové riešenia, ktoré sa môžu každých pár rokov meniť a že finančné alebo koalíčno-opozičné problémy budú spôsobovať stagnáciu mesta.

Väčšia komunikácia s verejnosťou

- Vysvetľovať, vzdelávať verejnosť
- Aktívnejšie informovať
- Vysvetľovať na základe dát
- Pozývať viac verejnosti do procesu a vzbudiť záujem

Kampane

- Auto ako luxus, a ekologické spôsoby dopravy.
„Priniesť ľuďom tému či je vôbec v meste Bratislava potrebné vlastniť auto. Aj systém PASS zmenil ľuďom život, bola to ťažká politická téma, ale každý musí uznať, že to prinieslo možno nie úplne želané výsledky, ale že to zlepšilo život ľuďom v meste.“
- Edukácia ako funguje MHD a jej systém
- Osvetové akcie na väčšiu ohľaduplnosť a dodržiavanie dopravných pravidiel

- Propagovať aplikácie ktoré možno využívať v súvislosti s dopravou.
„Mesto aktívne nekomunikuje aplikácie na kúpu lístkov IDS“
- Dlhodobá kampaň o prestupe z motorových vozidiel do hromadnej dopravy.
- Kampaň na podporu využívania P+R systému
- Čo robiť v krízových situáciách ako napr. záplavy

“Odporúčanie pre mesto by bolo argumentačné veci komunikovať pre všetky skupiny. Ja som napríklad obyvateľ Bratislavy, ktorí celkom aktívne sleduje sociálne siete a mám pocit že sa ku mne tie informácie dostanú. Pani možno nie je tak aktívna a k nej sa tie informácie nedostanú. Potom sa tu vytvára medzi nami rozkol.”

Aktuálne informácie o doprave na jednom mieste zdieľané rôznymi kanálmi

Z témy Krízových situácií vyplynula potreba rýchlo sa dostať k informáciám o doprave. Mala by obsahovať :

- Aktuálne informácie o doprave
- Informácie čo sa stalo, a tiež do kedy to bude trvať, aj aké sú možnosti obchádzky/náhradnej dopravy
- Možnosť aj nahlasovať podnety - aby informácie prúdili oboma smermi - (nahlásenie -> sledovanie stavu riešenia)
- Zisťovať spätnú väzbu od ľudí – nastaviť funkčný systém komunikácie s ľuďmi
- Komunikáciu aj v iných jazykoch a prispôbenie potrebám seniorov, nepočujúcich a nevidiacich.
- Informácie v reálnom čase, aby boli dostupné kamery dopravnej situácie, ktoré si vie človek pozrieť z domu/z práce,
- Dopravné uzávery nahlásené aj v navigácii (ukáže mi ich, upozorní ma na ne)
- Rozšíriť elektronické tabule na všetky zastávky, keďže môžu byť použité ako zdroj informácií v prípade krízovej situácie

Mala by existovať jednotná platforma s rôznymi kanálmi informovania a nahlasovania

- aplikácia
- telefonická linka
- webová platforma
- informácie na infotabuliach v MHD a na zastávkach
- hlásiče a sirény v uliciach
- tiež by mala byť prepojená na navigáciu

Ako príklad platformy na inšpiráciu priniesli Odkaz pre Starostu o ktorej mnohí nevedeli. Považujú za vítané, že tu ľudia vedia nahlasovať podnety a zároveň dostávajú aj spätnú väzbu ako sa tie podnety riešia. Ako ďalší dobrý príklad navrhli inšpirovať sa v Prahe fungujúcou stránkou (<https://pid.cz/>), kde ľudia môžu vidieť dopravné kamery, aj to kde zasahujú záchranári napr. pri požiari.

Vyjadrili sa tiež že táto platforma by mala byť propagovaná.

„Niekomu vyhovuje, aby bola telefonická linka, na ktorú sa vie dovolať a zistiť čo má robiť, niekomu vyhovuje, že vidí v aplikácii, že cesta je uzavretá. A zároveň je dôležité pre ľudí, ktorí ani nemajú možnosť mať so sebou telefón alebo dôchodcov, aby boli aj ľudia na mieste. To znamená že keď nastane nejaká situácia, tak tam bude nejaký človek, ktorý usmerňuje a vysvetlí čo sa deje. V zahraničí je napríklad bežné že aj vodiči MHD vyhlasujú takéto informácie.“

„V Prahe to funguje veľmi dobre, že sa dá v mape pozrieť kde zasahujú hasiči, kde sú uzávierky ciest, že niekde kolabuje doprava a zároveň je tam možnosť aj sledovať dopravné kamery. Ľudia si vedia stále preveriť aj či určitá situácia je ešte stále aktuálna.“

„Je veľmi dôležité zdôrazniť, že tie informácie by mali byť aktuálne. To znamená pravidelne aktualizované. Niektoré raz za rok, raz za týždeň, iné raz za hodinu.“

Zatraktívnenie MHD

Ideové opatrenia

- MHD lacnejšia než auto - buď zlacnením MHD alebo zdražením automobilovej dopravy. Ľudia nepočítajú do nákladov cesty autom všetky náklady na auto.
- Mesto by malo ponúkať riešenia a ponukou prechádzať dopytu.
„Nečakať na to, kým ľudia stoja v radách a niečoho sa dožadujú, ale už ponúkať riešenia, prichádzať s novými cestami, s novými autobusovými linkami.“
- Zavedenie Inteligentného systému mobility, vrátane zjednodušenia využívania rôznych módov zdieľanej dopravy. Napr. aplikácia, ktorá by vypočítala trasu a zjednotila lístky na vlak, MHD, autobus, zdieľaný bicykel a nebolo by treba rozmýšľať ako sa kam dostať. / potreba zjednodušiť systém MHD (skupina prechod k udržateľnej mobilite)
- Spolupracovať so zamestnávateľmi - motivovať ľudí k spolujazde
- Výhodnejšiu električka ako benefit pre zamestnancov – ako spoluprácu s firmami. Pre vybraných ľudí kt. sú aktívni a chcú sa podieľať na udržateľnejšej doprave v BA
- Doprava by mala byť komfortná aj estetická

Komplexnejšie zmeny

- Vytvoriť prepojenia medzi MČ, ktoré dnes nie sú dobre prepojené – napr. Rača – Petržalka
- Chýba obslužnosť niektorých oblastí a to vedie mnohých k tomu aby naďalej používali osobné auta.
- Prepojenie väčších vzdialeností
- Lepšie prepojenie s lokalitami mimo BA
- Neprerušované buspruhy
- MHD ako mimoúrovňový systém - možnosť potiahnuť plánované radiály mimoúrovňovo
- Zvýšiť rýchlosť a kapacitu MHD - *“Keď to bude rýchlejšie. Auto tým že je pomalšie alebo v zápche, následne stojí omnoho viac času a peňazí. A tak si radšej sadnete na električku a budete tam za 10-15min”*
- Menšie vzdialenosti medzi prestupnými bodmi
- Tam kde je nižšia hustota obyvateľstva by boli expresné linky MHD.
- Preferencia MHD – *„Nie je to len o tom hovoriť ľuďom čo by mali robiť, ale cez preferenciu MHD ľudí doviest k tomu, že ak chcú ísť rýchlejšie do mesta tak MHD bude pre nich lepšie ako auto. Príklad z Viedne. To spadá pod inteligentné riadenie dopravy a preferenciu alternatívnych druhov dopravy, aby boli lepšie využiteľné ako to auto.”*

Konkrétne opatrenia

- Predĺžiť časový harmonogram MHD – *„spoje končia skoro, predĺžiť riadne spoje do polnoci - a zároveň čo je dôležité, teraz všetky nočné spoje idú okolo stanice, kde sa ľudia necítia v noci bezpečne.”*
- Jednoznačné názvy zastávok – *„A, B, C sú mätúce označenia. Najmä ak je to na druhej strane križovatky a nevidno ich z jedného miesta je ťažké správnu zastávku identifikovať.”*
- Na infotabuliach na zastávkach doplniť presný aktuálny čas
- Zlepšiť prístupnosť nových tabúl, ktoré ukazujú časy - písmená na papieri sú príliš malé a nie je ich dobre vidieť.
- Vrátiť späť 15 minútové lístky
- Stabilné trasy MHD – *„Môj názor je, že hlavne MHD musí byť stabilná, ak zavediem nejakú linku, tak aby tam bola 20 rokov. Každých 5 rokov sa mení linkovanie, číslovanie a potom neviem kam ktorá linka ide.”*

Bezpečnosť v MHD

- Riešenie atakov a agresívneho správania ľudí v MHD

- Sociálna pomoc pre ohrozené skupiny obyvateľstva, ako predchádzanie asociálnemu správaniu v MHD a v meste celkovo.
„Všetci to vnímame, vidíme. Niektorí ľudia si kvôli tomu aj nezvolia MHD za spôsob dopravy. Je to silná téma a mesto nie je jediné kto to dokáže riešiť, ale možno mohlo by intenzívnejšou pomocou v teréne tento problém aspoň trochu zmierniť.”
„Historicky, si niektorí pamätajú aké situácie boli napríklad v 90tych rokoch. Bezdomovci alebo násilie v autobusoch. Samozrejme zlepšilo sa to ale napriek tomu sa na tom ešte aj pracovať dá.”
„Môj syn nechce chodiť MHD. Hovorí mi, že je to ghetto.”
- Lepšie osvetlenie na zastávkach, v podchodoch a nadchodoch

Obmedzenie IAD/ Auto ako luxus

- Obmedzenie vstupu do centra autom - demotivácia
- Tunel Karpaty - odklon tranzitu
- Zdieľané autá, ale nielen elektroautá
- Prísnejší systém parkovania

„Upraviť prioritizáciu MHD alebo znepríjemňovať ten zvyšok.”

Ak už je krízová situácia, aby riešenie na danom mieste bolo rýchle a zrozumiteľné

Téme krízových situácií sa podrobne venovala jedna zo skupín. Ich výstupom je že ak už sa kríza stane kríza akokoľvek, či už sa nájde nevybuchnutá bomba, bude veľký koncert alebo prietrž mračien, ktorá zaplaví cesty, v prvom rade potrebujú informácie čo robiť a rýchle riešenie situácie zo strany mesta a štátu.

Riešenie krízových/mimoriadnych situácií

- riešenie krízovej dopravnej situácie má byť na danom mieste čo najrýchlejšie
- rýchle nasadenie náhradných spojov
- odporúčania pre ľudí/pasažierov ako sa zachovať, kadiaľ (akou trasou ísť) MHD alebo kam peši prejsť napr. na inú zastávku,
- aplikácia na zdieľanú dopravu (zdieľanie jász) najmä v krízových situáciách
- dynamické dopravné riadenie - napr. cesta, ktorá bežne slúži autám sa sa zmení na vyhradený bus pruh.

„Je dôležité poskytnúť rady pre ľudí, to znamená čo robiť v tejto situácii, pretože môže sa stať to že vypadne doprava cez Nový most, ľudia čakajú na Zochovej. Nieкто im môže dať vedieť že môžete prejsť peši ku Auparku a odkiaľ budú ďalšie spoje. Alebo choďte do centra a tam je

električka. Samozrejme je to potom o tých ľuďoch aby sa rozhodli, že či im tá alternatíva pomôže. Ale viac informácií vždy lepšie ako menej.“

„Pokiaľ tam bude napríklad niekto stáť a dávať nejaké rady, to môže veľmi pomôcť. Alebo cez elektronické tabule na zastávkach a v MHD. Veľakrát vo vozidlách vidieť viac reklamy a kadejakých nepotrebných vecí ako reálne to čo by nám pomohlo v aktuálnej situácii - informácie o obchádzkach, obmedzeniach atď. Reklamy nepotrebujeme vidieť, platíme si za lístky.“

Dostupnosť informácií

- Informácie na mieste (na zastávke), že tu spoj teraz nejde, lebo... - Dopravný dispečing informuje cestujúcich o tom ako dlho to bude trvať, ako môžu pokračovať v ceste, kedy prídu náhradné spoje,
- Rýchla komunikácia dispečing - šofér (a šofér potom informuje cestujúcich)
- Informácie aké sú obchádzkové trasy MHD aj pre autá a iné druhy dopravy
- Lepšia komunikácia občan - magistrát
- Platforma so všetkými informáciami o doprave, kam sa môžem obrátiť keď potrebujem vedieť aktuálne informácie (táto bola pretavená do samostatného odporúčania Aktuálne informácie k doprave na jednom mieste)

„Pokiaľ už situácia nastane tak potrebujeme dobrú komunikáciu a tá komunikácia má dve časti. Jedna vec je nahlasovanie podnetov. Ak sme my tí prví na mieste, potrebujeme nahlásiť, že tu je nejaký problém, ktorý treba riešiť. Zároveň je to poskytovanie informácií v prípade že už tá situácia nastala. Potrebujem vedieť ako sa dostanem do svojho cieľa. Tú informáciu treba dostať k ľuďom čo najrýchlejšie a čo je dôležité rôznymi kanálmi.“

Zlepšiť plánovanie a koordináciu pri dopravných obmedzeniach

- Mať plány ako reagovať (najmä v predvídateľných situáciách, ktoré sa opakujú ako napríklad povodne) a dobre ich komunikovať s obyvateľmi
- Prevencia - plánovanie mesta ktoré predchádza vzniku krízových situácií (napr. záplavy po privalových dažďov, upchatia mostov) - alebo aspoň minimalizuje ich dopad tak že sa neprenesú až do kolapsu dopravy
- Aby plánované obchádzky/výluky (kvôli výstavbe, športovým podujatiam a pod) boli navzájom lepšie koordinované medzi všetkými organizáciami mesta a štátu, policajtmami. „Stáva sa bežne, že pri každoročne sa konajúcom behu mestom nie sú

pripravené obchádzky a doprava kolabuje, lebo akoby jedny o druhých nevedeli. Tiež sa stáva, že viaceré stavebnou činnosťou spôsobené obchádzky boli spustené naraz a navzájom so sebou nepočítali, takže sa tadiaľ nedalo prejsť.”

- Viac buspruhov a ich využitie aj v mimoriadnych/krízových situáciách (buspruhy zabezpečia, aby autá neblokovali náhradné spoje)
- Mať pripravené iné krízové trasy pre autobusy a iné pre osobné automobily

Lepšia spolupráca mesta a mestských častí pri riešení situácií a aby robili veci súčinne a aby mali jednotný prístup (mesto má svoje zodpovednosti, ale aj mestské časti

Mesto aktívne vzdeláva ľudí ako sa zachovať v krízových situáciách

- Mať príručku pre obyvateľov o tom ako reagovať v predvídateľných krízových situáciách a tiež ako sa na dané situácie pripraviť (a to aj pre cudzincov a ľudí so zdravotnými znevýhodneniami)
- Tréningy/workshopy, videá a vzdelávacie webináre
- Zverejňovať obchádzkové trasy „*Aby obchádzkové trasy pre konkrétne situácie (napr. zaplavenie Devínskej cesty) boli verejne známe a vedeli sme si aj my občania vopred naplánovať čo urobíme ak daná situácia nastane*”
- Informačná kampaň o existujúcich nástrojoch (napr. platforma na nahlasovanie podnetov) a dôležitosti analógových prijímačov (rádiá).
- Edukovanie k ohľaduplnosti

Krízové situácie

V skupine zameranej na **krízové situácie** účastníctvo prišlo s dvoma kategóriami odporúčaní: čo môžem urobiť ako obyvateľ a čo môže urobiť magistrát/samospráva/štát . Návrhy pre samosprávu boli do veľkej miere preklopené do výsledných odporúčení, to čo môžeme robiť ako obyvatelia uvádzame tu:

- Dodržiavať pravidlá cestnej premávky a byť ohľaduplní voči ostatným a tým predchádzať že sa nehody a krízové situácie stanú - táto téma má samostatné odporúčanie
- Vytvoriť priestor na „záchrannú uličku” ak stojíme v kolóne áut
- Byť všímaví k okoliu a dávať mestu spätnú väzbu - tj. nahlásiť mestu podnety (napr. chýbajúce osvetlenie na zastávke, spadnutý strom, alebo upozorniť na agresívneho spolucestujúceho - buď vodiča MHD, alebo to nahlásiť na tiesňovú linku 112) - a potom sme sa zamerali aj na to že keď vidíme, že sa napríklad niečo deje ohľadom bezpečnosti že niekto nastúpi s nožom do električky tak v takom prípade vieme byť tí ktorí proaktívne buď komunikujú s

vodičom zavolajú políciu že nenecháme to len tak aby sme sa pozerali na to že vznikla krízová situácia kvôli bezpečnosti.

- Aktívne sa informovať v prípade krízy (mať prístup rádiu (napr. v aute, v telefóne, alebo doma mať rádio na baterky, keďže Slovenský rozhlas bude fungovať vždy, aj pri veľkom výpadku prúdu a budú tam organizačné pokyn)
- mať pohotovostný balíček na 72 hodín (minimálne mať vodu, a ak berieme lieky tak mať pri sebe základnú zásobu liekov napr.)
- poznať príručku „Ako sa zachovať v krízových situáciách“

Ďalšie nezaradené návrhy:

- Dohoda s firmami – firemné autá len mimo mesto, v rámci mesta nemožno využívať.
- (ideálny scenár) Mesto zadržiava nával vozidiel kt. prúdia do BA. Svetelná signalizácia – kratšia zelená. Viac ľudí by zároveň využívalo MHD.
- Efektívnejšie dochádzanie do mesta a presun v rámci mesta.
- Riadenie tranzitnej dopravy tak, aby nezaťažovala obytné ulice (mestský okruh)
- Možnosť obyvateľov odpratať sneh z okolia svojho domu, pozn: tu sa rozvinula debata, ktorú facilitátorka zastavila, zostala otázka, či je to právny problém niečo takéto zaviesť.



Ako je to dnes

V úvodnej časti sa účastníci a účastníčky zamýšľali nad tým ako to majú dnes s dopravou v meste. Základná otázka bola, ako sa v súčasnosti pohybujú po meste a aké verejné priestory im vyhovujú.

Ako vnímajú účastníci rôzne spôsoby dopravy?

Pri opise toho ako to v súčasnosti v Bratislave z hľadiska rôznych dopravných módov funguje sa účastníctvo zhodlo, že súčasná situácia je v dobrom stave a chcú iba, aby to pokračovalo ďalej týmto smerom.

Cyklodoprava

Prepravovať sa bicyklom má výhodu slobody, rýchlosti a človek nemusí riešiť parkovanie tak ako pri aute. Avšak účastníci vnímajú nedostatočne vybudovanú cykloinfraštruktúru ako problém. Cyklotrasy nie sú dostatočne prepojené v celom meste, čo spôsobuje problémy aj pri orientácii. Už existujúce cyklotrasy často nemajú žiadanú kvalitu – segregované od vozovky čo spôsobuje ohrozenie cyklistov vodičmi a to najmä väčších áut. Ďalej, účastníci poukazovali na to, že často cyklotrasy blokujú vodiči, ktorí odstavia auto „na blikačky“. Takisto peší chodia po cyklotrase v prípade, že chodník nie je dostatočne široký či kvalitný.

Mestská hromadná doprava

Účastníci vyzdvihli, že MHD sa zlepšuje, aj komfort sa zvýšil (v lete je klíma, v zime sa kúri). Ako výhody vnímajú, že MHD vie byť rýchla, človek nemusí riešiť parkovanie. No všetko závisí od dostupnosti, ak je zastávka blízko. To znamená, že od využívania MHD odrádza ak človek nevie ľahko prestúpiť medzi spojmi.

Ako negatíva MHD účastníci pomenovali nepríjemných revízorov, prítomnosť ľudí bez domova či to, že nočné spoje chodia málo často. Špecifická situácia je využívanie MHD s kočíkom. Väčšina autobusov má miesto iba na jeden kočík, často sa stáva, že musia počkať na ďalší spoj.

Samostatnou témou v skupinách bola bezpečnosť v MHD. Účastníci spomínali situácie, v ktorých pociťovali strach kvôli spolucestujúcim. Nie je podľa nich doriešené ako sa v týchto situáciách správať, čo môže urobiť vodič, kedy volať políciu. Takisto spomínali, že kvôli chýbajúcemu osvetleniu na zastávkach sa cítia nebezpečne.

Peší pohyb

V oblasti pešieho pohybu sa účastníci zamerali na kvalitu chodníkov a priechody. Citlivo vnímajú obrubníky či rozbité povrchy ako bariéry jednoduchého pohybu (od detí na odrážadle, po ľudí na vozíku). Chýbajú eskalátory pri prestupných uzloch

Pri novej električkovej trati v Petržalke nie sú pešie prepojenia, resp. chýba navigácia v priestore. Účastníci vnímajú negatívne aj priechody pre chodcov, kde majú odbáčajúce autá aj chodci naraz zelenú, hlavne pre deti je to podľa nich nebezpečné. Taktiež zastavovanie vodičov na chodníkoch, blokovanie pešieho pohybu.

Individuálna automobilová doprava

Dôvody využívania auta účastníci uvádzali väčší komfort, na nákupy, prevoz vecí, kvôli deťom, bezpečnosť v noci, keď nechcú ísť nočnými spojmi, využívanie služieb v inej mestskej časti, špecificky pre ľudí s obmedzeným pohybom.

Nedostatočná kvalita a dostupnosť ostatných spôsobov dopravy ľudí tlačí do toho, aby využívali individuálnu automobilovú dopravu.

Krízové situácie a doprava

V skupine s témou krízové situácie sa účastníci vyjadrili, že viac prehodnocujú nutnosť presunov ak sú zlé poveternostné podmienky. Cítia ohrozenie pri prestupoch, predpokladajú, že stav chodníkov po snežení bude nebezpečný. Rýchlosť odpratania snehu kolíše aj v rámci mestských častí. Už pri daždi predpokladajú, že sa zvýši miera dopravných zápch. Vyjadrili nevedomosť kde hľadať aktuálne informácie o riešení krízových situácií ako sú privalové dažde, ktoré ochromili dopravu na Račianskej ulici.

Mesto kde sa dobre žije

V skupine s témou Mesto, kde sa dobre žije sme otvorili diskusiu zamyslením **nad miestami v meste, ktoré majú radi**, kde sa cítia dobre a na druhú stranu nad miestami, ktoré považujú za nepríjemné a **vnímajú ich negatívne**.

Väčšina pozitívne vnímaných miest, ktoré občianstvo vypichlo sú zasadené do prírody, spadajú pod zelenú a modrú infraštruktúru mesta ako napr: Kuchajda, Sad Janka Kráľa, Kamzík, Malý Draždiak, Nábregie Dunaja, Chorvátske rameno (prechádzky, cyklistika, ihriská), Lesopark Vrakuňa, Partizánska lúka, Medická záhrada (zeleň, občerstvenie, ihrisko). Druhou kategóriou boli špecifické miesta ako Námestie Slobody (fontána, do ktorej môžu ísť deti, dobré možnosti parkovania), Hrad, Palisády (výhľady, relax, park, krásne ulice), Slovenská národná galéria, zrekonštruovaná základná škola Plickova a okolie, Predstaničná štvrť či trh Miletičova (ruch, ľudia, komunita). Tretia kategória zahŕňa dopravné aspekty:

Židovská ulica s vyhradenými cik-cak miestami, Trenčianska ulica s cyklotrasou a zeleňou, či PAAS (regulované parkovanie).

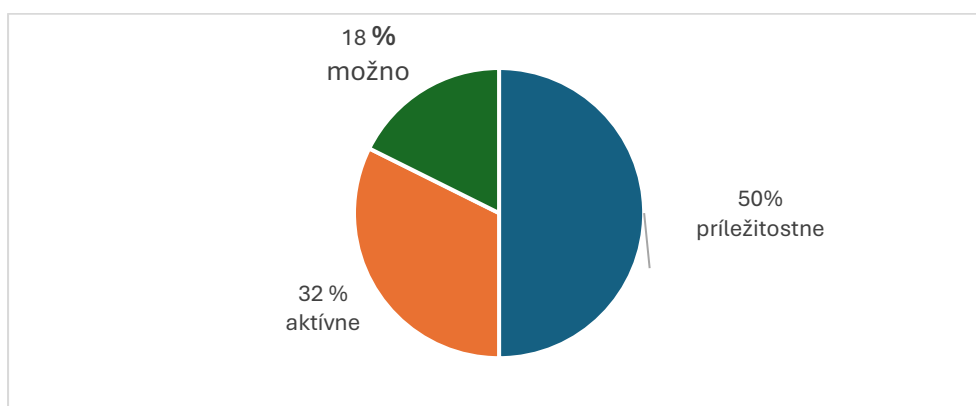
Negatívne hodnotili niektoré konkrétne miesta ako sú Petržalské terasy, ktoré sú nevyužívané, ako aj opustené budovy Hotel Junior či Hirošima v Ružinove. Kamenné námestie kvôli prítomnosti ľudí bez domova. Prijali by viac sociálnych služieb pre ohrozené skupiny, sľubujú si od toho zvýšenú bezpečnosť vo verejnom priestore. Všeobecne pomenovali, že verejný priestor má nedostatočnú údržbu, konkrétne čo sa týka osvetlenia a chodníkov, ako problematické označili aj obrubníky, ktoré sú bariéry pohybu. Identifikovali aj chýbajúcu infraštruktúru ako verejné toalety, či ihrisko v centre mesta. Nábregie z Petržalskej strany - pôsobí ako parkovisko, development v okolí Nív – tzv. downtown považujú ako nevyužitý potenciál toho územia. Vyjadrili aj obavu o ohrozenie hradného kopca developmentom Vydrice. Podnety, ktoré sa týkali dopravnej situácie sa týkali zrušenia zastávky Jurigovo námestie, nekoordinovaných opráv a rozkopávok, kolíznych situácií električiek s autami či nízkou kapacitou električiek v špičke. Negatívne vnímali aj ulicu Šancová – prirovnali ju k diaľnici v centre a časté uzávery tunelu Sitina.

Hodnotenie Bratislavského fóra

Účastníci vyplnili dotazníkový prieskum pred ich účasťou a po ich účasti na bratislavskom fóre. Prieskum bol zameraný na pochopenie ich súčasného dopravného správania, motivácií, postojov k udržateľnej mestskej doprave a ich záujmu prispieť k iniciatívam v oblasti mestskej mobility. Celkovo bolo vyzbieraných 34 odpovedí; tam, kde sa počet respondentov líši, je to uvedené.

Zapojenie občanov do mestskej mobility

Respondenti odpovedali či by sa chceli zapojiť do formovania iniciatív v oblasti mobility vo svojom meste. Výsledky naznačujú celkovo silný záujem o zapojenie, väčšina (**82 %**) respondentov má aspoň čiastočný záujem o zapojenie sa do formovania iniciatív v oblasti mobility, a to buď príležitostne, alebo aktívne.



Hodnotenie procesu

Kľúčovým aspektom občianskych zhromaždení je zahrnutie rôznorodých perspektív. Preto boli účastníci požiadaní o vyjadrenie, či mali pocit, že v procese chýbali nejaké skupiny obyvateľov (na túto otázku odpovedalo 31 respondentov). Takmer polovica respondentov (48 %) uviedla, že určité perspektívy neboli dostatočne zastúpené, zatiaľ čo 16 % malo pocit, že nechýbali žiadne skupiny, a 35,48 % si nebolo istých.

V otvorenej otázke respondenti mohli definovať chýbajúce skupiny, sú to napr. ľudia s vážnym obmedzením pohybu, deti, mládež, chodci, automobilový nadšenci. Tieto odpovede naznačujú, že hoci sa fóru podarilo úspešne zapojiť široké spektrum účastníkov (pozri časť o tom kto boli účastníci), určitá spoločenská reprezentatívnosť zostáva aj naďalej výzvou.

Dĺžka stretnutí

91 % respondentov hodnotí dĺžku stretnutí ako adekvátnu, a 88 % by bolo ochotných sa zúčastniť dlhšieho procesu.

Experti

Kľúčovou súčasťou každého občianskeho zhromaždenia sú príspevky odborníkov. Účastníci (na túto otázku odpovedalo 31 respondentov) uviedli, že vstupy od expertov boli vo všeobecnosti jasné, prístupné a užitočné. Veľká väčšina súhlasila s tým, že odborníci poskytli rôznorodé uhly pohľadu (84 %), čo posilnilo dôveryhodnosť fóra. Mimoriadne vysoko bola hodnotená zrozumiteľnosť komunikácie: 97 % účastníkov súhlasilo s tým, že poskytnuté informácie boli jasné a ľahko pochopiteľné. Podobne, viac ako 90 % respondentov považovalo informácie za užitočné, čo potvrdzuje, že príspevky expertov boli vnímané ako relevantné a hodnotné pre diskusie v skupinách. Malá časť respondentov vnímala predpojatost v niektorých prezentáciách: „*Myslím si, že ľudia prezentovaní ako experti boli pomerne ‚aktivisticky‘ zaujatí voči jednej strane názorového spektra,*“ alebo poukázala na chýbajúci jednotný koncepcný rámec: „*Prezentáciám chýbal jednotný koncept.*“ Iní účastníci postrehli, že experti boli limitovaní časom: „*Mohli byť ešte konkrétnejší, viac príkladov, ale chápem, že aj na to bol vyhradený čas – okrem diskusie mať aj osobné konzultácie,*“ zatiaľ čo ďalší poznamenal, že prezentácie boli „*príliš všeobecné, [expertí] nereagovali na kritiku, nebolo dosť času.*“ Hoci tieto pripomienky poukazujú na oblasti pre potenciálne zlepšenie, neznížili celkové pozitívne vnímanie expertného bloku.

Facilitácia

Facilitácia zohráva kľúčovú úlohu pri formovaní prostredia pre spoločnú diskusiu. Účastníci sa vo väčšine zhodli na tom, že facilitátorky zabezpečili spravodlivú a vyváženú diskusiu. Podobne silná väčšina (90 %, na túto otázku odpovedalo 31 respondentov) vnímala facilitátorky ako neutrálne a neuprednostňujúce konkrétne názory. Len malá menšina vyjadrila obavy týkajúce sa potenciálnej zaujatosti. Tieto výsledky naznačujú vysokú mieru dôvery v proces facilitácie a svedčia o tom, že diskusie boli vnímané ako inkluzívne, dobre zvládnuté a rešpektujúce rôznorodé uhly pohľadu.

Odpovede naznačujú silnú podporu pre inkluzívny a otvorený dialóg. Napríklad 75 % účastníkov rozhodne súhlasilo s tým, že mohli slobodne vyjadriť svoje názory, a 66 % rozhodne súhlasilo s tým, že všetci účastníci mali rovnaké príležitosti hovoriť. Široko uvádzaná bola aj rešpektujúca diskusia – 50 % respondentov rozhodne súhlasilo a 44 % skôr súhlasilo s tým, že diskusie prebiehali s rešpektom.

Väčšina respondentov mala pocit, že ich vstupy boli zmysluplne zapracované: 74 % rozhodne súhlasilo a 16 % skôr súhlasilo s tým, že ich príspevky boli zohľadnené vo výsledkoch. Len malá menšina vyjadrila nesúhlas (7 % skôr nesúhlasilo, 3 % rozhodne nesúhlasilo). Tieto výsledky naznačujú, že účastníci vo všeobecnosti vnímali proces ako reagujúci na ich podnety a mali pocit, že ich hlasy boli brané vážne. To posilňuje pocit stotožnenia sa s odporúčaniami a zvyšuje ich legitimitu.

Okrem hodnotenia samotného procesu, kvality diskusií a odporúčaní sa prieskum po podujatí zaoberal aj vnímaným vplyvom účasti na samotných jednotlivcov. V tomto zmysle účastníci posudzovali, do akej miery považovali fórum za užitočné v troch kľúčových oblastiach: (i) spoznávanie nových perspektív, (ii) reflexia vlastných dopravných návykov a (iii) pocit posilnenia prispieť k zmene.

Oblasť hodnotenia	Veľmi užitočné	Čiastočne užitočné	Neužitočné
Spoznávanie nových perspektív	91 %	9 %	0 %
Pocit posilnenia prispieť k zmene	63 %	31 %	6 %
Reflexia vlastných dopravných návykov	40 %	38 %	22 %

Zmeny názorov pred a po

V dotazníku pred aj po účasti na fóre bola otázka:

„Ktoré opatrenia by podľa vás urobili Bratislavu príjemnejším mestom na život a zlepšili dopravu? Jednak v každodenných situáciách ako aj počas kríz ako extrémne počasie a núdzové situácie.“

Respondenti si mohli vybrať viaceré možnosti. V tabuľke nižšie je uvedené ako sa zmenili názory účastníkov po účasti na fóre. Porovnanie ukazuje posun od jednoduchých riešení k komplexnejšiemu chápaniu mestskej mobility.

Opatrenie	Pred (%)	Po (%)	Zmena (Δ)
Lepšia mestská hromadná doprava (viac prepojení, jednoduchšie prestupy, kratšie trasy, spoľahlivé, pohodlná a časté služby)	67 %	77 %	+10 %
Lepšia infraštruktúru aktívnej mobility (chodníky, cyklotrasy)	53 %	50 %	-3 %
Väčší podiel zelene	53 %	50 %	-3 %
Digitálne riadenie dopravy	50,00%	57 %	+7 %
Obmedzenie áut v husto zastavaných zónach	43 %	43 %	0
Zóny s obmedzením rýchlosti 30 km/h	40 %	33 %	-7%
Pešie zóny	37 %	43 %	+ 6 %

Opatrenie	Pred (%)	Po (%)	Zmena (Δ)
Obmedzenie parkovacích miest (menej plochy využitej na parkovanie)	30 %	20 %	-10 %
Zdieľaná ulica - zóna kde zdieľajú priestor chodci, cyklisti aj autá s pomalšou premávkou	23 %	37 %	+14 %
Poplatky za vjazd na preťažené ulice	13 %	23 %	+10 %
Viac služieb zdieľanej mobility (zdieľané bicykle, zdieľané autá, zdieľané kolobežky)	10%	17 %	+7%
Žiadne z uvedených	10 %	0%	-10 %

Porovnanie odpovedí pred a po prieskume odhaľuje skôr jasnú rekonfiguráciu preferencií než úplnú výmenu priorít. Zaujímavosťou je, že priemerná miera podpory rôznych opatrení vzrástla – respondenti si v prieskume „po“ vybrali väčší počet opatrení. To naznačuje posun od preferovania jedného riešenia ku kombinácii zásahov, ktoré súčasne riešia infraštruktúru, správu, technológie a mestský priestor.

Kľúčové zistenia:

- **Verejná doprava ako pilier:** Už v prvom prieskume bola najviac podporovaným opatrením (67 %) a po fóre jej podpora vzrástla na 77 %. Potvrďuje to jej úlohu ústredného bodu zlepšovania mobility.
- **Nárast podpory regulácie a správy:** Najvýraznejší nárast zaznamenali opatrenia spojené s prerozdelením priestoru. Podpora zdieľaných ulíc vzrástla o 14 percentuálneho bodu, čo je najväčší absolútny nárast. Zvýšila sa aj podpora peších zón a poplatkov za vjazd do centra, čo naznačuje rastúcu akceptáciu aktívneho riadenia dopytu po doprave.
- **Digitálne a zdieľané riešenia:** Digitálne riadenie dopravy (57 %) sa stalo jedným z najčastejšie vybraných opatrení, čo svedčí o uznaní významu technológií a adaptívneho riadenia.
- **Pokles reštriktívnych opatrení v izolácii:** Podpora pre zóny 30 km/h a znižovanie počtu parkovacích miest mierne klesla. To naznačuje rozpačitejší postoj k obmedzeniam, ak sú vnímané izolovane bez širšieho kontextu vylepšení.
- **Vymiznutie nezáujmu:** Možnosť „nič z vyššie uvedeného“ klesla z 10 % na nulu, čo znamená, že po absolvovaní fóra si každý účastník dokázal vybrať aspoň jedno opatrenie, ktoré považuje za prínosné.

Záver

Bratislavské fórum hodnotíme ako úspešnú participatívnu aktivitu vzhľadom na množstvo zozbieraných dát, reprezentatívnu vzorku účastníkov, rešpektujúci priebeh stretnutí a hodnotenie procesu účastníkmi.

Po finalizácii správy bude odovzdaná partnerom LISER a Útvaru mestských stratégií a analýz na Magistráte. Upravená, skrátená verzia bude publikovaná na stránke www.mib.sk.

Ďakujeme všetkým účastníkom za ich čas a ochotu zdieľať.

