

Report do Plánu udržateľnej mestskej mobility

z workshopov Formovania budúcnosti s mladými ľuďmi

Sekcia participácie a mestských štúdií
september — november 2025

TU-BA



1

S dvoma skupinami stredoškolákov na škole na Gercenovej ulici sme v októbri 2025 realizovali dva celodenné workshopy , ktorých cieľom bolo predstaviť si dopady nadužívania individuálnej dopravy na mesto v budúcnosti a na druhej strane si predstaviť budúcnosť s vylúčením automobilovej dopravy. Následne bolo ich úlohou z vlastnej perspektívy nájsť riešenia na problémy, ktoré si sami identifikovali.



2

Druhou aktivitou bol trojdňový workshop LAB zameraný na mladých ľudí vo veku 18 — 30 rokov, ktorý sa uskutočnil v novembri 2025. Jeho cieľom bolo analyzovať dnešnú situáciu v oblasti dopravy v meste, zamyslieť sa nad dopadmi súčasnej dopravy na budúcnosť a navrhnúť možné riešenia na zabezpečenie lepšej budúcnosti. Vďaka využitiu metódy Futures Literacy si účastníci rozvíjali schopnosť predstavovať si rôzne možné budúcnosti a premýšľať o tom, aké rozhodnutia a opatrenia môžu viesť k želanejším scenárom.



Aké má
byť mesto
budúcnosti

Mesto orientované na ľudí a život vo verejnom priestore

Negatívnymi dopadmi veľkého nárastu automobilovej dopravy sú znečistenie ovzdušia, hluk, úbytok zelene, vizuálny smog a málo verejného priestoru bezpečného na pobyt a pohyb ľudí.

Mesto orientované na ľudí je dostupné chôdzou alebo na bicykli. Je polycentrické – služby, práca, školy sú rozdistribuované do menších ľahko prístupných centier. Je inkluzívne, myslí na prepravu ľudí v každom veku a s rôznymi potrebami či obmedzeniami.

Mesto pre ľudí je plné zelene, lebo v zeleni sa deje veľa voľnočasových aktivít a zeleň podporuje biodiverzitu a dobrú klímu. Mesto aktívne využíva a vytvára modrozelenú – architektúru.



Mesto orientované na ľudí je zvedavé a pýta sa obyvateľov na ich názory a plánuje spolu s nimi ďalšie strategické kroky. Zároveň zapája ľudí a komunity do svojich plánov a informuje ich. Vytvára priestor pre dialóg a podporuje vznik komunit, ktoré sa radi zapájajú do pozitívnych zmien, ktoré si tak lepšie osvojujú. Vytvára priestor pre jednotlivcov, ktorí sa chcú aktívne zapojiť.

Inklúzia ako kľúčová vlastnosť mesta pre ľudí, zahŕňa budovanie priestorov, ktoré nevyklučujú nikoho z verejného priestoru.





Nachádzajú sa v ňom miesta, ktoré prepájajú generácie. Dôraz sa kladie na pohyb detí a zraniteľných skupín obyvateľstva. Inkluzívne a kolaboratívne mesto, v ktorom ľudia radi trávia čas vonku a spolu.

Mesto, ktorého infraštruktúra zohľadňuje individuálnu dopravu pre zdravotne znevýhodnených obyvateľov.

Vzdelávanie ako kľúč k zmene

**Mesto nasleduje najnovšie trendy
a inšpiruje sa dobrými príkladmi zavádzania
politík na zdravšiu a udržateľnejšiu mobilitu
z najnovších poznatkov a výskumu.
Inšpiráciu čerpá aj zo zahraničia.**

Obyvatelia mesta potrebujú poznať dôvody pre zavádzanie zmien. Vzdelávanie v oblasti aktívnej a zdravšej mobility, dôsledky využívania individuálnej automobilovej dopravy a dopad na mesto a jeho obyvateľov, sú dostatočne komunikované v rámci vzdelávania na školách ale aj vo verejnom priestore formou kampaní.

Vzdelané deti, ktoré sú pravdivo informované o možnostiach mobility a jej dopadoch, budú základom zmien v spoločnosti. Vzdelávanie v oblasti

ekológie a životného prostredia je prepojené so vzdelávaním o doprave a aktívne aj praktizované na školách. Je tak vytvorený priestor pre deti na to, aby sa zamysleli nad zmenou svojho dopravného správania a reflektovali to aj vo svojich rodinách.

Osvojenie si dopravných pravidiel, bezpečného správania sa v premávke je dôležitou zručnosťou pre obyvateľov v meste, kde sa vyskytuje veľa účastníkov premávky prevarujúcich sa rôznymi módmi dopravy – na bicykli, kolobežke, pešo atď.



Hromadné a komunitné spôsoby dopravy

Hromadná doprava, ktorá je vo veľkej miere elektrifikovaná, má dostatočne napojenú sieť aj na vlaky a prímestskú dopravu či záchytné parkoviska. Zastávky sú dostatočne blízko a prístupné. Spoje chodia na čas a v primeraných intervaloch, aby neboli preplnené ale efektívne využité.



Mestská hromadná doprava je na toľko príjemná, že sa ju neboja využiť všetci obyvatelia, či už ide o bezbariérovosť, ale aj o odbúravanie strachu z nepríjemných interakcií medzi pasažiermi.

Zavádzanie autonómnej MHD ide ruka v ruke s najnovšími technológiami. Mesto podporuje aj komunitné formy prepravy, kde sa spájajú ľudia s rovnakým cieľom dojazdu do jednej prepravnej jednotky

Kontinuita pri plánovaní budúcnosti

**Konsenzus a kontinuita ako súčasť
plánovania v meste — aby sa pri každých
voľbách mesto a mestské časti nezmenili
úplne smerovanie z predošlých období.
S tým je spojená aj väčšia spolupráca
samotných mestských častí.**

**Nové projekty a koncepty by sa mali najskôr
pilotne vyskúšať na menšej mierke, aby sa
mesto**

**nepustilo do niečoho, čo vôbec nebude fungovať.
Fungovanie jednotlivých projektov a konceptov
by bolo vyhodnocované na základne dát.**

Budovanie a prestavba infraštruktúry ako základ zmeny

Cyklotrasy majú samostatné bezpečné trasy, teda nie sú súčasťou cesty pre autá. Preto sa ich neboja využiť všetci vrátane detí a seniorov. Všetky módy dopravy majú jasne dedikované svoje dopravné koridory. V upokojených zónach sa naopak módy dopravy bezpečne miešajú.

Miesta na parkovanie bicyklov a kolobežiek sú bežnou súčasťou verejných budov a priestranstiev, tak aby boli dostatočne bezpečne uložené.

Podpora zdieľanej mobility, ktorá šetrí čas.

Koncept okružného mesta umožňuje rýchle a bezpečné prepojenie mesta pre cyklistov a peších a vysunutie áut na okraj, ktoré majú trasu dlhšiu. Toto ľudí motivuje prirodzene k využívaniu zeleňšej formy dopravy.

Na prepravu tovarov slúžia logistické huby, ktoré rozdeľujú zásielky tak, aby sa využilo čo najzelenšie riešenie. V centrách sa používajú cargobiky. V budúcnosti sa využívajú donáškové automatizované roboty. Roboty sa využívajú aj na zbieranie smetí a upratovanie.

Využívanie moderných technológií a AI je vo forme uľahčovania prepravy pre ľudí, ale nie na úkor osobných vzťahov a straty priestoru na komunikovanie medzi sebou.



Účasťníctvo

Stredoškooláci

Napriek nie veľkému vekovému rozdielu oboch skupín (stredoškolákov a mladých dospelých), bolo veľmi cítiť to, že stredoškoláci sú do veľkej miery ovplyvnený životným štýlom rodiny, v ktorej fungujú. Prejavovalo sa to najmä pri navrhovaní zlepšení súčasnej situácie, kde si len ťažko vedeli predstaviť svoje vlastné pričinenie sa na zmene, keďže ich každodenný režim a možnosti sú do veľkej miery ovplyvnené rozhodnutiami rodičov.





Stredoškóoláci a stredoškóoláčky, ktorí sa podľa ich slov prvý krát zamýšľali nad touto témou, si veľmi jasne uvedomili, aké dopady má narastajúci počet áut na život ľudí. Zo svojej perspektívy vymýšľali nové spôsoby cestovania, ako využitie vody, či podzemných tunelov, ktoré ale sami považovali za málo realistické. Bolo pre nich náročné si predstaviť riešenia, ktoré by vedeli aj prijať a integrovať do života, nakoľko sa viaceré potrebné nápady pre nich javili ako nereálne vzhľadom na ich životný štýl, ktorý je do veľkej miery ovplyvnený rozhodnutiami rodičov a nie ich samých.

Mladí dospelí

Naopak v druhej vekovej skupine mali mladí ľudia viac rozšírené vnímanie témy dopravy a vedeli sa na ňu pozrieť z vlastných skúseností, ktoré robia na základe svojich vnútorných hodnôt a presvedčení.

Ciele participácie s mladými

Participácia vznikla v rámci projektu YOUth IN TU-BA — počuť tvoj hlas v plánovaní budúcnosti Bratislavy, zaoberajúcemu sa zvyšovaním participácie s mladými ľuďmi na mestských témach. Téma dopravy úzko súvisí s pripravovaným dokumentom na Magistráte mesta Bratislavy Plán udržateľnej mestskej mobility. Metodicky a organizačne túto aktivitu zastrešila nezisková organizácia YouthWatch spolu s oddelením participácie na Metropolitnom inštitúte Bratislavy.

Parciálne ciele boli:

-
- | | |
|-----|---|
| 1.0 | Zamyslieť sa nad tým ako sa pohybujeme po meste a ako sa pohybujú ostatní |
| 2.0 | Vzdelávať v téme aktívnej mobility |
| 3.0 | Zistiť aktuálne potreby mladých ľudí |
| 4.0 | Zmapovať pocity z budúcnosti |
| 5.0 | Vytvoriť modelové riešenia budúcnosti |
| 6.0 | Uvedomiť a rozdeliť si kroky na to, čo môžeme urobiť ja a čo mesto |
-

Metodika

Na workshopoch sme umožnili mladým ľuďom premýšľať o budúcnosti dopravy v Bratislave v roku 2045 pomocou metodológie využívajúcej gramotnosť formovania budúcností (Futures Literacy). Tá podporuje schopnosť predstavovať si rôzne podoby budúcnosti, vnímať ich potenciálne dôsledky už v prítomnosti a reagovať tak tvorivejšie a zodpovednejšie.

Ako dopravu dnes vidia stredoškooláci

Vozenie autom ako zvyk

Vozenie detí do školy a zo školy je forma prepravy vnímaná ako “norma”, teda pokladá ju väčšina za to, čo je “normálne”. Často si mladí ľudia uvedomili, že boli vození do školy a na krúžky na prvom stupni školy a tak sú vození aj dnes, keď už by im vek umožňoval pohybovať sa aj samostatne a inou formou. Dnes prevláda naratív: čas je dôležitejší ako moje zdravie ale aj čas je dôležitejší ako životné prostredie. Často na pohybové krúžky sú dovážané autom.

Pohyb ako plánovaná činnosť

Viacero účastníkov využívali na pohyb po meste auto, aby sa odviezli na často veľmi intenzívne tréningy, ktoré im zaberali aj niekoľko hodín denne. Aktivity vonku viac chápali ako plánované — lyžovanie, bicyklovanie, behanie, ale pravidelnú chôdzu do a zo školy ako pohyb nevnímali.

Mestská hromadná doprava je strašiak

Pre mnohých, ktorí nevyžívajú MHD denne, je ťažké sa v nej zorientovať. Mnohí popisovali nepríjemné skúsenosti s rôznymi typmi nepríjemného a nebezpečného správania. Pozitívne hodnotili to, že sa môžu rozprávať s kamarátmi a že majú väčšiu slobodu ako keby chodili autom s rodičmi. Najmä dievčatá popisovali nepríjemné pocity z MHD. Vnímajú ju ako nedochvíľnu a nespoľahlivú.

Pohodlie na prvom mieste

Auto je vnímané ako najpohodlnejší a často najrýchlejší spôsob prepravy. Pri predstave nemožnosti používať auto bol veľmi prítomný pocit straty pohodlia. V zime sú zvyknutí na vyhrievané sedadlá, v lete na klimatizáciu. Celkovo si nevedeli predstaviť budúcnosť čisto bez áut.

Chôdza ako relax a priateľstvá

Pešo chodia deti len ak majú školu veľmi blízko od domu. Tí čo chodia pešo si pochvaľujú najmä interakcie s kamarátmi a to, že sa nemusia náhliť.

Kolobežka a bicykel sú voľnočasové prostriedky

Napriek tomu, že škola sídli pri jednej z najširších cyklotrás v Bratislave (Petržalské korzo), boli kolobežka a bicykel veľmi málo vnímané ako vhodné prepravné prostriedky na presun po meste.

Pešo chodím všade, auto využíva len rodič

Študenti, ktorí bývajú blízko školy majú často návyky chodiť pešo alebo MHD. Takéto módy dopravy využívajú aj na dochádzanie na krúžky, či iné aktivity.

Bicykel by ukradli

Ak aj boli pokusy o jazdenie na kolobežke alebo bicykli, tak často mali nepríjemnú skúsenosť s krádežami. Ako dôvod pre jeho nevyužívanie udávali nemožnosť si bicykel bezpečne uložiť počas vyučovania.

Auto ako jediná možnosť prepravy

Keďže vlastníctvo auta umožňuje dať deti aj do školy, ktorá nie je z bydliska dostupná pešo, alebo MHD, niektoré deti bývajú aj v oblastiach, odkiaľ nie je dovedená infraštruktúra do mesta (napr. Maďarsko). Preto je pre nich individuálna doprava jediná alternatíva ako sa dostať do mesta (školy, na krúžky a pod).

Pešia cesta je relax a čas pre mňa

Tí, čo pravidelne chodievajú pešo do školy alebo na krúžky si radi púšťajú hudbu a vnímajú svoje okolie po ceste do školy. Je to pre nich aj istá forma relaxu.

Čo je v doprave dôležité pre stredoškólkóv

Bezpečnosť

Automaticky im naskakovala téma bezpečnosti pri uvažovaní o akomkoľvek spôsobe dopravy. Ak to bolo o kolobežkách alebo nových skútroch, vždy bola v myšlienkach prítomná helma, vesta alebo iný bezpečnostný element.

Rýchlosť — šetrenie časom

Aj 5 minútové ušetrenie času je pre nich dôležitý aspekt. Potreba rýchlejšieho prevozu zahmlievala vnímanie negatívnych dôsledkov na svoj výber dopravného prostriedku. Vnímali sme výrazne aj silný individualizmus, kedy účastníci popisovali, že sa potrebujú vyspať a preto idú menej ekologickým prostriedkom, avšak pre iných (napr. svoje budúce deti) chceli aby chodievali MHD.

Hromadná doprava pohodlná, rýchla, viacmodálna a lacná

Hromadná doprava okrem pohodlia, ktoré predstavuje najmä v lete klíma a v zime kúrenie, by mala spĺňať aj rýchly presun. Chceli by viac koľajovej dopravy, ktorú považujú za rýchlu a menej problémovú, pričom sa skloňovalo aj metro, vlaky a ďalšie električkové trate.

Prestíž

Vlastníctvo auta niektorí vnímali ako statusovú prestížnu vec. Túžili mať vodičské preukazy a mať vlastné auto. Pre niekoho bol dôvod ten, že dochádza z ďaleka, no výrazný bol aj ten dôvod, že je to pre nich prestíž.

AI a nové technológie

Participant si uvedomujú, že aj keď dnes to bežné nie je, v budúcnosti je reálne, že dopravné prostriedky budeme ovládať pomocou smartfónov a AI technológií.



Dopravu v meste neviem ovplyvniť

Mladým ľuďom zo skupiny vo veku 14 – 16 rokov vo všeobecnosti chýba povedomie, čo všetko sa v rámci mesta a dopravy rieši, ako funguje systém dopravy a akým spôsobom môžu niečo zmeniť. Téma mobility a dopravy ako systému je pre nich príliš komplikovaná, vedia sa vyjadriť skôr k niečomu, čo sa ich bytostne týka. Z toho vyplýva potreba komunikovať im tieto veci viac zrozumiteľnou rečou.

E-doprava a jej potreby

Malá sieť nabíjacích staníc a slabá výdrž baterky boli najčastejšie obavy z e-mobility.

Akú budúcnosť nechcú

Doprava, ktorá sa nehýbe spôsobuje veľa problémov. Zápchy vytvárajú horšie životné prostredie, smrad a hluk.

Čo si uvedomili žiaci a žiačky

Vo svojom živote doposiaľ nemali príležitosť zamyslieť sa nad tým aké prostriedky na dopravu využívajú denne denne a ako sa celkovo pohybujú po meste. Nikdy sa nezamýšľali nad tým ako ich preprava ovplyvňuje budúcnosť. Zaujalo ich to, ako sa po rozanalyzovaní problémov dostali aj k nápadom, čo by sa s tým dalo robiť. Zaujalo ich rozmýšľanie nad dopadmi, ktoré vznikli z budúcnosti s autami a bez nich.

Bratislava so
štvornásobným
počtom áut
v roku 2045

Aké dopady veľkého nárastu áut videlo účastníctvo:

Zhoršené psychické a fyzické zdravie obyvateľstva

- Ak budú veľké zápchy, tak budú mať ľudia viac stresu z nich.
- Nárast chorôb spojených s dýchacími problémami vzhľadom na vyššie znečistenie vzduchu.
- Množstvom presunov v autách, sa ľudia menej pohybujú, čo spôsobí nárast počtu chorých na civilizačné ochorenia.
- Zvýši sa počet úmrtí kvôli hustej doprave a nehodovosti.
- Nadmerný hluk spôsobuje množstvo zdravotných problémov a menej interakcií s ľuďmi.
- Pri množstve nehôd a kríz potreba vyvinutia lepšieho záchranného systému, ktorý nestojí v zápche.
- Menšia samostatnosť detí.
- Keďže vonku je stresujúce prostredie z množstva dopravy, tak sa viac ľudia zdržiavajú doma a tak narastá samotárstvo (seniori), domáce násilie a skrytá agresivita.

Meškania kvôli zápcham spôsobia zmenu zaužívaných návykov

Budovanie cestnej siete na úkor rozvoja iných odvetví

Problém pre záchranné zložky

- Kvôli množstvu meškaní do práce sa bude apelovať na prácu z domu, alebo iné formy, ktoré nie sú závislé na presnom čase a mieste. Viac sa tak budú používať technológie ako sú online meetingy a pod.
- Deti už nebudú môcť byť vezené rodičmi, nakoľko tí nebudú stíhať prísť do práce a tak sa budú viac spoliehať deti na seba a budú viac chodiť pešo, čo spôsobí ich lepšiu fyzickú kondíciu.
- Bude veľký tlak na budovanie nových ciest aby sa netvorili zápchy. Toto bude spotrebovávať financie, ktoré by mohli byť použité na niečo iné.
- Pri zápchach áut bude problém pri prevoze zranených – dlho bude trvať kým príde sanitka na miesto.

Znečistenie ovzdušia a veľký nápor na planétu Zem — príležitosť na zmenu priestoru

Rýchlejší vývoj alternatívnej dopravy

- Príspeje k zmene pohľadu na to, kam auto smie. Vzniknú zóny bez áut, kde budú môcť vojsť len peši a bicyklisti.
- S množstvom áut prichádza aj viac parkovísk, ktoré uberajú zo zelene. To bude spôsobovať aj vyhynutie niektorých živočíšnych druhov, zhoršenie klímy a smog. NO spôsobí to aj to, že bude menej priestoru pre pohyb ľudí a viac pre pohyb áut.
- Pri predstave obmedzenia áut so spaľovacím motorom v dôsledku zo znečistenia ovzdušia bude napredovať vývoj iných druhov motorov, ktoré nebudú natoľko znečisťovať ovzdušie.
- Kvôli upchatým cestám sa bude rýchlejšie napredovať vývoj elektro-bicyklov, aby sa niektorí obyvatelia mohli presúvať rýchlejšie.

Parkovanie spôsobuje úbytok miesta

Odliv obyvateľstva a podnikov z mesta

- Parkovanie zaberá hodnotené zelené plochy, ľudia chodia menej do prírody, aby sa toto eliminovalo treba rátať s nárastom výstavby nie parkovísk ale parkovacích domov.
- S budovaním parkovísk vzniká menej ihrísk pre deti a priestorov na trávenie voľného času.
- Parkovanie sa predražuje a auto sa stáva prostriedkom prepravy len pre bohatých.
- Ľudia by nechceli žiť v meste, kde je veľa áut a málo zelene.
- V meste sa veľa miesta venuje doprave (rozširovanie cestnej siete a výstavba parkovísk), preto je menej miesta pre ľudí na aktívne a spoločné trávenie voľného času.
- Niektoré podniky ekonomicky bez ľudí neprežijú.

Bratislava bez osobných áut v roku 2045

So stredoškoolákmi sme sa zamysleli nad scenárom, kde by sme v Bratislave nepoužívali autá na bežné dopravovanie, tak ako dnes. Tí si poriadne nevedeli predstaviť úplne nevyužívanie áut, nakoľko si uvedomovali, že by to bolo veľmi náročné v špecifických situáciách.

Ako by to ovplyvnilo bežný život?

Mesto bez áut by automaticky znamenalo, že by bolo menej dopravných nehôd. Vo veľkej miere by sa zlepšilo fyzické zdravie ľudí, medziľudská komunikácia a zmenilo by sa aj forma tráveniaspoločného času. Zároveň by sa spomalilo tempo života a ľudia by viac chodili do prírody. Dôraz by sa kládol na komunitný spôsob života. Vďaka týmto zmenám by ľudia mali lepšie psychické zdravie. Avšak niektorí by prišli o svoje zamestnanie alebo hobby, nakoľko by buď zanikli alebo by sa stali pre nich nedostupnými.

Alternatíva k autám na individuálnu prepravu

Alternatívnymi spôsobmi dopravy by boli najmä bicykle či kolobežky, ideálne elektrické. Pri úvahe o zmene klímy predpokladali účastníci, že zanikne zimné obdobie, v ktorom je používanie týchto prostriedkov prepravy náročné. Prípadne uvažovali nad upravenými e-bikami, ktoré by mali ochranu proti dažďu či slnku. S pribúdaním týchto druhov dopravy automaticky pribudne aj potreba rozširovania siete cyklotrás a parkovacích kapacít pre bicykle a kolobežky. S rozvojom bicyklovania by prišli aj nové spôsoby prevozu materiálov a tovarov pomocou cyklovozíkov, carbobicyklov a pod.

Hromadná doprava

Hromadnú dopravu by rozšírili o možnosť rýchlejšej a lepšej prepravy vlakom a na vode. Poukázali aj na potrebu klimatizovanej a vykurovanej MHD, ktorú by vedeli použiť v prípade zhoršeného počasia. Vnímali potrebu posilnenia medzimestskej dopravy. Zdieľané taxislužby by boli súčasťou hromadnej dopravy, ktorej efektívnosť by bola riadená pomocou AI.

Premena mesta

Za ubúdáním áut videli príležitosti na premenu ciest na cyklocesty a premenu parkovísk na ihriská, prípadne parky/lesy. Uvedomovali si aj to, že z parkovacích domov by sa mohli stať napríklad domovy pre seniorov alebo nákupné centrá.

Väčší dôraz sa bude v budúcnosti musieť dať na pešiu infraštruktúru a kvalitu chodníkov.

Preprava tovarov

Pre nákladnú dopravu uvažovali nad prepravou dronmi v rámci mesta, alebo elektrokamiónmi.

Autá len pre potrebné služby

Použitie áut by bolo len ak by vznikla „reálna“ potreba ako napríklad pri záchranných zložkách, alebo pre vývoz odpadu, či dovážanie potravín.

Individuálna preprava autom

By fungovala len medzi mestami na dlhšie trasy.

Spracovanie textu: Natália Heribanová, Veronika Chládeková, Katarína Valačaiová, Zuzana Žurkinová
Grafická úprava: Tomáš Galajda
Fotografie: Veronika Gežík

Spracované s podporou Európskej únie z programu Erasmus plus.
2025, Bratislava

TU-BA



Spolufinancovaný
Európskou úniou