

URBANITA

rok 2021, 33. ročník

MESTSKÝ ROZVOJ BROWNFIELDY **PARTICIPÁCIA**





Vizualizácia projektu revitalizácie bývalého sídla
Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej - víťazný návrh
Zdroj: Young.s architekti

TÉMA PROGRAMOVÉ OBDOBIE 2014 – 2020

6 – 9 / Rozhovor
Zhodnotenie programového obdobia 2014 – 2020
 Spracovala: Mgr. Veronika Hubková

10 – 11
URBACT III
 Ing. Matúš Žák

12 – 13
CZ&SK iniciatíva OnStage!
 Ing. Matúš Žák, Ing. Lucia Pospíšová, PhD.

TÉMA PROGRAMOVÉ OBDOBIE 2021 – 2027

14
Prepojenejšia Európa a Operačný program Slovensko
 Mgr. Alena Vaškaninová Buchláková

15/ ROZHOVOR
Naším cieľom je prepojenejšia Európa
 Rozhovor s ministrom dopravy a výstavby SR Andrejom Doležalom

16 – 17
Fond na spravodlivú transformáciu a jeho príspevok k riešeniu dosahov dekarbonizácie
 Ing. Zuzana Chrapeková

18
URBACT IV
 Ing. Lucia Pospíšová, PhD.

19
Program spolupráce ESPON 2030
 Mgr. Jana Ondrejmišková

TÉMA PLÁN OBNOVY A ODOLNOSTI

20 – 21
Plán obnovy ako historická príležitosť pre Slovensko
 Sekcia plánu obnovy, Úrad vlády SR

22 – 23
Obnova verejných historických a pamiatkovo chránených budov
 Sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

24 – 25
Udržateľná doprava a Plán obnovy
 Mgr. Michal Hladký

TÉMA UDRŽATEĽNÁ MOBILITA

26 – 27
...aj vlaky môžu byť pekné a cestovanie nimi príjemné
 Ing. Ján Farkaš



44 – 46



26 – 27



54 – 57

28 – 31
„A predsa sa točia“ bicykle ako súčasť verejného priestoru
 Peter Klučka

TÉMA CESTOVNÝ RUCH

32 – 33/ ROZHOVOR
Perspektívy cestovného ruchu
 Rozhovor so štátnou tajomníčkou Ministerstva dopravy a výstavby SR Katarínou Brunckovou

34 – 35
Podpora cestovného ruchu počas pandémie
 Mgr. Elena Dobáľová

TÉMA MESTSKÝ ROZVOJ

36 – 37
Nová Lipská charta
 Ing. Lucia Pospíšová, PhD.

38 – 39
Bytová politika v centre pozornosti
 PhDr. Veronika Reháková

40 – 41
Plánovanie s ľuďmi
 Ing. arch. Viera Kiseľová

42 – 43
Participatívne plánovanie v Trnave
 Ing. arch. Viera Kiseľová, Ing. arch. Zuzana Krivošová, PhD.

44 – 46
Dvory na Hospodárskej ulici v Trnave ako výsledok participácie
 Ing. arch. Zuzana Krivošová, PhD.

47 – 49
Koniec nie je vždy koncom – kultúrna recyklácia ako výsledok participácie
 Mgr. Jozef Balužinský

50 – 53
Živé námestie zmení po desaťročiach centrum Bratislavy. Prednosť dostanú chodci
 Bc. Lucia Furtáková, Mgr. Annamária Ondrejková

54 – 57
Brownfieldové prostredie v České republike
 Ing. David Petr, Mgr. Ivana Moravcová

58 – 59
Regenerace brownfieldu – Sladovna Písek
 Ing. David Petr

60 – 61
Obnovení tradice v pivovaru Litoměřice
 Ing. David Petr

62/ Použitá literatúra

ZHODNOTENIE PROGRAMOVÉHO OBDOBIA 2014 – 2020

Spracovala: **Mgr. Veronika Hubková**, sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

Programové obdobie 2014 – 2020 sa už formálne skončilo, i keď implementácia programov bude prebiehať až do konca roka 2023. Na zhodnotenie tohto programového obdobia sme sa spýtali zástupcov Ministerstva dopravy a výstavby SR, Združenia miest a obcí Slovenska, Únie miest Slovenska a Združenia K8.

MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY SR

Ing. Erna Dohnáliková

generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov MDV SR



Aké má doprava postavenie v rámci eurofondového obdobia 2014 – 2020?

Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) s celkovou alokáciou viac ako 6 miliárd eur (zdroje EÚ) je najväčším operačným programom v rámci eurofondov v programovom období 2014 – 2020. Alokácia tohto operačného programu, ktorý riadi Ministerstvo dopravy a výstavby SR (MDV SR), tvorí až 42 % zo všetkých eurofondov na Slovensku. Okrem dopravnej časti obsahuje OPII aj prioritné osi zamerané na informatizáciu, výskum a inovácie.

Projekty v týchto oblastiach zazmluvňujú a riadia sprostredkovateľské orgány, ktorými sú Ministerstvo hospodárstva SR, Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR a Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR. K pripojeniu oblastí výskumu a inovácií pod OPII došlo rozhodnutím vlády pred dvoma rokmi. Vďaka tomuto opatreniu sa podarilo predísť prepadnutiu vyše 200 miliónov eur pre slovenskú vedu a výskum, zároveň to však prinieslo značný tlak na akceleráciu čerpania vo výkonnejších oblastiach programu, najmä v dopravnej časti.

Ako prebieha implementácia programu v oblasti dopravy?

Našou dlhodobou stratégiou v oblasti čerpania fondov EÚ je, aby sa Slovensko vďaka zmysluplným investíciám do modernizácie dopravy priblížilo k úrovni rozvinutých krajín Európskej únie. Hodnotenie aktuálneho programového obdobia môže byť v súčasnosti (jeseň 2021) iba čiastkové. Implementácia programu ešte nie je na konci – prijímatelia môžu a budú realizovať projekty až do konca roka 2023. Na projekty v oblasti dopravy bolo k polovici novembra už investovaných a uhradených 1,58 miliardy eur (zdroj EÚ), čo predstavuje 49 % pridelenej alokácie. Zazmluvnených je viac ako 3,1 miliardy eur, čiže 95,8 % alokácie.

Naším cieľom v najbližších dvoch rokoch je vyčerpať všetky financie, ktoré máme k dispozícii. Je to náročná úloha, ktorá si vyžaduje silné manažérske riadenie. V dopravnej časti OPII je však možné skonštatovať, že sme na dobrej ceste. Procesy sú nastavené na plynulé zazmluvňovanie a čerpanie financií na jednotlivé projekty tak, aby sme eliminovali nárazové dočerpávanie alokácie na konci programového obdobia. Okrem toho spolu s prijímateľmi veľmi aktívne pracujeme na zásobníku rezervných projektov, ktoré môžu byť realizované ešte v programovom období 2014 – 2020 alebo fázované cez dve programové obdobia. Niektoré sektory, ako napríklad železnice alebo verejná osobná doprava, majú už teraz vyšší potenciál čerpania ako disponibilná alokácia.

Čo považujete za nedostatky pri implementácii OPII?

Po siedmich rokoch implementácie OPII sa už dajú pomenovať aj slabšie miesta. Pri projektoch vodnej dopravy sa odzrkadľuje nedostatočná príprava na implementáciu väčších projektov (ako

sú napr. modernizácie prístavov na Dunaji), väčšinu zdrojov preto sústreďujeme na nevyhnutnú prípravu, projektovanie a štúdie realizovateľnosti tak, aby sa niektoré infraštruktúrne projekty mohli realizovať v programovom období 2021 – 2027.

Veľkou výzvou je aj plné dočerpávanie financií na projekty ciest I. triedy, keďže v danej prioritnej osi bola v roku 2019 prakticky zdvojnásobená alokácia presunutím zdrojov z iných, menej výkonných operačných programov a prioritných osí. MDV SR dôsledne monitoruje stav čerpania a kontrahovania v najrizikovejších prioritných osiach a v závislosti od vývoja implementácie pristúpi v budúcnosti k ďalším realokáciám.

Čo sa doteraz podarilo zrealizovať?

Výhody plynúce z realizácie eurofondových projektov v doprave môžu využívať obyvatelia vo všetkých krajoch Slovenska.

Od začiatku programového obdobia postupne pribúdajú moderné regionálne vlaky, ktoré si cestujúca verejnosť obľúbila ešte z predchádzajúceho programového obdobia eurofondov. V pláne do konca roka 2023 je obstaranie 68 ucelených regionálnych vlakov, 52 vozňov, 5 nových ozubnicových elektrických jednotiek a 15 zmodernizovaných električiek pre Tatranskú elektrickú železnicu. Deväť projektov modernizácie vozového parku železníc nasmeruje nové vlaky od Kútov až po Čiernu nad Tisou, či už ide o elektrické, dieselové vlaky určené na neelektrifikované trate alebo električky premávajúce vo Vysokých Tatrách. Modernizácia 16-kilometrového úseku železničnej trate Púchov – Považská Bystrica, predstavuje obrovskú investíciu pre Slovensko v stovkách miliónov eur a je zároveň zatiaľ najnáročnejšou železničnou stavbou. Ďalšie modernizácie tratí sú: štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, komplexná obnova tratí v uzle Žilina a elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou. Pripravuje sa ešte viacero menších, no významných modernizácií na regionálnych železničných tratiach. Vo výstavbe sú tri dôležité projekty technickej údržby vlakov v Nových Zámkoch, Zvolene a Humennom, ktoré významne zvýšia kvalitu cestovania. Eurofondy investujeme tiež do výstavby záchytných parkovísk v blízkosti Bratislavy a do prestupných terminálov, tzv. TIOP-ov, ktoré ľuďom uľahčia využívanie verejnej dopravy.

V samotnej Bratislave smerujú európske zdroje najmä do rozvoja verejnej osobnej dopravy. V hlavnom meste jazdí ďalších 15 nových moderných električiek, v prevádzke je zmodernizovaná električková trať, tzv. Karloveská radiála a začína sa výstavba pokračovania električkovej trate cez najväčšie slovenské sídlisko Petržalka. Hlavné mesto má aj ďalšie projekty zamerané na mestskú hromadnú dopravu či už nákup ďalších nových vozidiel (električky 40 ks, trolejbusy 50 ks), ale aj rekonštrukciu a výstavbu trolejbusových tratí a projektovanie rekonštrukcií ďalších električkových radiál.

V rámci projektov na podporu verejnej osobnej dopravy boli zakúpené trolejbusy v Prešove a Žiline, pričom v Prešove prebieha verejné obstarávanie na ďalších 10 kusov vozidiel. V Košiciach sa zmodernizovalo takmer 8 km električkových tratí, pribudlo 13 nových električiek a nákup ďalších desiatich sa pripravuje.

Len z eurofondov sa počas súčasného programového obdobia 2014 – 2020 zmodernizujú stovky kilometrov ciest I. triedy a opravených bude viac ako 60 mostov. Ministerstvo dopravy investuje aj do výstavby obchvatov miest, ako je napríklad Brezno či Plavnica.

Z dialničných úsekov sú už viaceré projekty OPII odovzdané do užívania. Na diaľnici D3 sú to úseky Žilina Strážov – Žilina Brodno, Čadca, Bukov – Svrčinovec, Svrčinovec – Skalité a na diaľnici D1

úseky: Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, Budimír – Bidovce a Prešov západ – Prešov juh. V realizácii je úsek D1 s tunelom Višňové, pripravuje sa výstavba dialničného privádzača z D3 do Kysuckého Nového Mesta alebo zeleného ekoduktu pri Svrčinovci. Prefinancuje sa aj projektová príprava dialničného úseku D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto a výstavba časti úseku rýchlostnej cesty R2 pri Košiciach. Do konca programového obdobia 2014 – 2020, ktoré končí v roku 2023, by mala vzniknúť štúdia realizovateľnosti na pokračovanie diaľnice D1 na Zemplíne od Košíc smerom na východ k hranici s Ukrajinou.

ZDRUŽENIE MIEST A OBCÍ SLOVENSKA

PhDr. Michal Kaliňák, PhD.,

ústredný riaditeľ Kancelárie Združenia miest a obcí Slovenska



Splnilo programové obdobie 2014 – 2020 Vaše očakávania?

Očakávania spájané s končiacim eurofondovým obdobím sa postupne menili na skúšku trpezlivosti, nedôveru aj skepticizmus. Rovnako ako nástup nového programového obdobia znamenajú pre mestá a obce pokračovanie v eurofondovej depresii.

Eurofondy sa stali hlavným investičným zdrojom rozvoja, ktorým prispôsobujeme strategické priority, reformy a legislatívne prostredie. Očakávania sme nastavili na využitie európskych zdrojov na financovanie základných infraštruktúrnych a rozvojových potrieb v území „historického infraštruktúrneho dlhu“ ako záplatu na to, čo malo byť priebežne udržiavané a podporované z národných zdrojov. Mylné vnímanie účelovosti eurofondov naprieč všetkými úrovňami riadenia, ale najmä „zhora-dole“ spôsobilo nenaplnenie očakávaní v území a nedostatočné čerpanie eurofondov 2014 – 2020, ktoré je v súčasnosti na úrovni 45,79 %.

V čom vidíte najväčšie bariéry v čerpaní na miestnej úrovni?

Prekážky v čerpaní eurofondov sú všeobecne známe. Napriek tomu pretrvávajú. Obrovská administratívna náročnosť prípravy a implementácie projektov je spojená s byrokraciou, s dlhými

→ a zložitými kontrolami. Implementáciu projektov ovplyvňujú aj národné a zdĺhavé procesy odsúhlasovania schém štátnej pomoci, ako aj strategických dokumentov. Nastavenie výziev, ktoré nie vždy reflektujú na dopyt z územia. Za bariéru považujeme aj poddimenzované zdroje na základnú infraštruktúru (voda, kanál), ale aj fakt, že jednotlivé ministerstvá v minimálnej miere dodržiavali vlastné záväzné harmonogramy výziev. Napríklad v Integrovanom regionálnom operačnom programe na rok 2021 bol päťkrát aktualizovaný. Stav pripravenosti výziev je nedostatočný vzhľadom na časté zmeny v harmonograme výziev.

Najvyšší kontrolný úrad SR v roku 2016 zrušil kontrolu, pretože nemal čo kontrolovať. Kontrolóri chceli overiť postup riadiacich a sprostredkovateľských orgánov pri vyhlasovaní výziev a kontrolovať počet vyhlásených žiadostí. Už tretí rok sme mohli čerpať eurofondy, ktoré v tom čase boli na roky 2014 – 2020 v sume 15,3 mld. eur a v súčasnosti v sume 16,68 mld. eur, vďaka navýšeniu alokácie z iniciatívy REACT-EU, ktoré Komisia vyčlenila na podporu eliminovania dosahov pandémie v roku 2021. Z balíka eurofondov v sume 14 mld. eur (bez Programu rozvoja vidieka) sa v tom čase čerpalo 1,62 % zdrojov. Niektoré operačné programy nemali v čase kontroly dokonca vypísané ani výzvy.

Pretrvávajúci problém so stratégiami miestnych akčných skupín (MAS) a implementáciou týchto projektov bol zjavný už v roku 2017, keď Európska sieť pre rozvoj vidieka uskutočnila prieskum medzi MAS v jednotlivých európskych krajinách. V čase prieskumu neboli MAS na Slovensku predmetom prieskumu, pretože stratégie MAS ešte neboli schválené a neboli vyhlásené prvé výzvy na predkladanie žiadostí.

Kvôli znepokojujúcej situácii v MAS sme koncom roka 2020 vyzvali kompetentné riadiace orgány pre IROP a pre Program rozvoja vidieka, aby začali vyhodnocovať projekty MAS, ktoré sú už „na stole“. Podporovali sme aj prioritizáciu projektov, napríklad kvôli kapacitám materských škôl v súvislosti s povinným predprimárnym vzdelávaním. Na problém s MAS nás upozornila aj naša európska asociácia Rada európskych miest, obcí a regiónov.

Vyjadrili sme znepokojenie, že rok neboli zverejnené výzvy podľa harmonogramu z roku 2020 v rámci IROP, ktoré mali pomôcť s materskými školami, sociálnymi zariadeniami, aj pri vodovodoch, kanalizáciách a zelenej infraštruktúre. Poukázali sme aj na dlhodobé problémy s pozemkami. Obce a mestá vedia, na čo by chceli využiť eurofondy, nevedia sa však dostať k vlastníctvu pozemkov pod obecnými budovami, cestami či chodníkmi, čo je podmienkou čerpania. Napriek deklarovanej snahe ministerstiev o zriadenie pracovnej skupiny pre vyriešenie tohto problému, zámer jej agendy sa nedostal do reality.

Je ešte možné využiť dobiehajúce zdroje a šance?

V programovom období 2014 – 2020 potrebujeme dočerpať 9,31 mld. eur do konca roka 2023. V nosnom programe pre miestne samosprávy – v IROP-e pre MAS ide o sumu 70,982 mil. eur, konkrétne MAS – IROP 53,41 mil. eur a MAS – PRV 66,59 mil. eur. Napríklad v Operačnom programe Kvalita životného prostredia zostáva suma 1,68 mld. eur. Vôľa využiť tieto zdroje na miestny rozvoj musí prevýšiť nedôveru a sklamanie z doterajších skúseností v miestnej samospráve. Krízový plán na dočerpanie eurofondov a koordinácia komunikácie medzi jednotlivými úrovňami (štát, región, obce) je cestou k využitiu posledných príležitostí. Cestou sú aj konkrétne riešenia, ktoré ponúka zásobník schválených projektov, ktoré neboli doposiaľ financované z dôvodu nedostatočnej finančnej alokácie na danú výzvu.

ÚNIA MIEST SLOVENSKA

Ing. Jana Červenáková

výkonná viceprezidentka Únie miest Slovenska



Vypočuli sme si rôzne názory na čerpanie eurofondov, či už kritické alebo plné nádeje. Považujete eurofondy skôr za dar alebo prekliatie?

Vstup do Európskej únie v roku 2004 otvoril Slovensku prístup k jej štrukturálnym fondom, v ktorých mnohí videli nádej, ako z technologicky a procesne zaostalej krajiny s výrazným investičným dlhom a priepastnými regionálnymi rozdielmi vybudovať krajinu porovnateľnú so „starými“ krajinami Európskej únie. Eurofondy sa však stali synonymom byrokracie, netransparentnosti a problémov, pomohli – ale len niekde a niekomu, riešili často neexistujúce problémy, vyvolali pohoršenie a výsmech. Sprievodná administratíva vstúpi do dejín byrokracie ako slovenský „meisterstück“, keď komplikovanú bruselskú papierológiu dokázali zodpovedné ministerstvá priviesť k svetovej dokonalosti.

Čo považujete za kľúčový problém?

Dĺžka trvania programového obdobia nekopíruje volebný cyklus. Aj tie najlepšie úmysly expertov pri príprave Partnerskej dohody SR a operačných programov narážajú na politické záujmy vládnych strán – toto poznačilo aj prípravu programového obdobia 2014 – 2020. Krajine chýbali – a v niektorých oblastiach dodnes chýbajú – základné strategické dokumenty. Napríklad Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) má posledné úpravy z roka 2011, navyše vláda sa necítila a ani necíti byť viazaná jej závermi, ale toto, žiaľ, platí aj pri iných existujúcich strategických dokumentoch. Keď kráčajme odnikiaľ nikam, keď nevieme, čo je prvé, druhé až tridsiate šieste, tak akékoľvek množstvo peňazí, ktoré krajina spotrebuje, sa v nej neodrazí. Implementačný mechanizmus cez výzvy navyše viedol k tomu, že peniaze sa neinvestovali tam, kde ich krajina najviac potrebovala, ale tam, kde v tom vedeli „najlepšie chodiť“. A tak sa vo vyrovnávaní regionálnych rozdielov doterajší obrovský objem európskych peňazí minul účinku.

Slovensko nekončí v Trnave, preto sa rozhodovanie v centre neosvedčilo a veľkej časti krajiny nepomohlo.

Únia miest Slovenska zastupuje slovenské mestá. Kľúčovým zdrojom pre financovanie projektov v mestách sa stal Integrovaný regionálny operačný program (IROP). Nekonanie, alebo veľmi zdĺhavé konanie Riadiaceho orgánu IROP (RO IROP) počas prvých rokov programového obdobia viedlo k tomu, že sa projekty nerealizovali, prostriedky nečerpali a situácia v samospráve sa zmenila na „Čakanie na Godota“.

Je to podľa Vás stále také zlé?

Je potrebné povedať, že novej vláde a vedeniu MIRRI SR slúži ku cti, že za posledný rok došlo k zmene a nové vedenie IROP významným spôsobom zrýchliло celý administratívny proces, čo sa rovnako prejavilo aj na iných rezortných riadiacich orgánoch. V mnohých mestách sa aktuálne realizuje viacero projektov naraz – obnovujú sa cesty, chodníky, vnútrobloky, detské ihriská, stavajú sa cyklotrasy, renovovali sa školy, škôlky. Niektoré samosprávy sa počas tohto obdobia pustili aj do väčších investičných akcií – výstavby nových sociálnych zariadení, škôlok, ale aj do rozširovania kapacít v týchto zariadeniach. Z európskych prostriedkov sa podarilo mestám čiastočne riešiť aj odpadové hospodárstvo, začať pripravovať opatrenia na zmiernenie dosahov klimatickej krízy, niektoré mestá sa odvážili čerpať prostriedky aj na projekty v rizikovej zóne informatizácie. Okrem zdrojov IROP mohli veľké mestá čerpať prostriedky aj z Kohézneho fondu – v poslednom období je mediálne azda najznámejším a veľmi sledovaným projektom samosprávy výstavba električkovej trate v Bratislave. Veľkým mestským infraštruktúrnym projektom bola aj obnova električkovej trate v Košiciach. Vďaka európskym zdrojom sa podarilo získať Bratislave a Košiciam prostriedky na kúpu nových električiek a mestám zdroje na obnovu vozového parku pre hromadnú dopravu.

Eurofondy sú pre samosprávy aj dar – veľa vecí by sa bez týchto zdrojov nepodarilo zrealizovať. Dôležité však je, aby sme sa všetci poučili z tohto programového obdobia a hľadali iný spôsob nastavenia pre to nové. Samosprávy poznajú svoje problémy a vedia najlepšie, čo potrebujú. Treba dať zástupcom z územia väčšiu dôveru, nenútiť ich „súťažiť“, ale nájsť mechanizmus, ktorý ich bude motivovať k spolupráci. Za desať rokov trvania nového programového obdobia sa osoby a obsadenie účastníkov zmení na 80 %, zle nastavený mechanizmus však na 100 % zostane.

ZDRUŽENIE K8

Mgr. Peter Fiabáne

aktuálny predseda Združenia K8, primátor Mesta Žilina

Rovnakú otázku mám aj k Vám. Ako by ste v kočke zhodnotili programové obdobie 2014 – 2020?

Už pred vstupom do Európskej únie mohla Slovenská republika čerpať technickú pomoc a aj prostriedky z európskych fondov, ale až členstvo v EÚ otvorilo Slovensku prístup k štrukturálnym fondom (EŠIF resp. eurofondy). Jedným z možných prijímateľov sa stala aj územná samospráva, a teda aj krajské mestá združené v K8.

Aj eurofondy napomohli k tomu, že kvalita života v našich mestách sa výrazne zlepšila. Odvrátenou stránkou ale bol komplikovaný proces charakterizovaný nadbytočným papierovaním pri príprave a aj následnom hodnotení projektov, ktoré sa na jednotlivé výzvy pripravovali. A keď už bol projekt príslušným riadiacim orgánom schválený, prišlo ešte verejné obstarávanie a potom aj rôzne kontroly.

Dlhodobá a systematicky sa krajské mestá venujú aj tomu, ako môže mesto spolupracovať so svojim okolím a svojimi partnermi v území. Preto sme privítali, že v Programovom období 2014 – 2020 vznikol Integrovaný operačný program (OP IROP). Implementácia tohto operačného programu (OP) však tiež nefungovala tak, ako si volená samospráva predstavovala. To, že sa nedarilo včas a plynule alokovať prostriedky z tohto OP, určite nebolo zavinené mestami, problémy a prieťahy vznikali skôr na strane exekutívy.

Primátorov K8 v súčasnosti do veľkej miery zamestnáva problematika týkajúca sa príprav na čerpanie eurofondov v novom programovom období na roky 2021 – 2027. Krajské mestá majú dostatočné skúsenosti a znalosti z danej problematiky, keďže v tomto programovom období fungujú aj ako sprostredkovateľský orgán.

Opakovane preto – v **spolupráci s Úniou miest Slovenska (ÚMS)** – ponúkame vláde SR a aj Ministerstvu pre investície, regionálny rozvoj a informatizáciu SR pomocnú ruku a chceme, aby príprava kľúčových dokumentov vznikala ako výsledok partner-



skej dohody slovenskej exekutívy a územnej samosprávy. Princíp partnerstva mimochodom už máme odskúšaný na Radách partnerstva, ktoré vznikli už v minulom programovom období, keď takúto radu v každom kraji vytvorili župan, krajský primátor a ostatní volení predstavitelia obcí tvoriacich územie udržateľného mestského rozvoja. Skúsenosti z tohto modelu je možné využiť aj na celoslovenskej úrovni, ale aj v „prirodzených“ regionálnych štruktúrach.

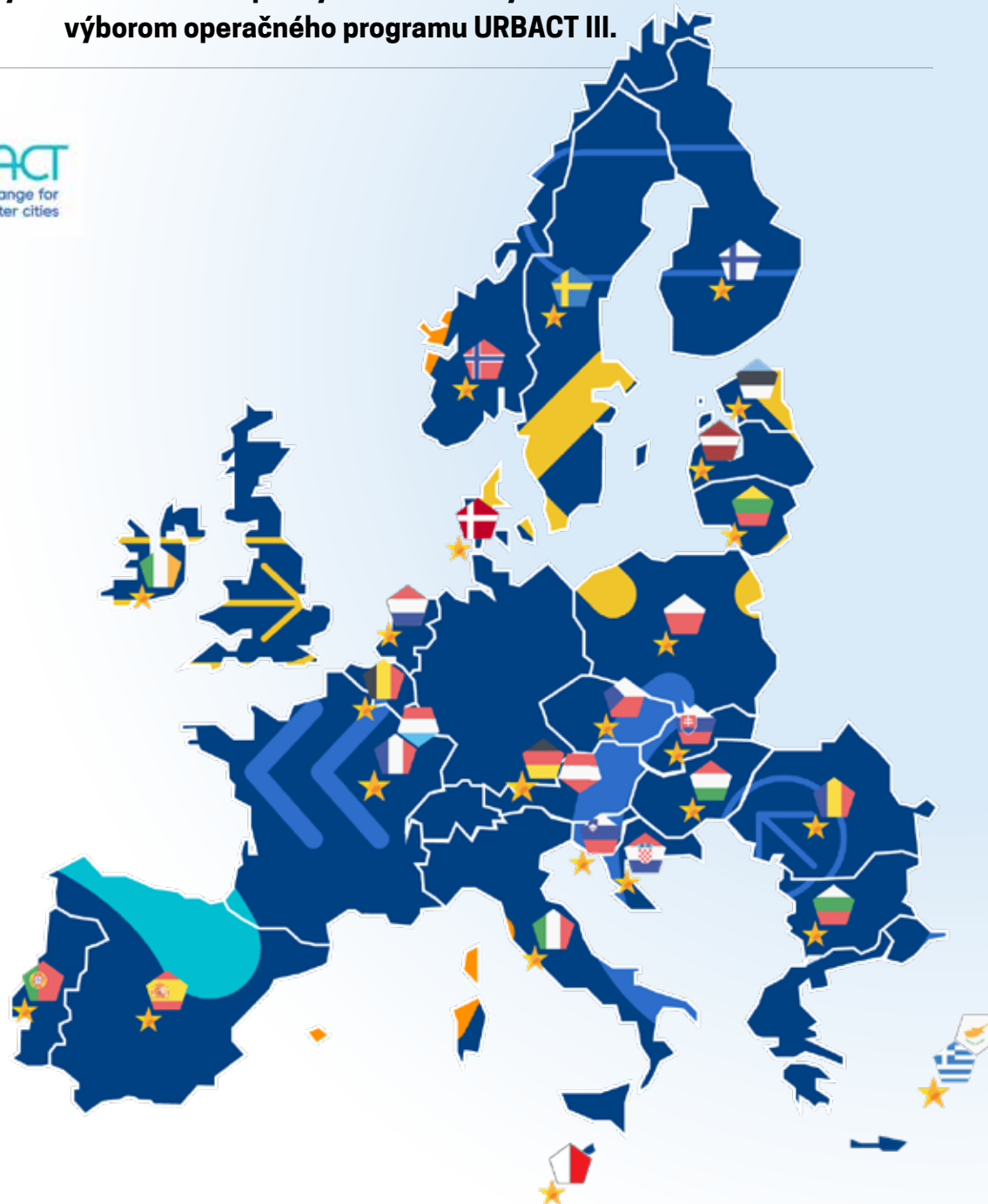
K8 preto podporuje aktivity ÚMS, ktorá zastupuje slovenské mestá pri rokovaniach s vládou i ministerstvami, ale aj predstaviteľmi Európskej komisie či Európskeho parlamentu. ■

RESUME: EVALUATION OF THE 2014-2020 PROGRAMMING PERIOD The 2014-2020 programming period has now formally ended, although implementation of the programmes will continue until the end of 2023. We asked representatives of the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, the Association of Towns and Municipalities of Slovakia, the Union of Towns and Cities of Slovakia and the K8 Association to evaluate this programming period.

ZHODNOTENIE PROGRAMU URBACT III

Ing. Matúš Žák, URBACT – Slovenské kontaktné miesto

Operačný program URBACT III v rámci programového obdobia 2014 – 2020 vyhlásil celkovo 5 výziev na predkladanie návrhov na tvorbu tematických sietí, ktoré pomáhajú mestám po celej Európe plánovať, realizovať a zdieľať udržateľné riešenia súčasných hospodárskych, sociálnych a environmentálnych výziev. Z celkového počtu vyhlásených výziev vzniklo 90 unikátnych partnerstiev, ktoré združili a prepojili 428 európskych miest vrátane mestských aglomerácií, mestských častí a univerzít. V posledných troch vyhlásených výzvach v rokoch 2018, 2019 a 2020 o operačný program URBACT III prejavilo záujem 11 slovenských miest, z ktorých 5 miest bolo úspešných a schválených Monitorovacím výborom operačného programu URBACT III.



Podstata operačného programu URBACT spočíva v tvorbe tematických nadnárodných sietí, ktoré umožňujú európskym mestám vyvíjať spoločné riešenia týkajúce sa podobných urbánnych výziev. Najpriamejšou cestou, ako sa porovnať s inými mestami, načerpať inšpiráciu a podeliť sa aj o vlastné skúsenosti, je zapojenie sa do niektorého typu sietí:

- siete pre akčné plánovanie – pomáhajú mestám navrhnuť integrované stratégie alebo akčné plány,
 - implementačné siete – pomáhajú mestám prekonať problém pri implementácii a hladko zrealizovať plány,
 - transferové siete – pomáhajú mestám pochopiť, adaptovať a opätovne použiť dobrý príklad, ktorý už dosiahol pozitívne výsledky.
- Ďalším benefitom, ktorý operačný program URBACT ponúka zapojeným mestám, je zlepšenie miestnych kapacít, ktoré je realizované prostredníctvom školení, voľný a jednoduchý prístup k širokému spektru dokumentov a tiež sú to finančné prostriedky na zabezpečenie potrebných štúdií či mzdy zamestnanca zodpovedného za projekt. Vďaka týmto aktivitám, ktoré operačný program URBACT podporuje, máme možnosť sa s vami podeliť o úspešné príbehy slovenských miest, ktoré sa zapojili do operačného programu URBACT III v programovom období 2014 – 2020.

SIETĚ PRE AKČNÉ PLÁNOVANIE CITIES4CSR: MESTO BRATISLAVA

Mesto Bratislava si v rámci partnerstva „Cities4CSR“ kládne za ambíciu **rozvíjať spoluprácu mesta s podnikateľským sektorom a neziskovými organizáciami** s cieľom nastaviť model funkčnej, korektnej a transparentnej spolupráce. Projektová manažérka Lucia Škrovanová hovorí: „Vďaka participácii v partnerstve ‚Cities4CSR‘ na nadnárodnej úrovni očakávame v rámci zdieľania skúseností nový pohľad na výzvy“. Mesto Bratislava si spomedzi mnohých výziev, ktorým denno-denne čelí, vybralo tzv. „zelené témy“, „Bratislava potrebuje viac stromov a kríkov v parkoch, ale aj priamo v uliciach, kde teraz chýbajú. Možnosť učiť sa, ako byť facilitátorom spoločenskej zodpovednosti, a tak sa stať vzorom a inšpiráciou pre občanov, socioekonomických partnerov je veľká príležitosť pre naplnenie princípu subsidiarity“. Výsledkom projektu bude integrovaný akčný plán, ktorý nastaví efektívnejšie opatrenia na vytvorenie nových spôsobov a nástrojov, ako posilniť kapacity všetkých miestnych aktérov tak, aby sa zlepšila spolupráca v prospech udržateľného mestského rozvoja.

SIETĚ PRE AKČNÉ PLÁNOVANIE URBSECURITY: MESTO MICHALOVCE

Mesto Michalovce si v rámci partnerstva URBSecurity kládne za ambíciu **rozvíjať spoluprácu mesta s relevantnými organizáciami a občianskou spoločnosťou** s cieľom skoordinať všetky prvky verejných priestranstiev a identifikovať oblasti v meste, ktoré nie sú z pohľadu občanov bezpečné. Projektová manažérka Mária Holanová hovorí: „Zahraničné skúsenosti z ďalších európskych miest nás inšpirujú ako vyriešiť existujúce výzvy. Bezpečnosť považujeme za jednu z priorit mesta, pričom partnerstvo ‚URBSecurity‘ sa ňou zaoberá v širokom slova zmysle“. Mesto Michalovce chce zvýšiť bezpečnosť verejných priestranstiev, dať týmto priestranstvám jednotný ráz, a tým podčiarknuť myšlienku celistvosti v plánovaní bezpečnejšieho mesta. Výsledkom projektu bude integrovaný akčný plán, ktorý nastaví efektívnejšie opatrenia na vytváranie bezpečnejšieho mestského priestoru, čím prispeje aj k vyššej spokojnosti občanov. Ďalším prínosom pre mesto Michalovce by mala byť prevencia antispoločenského správania, segregácie a tiež by sa mal celkovo zvýšiť komfort užívateľov verejných priestorov.

SIETĚ PRE AKČNÉ PLÁNOVANIE IOTXCHANGE: MESTO KEŽMAROK

Mesto Kežmarok si v rámci partnerstva „IoTExchange“ kládne za ambíciu **rozvíjať spoluprácu mesta s lokálnymi úradmi a relevantnými organizáciami** s cieľom identifikovať oblasti využiteľnosti moderných riešení založených na IoT – internete vecí. Projektový manažér Dávid Cintula hovorí: „Najväčšou výhodou operačného programu URBACT je zdieľanie vedomostí, skúseností a nových pohľadov s ďalšími európskymi mestami.“ Hlavnými prioritami, s ktorými sa mesto Kežmarok zapojilo do projektu, sú odpadové hospodárstvo, e-mobilita a parkovanie. V rámci pilotného experimentu mesto Kežmarok monitorovalo naplnenosť nádob ultrazvukovými senzormi, ktoré prostredníctvom IoT siete poskytujú prevádzkovateľovi komplexné údaje o percentuálnej naplnenosti odpadových nádob na sídlisku a plánovač efektívnych trás zvozu odpadu. „Podstatou nášho experimentu je dosiahnuť zníženie prevádzkových a personálnych nákladov.“ Výsledkom projektu bude integrovaný akčný plán, ktorý nastaví efektívnejšie opatrenia na vytvorenie plánov digitalizácie s cieľom zvýšiť kvalitu života občanov v meste Kežmarok.

TRANSFEROVÁ SIETĚ CIVICSTATE: MESTO PREŠOV

Mesto Prešov si v rámci partnerstva „CIVICeState“ kládlo za ambíciu **preniesť a opätovne použiť príklad dobrej praxe aplikovaný mestom Neapol** (Taliansko), ktorý sa zaoberal kolektívnou správou mestských nehnuteľností. Peter Formela hovorí: „Táto téma nás oslovila najmä pre možnosť získať nové myšlienky z ďalších európskych miest, ako sa vyrovnáť so stále pretrvávajúcim problémom nevyužitých budov, zanedbaných parkov a verejných priestranstiev. Jednou z priorit mesta Prešov v rámci partnerstva ‚CIVICeState‘ je vybudovanie spolupráce a podpory občianskych združení, neziskových a nadačných organizácií, najmä vo vzťahu k správe verejných statkov, podpora iniciatív zameraných na rehabilitáciu a modernizáciu mesta Prešov“. Výsledkom projektu bola úprava pomerov k nevyužitým nehnuteľnostiam, zjednodušenie užívania nehnuteľností osobami a organizáciami vykonávajúcimi verejno-prospešné činnosti a pilotný projekt využitia opustenej nehnuteľnosti „mestská oáza“ na takýto účel v rámci otvorenej výzvy na spoluprácu so zainteresovanými subjektmi.

TRANSFEROVÁ SIETĚ VOLUNTEERING CITIES+: MESTO BANSKÁ ŠTIAVNICA

Mesto Banská Štiavnica si v rámci partnerstva „Volunteering Cities+“ kládne za ambíciu **preniesť a opätovne použiť príklad dobrej praxe aplikovaný mestom Athienou** (Cyprus), ktorý využíva dobrovoľníctvo ako nástroj zmiernujúci sociálne vylúčenie a chudobu. Jednou z priorit Mesta Banská Štiavnica je rozvinúť spoluprácu mesta s lokálnymi úradmi a relevantnými organizáciami s cieľom zlepšiť medzigeneračnú spoluprácu prostredníctvom využitia prístupu dobrovoľníctva, ktorý zamedzí sociálnemu vylúčeniu a chudobe na miestnej úrovni. ■

RESUME: OPERATIONAL PROGRAMME URBACT – EVALUATION OF THE PROGRAMMING PERIOD 2014 – 2020 Under the programming period 2014-2020, the URBACT III Operational Program has launched 5 calls for the creation of thematic networks that help cities across Europe to plan and develop sustainable solutions to current economic, social and environmental challenges. Originated 90 unique partnerships around Europe that have brought together and connected 428 European cities. In the last three announced calls in 2018, 2019 and 2020 showed interest in the URBACT III Operational Program 11 Slovak cities of which 5 cities were successfully approved by the Monitoring Committee of the Operational URBACT III. This article describes 5 individual projects in which Slovak cities are involved specifically Action Planning Networks – Cities4CSR (Bratislava), IoTxChange (Kežmarok), URBSecurity (Michalovce) and Transfer Networks CIVICeState (Prešov) and Volunteering Cities+ (Banská Štiavnica).

CZ&SK INICIATÍVA NA PRENOS PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

Ing. Lucia Pospíšová, PhD., Ing. Matúš Žák, URBACT – Slovenské kontaktné miesto

Európska únia už pred takmer 20 rokmi predstavila operačný program URBACT, ktorého hlavným cieľom je podpora integrovaného a udržateľného rozvoja v mestách prostredníctvom vytvárania podmienok na spoločné hľadanie riešení na aktuálne urbánne výzvy, výmenu skúseností a vzájomné zdieľanie osvedčených postupov.

V programovom období 2014 – 2020 operačný program URBACT III predstavil pilotné národné iniciatívy, ktoré umožňujú prenos príkladu dobrej praxe do miest lokalizovaných v tej istej krajine. Spomedzi konkurencie naprieč celou Európou bola CZ&SK iniciatíva na prenos príkladu dobrej praxe OnStage spoločne s ďalšími 4 iniciatívami z Talianska, Írska, Slovinska a Estónka schválená Monitorovacím výborom operačného programu URBACT III dňa 9. marca 2021.

Operačný program URBACT III v programovom období 2014 – 2020 vyhlásil výzvu na predkladanie návrhov pre implementáciu národných iniciatív, ktoré umožňujú prenos príkladu dobrej praxe do miest lokalizovaných v tej istej krajine a v národných jazykoch. Táto novinka, ktorá sa odlišuje od štandardných výziev a fungovania operačného programu URBACT III, vychádza z predpokladu, že medzinárodné programy nemusia byť vždy zložité a mali by byť prístupnejšie aj pre menšie mestá, ktoré nemajú dostatok personálnych kapacít a tím s expertnou znalosťou témy a anglického jazyka. V reakcii na vyhlásenú výzvu schválil Monitorovací výbor operačného programu URBACT III dňa 9. marca 2021 implementáciu 5 iniciatív z celkového počtu 17 prijatých žiadostí z členských štátov EÚ. Medzi týmito 5 iniciatívami sa nachádza aj CZ&SK iniciatíva na prenos príkladu dobrej praxe OnStage.

CZ&SK INICIATÍVA NA PRENOS PRÍKLADU DOBREJ PRAXE ONSTAGE

V súčasnosti existuje mnoho spôsobov, ako riešiť sociálnu segregáciu v mestských oblastiach, no v konečnom dôsledku si každé mesto musí zvoliť svoju vlastnú cestu, ako sa vyrovnáť s riešením tejto výzvy. CZ&SK iniciatíva na prenos príkladu dobrej praxe čerpá zo skúseností mesta Brno, ktoré vďaka participácii v medzinárodnej sieti operačného programu URBACT OnStage – Music School for Social Change aplikoval

unikátnu metódu pre integráciu študentov zo sociálne vylúčených oblastí realizovanú prostredníctvom skupinovej výučby hudby a scénického umenia na školách, ktoré sú lokalizované v znevýhodnených oblastiach. Implementácia hudobnovzdelávacích programov v meste Brno prebiehala na vybraných dvoch základných školách a jednej materskej škole, ktoré sú lokalizované v znevýhodnených oblastiach na báze nie takej tradičnej metódy skupinovej výučby hudby a scénického umenia v kontraste s individuálnou výučbou, ktorá prebieha na základných umeleckých školách. Príklad dobrej praxe OnStage a prístup mesta Brno sa preukázal ako úspešná prax a efektívny nástroj spoločenskej zmeny, a práve preto sa mesto Brno rozhodlo podeliť o svoje skúsenosti, know-how a príklad dobrej praxe a odovzdať ho ďalším českým a slovenským mestám, ktoré prejavili záujem a nemali predchádzajúce skúsenosti s operačným programom URBACT III.

ZAPOJENÉ MESTÁ DO CZ&SK INICIATÍVY NA PRENOS PRÍKLADU DOBREJ PRAXE ONSTAGE

Mesto Brno počas obdobia 18 mesiacov prevezme úlohu vedúceho partnera a zaväzuje sa odovzdať príklad dobrej praxe OnStage ďalším 3 českým a 4 slovenským mestám. Okrem toho mesto Brno bude sprevádzať zapojené mestá v procese prenosu a prispôbenia príkladu dobrej praxe OnStage do ich lokálnych podmienok a poskytovať im expertnú podporu.

- **Česká republika:**
 - mesto Plzeň,
 - mesto Neratovice,
 - mesto Broumov.
- **Slovenská republika:**
 - mesto Trenčín,
 - mesto Nitra,
 - mesto Banská Bystrica,
 - mesto Lučenec.

Na prenose príkladu dobrej praxe OnStage so zapojenými mestami spolupracujú českí a slovenskí experti, pracovníci z URBACT – Českého kontaktného miesta (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) a URBACT – Slovenského kontaktného miesta (Ministerstvo dopravy a výstavby SR) a Sekretariát operačného programu URBACT.

HARMONOGRAM CZ&SK INICIATÍVY NA PRENOS PRÍKLADU DOBREJ PRAXE ONSTAGE

V úvode implementácie CZ&SK iniciatívy na prenos príkladu dobrej praxe OnStage sa všetky zapojené mestá za pomoci URBACT – Českého kontaktného miesta, URBACT – Slovenského kontaktného miesta, mesta Brno a URBACT expertov dňa 28. júna 2021 zúčastnili na úvodnom online medzinárodnom stretnutí, ktorého cieľom bolo zdieľanie skúseností a know-how zo strany mesta Brno, predstavenie príkladu dobrej praxe a už realizovaných aktivít. Po úvodnom online medzinárodnom stretnutí prebiehali prvé študijné návštevy realizované vo všetkých zapojených mestách a školenia slúžiace na prenos príkladu dobrej praxe. V rámci projektu si každé zapojené mesto vytvára miestnu skupinu URBACT, ktorá združuje miestne zainteresované subjekty, vytvára partnerstvá s lokálnymi úradmi, základnými školami, základnými umeleckými školami, mimovládny organizáciami, súkromným sektorom a občianskou spoločnosťou s cieľom všetky medzinárodné skúsenosti preniesť a adaptovať do lokálnych podmienok. Prvé fyzické medzinárodné stretnutie miest zapojených do CZ&SK iniciatívy sa uskutočnilo v Meste Brno dňa 11. – 12. novembra 2021 s cieľom predstaviť zapojeným mestám inovatívny vzdelávací prístup EL SISTEMA, predstaviť príklad dobrej praxe a umožniť mestám navštíviť vzdelávacie programy určené pre žiakov zo sociálne vylúčených oblastí. Miestne skupiny URBACT budú v prvej polovici roka 2022 v spolupráci s URBACT expertmi pripravovať pilotné programy pre študentov vo vybraných školách. Samotné spustenie týchto programov je naplánované od septembra 2022 so začiatkom školského roka. Výstupom CZ&SK iniciatívy na prenos príkladu dobrej praxe OnStage bude „transfer plan“, ktorý nastaví proces prenosu príkladu dobrej praxe OnStage do jednotlivých zapojených miest, nastaví efektívne a presne ciele opatrenie na vytvorenie nových spôsobov a nástrojov, ako zlepšiť súčasný stav sociálnej inklúzie, ako zlepšiť kapacity všetkých zainteresovaných aktérov, tak aby sa zlepšila spolupráca medzi mestom, základnými školami, základnými umeleckými školami, neziskovými organizáciami a občianskou spoločnosťou v prospech udržateľného mestského rozvoja. Vzhľadom na to, že plánované ukončenie iniciatívy je datované na december 2022, očakáva sa, že činnosti na miestnej úrovni budú pokračovať aj po ukončení CZ&SK iniciatívy a podpory zo strany operačného programu URBACT.



Záverečné podujatie medzinárodnej siete OnStage
Zdroj: URBACT



Stretnutie miest zapojených do CZ&SK iniciatívy OnStage v meste Brno
Zdroj: Matúš Žák



Ukážka skupinovej výučby na ZŠ a MŠ Nám. 28. října 22 v meste Brno
Zdroj: Matúš Žák

RESUME: OPERATIONAL PROGRAMME URBACT – CZ&SK NATIONAL PRACTICE TRANSFER INITIATIVE Before 15 years, European Union introduced the European Territorial Cooperation Programme – URBACT Operational Programme that has been supporting integrated and sustainable urban development in the cities across Europe. In the programming period 2014 – 2020, the Operational Programme URBACT III opened a call for proposals for pilot NATIONAL PRACTICE TRANSFER INITIATIVES, which allows the transfer of good practice to cities located in the same country and the national language. On 9th March 2021, the URBACT III Monitoring Committee approved 5 NATIONAL PRACTICE TRANSFER INITIATIVES, including the CZ&SK NATIONAL PRACTICE TRANSFER INITIATIVE ONSTAGE. Involved cities from the Czech Republic and the Slovak Republic have a unique opportunity to transfer the example of good practice from the City of Brno that has applied a unique method of using music for the integration of students from socially excluded areas. The CZ&SK NATIONAL PRACTICE TRANSFER INITIATIVE was launched in June 2021 and will run until December 2022.



PREPOJENEJŠIA EURÓPA A OPERAČNÝ PROGRAM SLOVENSKO

Alena Vaškaninová Buchláková, sekcia riadenia projektov MDV SR

Operačný program Slovensko 2021 – 2027 (OP SK) nahradí v novom programovom období doterajších šesť eurofondových operačných programov. Prinášame Vám stručný prehľad jedného z politických cieľov operačného programu – Prepojenejšia Európa a rozhovor s ministrom dopravy a výstavby SR Andrejom Doležalom na rôzne témy, od úspešnosti čerpania eurofondov v oblasti dopravy až po budúcnosť železníc.

Prípravu operačného programu a s tým súvisiace negociácie s Európskou komisiou za Slovensko vedie Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR (MIRRI SR), ktoré bude zároveň vykonávať úlohu Riadiaceho orgánu OP SK.

Podľa aktuálne zverejnených informácií mal byť návrh Partnerskej dohody a tiež programový dokument OP SK predložený na posúdenie Európskej komisii v októbri tohto roku, schválenie týchto dokumentov sa predpokladá na jar budúceho roku.

PREPOJENEJŠIA EURÓPA V OP SLOVENSKO

Medzi piatimi politickými cieľmi, ktoré tvoria základ Partnerskej dohody a OP SK, sú aj opatrenia na modernizáciu dopravy na Slovensku. Konkrétne sú súčasťou politického cieľa 3 – Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility a politického cieľa 2 – Ekologická Európa. Finančná alokácia na dopravné projekty zatiaľ nie je finálna.

V rámci politického cieľa 3 sú v OP SK navrhnuté tieto opatrenia, resp. oblasti podpory:

■ Špecifický cieľ 3.1. Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy (Udržateľná TEN-T)

Tento špecifický cieľ sa bude naplňovať tromi opatreniami, ktoré sú členené podľa módu dopravy: cesty, železnice, voda.

V prípade cestnej dopravy sa budú implementovať predovšetkým projekty zamerané na výstavbu chýbajúcich úsekov diaľnice D3, ktorá je súčasťou siete európskych koridorov (TEN-T). Pri diaľnici D3 sa plánujú stavať chýbajúce úseky diaľničného prepojenia Slovenska a Poľska medzi Žilinou a Čadcou. Nové úseky diaľnic budú budované s cieľom odstrániť kľúčové úzke miesta na cestnej infraštruktúre siete TEN-T s dôrazom na nákladovú efektívnosť projektov, zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a znižovanie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy. V rámci tohto špecifického opatrenia bude možné prefinancovať tiež potrebnú predinvestičnú a projektovú prípravu. Súčasťou špecifického cieľa je aj financovanie rýchlostných ciest, pričom zoznam konkrétnych úsekov bude vychádzať z priorit schválených vládou SR, pripravenosti jednotlivých projektov a disponibilných zdrojov.

Modernizácia železničnej infraštruktúry, ktorá je súčasťou TEN-T siete, sa po dobudovaní úseku Bratislava – Žilina (spolufinancovaná v rámci predchádzajúcich programových období) bude orientovať na hlavné železničné trate v trase Žilina – Košice – štátna hranica SR/UA, Žilina – štátna hranica SR/ČR, prípadne Bratislava – Štúrovo – štátna hranica SR/MR. Počíta sa aj s budovaním zabezpečovacích

opatrení v rámci európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a rozvojom kľúčových uzlov na koridorových tratiach (Bratislava, Košice a Žilina). Aby sa zabezpečila udržateľnosť kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy, je zámerom realizovať dostavbu a modernizáciu údržbových základní a tiež rekonštruovať staničné budovy. Na podporu nákladnej železničnej dopravy je plánovaná podpora výstavby terminálov intermodálnej prepravy. Rovnako ako v prípade cestnej dopravy bude možné financovať aj prípravu projektov.

Pre oblasť vodnej dopravy sa MDV SR plánuje na začiatku programového obdobia prioritne upriamiť na zabezpečenie predinvestičnej a projektovej prípravy projektov zameraných na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty a vázkej vodnej cesty a modernizáciu prístavov v Bratislave a Komárne. Ostatné investičné aktivity bude možné implementovať iba po pridelení dodatočných zdrojov z iných oblastí v ďalšej fáze programového obdobia. Zároveň sa očakáva, že rozvoj vodnej dopravy bude komplementárne podporený aj z iných programov, najmä z Nástroja na prepojenie Európy (CEF2).

■ Špecifický cieľ 3.2.: Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmene klímy vrátane zlepšeného prístupu k sieti TEN-T a cezhraničnej mobility

Tento špecifický cieľ, ktorý je zameraný na modernizáciu dopravy v regiónoch, sa bude naplňovať štyrmi opatreniami.

▪ Opatrenie 3.2.1: Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre a zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom modernizácie a výstavby ciest I. triedy.

Príklady projektov: modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy, mostov na cestách I. triedy, výstavba obchvatov miest.

▪ Opatrenie 3.2.2: Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre a zlepšenie regionálnej mobility prostredníctvom modernizácie a výstavby ciest II. a III. triedy.

▪ Opatrenie 3.2.3: Miestne komunikácie.

Tieto dve opatrenia budú v gescii MIRRI SR a implementované prostredníctvom Integrovaných územných stratégií, ktoré schvaľujú jednotlivé VÚC.

▪ Opatrenie 3.2.4: Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov. Príklady projektov: nákup regionálnych vlakov, modernizácia železničných tratí v regiónoch, napr. na Hornej Nitre. ■

NAŠÍM CIEĽOM JE PREPOJENEJŠIA EURÓPA

ROZHOVOR S MINISTROM DOPRAVY A VÝSTAVBY SR **ANDREJOM DOLEŽALOM**

Ako sa vám darí čerpať eurofondy?

Veľmi dobre. Na projekty v oblasti dopravy sme preinvestovali a uhradili 1,55 miliardy eur, čo je takmer polovica pridelenej alokácie. Ešte zaujímavejšie je však to, že máme zazmluvnené projekty za celkovo viac ako 3 miliardy eur, teda 94,2 % alokácie. Tým sa radíme medzi najúspešnejšie vládne rezorty.

Na vyčerpanie zvyšných prostriedkov zostávajú však už len 2 roky, stihnete to?

Máme cieľ vyčerpať všetky pridelené prostriedky a urobíme pre to maximum. Aktuálne sa snažíme dohodnúť, aby nám povolili zazmluvniť projekty aj nad rámec pridelenej sumy. Chceli by sme mať totiž akýsi zásobník projektov, aby, ak nejaké zlyhajú, sme mohli peniaze rýchlo presunúť na ďalšie a zdroje nám tak neprepadli.



Máme cieľ vyčerpať všetky pridelené prostriedky a urobíme pre to maximum. Aktuálne sa snažíme dohodnúť, aby nám povolili zazmluvniť projekty aj nad rámec pridelenej sumy.

Eurofondy na dopravu majú okrem iného pomôcť prepájať jednotlivé časti Európy. Prihliadate pri výbere projektov aj na toto?

Množstvo z tých projektov, ktoré realizujeme, to vo výsledku urobí. Keď si zoberieme diaľnice, napríklad nedávno otvorený západný obchvat Prešova aj rozostavaný severný budú súčasťou Via Carpatia. Na vrchole rebríčka priorit máme dostavbu D3, ktorá takisto prispeje k lepšiemu prepojeniu juhu a severu Európy.

V spolupráci s Ministerstvom životného prostredia SR a Vodohospodárskou výstavbou sme zmodernizovali pravú plavebnú komoru Vodného diela Gabčíkovo, vďaka čomu bude riečna doprava naprieč kontinentom plynulejšia. Do budúcnosti sa vo vodnej doprave chceme zamerať na zabezpečenie prípravy projektov, ktoré by zlepšili splavnosť Dunaja aj Váhu a výhľadovo by sme chceli modernizovať aj prístavy v Komárne a Bratislave.

Viacrát ste sa vyjadrili, že budúcnosť dopravy je železnica. Sám zároveň tvrdíte, že máme na železničiach obrovský investičný dlh. Čo sa s tým dá robiť?

Musíme dať do železníc viac peňazí zo štátneho rozpočtu. Ak neberieme do úvahy kofinancovanie zo strany štátu, všetky veľké investície sa platia z eurofondov. Potrebovali by sme viac peňazí, aby nám infraštruktúra, ktorú máme, nedegradovala. Aj preto sme s kolegami

z ministerstva a Útvary hodnoty za peniaze vytvorili Harmonogram priorit v železničnej infraštruktúre a veríme, že s týmto strategickým dokumentom dokážeme presvedčiť vládu, aby dala na železnice viac peňazí.

Aktuálne investujeme najmä do modernizácie severnej trasy medzi Bratislavou a Košicami. Tá je súčasťou takzvaného TEN-T koridoru. Z veľkých projektov nás v blízkom čase čaká modernizácia trate medzi Devínskou Novou Vsou a Kútmi. Zamerať sa chceme aj na iné trate, ktoré zabezpečia naše lepšie napojenie na Európsku sieť – z Bratislavy cez Štúrovo do Maďarska a cez Devínsku Novú Ves do Rakúska, zo Žiliny do Česka, z Košíc smerom na Ukrajinu.

To sú modernizácie tratí na rýchlosti 160 km/h, respektíve 200 km/h. Vo svete však už vlaky chodia aj výrazne rýchlejšie. Počítate do budúcnosti s rýchlovlakmi?

Áno, počítame. Ale povedzme si pravdu. 35 % kolají na Slovensku je v nevyhovujúcom stave. Nemôžeme si stavať vzdušné zámky a snívať o tom, ako tu vlaky budú chodiť 300 km/h, keď, žiaľ, máme úseky, kde chodia 10 km/h. V prvom rade ich musíme opraviť, aj za pomoci európskych zdrojov.

Neznamená to však, že nemyslíme do budúcnosti. Nedávno sme sa prihlásili k projektu vysokorýchlostnej trate, ktorá má spojiť V4. Je to projekt, ktorý je ešte na začiatku, rieši sa trasovanie. My budeme robiť štúdiu, ktorá odpovie na to, kadiaľ cez Slovensko má táto železnica ísť. Som rád, že sa mi kolegov vo vláde podarilo presvedčiť, aby sme na tú štúdiu vyčlenili peniaze, a tým ukázali našim partnerom vo V4, že to myslíme vážne. Reálne hrozilo, že nás vynesú a potiahnu tú trať cez Rakúsko, čo by bola pre nás obrovská škoda a premrhaná príležitosť.

Keď už hovoríte o príležitostiach, máme tu plán obnovy. Na čo ho chcete využiť?

Samozrejme, počítame s tým, že najväčšia časť financií pôjde na železničnú dopravu. Podarilo sa nám však vybojovať 100 miliónov eur na cyklo dopravu. Už po novom roku by sme chceli spustiť prvú výzvu. Gro financií bude zrejme smerovať na stavbu nových cyklotrás, časť však chceme určite alokovať aj na ostatnú cyklistickú infraštruktúru, napríklad stojany či prístrešky. Ich výstavbu, mimochodom, podporujeme aj dnes na školách. Naším cieľom je zázemie pre cyklistov budovať tak, aby malo zmysel. Nechceme stavať cyklotrasy v poli, po ktorých prejde 5 ľudí denne.

Predstavujeme si to tak, že človek bude môcť doma nasadnúť na bicykel, ktorým sa bezpečne odvezie do školy, do práce alebo na vlakovú stanicu. Tam si bicykel odloží tak, aby mu naň celý deň nepršalo a nemusel sa báť, či si ho tam popoludní cestou späť nájde. ■

RESUME: OUR GOAL IS A MORE CONNECTED EUROPE In the new programming period 2021-2027, the Operational Programme Slovakia will replace the existing six EU-funded operational programmes. The article provides a brief overview of one of the policy objectives of the Operational Programme - A More Connected Europe. In an interview with the Minister of Transport and Construction of the Slovak Republic, Andrej Doležal, we talked about transport projects to help better connect Europe, whether it is the construction of motorways, improving the navigability of rivers or the modernisation of railway lines. However, Slovakia has a huge investment debt on the railways, so more money needs to be invested in them. The new strategic document - the Schedule of Priorities in Railway Infrastructure - would contribute to this.

FOND NA SPRAVODLIVÚ TRANSFORMÁCIU A JEHO PRÍSPEVOK K RIEŠENIU DOSAHOV DEKARBONIZÁCIE

Ing. Zuzana Chrapeková, sekcia inovácií, strategických investícií a analýz (HUB) MIRRI SR

Fond na spravodlivú transformáciu je novým európskym finančným zdrojom, ktorý podporí dodržiavanie Európskej zelenej dohody a dosiahnutie klimaticky neutrálnej EÚ do roku 2050.

Slovensko získa z Fondu na spravodlivú transformáciu 459 miliónov eur. Podpora bude zameraná na regióny a odvetvia, ktoré sú závislé od ťažby uhlia, a hospodárske odvetvia, ktoré produkujú výrazný objem emisií skleníkových plynov. Fond prispeje k riešeniu sociálnych, hospodárskych a environmentálnych dôsledkov spojených s dekarbonizačnými procesmi, no nebude financovať samotnú dekarbonizáciu priemyslu.



Elektrárň Nováky ukončí výrobu tepla z uhlia na konci roka 2023
Foto: pixabay.com

V súvislosti s dosahovaním ambiciózných klimatických cieľov čaká Slovensko výrazné znížovanie emisií v priemysle a vo vykurovaní. V roku 2023 sa skončí ťažba uhlia na hornej Nitre a jeho spaľovanie v elektrárni v Novákoch. Ťažký priemysel prejde v nasledujúcich desaťročiach radikálnymi zmenami. Dekarbonizačné opatrenia so sebou prinesú nové výzvy, ktorým budú musieť obyvatelia v regiónoch čeliť. Fond na spravodlivú transformáciu (FST), s alokáciou pre Slovensko vo výške 459 miliónov eur, bude v programovom období 2021 – 2027 predstavovať príležitosť pre podporu inovatívnych projektov, ktoré zabezpečia zmiernenie sociálnych, hospodárskych a environmentálnych dosahov prechodu ku klimatickej neutralite so zameraním na regióny a odvetvia, ktoré sú týmto prechodom najviac ovplyvnené.

Podmienkou pre budúce čerpanie financií z FST je vypracovanie národného Plánu spravodlivej transformácie. Plán definuje konkrétne priority a opatrenia, ktoré regiónom pomôžu zmierniť dôsledky prechodu na klimaticky neutrálne hospodárstvo. Pri výbere opatrení bola zohľadnená plánovaná dekarbonizácia výrobných postupov v priemyselných zariadeniach s najvyššou intenzitou skleníkových plynov a s ňou spojený zánik pracovných miest. Na vypracovanie hĺbkovej analýzy získalo Slovensko pomoc od Európskej komisie vo forme technickej asistencie, ktorá spolu s Ministerstvom investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR (MIRRI SR) pripravila Plán spravodlivej transformácie.

INOVATÍVNE MSP ÁNO, FOSÍLNE PALIVÁ NIE

Podpora z FST je zameraná na tri prioritné oblasti – rozvoj miestnych ekonomík, udržateľné životné prostredie a zvyšovanie kvality života ľudí. Podpora je smerovaná do diverzifikácie hospodárstva na nové sektory, podpory inovatívnych malých a stredných podnikov (MSP) či výskumno-vývojových a inovačných podnikov a inštitúcií. FST podporí investície do regenerácie bývalých baníckych a priemyselných areálov a ich prípravu na nové využitie, do zavádzania technológií pre dostupnú čistú energiu, do obnoviteľnej energie, inteligentnej a udržateľnej miestnej mobility či obehového hospodárstva. S cieľom zabezpečiť ľuďom zvýšenie kvality života a dať im možnosť nájsť si novú prácu, je podpora zameraná aj na rekvifikáciu vrátane odbornej prípravy. Takto adresovaná podpora pomôže ľuďom adaptovať sa na zmeny na trhu práce a získať adekvátne zručnosti pre nové pracovné príležitosti, ktoré do regiónov prídu. Podpora bude zameraná aj na rozvoj atraktívnych pracovných príležitostí pre mladú generáciu, ako aj na zatraktívnenie území vytvorením pracovných príležitostí s vyššou pridanou hodnotou v nových odvetviach hospodárstva.

Fond naopak nebude podporovať investície súvisiace s fosílnymi palivami a žiadatelia o podporu z FST budú musieť hľadať ekologické zdroje, ktoré pokrývajú ich energetické nároky¹.

NOVÝ FOND NA SPRAVODLIVÚ TRANSFORMÁCIU JE PRE POTENCIÁLNYCH ŽIADATEĽOV ATRAKTÍVNY

MIRRI SR odštartovalo prípravu investičných projektov z FST už v marci 2021, keď vyhlásilo nezáväznú online výzvu na predkladanie projektových zámerov. Do výzvy bolo do konca októbra 2021 prihlásených viac než 400 zámerov. Cieľom výzvy bolo identifikovať transformačné potreby území a strategické zámery, ktoré by mohli byť zároveň pripravené na financovanie z tohto fondu ihneď po jeho spustení. Dovtedy má MIRRI SR ambíciu zamerať sa na zvyšovanie pripravenosti vybraných strategických projektov. Začiatok čerpania podpory z FST je podmienený schválením Operačného programu Slovensko pre nové programové obdobie 2021 – 2027, v ktorom

bude tento fond samostatným špecifickým cieľom. Pripravenosť záujemcov o čerpanie bude rozhodujúca, pretože Slovensko musí do roku 2026 vyčerpať až 60 % zdrojov z tohto fondu. Pre zvyšných 40 % bude míľnikom ich vyčerpania rok 2030.

KTO BUDE MÔŤ ČERPAŤ Z FONDU

Zámerom MIRRI SR je umožniť čerpať prostriedky z FST čo najširšej cieľovej skupine. Oprávnenými žiadateľmi budú mestá, obce, malé a stredné podniky, ako aj mimovládny sektor, univerzity či vysoké školy. Investície do veľkých podnikov sú oprávnené tiež, no len pri splnení kumulatívnych podmienok stanovených Európskou komisiou a len v prípade, ak sú potrebné na vykonávanie Plánu spravodlivej transformácie. Na Slovensku bude podpora z FST smerovaná do regiónu horná Nitra a do Košického kraja. S Európskou komisiou sa tiež diskutuje o oprávnenosti podpory pre Banskobystrický kraj. Výzvou pre hornú Nitru je stanovenie novej identity tohto územia, ktorá bola doteraz úzko spätá s ťažbou uhlia a jeho využívaním v energetike. Košický a Banskobystrický kraj sú poznačené dlhoročnou závislosťou od ťažkého a uhlíkovo náročného priemyslu.



Tlačová konferencia podpredsedníčky vlády SR a ministerky investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR Veroniky Remišovej a komisárky Európskej komisie Elisy Ferreiry (komisárka pre kohéziu a reformy) k Fondu na spravodlivú transformáciu z 28. júna 2021

Zdroj: Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR

AKČNÝ PLÁN TRANSFORMÁCIE HORNEJ NITRY

V roku 2019 vláda SR schválila Akčný plán transformácie uhoľného regiónu horná Nitra. Ten je výsledkom iniciatívy Európskej komisie, ktorá v roku 2017 založila platformu pre uhoľné regióny s cieľom podporiť útlm ťažby uhlia v EÚ a reagovať na environmentálne a sociálne výzvy spojené s ukončovaním ťažobných procesov. V decembri 2019 Európska komisia navrhla vytvorenie FST, čím povýšila neformálnu pomoc uhoľným regiónom na formálny mechanizmus pomoci. Akčný plán je každoročne aktualizovaný a jeho priority a opatrenia sú zohľadnené v Pláne spravodlivej transformácie. To výrazným spôsobom prispeje k naplneniu vízie regiónu definovanej v Akčnom pláne – umožniť hornej Nitre stať sa atraktívnym a sebestačným regiónom, v ktorom sa bude ekonomika rozvíjať v symbióze s čistým životným prostredím a dobrým prepojením na iné ekonomické centrá. ■

¹ Oprávnenosť, resp. neoprávnenosť aktivít z FST bližšie špecifikuje čl. 8 a 9 Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056 z 24. júna 2021, ktorým bol zriadený Fond na spravodlivú transformáciu.

RESUME: THE JUST TRANSITION FUND AND ITS CONTRIBUTION TO ADDRESSING THE IMPACTS OF DECARBONISATION The Just Transition Fund (JTF) will enable regions and citizens to address the social, economic and environmental impacts caused by the transition to a carbon-neutral economy. Support in the amount of EUR 459 million will be directed to the Upper Nitra region, the Košice region and the eligibility of support for the Banská Bystrica region is also being discussed with the European Commission. The biggest challenges of these territories are defined in a strategic document - the Just Transition Plan. These are the territories most affected by the disappearance or transformation of industries due to their dependence on fossil fuels or greenhouse gas-intensive industrial processes. The support will be provided in the form of grants following the approval of the Operational Programme Slovakia, under which the JTF is a specific objective.

URBACT IV

Ing. Lucia Pospíšová, PhD, sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

Posledné desaťročie ukázalo, že krízy sa môžu objaviť bez upozornenia a mestá sú nimi často zasiahnuté. Z dlhodobej perspektívy zohrávajú práve mestá kľúčovú úlohu pri dosahovaní udržateľného rozvoja. Operačný program URBACT už takmer 20 rokov pomáha mestám hľadať pragmatické riešenia, ktoré sú nové a udržateľné a integrujú ekonomické, sociálne a environmentálne mestské témy. Operačný program URBACT IV bude pokračovať v podpore miest aj v programovom období 2021 – 2027.

URBACT má obrovské skúsenosti s podporou miest pri zlepšovaní ich mestských politik prostredníctvom nadnárodnej spolupráce. Prístup programu „zdola – nahor“ umožňuje mestám definovať svoje vlastné potreby a zároveň zabezpečiť prepojenie s politikou súdržnosti. V programovom období 2021 – 2027 bude operačný program URBACT IV podporovať integrovaný udržateľný rozvoj miest a prispeje k napĺňaniu politického cieľa 5 – Európa bližšie k občanom. URBACT IV pomôže mestám budovať svoje kapacity potrebné na právu a realizáciu plánov a stratégií udržateľného rozvoja.

Jasná pridaná hodnota programu URBACT sa v prípade budovania kapacít ukázala v priebehu predchádzajúcich programov URBACT a tieto aktivity budú aj naďalej podporované. Napriek tomu, že menšie mestá môžu potrebovať dodatočnú podporu, budovanie kapacít bude dostupné pre mestá všetkých veľkostí. Nadnárodné vzdelávanie sa bude viac zameriavať na testovanie riešení a rozšíri možnosti prenosu osvedčených príkladov dobrej praxe. URBACT IV bude tiež pokračovať v úsilí o integráciu nových miest vrátane tých, ktoré sa nachádzajú v najchudobnejších regiónoch Európskej únie. Program bude naďalej podporovať integrované prístupy a zároveň bude rozvíjať participatívne procesy zdola – nahor s cieľom prepojiť rámce politiky EÚ s miestnymi potrebami.

URBACT IV sa bude, tak ako aj predošlé programy, zameriavať na samosprávy zo všetkých členských a partnerských štátov EÚ a v rámci sietí bude zabezpečovať rovnováhu medzi zapojenými mestami a mestskými oblasťami z menej a viac rozvinutých regiónov. Počas existencie operačného programu URBACT sa ukázalo, že nadnárodné výmenné siete sú efektívnym mechanizmom na vzájomné učenie sa pre všetky mestá v Európe. URBACT dôveruje mestám pri výbere tém ich spolupráce. Mestá totiž najlepšie vedú, akým problémom a výzvam musia čeliť. Praktické skúsenosti miest sú tiež bohatým zdrojom informácií a aj naďalej bude pre OP URBACT IV kľúčové ďalšie využívanie získaných poznatkov.

Operačný program URBACT IV sa v programovom období 2021 – 2027 bude zameriavať na 3 ciele:

1) Využitie nadnárodných sietí na zlepšenie kapacít európskych miest

Program bude podporovať siete pre akčné plánovanie, v rámci ktorých budú zástupcovia miest navrhovať integrované akčné plány v spolupráci s miestnou skupinou URBACT, ktorá združí všetky príslušné zainteresované subjekty. Siete budú mať príležitosť otestovať niektoré malé aktivity z integrovaných akčných plánov. Druhou podporovanou skupinou budú transferové siete, ktoré budú podporovať prenos overených príkladov dobrej praxe. Všetky siete budú mať podporu medzinárodných expertov v oblasti udržateľného rozvoja.

2) Zlepšenie kapacít mestských zainteresovaných subjektov v oblasti navrhovania a realizácie udržateľných mestských politik a inovácií v integrovanom, participatívnom a miestne orientovanom prístupe

Na programovej úrovni budú rozšírené aktivity zamerané na budovanie kapacít, ako sú napríklad URBACT univerzity, národné školiace programy, ale aj priebežná a špecializovaná podpora pre všetkých prijímateľov. Účastníci budú spolupracovať na zlepšovaní svojich zručností potrebných pre návrh a implementáciu integrovaných akčných plánov a transferových plánov. URBACT IV zvýši možnosti budovania kapacít v digitalizácii, rodovej rovnosti a environmentálnej oblasti.

3) Zabezpečenie sprístupnenia URBACT poznatkov a skúseností odborníkom v oblasti mestského rozvoja a aktérom mestského rozvoja

URBACT bude zohrávať úlohu sprostredkovateľa vedomostí – prepojí aktérov mestského rozvoja a uľahčí zdieľanie znalostí. Zároveň bude sprostredkovať získané znalosti a skúsenosti. Na zabezpečenie zdieľania informácií má URBACT vytvorenú sieť národných kontaktných bodov – na Slovensku funguje URBACT – Slovenské kontaktné miesto. Národné kontaktné body sú zodpovedné za šírenie výsledkov na národnej úrovni v miestnom jazyku. Zohrávajú dôležitú úlohu pri zdieľaní informácií zainteresovaným subjektom na miestnej, regionálnej a aj národnej úrovni.

Doterajšie skúsenosti zapojených miest dokazujú, že sieťovanie miest a spolupráca pri hľadaní riešení mestských problémov je v súčasnosti prakticky nevyhnutnosťou. Mestá si prostredníctvom spolupráce dokážu poradiť aj s problémami, ktoré sa často môžu zdať neriešiteľnými. Veríme, že podpora zo strany programu URBACT bola prínosná pre slovenské mestá v programovom období 2014 – 2020 a že bude aspoň v rovnakej miere využitá aj v programovom období 2021 – 2027. Operačný program URBACT IV je pripravený prispieť k udržateľnému a integrovanému rozvoju miest. ■

RESUME: URBACT IV For almost 20 years, the URBACT Operational Programme has been helping cities to find pragmatic solutions that are new and sustainable, integrating economic, social and environmental urban themes. The URBACT IV Operational Programme will continue to support cities in the 2021-2027 programming period. It will focus on 3 objectives, namely to use transnational networks to improve the capacities of European cities, to improve the capacities of urban stakeholders to design and implement sustainable urban policies and innovations in an integrated, participatory and place-based approach. The third objective is to ensure that URBACT knowledge and experience is made available to urban development practitioners and urban development actors. URBACT IV is ready to contribute to sustainable and integrated urban development.



PROGRAM SPOLUPRÁCE ESPON 2030

Mgr. Jana Ondrejmišková, sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

ESPON poskytuje územné dôkazy na podporu zainteresovaných stranám na všetkých úrovniach pri dosahovaní zeleného prechodu na klimaticky neutrálne ekonomiky a zároveň zaisťuje spravodlivé životné podmienky pre všetkých ľudí na všetkých miestach.

Program ESPON, Európska sieť na pozorovanie územného rozvoja a súdržnosti, od roku 2002 organizuje a financuje aplikovaný výskum, miestne analýzy a zber údajov na podporu formulovania politik územného rozvoja v Európe, a to prostredníctvom dôkazov, systematických údajov, máp, politického poradenstva a celoeurópskej porovnávacej analýzy. Program ESPON pomáha regiónom, mestám a vládam zlepšovať ich kvalitu rozhodovania hlavne podporou rozvoja, monitorovania a implementácie ich stratégií či politik. Aká bude úloha programu ESPON v nadchádzajúcom programovom období 2021 – 2027?

HISTÓRIA PROGRAMU ESPON

Poslaním programu **ESPON 2006**, ktorý sa začal v roku 2002, bolo prispieť k tvorbe politiky odhalením a porozumením priestorových trendov navrhujúcich úpravu politik na všetkých úrovniach vládnutia a s cieľom lepšie koordinovať jednotlivé odvetvia. Program bol financovaný hlavne z projektov aplikovaného výskumu so silným územným prístupom. Tematické projekty boli zamerané na analýzu územných trendov a lepšie porozumenie európskemu územiu a územnému rozvoju.

V tomto prístupe sa pokračovalo aj v ďalšom programe **ESPON 2013**, ktorého cieľom bolo čoraz viac rozširovať celoeurópske dôkazy so zámerom potenciálne ťažiť od tvorcov politik v celej Európe na všetkých úrovniach. Hlavnú úlohu Programu ESPON 2013 zohralo to, že tvorcovia politik zaoberajúci sa rozvojom regiónov a väčších území, musia pri svojej činnosti podporovať dôkazy a porovnateľné informácie o regiónoch, ako aj informácie o dlhodobom vývoji a perspektívach. Program ESPON 2013 bol navyše prepojený s lisabonskou a göteborgskou stratégiou a poskytol dôkazy o územnom potenciáli na zlepšenie regionálnej konkurencieschopnosti a územnej súdržnosti.

Už končiaci Program spolupráce **ESPON 2020**, sa zameriava na podporu účinnosti politiky súdržnosti a ďalších odvetvových stratégií a programov v rámci Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF), ako aj národných a regionálnych stratégií územného rozvoja formou tvorby, šírenia a presadzovania územných záznamov na území členských štátov EÚ a štyroch partnerských štátov Islandu, Lichtenštajnska, Nórska a Švajčiarska.

A ČO BUDE ĎALEJ?

Pochopenie výziev, hybných síl a trendov formujúcich európske územie, ako aj ich vplyvov na územný rozvoj zostáva nevyhnutnosťou aj pre nové programové obdobie 2021 – 2027. Územná súdržnosť Európy je v súčasnom kontexte charakterizovaná zvyšujúcim sa počtom výziev a zložitejšími cieľmi. Rozdiely a nerovnosti

medzi ľuďmi a miestami, ktoré si vyžadujú mimoriadne koordinované úsilie pri budovaní odolných území a čelia hlbokým a bezprecedentným krízam, je potrebné riešiť v kontexte charakterizovanom environmentálnymi zmenami, ekonomickou transformáciou a technickou transformáciou, čím sa prehľbuje zložitost politického rozhodovania. Výzvy, ktorými sa má ESPON zaoberať, načrtávajú dynamickú a evolučnú situáciu s pozitívnymi alebo negatívnymi dôsledkami pre územný rozvoj.

Dôkazy a znalosti produkované programom ESPON sa okrem iného zameriavajú na podporu rozvoja a analýzy územných trendov a stratégií v rôznych meradlách vrátane nadnárodného rozsahu, ako sú makroregionálne stratégie, stratégie pre morské oblasti a akýkoľvek funkčný prístup, napr. cezhraničné stratégie alebo stratégie presahujúce administratívne hranice, mestské/metropolitné stratégie. Výstupy a vedomostná základňa vyvinuté ESPON-om predstavujú relevantný zdroj informácií pre tieto stratégie ako na úrovni EÚ, tak aj na národnej a regionálnej úrovni.

Výskum a činnosti programu ESPON sú obzvlášť dôležité pre programovanie politiky súdržnosti v programovom období 2021 – 2027 najmä preto, aby prispeli k jej efektívnosti, európskej zelenej dohode a spravodlivému prechodu a obnove, ktoré sú stanovené v Územnej agende 2030. ESPON bude aj naďalej podporovať tieto procesy prostredníctvom informačných politik, správ o územných dôkazoch, nástrojov územného monitorovania a ďalších špecializovaných štúdií, ktoré budú zostavené na požiadanie príslušných členských krajín ESPON a príslušných medzivládnych sietí. Časť výsledkov z Programu ESPON bude slúžiť ako nástroj procesu politiky súdržnosti a implementovania Územnej agendy 2030. ■

RESUME: ESPON 2030 COOPERATION PROGRAMME As the ESPON 2030 Programme prepares for the new programming period 2021-2027, it will continue to provide territorial evidence to support stakeholders at all levels in achieving a green transition to climate-neutral economies while ensuring at the same time just living conditions for all people in all places. The ESPON 2030 Programme will continue to address challenges that have either negative or positive implications for territorial development, with an emphasis on the priorities set out in the Territorial Agenda 2030 to contribute to the effectiveness of the Just Transition and Recovery and the European Green Deal.



PLÁN OBNOVY AKO HISTORICKÁ PRÍLEŽITOSŤ PRE SLOVENSKO

Sekcia plánu obnovy, Úrad vlády SR

Pandémia koronavírusu so sebou priniesla množstvo ťažkostí. Okrem iného nám tiež veľmi realisticky ukázala dávne problémy, ako aj to ako veľmi potrebujeme zlepšiť svet okolo nás, a to zásadne a čo najrýchlejšie. Chceme kvalitnejšie zdravotníctvo, modernejšie školy, čistejší vzduch, lepšie životné prostredie, menej byrokracie. Chceme byť zdraví, vzdelaní, ekologickí, moderní, zarábať viac než nám stačí len na prežitie. Chceme žiť ako v 21. storočí. Slovensko dnes stojí pred historickou príležitosťou urobiť zásadné kroky vo forme reforiem v tých oblastiach, ktoré sa týkajú vitálnych funkcií štátu a následne do týchto oblastí investovať. Vďaka plánu obnovy máme teraz jedinečnú príležitosť spraviť zo Slovenska modernú krajinu.

Môžno sa to na prvý pohľad nezdá, ale plán obnovy má s pandémiou veľa spoločného. Vznikol po dohode európskych lídrov ako súčasť väčšieho stimulačného balíčka s názvom Next Generation EU s cieľom reagovať na zlú ekonomickú situáciu spôsobenú pandémiou COVID-19. Spolu s dlhodobým rozpočtom EÚ je tento dočasný nástroj doposiaľ najväčším stimulačným balíčkom, aký kedy Európska únia poskytla.

CESTOVNÁ MAPA K LEPŠIEMU SLOVENSKU

Pre jednotlivé členské krajiny EÚ je v tomto fonde vyčlenené presné množstvo finančných prostriedkov na základe počtu obyvateľov, nezamestnanosti či HDP. Slovensko má k dispozícii približne šesť miliárd eur v grantoch, z ktorých sa menšia časť, 30 %, prepočíta v júni 2022 po zohľadnení ekonomickej situácie v predošlom roku. Práve preto sa v súvislosti s celkovou výškou alokácie momentálne hovorí ako o približnej sume.

Komplexné prípravy plánu obnovy sa na Slovensku začali už počas leta 2020. Prvým krokom bolo vytvorenie základného rámca reformných a investičných priorit, ktoré sú pre Slovensko kľúčové. Vyústením tohto procesu bolo vytvorenie strategického dokumentu s názvom Moderné a úspešné Slovensko. Na jeho prípravu sa podieľalo približne sto renomovaných expertov z rôznych sektorov.

Ministerstvo financií SR pôsobilo v procese prípravy tvorby plánu ako koordinátor, na tvorbe sa úzko podieľali aj Útvary hodnoty za peniaze či Inštitút finančnej politiky na ministerstve financií. V procese prípravy zohrávalo dôležitú úlohu zriadenie sekcie plánu obnovy, ktorá v súčasnosti vykonáva úlohu Národnej implementačnej a koordinačnej autority (NIKA) pre mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti.

Plán obnovy je výsledkom práce a niekoľkomesačných diskusií odborníkov, úradníkov a analytikov. Jeho priority odrážajú európske požiadavky a zároveň adresujú národné priority.

Priority plánu obnovy odrážajú striktné požiadavky stanovené na európskej úrovni a zároveň adresujú veľké národné priority, ako je školstvo, zdravotníctvo či efektívna verejná správa, teda oblasti, ktoré sú kľúčové pre rast životnej úrovne a kvalitu života. Návrh plánu obnovy plne reflektuje kvantitatívne kritériá (minimálne 37 % celkovej alokácie na zelenú transformáciu a aspoň 20 % celkovej alokácie na digitálnu transformáciu) ako i kvalitatívne kritériá (špecifické odporúčania Európskej komisie) stanovené v nariadení, ktorým sa zriaďuje mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti. Jednotlivé opatrenia taktiež naplňujú princíp tzv. výrazne nenarušiť, ktorého cieľom je, aby plán obnovy nenarušal environmentálne ciele EÚ.

Slovensko predložilo Európskej komisii sfinalizovaný plán obnovy v apríli 2021. Jeho kvalitu ocenili nielen domáci odborníci, ale aj priamo Európska komisia, ktorá vo svojom hodnotení slovenského plánu vyzdvihla jeho silný reformný náboj. Pozitívne hodnotenie ešte viac zvýraznila návšteva predsedníčky Ursuly von der Leyen, ktorá prišla hodnotenie osobne odovzdať premiérovi Eduardovi Hegerovi. Oficiálne sa tak skončil schvaľovací proces a začala sa ďalšia fáza – realizácia.

„Keďže od plánu obnovy do veľkej miery závisí budúcnosť našej krajiny, realizácia stanovených míľnikov a cieľov si bude vyžadovať nielen silné organizačné schopnosti, ale aj spoluprácu a odhodlanie. Práve fáza implementácie bude kľúčová a s veľkou pravdepodobnosťou bude omnoho náročnejšia než samotná príprava plánu,“ zdôraznila generálna riaditeľka sekcie plánu obnovy Lívia Vašáková.

NEOPAKOVATEĽNÁ PRÍLEŽITOSŤ

Celý plán je rozdelený do piatich prioritných oblastí. Každá z nich sa skladá z tematických komponentov, ktoré obsahujú jednotlivé reformy a investície. Pre čerpanie prostriedkov z plánu obnovy je kľúčové plnenie tzv. míľnikov a cieľov. Ide o miery pokroku pri vykonávaní reformy alebo implementácii investície, pričom míľniky predstavujú kvalitatívne výsledky a ciele kvantitatívne výsledky, ktoré bude Slo-



Zasadnutie Európskej rady Foto: Európska komisia



Predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyen s predsedom vlády SR Eduardom Hegerom počas oficiálneho vyhodnotenia Plánu obnovy a odolnosti SR Európskou komisiou Foto: Úrad vlády SR



Oficiálne predstavenie dokumentu Moderné a úspešné Slovensko Foto: Ministerstvo financií SR

vensko reportovať Európskej komisii. Po ich splnení je možné využiť financie z fondu obnovy. V prvých rokoch sa plán obnovy zameriava najmä na prijatie reforiem, ktoré budú základom pre neskoršie financovanie investícií.

VÝSLEDKY POCÍTI KAŽDÝ OBČAN

Z plánu obnovy budú profitovať všetci občania bez ohľadu na región. Úspech jednotlivých regiónov bude závisieť najmä od záujmu, pripravenosti a akcieschopnosti samospráv. V praxi to znamená, že si samosprávy musia aktívne pripravovať stratégie, administratívne kapacity a projektovú dokumentáciu.

Medzi projekty, kde sa bude možné uchádzať o investície priamo, patrí napríklad:

- obnova verejných historických a pamiatkovo chránených budov,
- podpora výstavby aspoň 200 km cyklistických trás,
- dobudovanie kapacít materských škôl, vďaka ktorému vznikne vyše 12-tisíc nových miest v škôlkach.

V regiónoch tiež pribudne spolu vyše 3 000 staníc pre nabíjanie elektromobilov alebo vodíkových plniacich staníc. Pozitívny vplyv na lepšiu dostupnosť a obslužnosť regiónov bude mať aj rekonštrukcia, modernizácia alebo elektrifikácia aspoň 69 km tratí, dispečerizácia aspoň 100 km železničných tratí či zakúpenie ekologických kolajových vozidiel. Vďaka reforme nemocníc po celom Slovensku vznikne vyše 170 ambulancií a zmodernizuje sa 55 sídel staníc zdravotnej záchrannej služby.

Už v priebehu roka 2022 bude tiež vyhlásená výzva, v rámci ktorej sa z plánu obnovy do roku 2026 komplexne obnoví 30 000 rodinných domov, vďaka čomu sa zníži energetická náročnosť domov o 30 %. Investícia, ktorú bude realizovať Slovenská agentúra životného prostredia, je zameraná na vlastníkov starších rodinných domov. Primárne bude podporená komplexná obnova domu, to znamená v rámci nasledovných štyroch kľúčových oblastí: zateplenie plášťa, zateplenie strechy, výmena okien alebo dverí a výmena vykurovacieho zariadenia.

BEH NA DLHÉ TRATE

Plán obnovy je neopakovateľná príležitosť, ako nielen zmierniť následky pandémie, ale aj ako transformovať slovenskú ekonomiku, vytvárať príležitosti a pracovné miesta a vybudovať krajinu, v ktorej chceme žiť. Je to beh na dlhé trate, ktorý je navyše závislý od nášho vlastného nasadenia, výdrže a trpezlivosti. A je závislý aj od toho, ako dokážeme vidieť náš cieľ lepšie fungujúcej krajiny v horizonte niekoľkých rokov.

RESUME: THE RECOVERY PLAN AS A HISTORIC OPPORTUNITY FOR SLOVAKIA The Recovery Plan was agreed by European leaders as part of a larger stimulus package called Next Generation EU to respond to the poor economic situation caused by the COVID-19 pandemic. The priorities of the Slovak Recovery Plan reflect the strict requirements set at the European level and at the same time address major national priorities such as education, health care and efficient general government, areas that are key to the growth of living standards and quality of life. The success of individual regions in leveraging the Plan's investments will depend mainly on the interest, readiness and responsiveness of local governments.

OBNOVA VEREJNÝCH HISTORICKÝCH A PAMIATKOVO CHRÁNENÝCH BUDOV

Sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

Verejné budovy patria k budovám s najhoršou energetickou hospodárnosťou. V rámci vládou schváleného Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky získa Slovensko zdroje na investičnú podporu obnovy verejných historických a pamiatkovo chránených budov. Cieľom je zlepšiť ich stavebnotechnický stav, znížiť energetickú spotrebu, zvýšiť odolnosť voči klimatickým zmenám, ako aj predĺžiť ich životnosť a skvalitniť možnosti využívania týchto budov verejnosťou. V rámci obnovy budov sa umožní využívať moderné technológie a aplikovať obnoviteľné zdroje energie, čím sa prispeje k plneniu ambiciózneho cieľa Európskej komisie v oblasti zníženia emisií do roku 2030.

KTO MÔŽE ŽIADAŤ?

Žiadateľmi o nenávratný finančný príspevok môžu byť vlastníci historických a pamiatkovo chránených verejných budov vrátane štátnych vlastníkov (správcovia majetku štátu), orgánov územnej samosprávy (obce, mestá, VÚC) a verejnoprávnych inštitúcií.

NA AKÉ BUDOVY JE MOŽNÉ ŽIADAŤ PODPORU?

Žiadateľ môže získať podporu na obnovu **historickej alebo pamiatkovo chránenej budovy**, ktorá je zároveň **verejnou budovou** (z hľadiska verejného vlastníka) a ktorá slúži **na poskytovanie výkonu verejnej moci**, vzdelávania, kultúry, športu a zároveň **prípadná vedľajšia hospodárska činnosť v budove** (vrátane všetkých nájmov, alebo zárobkových činností v budove) **nie je vykonávaná na viac ako 20 % kapacity** (plochy alebo času) budovy.

KTORÉ SÚ HISTORICKÉ A PAMIATKOVO CHRÁNENÉ VEREJNÉ BUDOVY?

Pamiatkovo chránená budova je:

- budova, ktorá je národná kultúrna pamiatka zapísaná v Registri nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, ktorý eviduje Pamiatkový úrad Slovenskej republiky, alebo
- budova s pamiatkovou hodnotou, alebo budova rešpektujúca hodnoty pamiatkového územia, nachádzajúca sa v pamiatkovej rezervácii alebo pamiatkovej zóne, ktorú eviduje Pamiatkový úrad Slovenskej republiky (PÚ).

Historická budova je budova, ktorá nie je síce národnou kultúrnou pamiatkou, ale vzhľadom na obdobie vzniku, historickú, architektonickú, krajinnú, urbanistickú alebo konštrukčnú kvalitu si vyžaduje vyšší stupeň a náročnosť renovačných prác. Historickými budovami sa v tomto kontexte rozumejú budovy, ktoré:

- sú registrované v Zoznamoch pamätihodností miest a obcí,
- sú uvedené v Registri modernej architektúry Slovenska, alebo
- mali platné stavebné povolenie alebo kolaudačné rozhodnutie, alebo bola stavba preukázateľne užívaná, alebo zapísaná do katastra nehnuteľností do roku 1979 vrátane roku 1979.

ČO JE HLAVNÝM CIEĽOM PREDKLADANÝCH PROJEKTOV OBNOVY BUDOV?

Pri obnove budov **budú realizované opatrenia na zlepšenie energetickej hospodárnosti budovy, pričom musí byť dosiahnuté minimálne 30 % zníženie potreby primárnej energie budovy.**

Dosiahnutie 30 % zníženia potreby primárnej energie sa bude preukazovať pri podaní žiadosti projektovým energetickým hodnotením (ktoré je súčasťou projektovej dokumentácie) s vyčíslením predpokladaného zníženia potreby primárnej energie budovy a po kolaudácii sa potvrdí dosiahnutie týchto parametrov energetickým certifikátom.

AKÉ NÁKLADY BUDÚ OPRAVNENÉ?

Oprávnenými nákladmi budú náklady na opatrenia, ktoré majú vplyv na **zníženie potreby primárnej energie** potrebnej na fungovanie budovy (vykurovanie, príprava teplej vody, osvetlenie, nútené vetranie, chladenie), t. j. **opatrenia na zlepšenie energetickej hospodárnosti budov (EHB).**

Popri opatreniach EHB je možné vykonať aj **iné opatrenia**, ktoré nesúvisia s úsporou energie. Ich zoznam bude súčasťou výzvy. Tieto opatrenia môžu byť zamerané napríklad na zadržiavanie dažďovej vody, taktiež môžu zahŕňať tieniace prvky, zelené strechy, opatrenia na zabezpečenie bezbariérovosti, nabíjacie stojany pre elektromobily, vybudovanie dátových rozvodov v budove, odstránenie azbestu, triedenie a likvidáciu stavebného odpadu, zabezpečenie hniezdnych možností pre chránené druhy živočíchov a podobne, pričom náklady môžu byť premietnuté do oprávnených nákladov **len do výšky maximálne 10 % z oprávnených nákladov.**

Ostatné stavebnotechnické intervencie do budovy, napríklad opravy statických porúch, schodísk, interiérov a podobne, môžu byť realizované výlučne na náklady vlastníka budovy.

Výber opatrení bude zvolený špecificky v spolupráci vlastníka a projektanta individuálne podľa typu budovy a cieľov obnovy.

AKÁ BUDE VÝŠKA PODPORY?

Naším cieľom je podporiť **100 % oprávnených nákladov na každé**

PRÍKLADY OPATRENÍ EHB

POPIS OPATRENIA

opatrenia do obálky budovy

zateplenie fasády, strechy, podlahy, výmena okien, dverí, rekuperácia, sanácia proti vlhkosti...

opatrenia do vnútra budovy

izolácia rozvodov, inštalácia alebo výmena termoregulačných ventilov, výmena vodovodných batérií, výmena svetelných zdrojov, inštalácia pohybových alebo jasových snímačov, výmena výťahov, vzduchotechnika...

opatrenia do zdrojov

obnova alebo výmena zdroja tepla – kotla, inštalácia obnoviteľného zdroja energie – fotovoltaické solárne panely, solárne kolektory, tepelné čerpadlá...

opatrenia do automatizácie a riadenia budovy

inštalácia meradiel, regulácie, digitálnych riadiacich a regulačných systémov budovy, vyregulovanie systému, smart systémy...



Foto: Veronika Hubková

jedno opatrenie EHB a iné opatrenie, pričom ale celkový objem podpory na realizáciu iných opatrení môže byť vo výške maximálne 10 % z celkového objemu oprávnených nákladov.

Na každé opatrenie (zateplenie, výmena okien, výmena výťahu, výmena kotla, zelená strecha, odstránenie azbestu a pod.) máme stanovenú maximálnu jednotkovú výšku oprávnených nákladov, ktorá je na úrovni reálnych oprávnených nákladov na trhu pri zachovaní hospodárnosti verejných investícií. V prípade vysúťaženia vyššej ceny si rozdiel hradí vlastník stavby.

KEDY SA BUDE MOŽNÉ UCHÁDZAŤ O PODPORU?

Zverejnenie výzvy na predkladanie žiadostí sa predpokladá **v 2Q/2022. Oprávnenými aktivitami** budú aj stavebné práce, ktoré boli **zrealizované od februára 2020**, ak stavba v čase rozhodnutia o poskytnutí príspevku nie je ešte ukončená.

AKÉ PRÍLOHY BUDE POTREBNÉ PRILOŽIŤ K ŽIADOSTI?

Popri štandardných dokladoch preukazujúcich finančnú spôsobilosť a postavenie vlastníka a vlastníckych vzťahov k budove sa bude vyžadovať najmä:

- projektová dokumentácia pre stavebné povolenie (alebo projekt pre realizáciu stavby) vrátane časti – projektové energetické hodnotenie (s vyčíslením predpokladaného zníženia potreby primárnej energie po realizácii obnovy vo výške minimálne 30 % potreby primárnej energie budovy),
- právoplatné stavebné povolenie,
- ukončený pamiatkový výskum (ak bol nariadený PÚ),
- platná zmluva so zhotoviteľom uzatvorená postupmi verejného obstarávania (s časom realizácie maximálne do decembra 2025),
- doklad o finančnom krytí časti investície, ktorá nebude oprávnená z Plánu obnovy a odolnosti (vlastné zdroje žiadateľa, úver a pod.).

AKO SA BUDÚ VYBERAŤ PODPORENÉ PROJEKTY?

Projekty plánujeme posudzovať a zazmluvňovať v poradí podľa predloženej kompletnej žiadosti, ktorá splní všetky podmienky, a to až do vyčerpania celkovej alokácie. Preto je prezieravé čím skôr sa pripraviť na obnovu budovy a po vyhlásení výzvy predložiť žiadosť.

Dokedy bude nutné ukončiť všetky práce, skolaudovať stavbu a finančne ukončiť obnovu budovy?

Všetky aktivity musia byť ukončené (realizované, skolaudované, do-fakturované) a zdokladované ministerstvu **do konca roku 2025**. V roku 2026 sa už počíta len s finančným uzatváraním projektov voči EÚ. ■

RESUME: RESTORATION OF PUBLIC HISTORIC AND LISTED BUILDINGS Public buildings are among the buildings with the worst energy performance. Within the framework of the Government-approved Recovery and Resilience Plan of the Slovak Republic, Slovakia will receive resources for investment support for the restoration of public historic and listed buildings. The aim is to improve their structural and technical condition, reduce energy consumption, increase resilience to climate change, as well as prolong their service life and improve the public's use of these buildings. The renovation of buildings will enable the use of modern technologies and the application of renewable energy sources, contributing to the European Commission's ambitious target of reducing emissions by 2030.

UDRŽATEĽNÁ DOPRAVA A PLÁN OBNOVY

Mgr. Michal Hladký, odbor stratégie dopravy MDV SR

Z pozície štátu je potrebné dlhodobo a systémovo podporovať rozvoj ekologických a trvalo udržateľných dopravných módov šetrných k životnému prostrediu, či už verejnú osobnú dopravu alebo cyklistiku ako takú. V rámci verejnej osobnej dopravy sa štát usiluje podporovať železničnú a električkovú dopravu, ktorá by mala byť nosným dopravným systémom v rámci Slovenska. Na tento systém by mala nadväzovať prímestská autobusová a mestská hromadná doprava. V rámci ekologizácie a modernizácie vozidlového parku by mali jednotliví dopravcovia postupne zavádzať do prevádzky elektrobuses či vozidlá s alternatívnym pohonom. Taktiež je dôležité podporovať ekologické formy nákladnej dopravy s cieľom presunúť časť prepravených tovarov z cestnej dopravy na železničnú. Na splnenie predtým uvedených cieľov by mali prispieť významnou mierou aj európske finančné zdroje získané v rámci národného Plánu obnovy a odolnosti.

Podpora udržateľnej dopravy je v rámci Plánu obnovy a odolnosti schváleného zo strany Európskej komisie venovaný komponent 3, ktorý sa člení obsahovo na 4 reformy a 4 investície. Do júna 2026 bude Ministerstvo dopravy a výstavby SR v rámci svojej pôsobnosti zodpovedať za plnenie mílnikov a cieľov v rámci troch reforiem – Reforma prípravy investičných projektov v doprave, Reforma verejnej osobnej dopravy, Reforma intermodálnej nákladnej dopravy a troch investícií – Rozvoj štruktúry nízkouhlíkovej dopravy, Podpora ekologickej osobnej dopravy, Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy. Reformu na zavedenie nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy a investíciu na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony bude vecne pokrývať Ministerstvo hospodárstva SR. Riadiacim orgánom, resp. národnou koordinátnou a implementačnou autoritou bude Úrad vlády SR, pod ktorý budú patriť tzv. vykonávatelia jednotlivých komponentov Plánu obnovy a odolnosti – príslušné ministerstvá.

VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

Rezort dopravy v súlade s Plánom obnovy a odolnosti SR pripravuje zákon o verejnej osobnej doprave, ktorý by mal nastaviť podmienky pre efektívnejšiu koordináciu, financovanie a objednávanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy prostredníctvom koordinátného orgánu pre verejnú dopravu. Zákon by mal zjednotiť jednotlivé dopravné módy verejnej osobnej dopravy v oblasti štandardov, cestovných poriadkov, nadväzností, eliminácie súbehov, ako aj zjednotenia tarifných a prepravných podmienok. Cieľom je umožniť cestovať na jeden cestovný doklad rôznymi druhmi dopravy objednanými vo verejnom záujme, ako aj podporiť rozvoj integrovaných dopravných systémov. Zákon by mal byť prijatý do konca roka 2022 a vstúpiť do platnosti v roku 2023.

Plán dopravnej obsluhy

Ďalším z mílnikov Plánu obnovy a odolnosti SR je pre rezort dopravy v spolupráci s Ministerstvom financií SR spracovanie Plánu doprav-

nej obsluhy SR (v 1. etape pre železničnú dopravu) a jeho schválenie do konca marca 2022. Mal by vytvoriť rámec pre optimalizáciu prevádzky železničnej osobnej dopravy s postupnou realizáciou zmien v grafikonoch vlakovej dopravy do konca roka 2023. V neskoršej fáze sa predpokladá v spolupráci s vyššími územnými celkami ako objednávateľmi prímestskej autobusovej dopravy rozšírenie dokumentu na Národný plán dopravnej obsluhy, ktorý by zahŕňal okrem železničnej aj autobusovú dopravu a definoval by preferovaný druh dopravy pre jednotlivé trasy vzhľadom na železnice ako na nosný dopravný systém. Dokument by mal byť podkladom na objednanie verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. V prvej fáze má určiť predpokladaný rozsah železničnej dopravy vrátane návrhu, ako posilniť dopravu na tratiach s najväčším potenciálom presunu cestujúcich z áut do vlakov, ako aj navrhnuť opatrenia na zefektívnenie dopravnej obsluhy. Dokument bude primerane vychádzať zo spracovaných plánov dopravnej obslužnosti a plánov udržateľnej mobility samosprávnych krajov, Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030, počtu prepravených cestujúcich, zahraničných skúseností a výstupov z dopravných modelov.

Národný integrovaný dopravný systém

Uvedené aktivity by mali vytvoriť podmienky na intenzívnejšiu podporu integrovanej dopravy, pričom cieľom je vybudovať do júna 2026 integrované dopravné systémy aspoň v 6 krajoch Slovenska, ktoré umožňujú cestovať viacerými druhmi verejnej osobnej dopravy alebo dopravcami na jeden cestovný lístok. Na implementáciu tohto cieľa, ktorý zahŕňa zabezpečenie tarifnej integrácie a jednotného informačného systému na území Slovenska, je vyčlenených cca. 26 mil. eur.

Investície budú smerované na zlepšenie stavu vozidlového parku dopravcov prevádzkujúcich koľajovú dopravu vo verejnom záujme obstaraním ekologických elektrických rušňov alebo ucelených vlakových jednotiek na elektrický alebo alternatívny pohon, prípadne električiek pre osobnú dopravu, v počte aspoň 5 ks. Toto opatrenie by malo prispieť k skráteniu intervalov vlakov a zahusteniu železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom presunu cestujúcich z osobných áut a autobusov. Na túto investíciu je vyčlenených v Pláne obnovy a odolnosti cca 45 mil. eur.

Modernizácia dráhovej infraštruktúry

Približne 550 mil. eur je plánovaných na rekonštrukciu a modernizáciu dráhovej – železničnej, električkovej a trolejbusovej infraštruktúry. Cieľom je zrekonštruovať a zmodernizovať do júna 2026 aspoň 69 km úsekov tratí, ako aj modernizovať zabezpečovacie zariadenia (dispečerizácia) aspoň 100 km železničných tratí. Oprávnenými prijímateľmi budú Železnice Slovenskej republiky ako správca železničnej dopravnej cesty, ako aj dopravné podniky v mestách s električkovou prípadne trolejbusovou dopravou. V súvislosti s uvedenými cieľmi sa rezort dopravy v spolupráci s Útvárom Hodnoty za peniaze MF SR zaviazal vypracovať investičný plán projektov železničnej infraštruktúry do konca júna 2021. Predmetný dokument „[Priority vo výstavbe železničnej infraštruktúry](#)“ je zverejnený na stránke ministerstva dopravy a výstavby a v súčasnosti sa finalizuje harmonogram jeho implementácie.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V Pláne obnovy a odolnosti sa počíta aj s významnou podporou cyklistickej dopravy v celkovej výške cca 105 mil. eur. Cieľom je do júna 2026 vybudovať aspoň 200 km novej cyklistickej infraštruktúry a 5 000 bezpečných parkovacích miest pre bicykle na železničných staniciach a zastávkach, aby mohli cestujúci poho-

dne prestúpiť z bicykla na vlak a naopak. V rámci otvorenej výzvy na predkladanie projektov budú oprávneným územím samosprávy patriace do takzvaných území Udržateľného mestského rozvoja (UMR), ktoré sú vyčlenené na základe metodiky Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR na účely čerpania európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF). Územie UMR pozostáva z jadrového mesta a okolitých obcí so vzájomnými väzbami, pričom počet obyvateľov celého územia je minimálne 40-tisíc. Samosprávy mimo územia UMR sa budú môcť uchádzať o podporu cyklotransportných projektov podporujúcich mestskú, prímestskú a medzimestskú cyklistiku z EŠIF v rámci pripravovaného Operačného programu Slovensko. Jedným z cieľov Plánu obnovy a odolnosti je dosiahnuť 10 % podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v mestskej a prímestskej doprave. V súčasnosti sa tento podiel odhaduje približne na 5 %. Treba však podotknúť, že projekty na podporu voľnočasového bicyklovania, respektíve cykloturistiky nebudú môcť byť z tohto zdroja financované. V tomto prípade bude podpora smerovať z EŠIF a Operačného programu Slovensko.

Ďalším mílnikom v Pláne obnovy a odolnosti je do konca roka 2021 vypracovať a zverejniť metodiku posudzovania, hodnotenia a prioritizácie projektov rozvoja cyklistickej infraštruktúry, ktorá bude zároveň nevyhnutnou podmienkou na efektívne čerpanie finančných prostriedkov na budovanie bezpečnej cyklistickej infraštruktúry. K nej bude vypracovaná aj metodika analýzy prínosov a nákladov (Cost Benefit Analysis – CBA) pre cyklistickú infraštruktúru, ktorú možno využiť aj pre iné možnosti financovania, ako sú EŠIF či verejné zdroje štátneho rozpočtu. Metodika vychádza z reálneho alebo modelovaného potenciálu dopytu s cieľom podporiť zmysluplné infraštruktúrne cykloprojekty, ktoré prispievajú k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy v našich mestách, v prípade Plánu obnovy a odolnosti najmä pri dochádzke do zamestnania, škôl, s väzbou na železničné stanice.

INTERMODÁLNA NÁKLADNÁ DOPRAVA

V oblasti podpory intermodálnej (kombinovanej) nákladnej dopravy je cieľom rezortu dopravy presunúť do roku 2030 aspoň 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy, resp. prepravených tovarov, nad 300 km na železničnú, prípadne vodnú dopravu a aspoň 50 % do roku 2050. K splneniu tohto cieľa má pomôcť spracovanie a schválenie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy, príprava schémy štátnej pomoci na podporu začínajúcich liniek dopravcov a prepravcov, podpora nákupu technického vybavenia vrátane manipulovateľných návosov, výmenných nadstavieb, intermodálnych železničných vozňov, ako aj zariadení určených na prekládku nákladových jednotiek intermodálnej dopravy. Cieľom je do júna 2026 s využitím prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti vo výške cca. 16 mil. eur podporiť obstaranie aspoň 1 000 intermodálnych prepravných jednotiek (dotácia vo výške maximálne 30 % z celkových oprávnených nákladov) a aspoň 1 začínajúcu linku (dotácia vo výške maximálne 49 % z celkových oprávnených nákladov). Oprávnenými prijímateľmi budú Železnice Slovenskej republiky ako správca železničnej infraštruktúry, ako aj dopravcovia a prepravcovia v nákladnej doprave. ■

RESUME: SUSTAINABLE TRANSPORT AND RECOVERY PLAN Recently, the unsustainable growth of individual car traffic has become an increasingly acute problem in large Slovak cities and their surroundings. This problem was exacerbated to some extent following the lifting of anti-pandemic measures in relation to the Covid-19 disease, when an increase in individual transport and a decrease in public passenger transport for commuting to work or school could be observed due to public fears. This paper is devoted to sustainable transport within Component 3 of the Slovak Recovery and Resilience Plan and its future implementation in Slovak conditions. The Recovery and Resilience Plan can support environmentally friendly and sustainable modes of transport - public passenger transport, cycling, but also intermodal freight transport. The aim of these interventions is to avoid the unsustainable use of individual car transport to the detriment of public passenger transport and other alternative modes of transport.

...AJ VLAKY MÔŽU BYŤ PEKNÉ A CESTOVANIE NIMI PRÍJEMNÉ

Ing. Ján Farkaš, generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh MDV SR

Slovenské železnice sú pohľadmi z rôznych uhlov často vnímané ako špinavé, pomalé, zastarané. Dôvodov, prečo sú takéto pohľady, je neúrekom. Verejnosť vystavila železniciam na semafore červenú a treba objektívne povedať, že často aj oprávnené.

Červená je ale len svetlo. Svetlo, ktoré potrebuje impulz, aby zmenilo svoju farbu.

Investície do železničnej dopravy nie sú na pár rokov. Je to jednak dlhodobý proces, ale aj dlhodobý úžitok. Dnešná investícia bude slúžiť desiatky rokov a má šancu prinášať oveľa viac benefitov, než s ktorými dnes kalkuluje v analýzach a prognózach. Vlaková doprava by mala byť jasnou kostrou všetkej mobility. Západ už touto cestou ide niekoľko rokov, paradoxne, východ nás predbehol už tiež. Všetky strategicky rozmýšľajúce krajiny, dokonca aj tie, ktoré majú podstatne horšie ekonomické výsledky, už nabehli na systém postupného a systematického rozvoja železničnej dopravy. Slovensko túto dobu zaspalo a prebúdz sa len v posledných rokoch.

KLIMATICKÁ NEUTRALITA – CESTA DO SÚČASNOSTI

Európska komisia v marci 2020 navrhla iniciatívu, ktorá sa stala súčasťou Európskej zelenej dohody, ktorá predstavuje plán EÚ na zabezpečenie udržateľnosti hospodárstva dosiahnutím klimatickej

neutrality do roku 2050. Najdôležitejšou časťou tohto plánu je zaviesť ekologickjšie a pre život zdravšie dopravné prostriedky. Iniciatíva vyzdvihuje výhody vlakov ako udržateľného, inteligentného a bezpečného dopravného prostriedku a chce byť nápomocná členským štátom, aby sa ešte viac spropagoval tento spôsob dopravy medzi obyvateľmi aj podnikmi. Dôvodom je alarmujúci fakt, podľa ktorého doprava ako celok generuje približne 25 % emisií skleníkových plynov. Cieľom Európskej zelenej dohody je znížiť tieto emisie z dopravy do roku 2050 o 90 %.

Železnica je bez páťosu a patriotizmu jednoznačne najmenším tvorcom emisií skleníkových plynov súvisiacich s dopravou (menej ako 0,5 %), vďaka čomu je jednou z najudržateľnejších foriem osobnej a nákladnej dopravy. Napriek nespočetnému množstvu výhod cestujú vlakom u nás len necelé 3 % cestujúcich a prepraví sa ledva pätina všetkého prepraveného tovaru (vyjadrené v to-

nokilometroch). Akýkoľvek krok, nástroj, či podpora v prospech železnice je aj o tom, aký svet tu chceme vytvoriť pre naše budúce generácie. A nemusí ísť o generácie veľmi vzdialené. Môže ísť už aj priamo o nás. Topiace sa ľadovce, či riziko zmeny prúdenia Golského prúdu môžu zásadným spôsobom ovplyvniť charakter počasia v miernom pásme, pretože ten zvyšuje priemernú ročnú teplotu o niekoľko stupňov Celzia. Na porovnanie, Golským prúdom pretečie až 100-násobok vody viac než v najväčšej sladkovodnej rieke Amazonke. Klimatické zmeny pociťujeme už teraz. Zvýšenie podielu železníc na osobnej i nákladnej doprave je príležitosťou na výrazné zníženie emisie skleníkových plynov a znečistenie pochádzajúce z dopravy, čím sa výrazne prispieje k úsiliu Európskej únie v rámci Európskej zelenej dohody.

Uvedené je dôvodom, prečo Európska komisia prijala v decembri 2020 stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, a to s cieľom dosiahnuť a zabezpečiť, aby doprava bola tým najdôležitejším prvkom pri prechode na digitálne, inovatívne a najmä čisté hospodárstvo. Naznačená cesta definuje jasné princípy a míľniky, ktoré majú napomôcť týmto cieľom. Je to najmä zdvojnásobenie objemu železničnej nákladnej dopravy a až stonásobenie výkonnosti v rámci vysokorychlostnej železničnej dopravy do roku 2050.

PLÁN OBNOVY A INÉ MOŽNOSTI

Slovensko ale stále trpí nedostatočnou úrovňou železničnej infraštruktúry. Pomyselným svetlom v tuneli sa stáva Plán obnovy a odolnosti, ktorý prináša zásadné zmeny v preferovaní projektov naviazaných na železničnú dopravu voči projektom súvisiacich s cestnou infraštruktúrou. V spojitosti s Operačným programom integrovaná infraštruktúra a s programom CEF sa u nás začali, alebo onedlho začnú, riešiť dlho očakávané zmeny, ktorých cieľom je výrazné zlepšenie cestovania po Slovensku. A nejde len o cestovanie, ale aj o ekologizáciu, lacnejšiu verejnú dopravu, kvalitnejšie vlakové súpravy či rýchlejšiu prepravu z jedného na druhé miesta.

Koncom minulého roka sa začali prvé práce v rámci projektu Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, kde sa bude prebudovávať celý žilinský uzol a zvyšovať traťovú rýchlosť, ktorá umožní opäť kratšie cestovanie cez sever Slovenska.

Zelenú dostala aj Modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, ktorá okrem iného zahŕňa v sebe aj implementáciu európskeho systému riadenia vlakov, čo je ďalší level pri zvyšovaní kvality a bezpečnosti na železnicach. Pokračuje sa v stavbe Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., či Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry – Lučivná. Pred ukončením je zmodernizované úseku Štrba – Štrbské Pleso, ktorý nadväzuje na získanie nového hybridného typu zubačky, ktorá takto bude môcť premávať aj ďalej ako len na tomto úseku a cestujúci nebudú musieť vôbec presadať. V príprave je elektrifikácia úseku železničnej trate z Bánoviec nad Bebravou po Humenné a pripravené je „už včera“ potrebné zdvojnásobenie úseku trate z Bratislavy po Dunajskú Stredú. Rovnako sú v štádiu realizácie aj nové strediská údržby železničných vozidiel v Nových Zámkoch, Humennom a vo Zvolene, ktorých cieľom je výrazne zlepšiť údržbu koľajových vozidiel a zabezpečiť tak plnohodnotné fungovanie kvalitných vozňov a moderných vlakových súprav.

Vôbec vozne a vlakové súpravy zažijú v nasledujúcich rokoch na Slovensku azda pomyselné najkrajšie roky. Na naše trate totiž pribudnú desiatky nových vozňov pre diaľkovú dopravu, severné Slovensko a prakticky polovica východného Slovenska zaručene ocení úplne nové moderné a rýchle ucelené elektrické vlakové jednotky, pričom východ pozmení svoj šat aj o sériu nových alebo zmodernizovaných 52 klasických vozňov. A to nie je všetko. Ďalších 14 dieselmotorových jednotiek zakotví na strednom Slovensku, kde doplnia už tie, ktoré tam začali prichádzať v tomto roku.

PRIORIZÁCIA – NÁSTROJ NA ZMYSLUPLNÉ INVESTÍCIE

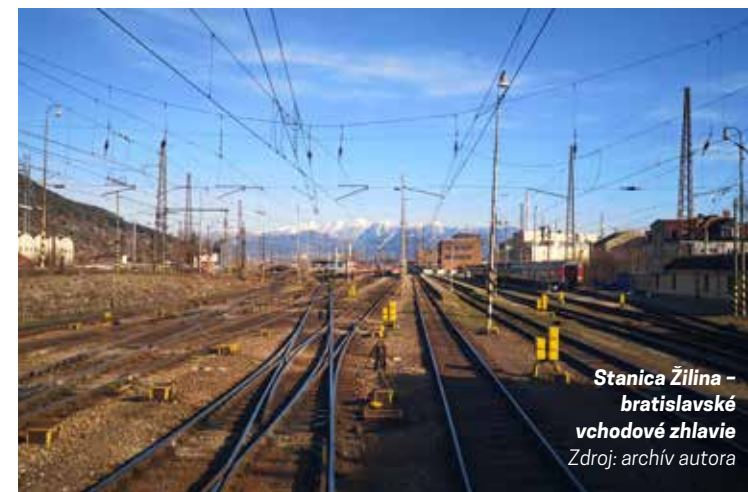
Roky sa na železnicach veľakrát investovalo bez uceleného systému, keď čiastkové ciele mali prednosť pred tými celosieťovými. Priorizácia je nástroj, ktorý určí systém zmysluplného rozvoja železníc. Ide o zoznam stavieb, ktoré budú na základe podrobnej analýzy vyhodnotené ako najpotrebnejšie. Tento zoznam sa izoluje od politického vplyvu a presadzovania si preferencie jedného regiónu pred druhým. Je to síce beh na dlhé trate, ale jeho obrovskou výhodou je vysoká miera transparentnosti a zavedenie kontrolného mechanizmu už z pozície občana.

A aj keď sú za všetkým peniaze, práve táto otvorenosť dáva priestor pre lepšie pochopenie problémov železníc a jej cielavedomé opätovné postavenie sa na správnu kolaj. Odstránením len pár problematických tzv. pomalých ciest, čo je pre vysvetlenie to isté ako na cestách výtlky, sa môže významne skrátiť cestovný čas a eliminovať faktor meškania. A nemusí to stať až tak veľa. Preto je potrebné pokračovať v nastúpenom trende a postupne odkraľovať z veľkého investičného dlhu, ktorý železnici odsunul bokom. Tak, aby sa cestovanie stalo zábavou a vlaky sa stali peknými... ■

RESUME: ...TRAINS CAN ALSO BE NICE AND TRAVELLING WITH THEM PLEASANT The aim of the article is to highlight the changing situation on Slovak railways and the gradual efforts to stabilise the railway sector. At the same time, it compares Slovakia with other countries in this area and links the necessary steps to ensuring climate neutrality, with an emphasis on the climate impacts already affecting the current generation. The article presents ongoing as well as planned projects in the railway infrastructure in Slovakia, including the support of public passenger transport through the acquisition of new train sets. At the same time, it focuses on a novelty in the Slovak concept, namely the prioritisation of railway projects, i.e. a tool for more efficient use of available resources and elimination of political influences on this area, and sets out the solutions by which the consolidation of railway operations in Slovakia is to be achieved.



Elektrická jednotka rady 661 prináša moderné cestovanie aj po Slovensku
Zdroj: archív autora



Stanica Žilina – bratislavské východové zhlavie
Zdroj: archív autora



Motorová jednotka rady 861 – príležitosť pre všetky neelektrifikované trate
Zdroj: archív autora

„A PREDSA SA TOČIA“

BICYKLE AKO SÚČASŤ VEREJNÉHO PRIESTORU

Peter Klučka, národný cyklokoordinátor, odbor stratégie dopravy MDV SR

Súčasťou verejného priestoru boli od začiatku minulého storočia aj bicykle. Dobové fotografie z európskych miest zachytávajú ľudí pohybujúcich sa na dvoch kolesách v centrách európskych miest. Neboli to iba elegantne oblečené dámy a páni v slušivých oblekoch s klobúkmi na hlavách, ale do pedálov usilovne šliapali aj poštári, remeselníci, posláčkovia a aj policajti. Áut veľa nebolo a cesty boli prázdne. Ideálna príležitosť využiť voľný priestor s cieľom doviesť a odviesť tovar, ako aj presunúť sa do práce, školy, prípadne využiť voľný čas na aktívny pohyb. Nikto z vtedajších používateľov bicykla nerozlišoval jeho dnešné základné delenie na dopravný prostriedok, na voľnočasové využitie, prípadne na cykloturistiku. Bicykel bol len jeden. Pre všetkých a na jediný účel – využiť energiu ľudského tela na pohyb.

Ak hovoríme o cestách, je potrebné si uvedomiť, že začiatkom minulého storočia väčšinou išlo o dláždené hlavné ulice a vedľajšie prašné cesty, ktoré v čase nepriaznivého počasia kládli zvýšené nároky na jazdcov, jazdiacich na vtedajších ťažkých ocelových bicykloch. Rozsah dopravného značenia nedosahoval ani zďaleka dnešnú úroveň. Napriek tomu boli dvojkolesové tátoše neodmysliteľnou súčasťou ulíc a námestí vo vzájomnom súlade s ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Chodcami, konštruktívnymi vozmi a vznikajúcou čoraz viac sa rozširujúcou verejnou osobnou a individuálnou automobilovou dopravou.

Nezaobišlo sa to, samozrejme, bez problémov. Nevyhovujúca spoločná cestná infraštruktúra, nedostatočné dopravné značenie, kvalita dopravných prostriedkov, ale aj slabá úroveň jazdných zručností sa často podpisovala pod vznik vzájomných zrážok. Napriek tomu nepatrili slabší účastníci cestnej premávky, chodci a cyklisti k tým, ktorí ostatným na cestách zavadzajú.

BICYKEL VERZUS AUTO

K výraznejším zmenám v tejto oblasti prichádzalo postupne až v 20. rokoch minulého storočia, keď sa Európa spamätávala z dôsledkov vojnových konfliktov 1. svetovej vojny a demokratické krajiny vrátane bývalého Československa investovali do strojárenského priemyslu. Výrobky vtedajšieho automobilového priemyslu, autá značky Škoda a Tatra poznali všetky okolité krajiny. Či už to boli nákladné autá, uľahčujúce rozvoz tovaru alebo prevoz materiálu, alebo osobné automobily, slúžiace predovšetkým zamožnejším obyvateľom, cesty sa nimi začali zaplniť. Sprievodným javom boli čím ďalej častejšie kolízie medzi jednotlivými účastníkmi cestnej premávky. Pravidlá správania sa na cestách sa síce postupne prispôbovali tejto situácii, ale čoraz jasnejšie bolo vidieť, že štvorkolesový dopravný prostriedok si na rozdiel od toho slabšieho dvojkolesového získava postupne väčší priestor v mestách a obciach. Rýchlosť, po-

hodnosť, bezpečnosť, väčší nákladový priestor boli jasné dôvody, prečo začal bicykel vo väčšej miere miznúť z našich ulíc a námestí.

Tento negatívny trend sa nezastavil ani po skončení druhej svetovej vojny. Naopak, možnosti, ktoré so sebou priniesla vojnou zničená Európa pre rozvoj strojárstva a automobilového priemyslu obzvlášť, sa začali veľmi rýchlo prejavovať aj vo zvýšenom počte automobilov v európskych mestách. Naopak, cyklisti začali ťahať za kratší koniec. Bicykle sa tak v mestách stávali okrajovým dopravným prostriedkom. Svoje miesto si udržali iba na dedine, kde vysadnúť do sedla bicykla bola prirodzená súčasť každodenného života miestnych obyvateľov.

Automobil bol všade prítomný a dospelo to až tak ďaleko, že nám namiesto uľahčenia a zrýchlenia pohybu vytváral najmä v mestách situácie, keď sme sa stávali viac sluhami svojho automobilu ako jeho páni. O negatívnom vplyve individuálnej automobilovej dopravy na zhoršujúcu sa kvalitu života v našich mestách, na našu kondíciu, ale aj na financie a kvalitu sociálnych kontaktov ani nehovoriac.

ZMENA TRENDU

K zmene rokmi zaužívaného postoja prišlo v celej Európe až v sedemdesiatych rokoch minulého storočia, predovšetkým v škandinávskych krajinách, kde tlak občianskych hnutí, zameraných na podporu bezpečného pohybu detí a zlepšenia kvality ovzdušia vyústil v nárast radikálnych masových protestov, požadujúcich zníženie počtu automobilov v centrách miest. Škandinávia a ďalšie vyspelé európske krajiny, ktorých obyvatelia majú pohyb v krvi, boli prvými európskymi priekopníkmi k postupnému upokojovaniu dopravy vo verejnom priestore a nahrádzaniu individuálnej automobilovej dopravy dopravou nemotorovou, pešou a cyklistickou. Prírodnou súčasťou týchto zmien bolo aj začlenenie verejnej osobnej dopravy, predovšetkým koľajovej, do mestského a prímestského dopravného priestoru.



Obec Ivanovce v dnešnom Trenčianskom kraji
Zdroj: oficiálne stránky obce



Obec Ivanovce v dnešnom Trenčianskom kraji
Zdroj: oficiálne stránky obce



Bicykel ako prostriedok aktívneho pohybu, Krásy Slovenska 1954
Autor
Vladimír Košťál



Kodaň, 50. roky
Zdroj: Facebook



Bratislava,
Starý most, 2020
Foto: Peter Klučka



Bratislava,
Šafárikovo námestie, 2020
Foto: Peter Klučka

→ K uvedenému pozitívnemu trendu výrazne prispela aj ropná kríza v druhej polovici 70. rokov, ktorá naplno odhalila závislosť od zdrojov palív predovšetkým z arabského sveta. Nastala tak priam ideálna situácia na zmenu myslenia a konania v celej Európe.

DÔRAZ NA BEZPEČNOSŤ

Zmena k lepšiemu sa však neudiala zo dňa na deň. Vzájomnou kooperáciou a komunikáciou všetkých zúčastnených počnúc občianskymi aktivistami cez štátne, regionálne a komunálne authority, pokračujúc policajtami, akademickou pôdou cez projektantov, stavitelov a urbanistov sa podarilo postupne meniť mestský priestor vo vyspelých západných krajinách v prospech človeka. Priestor bol určený a pretváraný predovšetkým pre chodcov, cyklistov, verejnú osobnú dopravu a v rozumnej miere aj pre individuálnu automobilovú dopravu. A to ako pre dynamickú, tak aj pre statickú s dôrazom na zakomponovanie parkovacích priestorov predovšetkým v podzemí. Značný dôraz pri všetkých týchto zmenách sa kládol okrem navrátenia verejného priestoru v centrách miest ľuďom predovšetkým na upokojenie dopravy v obytných zónach s dôrazom na vytváranie bezpečného priestoru v okolí školských a predškolských zariadení. Zameranie sa na deti a mládež sa prejavilo vo zvýšenej miere nielen v teoretickej oblasti, ale predovšetkým v praktickej dopravnej výchove priamo v teréne a v cestnej premávke.

Súbežne so všetkými opatreniami sa úplne prirodzene budovala bezpečná cyklistická infraštruktúra. Predovšetkým tá mestská s cieľom výrazne zmeniť pomer využívania bicykla ako štandardného dopravného prostriedku v pomere k využívaniu osobného automobilu.

Po rokoch snaženia sa tento zámer vo väčšine okolitých vyspelých krajín podaril. Ľudia sa môžu slobodne rozhodnúť pri voľbe dopravného prostriedku a pre mnohých je touto prirodzenou voľbou práve bicykel. Bicykel ako slobodná voľba. Bicykel ako sloboda.

Razom sa centrá týchto miest stali miestom stretávania ľudí s možnosťou bezpečného prechodu peši alebo prejazdu na bicykli. Bicykel však zostal dopravným prostriedkom aj počas voľných dní alebo dovolení. Nielen na návštevu rodiny, známych a spoznávanie okolitej prírody, ale aj ako dovolenková forma aktívneho využitia voľného času v podobe cykloturistiky. Domácej aj zahraničnej.

Až s obdobím formovania sa občianskej spoločnosti v bývalom Československu a neskôr na samostatnom Slovensku sa začali pred 11 rokmi postupne vytvárať podmienky na rozvoj cyklistickej dopravy ako štandardného druhu dopravy. Boli to občianski aktivisti, ktorí poukazovali na nutnosť vytvárať podmienky pre ľudí, ktorí chcú využívať každodenne bicykel na cestu do práce, do školy, za povinnosťami a vo svojom voľnom čase ako prostriedok aktívneho pohybu.

SÚČASNOSŤ Cyklostratégia

Z iniciatívy cyklistickej verejnosti vznikol v roku 2013 vládny materiál „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy na Slovensku“ (Cyklostratégia), ktorý bol schválený uznesením vlády SR č. 223/2013. Cyklostratégia obsahovala všetko potrebné na postupnú implementáciu na Slovensku tak, aby sme dosiahli v čo najskoršom období úroveň okolitých cyklisticky vyspelých krajín. Všetky schválené opatrenia boli koniec koncov prevzaté zo susedných krajín, kde už v tom období cyklistom „svietila zelená“.

Jednotlivé opatrenia sa tak postupne uvádzajú do života. V legislatívnej oblasti vznikli technické podmienky na projektovanie cyklistickej infraštruktúry. V tejto oblasti prišlo aj k spracovaniu príslušnej Slovenskej technickej normy pre cykloturistické značenie, ktoré reaguje na európske trendy.

Významné zmeny v prospech zvýšenia bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky sa postupne realizujú aj

pri jednotlivých novelizáciách zákona o cestnej premávke z dielne rezortu vnútra. V súčasnosti sa uskutočnilo vďaka poslanckej aktivite dlhoočakávané uzákonenie 1,5-metrového obchádzania cyklistov vodičmi motorových vozidiel.

Cyklovýzva

Významným legislatívnym krokom bolo však predovšetkým schválenie Zákona č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej infraštruktúry. V závere roku 2019 tak mohlo Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhlásiť historicky prvú Cyklovýzvu, na základe ktorej sa prideliť 61 samosprávam finančné prostriedky vo výške takmer 13 mil. eur na prípravu projektov, realizáciu jednotlivých projektov, ako aj na inštaláciu krytých cyklistických prístreškov. Potešiteľné bolo, keď záujem o pridelenie dotácie prejavilo 99 samospráv.

Vo finančnej oblasti sa za obdobie platnosti Cyklostratégie podarilo vďaka európskym finančným prostriedkom, ako aj finančným prostriedkom z verejných zdrojov zo štátneho rozpočtu v celkovej výške 135 miliónov eur vybudovať takmer 450 kilometrov cyklistickej infraštruktúry. Vzhľadom na časovo náročný proces projektovej prípravy je však potrebné čo najskôr vytvoriť trvalý, pravidelný a udržateľný systém financovania tak, aby sa zabezpečila plynulosť a kontinuita v oblasti efektívnej prípravy cyklistickej infraštruktúry.

Nové možnosti financovania

Aktuálne sa môžu cyklisti a jednotlivé samosprávy tešiť na schválený Plán obnovy a odolnosti, ktorý poskytne možnosť výstavby predovšetkým mestskej cyklistickej infraštruktúry v priamej nadväznosti na verejnú osobnú dopravu, predovšetkým železničnú. Očakávaný objem 100 mil. eur tak môžeme efektívne využiť na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej

práce. So súčasnými necelými 5 percentami výrazne zaostávame za okolitým cyklisticky vyspelým svetom. Snahou všetkých zainteresovaných je preto dosiahnuť v čo najskoršom období minimálne 10 % podiel. K efektívnej realizácii cyklistickej infraštruktúry je však potrebné využívať pri ich príprave dostupné údaje o pohybe cyklistov.

Pripravuje sa aj ďalšia možnosť čerpania európskych finančných zdrojov. V Operačnom programe Slovensko by sme v prvej polovici roku 2022 mohli využiť finančné prostriedky predovšetkým na voľnočasové bicyklovanie, cykloturistiku a medzimestskú cyklistickú dopravu.

Osveta a vzdelávanie

Významnou oblasťou podpory rozvoja cyklistickej dopravy je aj osвета a vzdelávanie. V mesiaci jún sa konal už ôsmy ročník celonárodnej kampane na zvyšovanie povedomia obyvateľov o prínosoch každodenného využitia bicykla ako štandardného dopravného prostriedku „Do práce na bicykli“. O kampani je každoročne veľký záujem aj napriek obmedzeniam vyplývajúcim zo súčasného covidového obdobia, s čím súvisí veľký počet ľudí pracujúcich z domu. Napriek tomu zohráva kampani významnú úlohu pre samosprávy v oblasti budovania bezpečnej cyklistickej infraštruktúry, pre zamestnávateľov v oblasti vytvárania sociálneho zázemia (sprchy, odkladacie priestory pre bicykle a pod.) pre svojich zamestnancov, ktorí dochádzajú do práce ekologicky a s citom pre životné prostredie.

Jednou z najdôležitejších oblastí, ktorej je potrebné venovať trvalú pozornosť, je dopravná výchova predškolskej a školskej mládeže. Zvyšovanie počtu detských dopravných ihrísk spolu s kvalitnou dopravnou výchovou zameranou predovšetkým na reálne dopravné situácie v okolí škôl a školských zariadení nás môže v blízkej budúcnosti posunúť do situácie, keď sa bicykel stane skutočnou slobodnou voľbou pre väčšinu našej populácie.

V tomto duchu sa niesol aj tohtoročný už šiesty ročník celonárodnej kampane „Do školy na bicykli“, ktorej základným poslaním nie je iba nútiť deti využívať na cestu do školy bicykel alebo kolobežku. Deťom je pohyb prirodzený a nie je potrebné ich k tomu nútiť. Poslaním kampane je predovšetkým vytváranie bezpečného prostredia v okolí škôl a školských zariadení s cieľom zabezpečiť bezproblémové a plynulé dochádzanie detí do školy vrátane možností odkladania bicyklov.

Aj aktuálna cyklovýzva Ministerstva dopravy a výstavby SR je práve zameraná na inštaláciu odstavňových zariadení pre odkladanie bicyklov a kolobežiek v blízkosti škôl.

Je potešiteľné, že podpora rozvoja cyklistickej dopravy v kontexte jej prirodzeného začlenenia do verejného priestoru dostáva na všetkých relevantných úrovniach „zelenú“. Dnes už iba s úsmevom môžeme spomínať na nie tak dávno prednášané vety vážnych pánov s vážnou tvárou: „že bicykle do mesta nepatria“.

Patria a celkom prirodzene sa človeku žiada zvoľať: „A predsa sa točia“!

RESUME: "AND YET THEY SPIN" BICYCLES AS PART OF PUBLIC SPACE Peter Klučka has been professionally involved in public passenger transport since leaving school in 1978 and in recent years at the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic in the position of National Cycle Coordinator also in non-motorised transport, especially cycling. In his work he tries to combine theory with practice. He cycles to work every day in all weathers and in his free time he cycles not only around Slovakia, but also takes the opportunity to try out European cycling routes. He travelled from the west of Europe to the east, 4,500 km from the Atlantic to the Black Sea, and from the northernmost point in Europe, Nordkapp, Norway, 6,500 km to Bratislava. He then tries to apply the knowledge from his long-distance cycling trips to his work. As he himself says: "work is a hobby for me and a hobby is work for me". In doing so, he actually contributes to the central idea of cycling, which is all about freedom. In the article he tries to bring his perspective on the evolution of the use of the bicycle as a standard means of transport over the last decades, with an emphasis on the unmistakable place of the bicycle in the public space.

PERSPEKTÍVY CESTOVNÉHO RUCHU

ROZHOVOR SO ŠTÁTNOU TAJOMNÍČKOU MINISTERSTVA DOPRAVY
A VÝSTAVBY SR **KATARÍNOU BRUNCKOVOU**

Cestovný ruch v gescii štátnej tajomníčky MDV SR JUDr. Kataríny Brunckovej, PhD. Ako vníma cestovný ruch a jeho podiel na ekonomike SR? Koronakrízou postihla nás všetkých – občanov, ale i štátnu správu. Aké kroky sa podnikli na zmiernenie dosahov, a sú postačujúce? Novela zákona o podpore cestovného ruchu, vytváranie synergii s organizáciami cestovného ruchu, vznik Slovakia Travel, to sú všetko nástroje, ako podporiť a znovu naštartovať tento strategický sektor.

Blíži sa záver roka. Ako ste spokojná s plnením cieľov v sektore cestovného ruchu?

Tento rok môžeme nazvať rokom hektickým, už len z toho dôvodu, že tvorba novej schémy štátnej pomoci, ako aj nové výzvy schémy de minimis nám zabrali veľa času, a pritom k vyplácaniu mohlo dôjsť vždy až spätne. Vynaložili sme obrovské úsilie, aby sme uspokojili čo najskôr tisíce žiadateľov. Toto považujem za kľúčové úlohy uplynulého obdobia. Samozrejme, absolvovali sme stovky rokovaní, kde sme sa usilovali vyhovieť požiadavkám kladeným na ministerstvo. Snažili sme sa čo najintenzívnejšie komunikovať s vonkajším prostredím. Nakoniec aj celá sféra cestovného ruchu oceňuje, že došlo k zmene v prístupe k vonkajšiemu prostrediu. Považujeme za samozrejme, že chránime sektor cestovného ruchu komplexne, a tomu sme prispôbili aj naše úsilie a komunikovali sme podmienky podnikania v tomto sektore aj s inými rezortmi, ako napríklad Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR, Úrad verejného zdravotníctva SR či Ministerstvo zdravotníctva SR.

Boli tieto schémy pomoci jedinou aktivitou v sektore v priebehu roka?

Samozrejme, že schémy pomoci boli dôležité, avšak nie výlučne. Vo vyhlásení vlády bola jedna z kľúčových úloh, ktorú sme naplnili, a to založenie rozpočtovej organizácie Slovakia Travel. Vznikla 1. apríla a ihneď rovnými nohami skočila do príprav hlavnej letnej turistickej sezóny. Prvou úlohou, ktorú riešila, boli letné sezónne vlaky, ktoré zároveň aj financovala. Dnes môžeme spokojne povedať, že išlo o úspešný projekt pre Slovensko. Slováci si pomaly zvykajú na vlaky, o čom svedčí aj ich návštevnosť. Taktiež boli úspešne pridružené organizované vlaky zo samosprávnych krajov. Veď si predstavte, že len v Banskobystrickom kraji prepravili takmer o 900 záujemcov v tomto roku viac, čo je v porovnaní s minulými 40 % medziročný nárast. V tejto aktivite hodláme aktívne pokračovať aj v nasledujúcom období.

Programové vyhlásenie vlády je ale v oblasti cestovného ruchu oveľa rozsiahlejšie, nemyslíte, pani štátna tajomníčka?

Je to tak. Ak by sme porovnali programové vyhlásenia predchádzajúcich troch vládnych období, tak táto vláda má pre oblasť cestovného ruchu najrozsiahlejšie programové vyhlásenie s množstvom

ďalších úloh. Vyhlásenie v tejto časti je skutočne ambiciózne aj na náročné úlohy. Patrí k nim zonácia národných parkov po vzore alpských krajín, stratifikácia odborného vzdelávania v cestovnom ruchu, riešenie problému stredného manažmentu a jeho kvality a nedostatku v regionálnom cestovnom ruchu až po úlohy pre podporu domáceho cestovného ruchu, riešenie sivej ekonomiky, využívanie fondu bývania na vidieku do 10 lôžok a mnoho ďalších úloh. Aktívne hodláme riešiť aj kategorizáciu ubytovacích zariadení podľa odporúčaní členských štátov EÚ, tzv. Hotel Stars Union. Začali sme pracovať na významnej úlohe, a to strategickom dokumente „Stratégia udržateľného cestovného ruchu na roky 2021 – 2030“, kde bude potrebné zohľadniť nielen dosahy pandémie a nástroje pomoci, ale aj naplánovať harmonogram aktivít, ktoré sa v súčasnosti stávajú súčasťou strategických dokumentov všetkých členských štátov. Mám konkrétne na mysli proces transformácie cestovného ruchu na silne digitalizovaný, zelený ekosystém s aplikáciou prvkov udržateľnosti a odolnosti. Strategický dokument musí počítat s konkrétnymi aktivitami transformácie s využitím Plánu obnovy. Všetky členské krajiny sa zúčastňujú na tomto procese, preto sa v súčasnosti snažíme byť prítomní na všetkých zahraničných fórach, fyzicky či online formou, ktoré organizujú medzinárodné organizácie, ako je OECD, UNWTO či pracovné skupiny krajín, ktoré predsedajú v Rade EÚ. Významné bolo online stretnutie s predstaviteľmi predsedajúceho Slovinska a ďalších 14 členských krajín na podujatí „Cesta prechodu ekosystému cestovného ruchu“, ktoré definuje jednotlivé fázy transformácie cestovného ruchu v členských krajinách. Zdá sa, že medzinárodná spolupráca v nasledujúcich rokoch bude dôležitejšia ako kedykoľvek predtým.

Niektoré správy počas pandémie hovorili o tom, že množstvo regiónov, kde pred pandemiou nepulzoval v sezónach intenzívnejšie cestovný ruch, si zvýšeným záujmom v domacom cestovnom ruchu poriadne polepšilo, je to pravda?

Áno, hovoríme o pozitívnom dosahu v období negatívnej situácie. Tento trend sa začal už v minulom roku, ale vtedy hralo kľúčovú úlohu prekonanie hraníc počas pandémie, keď sa namiesto problémov na hraniciach Slováci pohybovali po Slovensku a objavovali množstvo nepoznaných oblastí. V roku 2021 môžeme hovoriť skôr o tom, že Slováci počas hlavnej sezóny suplovali aktívny príchodový cestovný



ruch zo zahraničia, ktorý, ako vieme, bol značne obmedzený a povolený len pre zaočkovaných. Domáci cestovný ruch sa mimoriadne aktivoval, čo umožnilo väčšine podnikov v cestovnom ruchu aspoň na chvíľu generovať zisk. No vo veľkej miere najviac doplatili na tento trend väčšie mestá a hotely mestského typu, pravdepodobne najviac Bratislava.

Zachytili sme správu, že sekcia cestovného ruchu pripravuje nový zákon o podpore cestovného ruchu, poviete nám o tom viac?

Už v minulom roku sa začali prípravy novelizácie zákona o podpore cestovného ruchu. Ide o iniciatívny návrh ministerstva, ktorý ale vychádza z programového vyhlásenia vlády v oblasti zvýšenia konkurencieschopnosti regiónov a zlepšenia manažmentu cieľového miesta prostredníctvom podpory organizácií cestovného ruchu. Ministerstvo dopravy ako jediné spomedzi ostatných ústredných orgánov štátnej správy v novele zákona o podpore cestovného ruchu reaguje na nutnosť podpory po novele zákona o najmenej rozvinutých okresoch z agendy Ministerstva investícií regionálneho rozvoja a informatiky. Vytvorilo v návrhu stabilnejší nástroj na financovanie rozvoja práve v zaostávajúcich regiónoch, kde máme obce, ktoré realizujú výber dane z ubytovania, čím nám signalizujú, že tam v istej miere pulzuje cestovný ruch, čo by nemalo zostať bez povšimnutia, pričom môže ísť o významnú atraktivitu v takomto regióne, ktorá môže zlepšiť celkovú návštevnosť slabších regiónov. Viacero opatrení v novele zákona je nasmerovaných tak, aby sme v neistých časoch zastabilizovali organizácie, keďže obmedzenia vyplývajúce z pôsobenia lockdownu zasiahli sektor vrátane organizácií cestovného ruchu, prostredníctvom ktorých ministerstvo smeruje podporu finančnú aj nefinančnú do regiónov. Organizácie cestovného ruchu sami bojujú o svoju existenciu, preto sme vytvorili v novele niektoré stabilizačné opatrenia pre podporu cieľových miest. Takže stabilita a udržateľnosť manažmentu destinácií je heslo dňa, pričom to regióny vôbec nemajú jednoduché.

Čiže môžeme povedať, že novelizácia zákona vyrieši množstvo problémov v cestovnom ruchu v našich regiónoch?

Nie, takto by som to nepovedala, lebo sú problémy, ktoré si región musí vyriešiť sám v spolupráci so subjektmi, ktoré sa podieľajú na prevádzke a utváraní podmienok v turizme. Dlhodobou kľúčovou problém je, že samosprávy nemajú vôľu vložiť vybrané dane z ubytovania, ktoré vznikli v prostredí cestovného ruchu ako zápisné, na členský príspevok v celom objeme. Výber členského totiž určuje výšku dotácie, ktorá je ohraničená celkovou sumou výberu dane z ubytovania od všetkých členov organizácií cestovného ruchu. Pretrvávajú obavy samospráv, že stratia peniaze investované do cestovného ruchu. Preto sme predefinovali niektoré ustanovenia o tvorbe produktov, kde sa snažíme riešiť práve otázku správneho pochopenia investícií v cestovnom ruchu. Naše regióny si stále neuplatňujú viac ako 50 % nárokovateľných zdrojov podľa zákona o podpore cestovného ruchu. Za obdobie platnosti zákona sa suma nenárokovaných zdrojov pohybuje okolo 78 miliónov eur, ktoré mohli slúžiť na podporu novej ponuky v cestovnom ruchu, avšak zostali na účtoch samospráv. Preto je potešiteľné, že aj napriek tomuto stavu nám vznikajú nové organizácie ako Oblastná organizácia cestovného ruchu (OOCR) v Štúrove, v októbri vznikla v Galante nová OOCR s názvom Matúšova zem, veľmi dobre sa naštartovala podľa dotácií najslabšia OOCR Horné Považie, ktorá sa spája s Púchovom a má ambíciu vytvoriť štvrtú najsilnejšiu OOCR na Slovensku. Veľmi potešiteľné je, že konečne nám vznikla v týchto dňoch posledná chýbajúca krajská organizácia cestovného ruchu v Nitre s plánovaným vkladom VÚC do rozpočtu organizácie vo výške 150-tisíc eur, k čomu pribudne ešte úhrada členského zo strany miest a podnikateľov. Potešiteľné je to aj preto, lebo stále je odstavená kľúčová atraktivita v Nitrianskom kraji – kúpalisko Podhájska a podnikatelia a samosprávy v tomto priestore budú potrebovať raketový reštart do novej sezóny najmä v propagácii na českom trhu.

Ktorá úloha v sektore cestovného ruchu je podľa vás najdôležitejšia?

Máme jeden významný spoločný cieľ. Presadiť sa v superkonkurencii regiónov na najväčšom trhu cestovného ruchu, ktorým je trh Európskej únie. Slovensko má veľký problém v cestovnom ruchu v primárnej ponuke. Má obrovskú nevýhodu, a to, že nemáme more. O to intenzívnejšie a sofistikovanejšie je potrebné pristupovať k tvorbe produktu a k novej ponuke v boji so superkonkurenciou. Výhodou nám v tom môžu byť živé a udržiavané tradície, ktoré potrebujeme ešte intenzívnejšie rozvíjať do ponuky, taktiež história ťažby polymetalických rúd, kde vidieť, ako napreduje Banská Štiavnica. Na strednom Slovensku máme viacero takých úžasných miest a nebudem hovoriť o potenciáli v oblasti pestovania vína a Slovenskej gastronómie. Obrovský deficit máme v cestovnom ruchu v oboznamovaní návštevníkov s našimi významnými osobnosťami z histórie a ich zachovaným hodnotovým kapitálom. Sú to desiatky národných aj svetových osobností, ktoré sa môžu stať klenotom turistickej ponuky v našich regiónoch. ■

RESUME: TOURISM PERSPECTIVES The crisis caused by the Covid-19 has affected all of us – citizens and public administration as well. What steps have been taken to mitigate the impact? Are they sufficient? The amendment to the Tourism Promotion Act, the creation of synergies with tourism organisations, the creation of "Slovakia Travel", these all are tools to support and relaunch this strategic sector. The article offers an interview with State Secretary Katarína Bruncková, who worked in both the public and private sectors in the past and became State Secretary after working in the advocacy sector. As a State Secretary at the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, she is responsible for construction, housing policy, tourism, water transport and civil aviation.

AKO PODPORÍME CESTOVNÝ RUCH NA SLOVENSKU?

FINANČNÁ INJEKČIA CESTOVNÉMU RUCHU

Mgr. Elena Dobálová, sekcia cestovného ruchu MDV SR

Pandémia ochorenia COVID-19 zasiahla všetky sektory ekonomického a spoločenského života nielen na Slovensku, ale aj v celosvetovom meradle. Jedným z odvetví, ktoré je okrem iného aj priamo naviazané na zahraničných turistov a ich pohyb a tiež veľmi citlivo reaguje na zmeny vo svete, je odvetvie cestovného ruchu. Aj preto Ministerstvo dopravy a výstavby SR (MDV SR), ktoré má cestovný ruch v gescii, pripravilo finančnú pomoc subjektom, ktoré v tomto segmente pôsobia. Podnikatelia z gastru, ubytovania a iných vybraných odvetví majú teda možnosť získať finančnú pomoc za obdobia, keď bolo ich podnikanie obmedzené pandémiou covidu.

Podnikateľom zo sektora cestovného ruchu sprístupnilo MDV SR finančnú pomoc vo formách schém pomoci, z ktorých prvá bola spustená ešte koncom minulého roka. Od 15. decembra 2020 poskytujeme nepretržite pomoc všetkým podnikateľom v segmente cestovného ruchu. V rámci tejto cielenej formy pomoci sme vyseletovali 72 ekonomických činností, ktoré sú obsiahnuté v dvadsiatich kategóriách podľa štatistickej klasifikácie SK NACE kódov. Okrem ubytovania a činností reštaurácií sú medzi nimi aj vodná doprava, činnosti cestovných agentúr a cestovných kancelárií, ale aj prevádzky múzeí, voľnočasové aktivity a zábavné činnosti alebo organizovanie kongresov a podnikateľských výstav.

PODMIENKY ZÍSKANIA POMOCI

Podmienky schém sme nastavili tak, že v prípade, že má podnikateľ pokles obrátov o 40 a viac %, poskytujeme finančnú pomoc vo výške 10 % z poklesu a za referenčné obdobie sme stanovili rok 2019. Pokiaľ pri schéme minimálnej pomoci (schéma de minimis) sa porovnáva vybraný mesiac s mesiacom v roku 2019, pri schéme štátnej pomoci (velká schéma) sa porovnáva priemer celého roka s rokom 2019. Pri predkladaní žiadosti sme ponechali pomerne veľký priestor forme, akou si podnikatelia poskladajú žiadanú pomoc. Môžu žiadať o pomoc za viacero ekonomických činností a za pomerne veľké obdobie. Neobmedzujeme ich na podanie jedinej súhrnnej žiadosti, ale môžu predkladať žiadosti za každú činnosť samostatne alebo spoločne. Pri schéme de minimis môžu podať jedinou žiadosť, alebo predkladať žiadosti za jeden či viac mesiacov. V oboch formách pomoci však platí pravidlo 1 mesiac – 1 činnosť – 1 žiadosť. Inými slovami, o pomoc za vybraný mesiac môžu požiadať len v jednej schéme, ak žiadajú o pomoc v jednej ekonomickej činnosti. Napríklad, ak žiadateľ požiada o pomoc za máj 2020 v činnosti gastru, môže tak urobiť buď v schéme de minimis, alebo vo veľkej schéme. Ak majú viacero činností a požiadať za niektorú o pomoc za máj 2020, opakovane môžu podať žiadosť len za inú činnosť. Všetky informácie vrátane príkladov sú dostupné na stránke ministerstva v časti venovanej schémam pomoci.

SCHÉMA DE MINIMIS

Prvou pomocou, schémou minimálnej pomoci (schéma č. DM 17/2020), ktorú sme spustili v polovici decembra 2020, sme odštartovali poskytovanie finančných príspevkov na pokrytie častí fixných nákladov, ktoré museli podnikatelia vynaložiť z dôvodu negatívnych dosahov na fungovanie ich zariadení v dôsledku opatrení vlády SR alebo v čase po opätovnom spustení ich prevádzok. Pre túto schému sú oprávnenými subjektmi mikro, malé, stredné aj veľké podniky. Nie sú vylúčené žiadne typy subjektov, teda žiadať o finančný príspevok môžu právnické aj fyzické osoby, avšak podmienkou je podnikanie na území Slovenskej republiky.

Pri spustení pomoci sme podmienky nastavili pomerne striktné a žiadatelia boli práve v dôsledku vyhláseného núdzového stavu v ťažkej situácii, pretože nemali možnosť preukázať, že napríklad nemajú dlh voči štátu. V záujme zvýšenia možnosti čerpať finančnú pomoc z našej minimálnej pomoci sme neskôr upravili podmienky, ktoré musia žiadatelia spĺňať a zjednodušili sme tak možnosť získať finančnú pomoc. Upustili sme napríklad od podmienky mať vyrovnané finančné, odvodové a poistné záväzky voči štátu zo strany žiadateľov a tiež sme lehotu nálezu inšpektorátu práce, v ktorej nesmel byť takýto nálež, skrátili z troch na dva roky.

Prvou výzvou sme pomáhali podnikateľom prekryť výpadky za mesiace apríl – október 2020. Po úprave spomenutých podmienok sme v apríli tohto roka rozšírili poskytovanie pomoci o mesiace november 2020 – marec 2021 a následne v auguste 2021 sme doplnili ešte pomoc za mesiace apríl – máj 2021. Takto sme postupne rozšírili oprávnené obdobie poskytovanej pomoci celkovo na 14 mesiacov.

Najnovšia, 4. výzva (Jesenná pomoc), ktorú sme spustili 6. decembra 2021 ponúka pomoc pre mesiace september – november 2021. Táto výzva je samostatná. Znamená to, že aktuálne sú pre podnikateľov v segmente cestovného ruchu dostupné súbežne dve schémy de minimis. Jedna pre oprávnené obdobie apríl 2020 – máj 2021, druhá pre september – november 2021.

Pri schéme minimálnej pomoci je limit 200-tisíc eur, ktorý sa počíta ako pomoc poskytnutá k aktuálnemu roku a dvom predchádzajúcim. V porovnaní so schémou štátnej pomoci je táto pružnejšia na spracovanie,

pretože finančné prostriedky sa vyplácajú v priemere do 10 pracovných dní od vydaného rozhodnutia a podnikatelia nemusia predkladať svoje účtovné doklady a následne čakať na uzatvorenie zmluvy.

VELKÁ SCHÉMA

Druhou pomocou je schéma štátnej pomoci (schéma č. SA 62256 (2021/N), ktorej filozofiou je poskytnutie pomoci veľkým podnikom, resp. pre všetkých, ktorí formou minimálnej pomoci vyčerpali predpísaný limit 200-tisíc eur. Základné podmienky čerpania pomoci v rámci tejto schémy sú rovnaké ako pri minimálnej pomoci.

Schéma štátnej pomoci neumožňuje duplicitu so schémou minimálnej pomoci. Inými slovami, ak už žiadateľ získal pomoc za niektoré obdobie a k ekonomickej činnosti v rámci schémy de minimis, pre to isté obdobie v tej istej činnosti nemôže žiadať o pomoc v rámci Veľkej schémy.

Špecifické predkladanie žiadostí

Štátnu pomoc bolo možné podľa pôvodnej Schémy pomoci poskytnúť najneskôr do konca roka 2021.

Zásadný rozdiel je v tom, že zmluvný vzťah je na základe Zmluvy o poskytnutí finančného príspevku, a tiež v tom, že správnosť výpočtu nekrytých fixných nákladov sa overuje podľa predložených mesačných výkazov ziskov a strát za referenčné obdobie a oprávnené obdobie. Veľmi dôležité je, aby žiadatelia predkladali informácie o obratoch pred zdanením.

Napriek tomu, že oprávnené obdobie Schémy je od apríla 2020 do marca 2021, žiadosti sa predkladajú samostatne za každý fiškálny rok žiadateľa, nie kalendárny rok. Napríklad, ak je fiškálny rok podniku september – august, v rámci tejto schémy podáva samostatne žiadosť za obdobie apríl 2020 – august 2020 a druhú za september 2020 – marec 2021. Ďalším špecifikom tiež je, že auditované účtovné závierky sa predkladajú len za ukončené hospodárske roky.

Aj pre túto schému sú oprávnenými subjektmi mikro, malé, stredné aj veľké podniky, teda aj rozpočtové alebo príspevkové organizácie vo vlastníctve štátu, alebo samosprávy, ak vykonávajú hospodársku činnosť. Nie sú vylúčené žiadne typy subjektov, teda žiadať o finančný príspevok môžu právnické aj fyzické osoby, avšak podmienkou je podnikanie na území Slovenskej republiky.

Podporené obdobia a možné výšky pomoci

V rámci Veľkej schémy boli otvorené dve výzvy. Prvou bola pomoc podnikateľom prekryť výpadky za oprávnené obdobie mesiace apríl 2020 – marec 2021, ktorú ministerstvo predstavilo v lete 2020. Druhou, spustenou v októbri, bola následne možnosť požiadať o pomoc pre obdobie mesiacov apríl – máj 2021. V rámci Schémy štátnej pomoci bol vyčlenený rozpočet v objeme 37,25 milióna eur, kde pre prvú Výzvu bol maximálny limit finančnej pomoci stanovený na 1 milión eur pre žiadateľa a pre druhú výzvu na 200 000 eur.

PRÍPRAVY NA BUDÚCNOSŤ

Už dnes MDV SR pripravuje pokračovanie poskytovania pomoci pre cestovný ruch. Aktuálny vývoj pandemickej situácie a s tým súvisiace opatrenia, ktoré obmedzujú podnikateľov v ich činnosti, indikujú, že aj poskytovanie pomoci bude pokračovať. Pre Schému štátnej pomoci je to predĺženie poskytovania pomoci podľa prvej a druhej výzvy a následné otvorenie novej výzvy pre mesiace konca roka 2021.

RESUME: HOW DO WE SUPPORT TOURISM IN SLOVAKIA? FINANCIAL INJECTION FOR TOURISM The Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic has reacted to the development of the pandemic in Slovakia to help the collapsing tourism segment. The Ministry has provided two different forms of financial assistance to the tourism industry to help Slovak entrepreneurs mitigate their business shortfalls during the pandemic. On 6 December 2021, Ministry launched the so-called "autumn aid" for tourism and gastronomy. This is the fourth call under the "de minimis" scheme for the period September, October and November 2021 under the same conditions as the previous calls (from April 2020 to May 2021). Those who have already exhausted the limit (200 thousand euros) of the "de minimis" scheme can apply for aid through the so-called "Grand Scheme".



Banská Štiavnica
Foto: Veronika Hubková



Banská Štiavnica
Foto: Viera Sabová

NOVÁ LIPSKÁ CHARTA

Ing. Lucia Pospišová, PhD., sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

Mestá a miestne komunity po celom svete čelia narastajúcemu počtu výziev a zmien, ktoré ovplyvňujú ich fungovanie. Rýchlo sa meniace ekonomiky, zmena klímy, pandémie, nedostatok zdrojov, migračné pohyby, demografické zmeny, strata biodiverzity, mobilita, ale aj prehlbovanie sociálnych rozdielov sa stávajú každodennými výzvami, ktorými sa mestá musia zaoberať. Nová Lipská charta sa preto opiera o transformačný potenciál miest využiteľný pre verejné blaho a poskytuje komplexný obraz o súčasných výzvach a cieľoch udržateľného rozvoja miest.

Nová Lipská charta bola prijatá počas neformálneho stretnutia ministrov zodpovedných za urbánne otázky 30. novembra 2020. Nová Lipská charta nadväzuje na pôvodnú Lipskú chartu z roku 2007 a reaguje aj na skúsenosti získané pri implementácii Urbánnej agendy pre EÚ – Amsterdamského paktu. Hlavným poslanstvom pôvodnej Lipskej charty bola podpora integrovaného a udržateľného rozvoja miest a zlepšovanie podmienok na život v európskych mestách s dôrazom na znevýhodnené územia. Integrovaný prístup je dnes rovnako ako v roku 2007 nevyhnutný. Všetky výzvy a faktory, ktoré transformujú spoločnosť, vytvárajú aj potenciálne politické, ekonomické, sociálne či ekologické výhody alebo nerovnosti. Reakciou na všetky tieto výzvy je práve revízia pôvodnej Lipskej charty.

TRANSFORMAČNÁ SILA EURÓPSKÝCH MIEST

Európske mestá rôznej veľkosti sú súčasťou polycentrickej štruktúry osídlenia a sú funkčnými oblasťami s rôznymi potenciálmi a výzvami. Európske mestá sú viac ako iba miesta s husto usporiadanými stavbami. Nová Lipská charta hovorí o transformačnej sile miest v prospech verejného blaha a je založená na integrácii sociálnej, ekologickej a ekonomickej dimenzie udržateľného rozvoja. Európske mestá majú byť spravodlivé, zelené a produktívne. Správna kombinácia týchto dimenzií s využitím integrovaného prístupu prispieje k rozvoju odolných miest. Tieto mestá potom budú schopné čeliť sociálnym, ekonomickým a ekologickým výzvam, poskytnú a zamerajú sa na zabezpečenie vysokej kvality života pre všetkých. Zároveň je potrebné, aby do procesu transformácie miest boli zapojení vládni aj mimovládni aktéri zo všetkých úrovní a sektorov.

SPRAVODLIVÉ, ZELENÉ A PRODUKTÍVNE MESTÁ

Mestá majú poskytovať rovnaké príležitosti pre všetky sociálne skupiny vrátane tých najzraniteľnejších. Všetci by mali mať rovnaký prístup k službám bez ohľadu na pohlavie, sociálno-ekonomický status, vek a pôvod. Pozornosť sa venuje aj dostupnému bývaniu, ktoré by malo zodpovedať potrebám rôznych skupín. Mestá však svojimi aktivitami majú prispievať aj k boju proti globálnemu otepľovaniu a k rozvoju vysokokvalitného mestského prostredia. Dôležitá je ochrana a regenerácia ohrozených ekosystémov, využívanie riešení založených na prírode či kvalitná zelená a modrá infraštruktúra. Zároveň by pre všetkých mala byť prístupná cenovo dostupná, bezpečná a atraktívna verejná doprava. S cieľom znížiť potrebu dopravy a mobility by mala byť polycentrická štruk-

túra osídlenia čo najkompaktnejšia a najhustejšia. Sila miest je tiež založená na diverzifikovanej ekonomike. Mestá by mali byť atraktívne, inovatívne a konkurencieschopné obchodné miesta s dostatkom kvalifikovanej pracovnej sily, sociálnej, technickej a logistickej infraštruktúry a s dostatkom prístupného priestoru.

Tieto predpoklady by mali byť súčasťou plánovania mesta. Faktorem ovplyvňujúcim všetky dimenzie udržateľného rozvoja miest je digitalizácia. Digitalizácia ponúka mnohé príležitosti, avšak môže spôsobovať aj ďalšie priestorové a sociálne problémy.

ZÁSADY DOBRÉHO RIADENIA MIEST

Mestá sú si vedomé svojej zodpovednosti, avšak je zrejmé, že bez primeraných podmienok nemôžu úspešne fungovať. Nová Lipská charta sa zameriava aj na kľúčové zásady dobrého riadenia miest, medzi ktoré okrem integrovaného prístupu patrí aj participácia a spoluvytváranie, mestské politiky orientované na verejné blaho, viacúrovňové riadenie a miestne orientovaný prístup. Všetky oblasti politiky by mali byť priestorovo, časovo a sektorovo koordinované a spravodlivo by mali zvažovať záujmy všetkých zainteresovaných a zároveň záujmy mesta. Je preto potrebné vyvážiť rôzne, často aj protichodné záujmy a udržateľné stratégie by mali byť vytvárané pre mesto ako celok. Mestá by sa zároveň mali zameriavať na poskytovanie služieb, ktoré sú inkluzívne, cenovo dostupné, bezpečné a prístupné pre všetkých vrátane najslabších a najzraniteľnejších skupín v spoločnosti. Nemenej dôležitou ostáva aj kvalita verejných priestranstiev a tiež ochrana a revitalizácia kultúrneho dedičstva. Viacúrovňová vertikálna a horizontálna spolupráca a spolupráca viacerých zainteresovaných subjektov je kľúčom dobrého riadenia miest.

Navyše mestá sú v každodennom kontakte s občanmi a s ich životom a potrebami, preto by mali dynamicky reagovať na rýchlo sa meniace podmienky a zároveň poskytovať vysokú kvalitu života. Na hľadanie lokálnych riešení na globálne výzvy je potrebná podpora z európskej, národnej a regionálnej úrovne. Nová Lipská charta zdôrazňuje, že na to, aby mestá mohli byť spravodlivými, zelenými a produktívnymi, je potrebné spoľahlivé riadenie miest zamerané na verejné blaho.

VIACÚROVŇOVÉ RIADENIE

Na strategické princípy Novej Lipskej charty nadväzuje dokument „Implementácia Novej Lipskej Charty prostredníctvom viacúrovňového riadenia: ďalšie kroky pre Urbánnu agendu pre EÚ“. Urbánnu agendu pre EÚ sa zameriava na viacúrovňové riadenie a zapájanie viacerých zainteresovaných subjektov, čo pozitívne ovplyvňuje spoluprácu medzi miestnymi a regionálnymi orgánmi, členskými štátmi, Európskou komisiou a ďalšími inštitúciami a zainteresovanými subjektmi. Urbánnu agendu pre EÚ poskytuje príležitosť pre miestne a regionálne orgány diskutovať s európskymi inštitúciami, národnými orgánmi a rôznymi inými subjektmi o mestských témach. Je však nevyhnutné, aby sa doterajšie výsledky a získané poznatky využívali účinnejšie a efektívnejšie.

TEMATICKÉ PARTNERSTVÁ

Dôležitou súčasťou a nástrojom implementácie Urbánnej agendy pre EÚ sú tematické partnerstvá, ktoré združujú zástupcov rôznych úrovní riadenia a viacerých zainteresovaných subjektov. V rámci partnerstiev je nevyhnutné zapojenie miest všetkých veľkostí tak, aby sa prejavila rozmanitosť mestských oblastí a rôzne potreby miest. Opatrenia, ktoré boli formulované už existujúcimi 14 tematickými partnerstvami, je potrebné tematicky zoskupiť a vytvoriť tým synergie, ktoré môžu byť veľmi silným nástrojom. Ako sa v pilotnej fáze ukázalo, je potrebné podporovať silnejšiu spoluprácu medzi jednotlivými partnerstvami a prenos skúseností k zainteresovaným subjektom. Partnerstvá však poskytli užitočné informácie o problémoch a výzvach pri implementácii legislatívy a politik EÚ.

Ministri zodpovední za mestské záležitosti sa zaviazali implementovať princípy Novej Lipskej charty a pokračovať vo viacúrovňovom prístupe k riadeniu na princípe partnerstiev. Zároveň vyzvali všetkých partnerov, aby spolupracovali v rámci svojich kompetencií, zodpovednosti a kapacít.

POSTAVENIE MIEST

Dôležitosť miest sa nedá poprieť. Mestá sú miestami pluralizmu, kreativity a solidarity. Sú laboratóriami, ktoré prinášajú nové formy riešenia problémov a sú priestorom pre testovanie sociálnych inovácií. Mestá a mestské systémy si vyžadujú flexibilitu. Schopnosť miest reagovať na meniace sa podmienky by mala byť prepojená so schopnosťou učiť sa z udalostí minulých a tiež jeden od druhého. Mali by byť flexibilne riadené s cieľom dosahovať verejné blaho a rozvíjať spravodlivé, zelené a produktívne mestá. Pri príprave politik, plánov alebo projektov netreba zabúdať na predvídanie environmentálnych a klimatických výziev či ekonomických rizík alebo sociálnej transformácie. ■

RESUME: NEW LEIPZIG CHARTER Cities and local communities around the world are facing an increasing number of challenges and changes that affect their functioning. Rapidly changing economies, climate change, pandemics, resource scarcity, migratory movements, demographic changes, biodiversity loss, mobility, but also widening social disparities are becoming everyday challenges that cities have to deal with. The new Leipzig Charter therefore builds on the transformational potential of cities utilisable for the public good and provides a comprehensive picture of the current challenges and goals of sustainable urban development.

BYTOVÁ POLITIKA V CENTRE POZORNOSTI

PhDr. Veronika Reháková, sekcia bytovej politiky, stavebníctva a mestského rozvoja MDV SR

Realizácia efektívnej bytovej politiky, ako aj aktívny prístup štátu a samosprávy je predpokladom pre zabezpečenie primeranej úrovne bývania pre všetky skupiny obyvateľov. Najmä v súčasnosti, keď je situácia na trhu s bývaním aj v globálnom meradle spájaná s výrazným nárastom cien, fyzickým nedostatkom bytov a nízkou kvalitou bývania, narastá potreba intervencií v tejto oblasti. Slovenská republika nie je výnimkou, aj keď na rozdiel od iných krajín je u nás situácia na trhu s bývaním výrazne zatažená predchádzajúcimi politickými a ekonomickými podmienkami. Slovensko čelí celkovému nedostatku bytov – v počte bytov na 1 000 obyvateľov sa nachádzame na chvoste EÚ. Celkový deficit bytov sa odhaduje na viac ako 500-tisíc bytových jednotiek. Zároveň je u nás nedostatočná ponuka nájomných bytov, tie tvoria približne len 6 % bytového fondu.

Bývanie je jednou zo základných potrieb človeka. Nedostatočná ponuka bývania má závažné dôsledky nielen na samotný prístup obyvateľov k bývaniu, ale aj na ich zdravie a pohodu, rozvoj miest, ako aj hospodársky rast krajiny. Je to aj dôvod, prečo napriek dominancii trhových princípov štáty do trhu s bývaním zasahujú. Úloha štátov však nespočíva v priamom poskytovaní bývania, ale vo vytváraní takého prostredia, kde si jednotlivci sami alebo s určitou pomocou štátu zabezpečia primerané bývanie. Uvedeným princípom sa riadi aj bytová politika Slovenskej republiky.

Politické a spoločenské zmeny v roku 1989 výrazne ovplyvnili aj sektor bývania. Štát stratil svoju centrálnu úlohu a otázka bývania bola prenesená do súkromnej sféry. Po reformách začiatkom 90. rokov si štát však veľmi rýchlo uvedomil, že aj v podmienkach trhovej ekonomiky je nutné zaoberať sa bytovou politikou. Prvá koncepcia štátnej bytovej politiky bola schválená v roku 1995 a stanovila konštruktívny a konzistentný základ pre aktivitu štátu v sektore bývania. Koncepcia stanovila dlhodobý cieľ štátu v oblasti bývania, ktorým je postupné zvyšovanie celkovej úrovne bývania tak, aby bolo pre obyvateľstvo dostupné a aby si každá domácnosť mohla zabezpečiť primerané bývanie. Uvedený cieľ tak definoval dlhodobé a systematické smerovanie bytovej politiky. Aj v súčasnosti pripravovaný dokument „Bytová politika Slovenskej republiky do roku 2030“ sa k uvedenému cieľu naďalej hlási. V praktickej rovine je tento cieľ rozmenený na dva čiastkové, a to zlepšovanie kvality bývania (najmä obnova existujúceho bytového fondu) a zvyšovanie cenovej a fyzickej dostupnosti bývania (najmä nájomných foriem bývania). K naplneniu uvedeného sa u nás postupne vytvoril systém ekonomických nástrojov podpory bývania vo forme priamej a nepriamej podpory. Tieto nástroje zodpovedajú obdobným nástrojom využívaným v zahraničí.

BYTOVÁ POLITIKA SLOVENSKEJ REPUBLIKY DO ROKU 2030

Ministerstvo dopravy a výstavby SR je v zmysle kompetenčného zákona zodpovedné za tvorbu a uskutočňovanie bytovej politiky. Aj preto v roku 2019 zriadilo pracovnú skupinu zloženú zo zástup-

cov príslušných dotknutých ministerstiev, samosprávy, vedeckého, mimovládneho, ale aj súkromného sektora. Výsledkom činnosti pracovnej skupiny je návrh rámcového dokumentu „Bytová politika Slovenskej republiky do roku 2030“, ktorý bol predložený v septembri 2021 do medzirezortného pripomienkového konania.

Predmetný dokument priamo nadväzuje na Koncepciu štátnej bytovej politiky do roku 2020 ako posledného schváleného rámcového dokumentu štátu pre oblasť bývania. Cieľom je reagovať na aktuálne výzvy na trhu s bývaním a navrhnúť primerané opatrenia. Ako sa v návrhu konštatuje, najväčšími problémami a zároveň výzvami v oblasti bývania sú fyzický nedostatok bytového fondu, nízka dostupnosť nájomného bývania, zhoršenie finančnej dostupnosti bývania veľkej časti domácností, demografické zmeny v spoločnosti a obmedzené verejné zdroje určené na podporu bývania.

Základnou víziou štátu do roku 2030 je preto dosiahnuť zvýšenie dostupnosti a kvality bývania v SR so zameraním sa na zvýšenie cenovej a fyzickej dostupnosti bývania s dôrazom na rozvoj všetkých foriem nájomného bývania. Samozrejmosťou súčasťou tejto vízie je aj zlepšovanie kvalitatívnych vlastností existujúceho bytového fondu. Táto vízia bude realizovaná naplnením opatrení, ktorých výsledkom má byť dosiahnutie nasledujúcich čiastkových cieľov:

- zvýšenie ponuky bývania prostredníctvom vytvorenia stabilného prostredia,
- zvýšenie dostupnosti všetkých foriem nájomného bývania a
- zvyšovanie kvality bývania.

Súčasťou návrhu je aj akčný plán, ktorý má za cieľ prioritne identifikovať úlohy, ktorých realizácia sa predpokladá do roku 2025, keď by mal byť podľa návrhu vykonaný odpočet akčného plánu a prehodnotenie potreby plnenia ďalších úloh, resp. návrh nových úloh na základe analýzy dosahov prijatých opatrení a situácie na trhu s bývaním.

Na základe uvedeného sú v nadchádzajúcom období navrhnuté opatrenia v oblasti prístupu samosprávy k pozemkom na výstavbu nájomných bytov, v oblasti zefektívnenia procesov verejného obstarávania nájomných bytov, úpravy Občianskeho zákonníka v časti nájomných vzťahov, prípravy nového zákona o výstavbe a zákona

o územnom plánovaní, ďalej sú to opatrenia na znižovanie spotreby energie budov na bývanie, ako aj vytváranie riešení podporujúcich prispôsobovanie sa zmene klímy a ďalšie.

ÚLOHA SAMOSPRÁVY

Pre úspešnú realizáciu bytovej politiky štátu je dôležité mať jasne definované úlohy medzi jednotlivými úrovňami verejnej správy, t. j. štátu, vyšších územných celkov a obcí. Decentralizácia so sebou priniesla posilnenie vplyvu samosprávnych orgánov v rozhodovaní, čím sa významnou mierou posilnila nielen samosprávna funkcia, ale aj zodpovednosť jednotlivých samospráv za rôzne oblasti, bývanie nevyvímajúc. Z hľadiska územného sú to predovšetkým obce, ktoré by mali zohrávať úlohy aktívneho hráča, pretože sú v zmysle platnej legislatívy zodpovedné za rozvoj svojho územia. Práve od ich aktivity závisí, či vytvorené ekonomické nástroje budú využívané a budú naplnené ciele štátnej bytovej politiky.

Podpora rozvoja bývania

Priama podpora štátu je realizovaná prostredníctvom:

Dotácií Ministerstva dopravy a výstavby SR na obstaranie nájomných bytov, technickej vybavenosti a odstránenie systémových porúch bytových domov podľa zákona č. 443/2010 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania a o sociálnom bývaní v znení neskorších predpisov.

Zvýhodnených úverov poskytovaných Štátnym fondom rozvoja bývania v súlade so zákonom č. 150/2013 Z. z. o Štátnom fonde rozvoja bývania v znení neskorších predpisov. Fond poskytuje zvýhodnené úvery na účel obnovy bytového fondu, nájomného, ako aj vlastného bývania, zariadení sociálnych služieb a ubytovacích domov.

Príspevkov na zateplenie rodinného domu na účely zlepšenia energetickej hospodárnosti rodinného domu a **príspevkov na rodinný dom s takmer nulovou potrebou energie** v súlade so zákonom č. 555/2005 Z. z. o energetickej hospodárnosti budov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Nepriamu podporu štátu predstavuje najmä podpora: **Úverov na bývanie**, v ktorom je podpora zo strany štátu poskytovaná vo forme odpočítateľnej položky z dane pre mladých poberateľov úveru na bývanie podľa zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov.

Systému stavebného sporenia so štátnou podporou vo forme **štátnej prémie k stavebnému sporeniu** pre fyzické osoby a pre spoločnosti vlastníkov bytov a nebytových priestorov podľa zákona Slovenskej národnej rady č. 310/1992 Zb. o stavebnom sporení v znení neskorších predpisov.

Bytová politika a dostupnosť bývania má a musí mať nezastupiteľné miesto v politikách obcí a miest. Mestá a obce musia aktívne utvárať vhodné podmienky na bývanie. Problematiku bývania na území mesta by mal detailne zachytávať a usmerňovať Program rozvoja bývania obce alebo podobný dokument. Základom však je, že takýto dokument by sa mal opierať o relevantné údaje, riešiť miestne problémy v bývaní a navrhovať primerané opatrenia. V politike bývania miest a obcí je dôležitá rôznorodosť modelov bývania. Bývanie a jeho forma musí byť „šitá na mieru“ pre rôzne cieľové skupiny obyvateľstva. Nevyhnutnou súčasťou takejto politiky musí byť aj pozemková politika.

Vo všeobecnosti je možné konštatovať, že dlhodobu absenciu vízie rozvoja bývania na lokálnej úrovni. Existencia miestnych koncepcií/plánov bytovej politiky je skôr výnimočná, aj keď súčasné aktivity predovšetkým väčších miest naznačujú, že tento postoj sa postupne začína meniť. V praxi to neznamena, že by obce a mestá nerealizovali aktivity v bývaní, nie zriedka sú to však samostatné aktivity ako odpočet na konkrétny problém bez širšieho lokálneho kontextu.

Štátna bytová politika postupne vytvára podmienky na zabezpečenie adekvátneho bývania. Významnú úlohu zohráva podpora verejného nájomného bývania pre samosprávu, kde kombináciou dotácií Ministerstva dopravy a výstavby SR a výhodných úverov zo Štátneho fondu rozvoja bývania je možné financovať celé náklady výstavby. Ide o dlhodobý a stabilný systém podpory bývania, vďaka ktorému na území Slovenska bolo obstaraných viac ako 45 000 verejných nájomných bytov. Kľúčovú úlohu pri jeho využívaní zohráva práve aktivita miest a obcí.

Zo štatistík Ministerstva dopravy a výstavby SR vyplýva, že napriek všeobecnému trendu západoeurópskych krajín, kde nositeľmi rozvoja nájomného bývania sú najmä mestá, v podmienkach Slovenska sú to naopak obce, ktoré sú oveľa aktívnejšie vo využívaní existujúceho modelu podpory. Napriek tomu, že mestá vyznievajú v snažení o riešenie lokálnej bytovej politiky menej priaznivo, sú v rámci Slovenska mestá, ktoré k riešeniu pristupujú dlhodobou a koncepčne. K takýmto pozitívnym príkladom patrí napríklad Nové Mesto nad Váhom, Skalica, Senica, Topoľčany. Ministerstvo dopravy a výstavby SR postupne evaluuje existujúce nástroje s cieľom odstraňovať možné bariéry pre samosprávu v rozvoji nájomného bývania. Ostáva dúfať, že tieto zmeny budú nasledované zvýšeným záujmom príslušných miest a obcí a zároveň ten bude sprievodne podporený zvýšeným objemom financií zo štátneho rozpočtu na účel rozvoja nájomného bývania.

Bytová politika je skutočne jednou z politík štátu, ktorej opatrenia a nástroje sa významnou mierou podieľajú na kvalite životnej úrovne obyvateľstva. Bytová politika je zároveň veľmi špecifická pre každú krajinu. Teda aj jej realizovateľnosť je odlišná a vždy záleží na najrôznejších aspektoch, a to na vývoji, tradíciách, historických a kultúrnych skúsenostiach. Veľký vplyv na bytovú politiku majú tiež ekonomické, sociálne a demografické faktory. Nemenej dôležitú úlohu zohráva politika štátu, horizontálne a vertikálne prerozdelenie kompetencií, ako aj územné usporiadanie. Slovensko ako jedna z mála krajín EÚ má ustálenú, na analýzach založenú a postupne sa rozvíjajúcu bytovú politiku. Bytová politika sa však musí stať aj jednou z prioritných oblastí politickej agendy, aby bolo možné navrhované opatrenia v „Bytovej politike Slovenskej republiky do roku 2030“ prierezovo presadzovať a ich implementáciou výrazne zvýšiť dostupnosť bývania obyvateľom. ■

RESUME: HOUSING POLICY IN THE SPOTLIGHT Housing is one of the basic needs of human beings. Housing affordability is now a global challenge that we face at local, regional, national and transnational levels. Slovakia is one of the few EU countries with a well-established, analysis-based and gradually developing housing policy. The currently prepared document from the state level is the “Housing Policy of the Slovak Republic until 2030”, which defines the vision of the State in the field of housing until 2030, as well as measures to achieve it. However, municipalities and their activities play an indispensable role in the successful implementation of housing policy and increasing the availability of housing for the population.



Foto: pixabay.com

PLÁNOVANIE S ĽUĎMI

Ing. arch. Viera Kiseľová, architektka-urbanistka a špecialistka na participáciu, MsÚ Trnava

Potrebujeme vôbec ľudí do plánovania zapájať? A ako veľmi? Čo od nich môžeme zistiť a ako to využiť? Na čo sa ich budeme pýtať a ako? Čo urobíme s tým, čo nám odpovedia?

Ako to použijeme? A musíme to použiť? Čo ak budú chcieť nejakú hlúposť?

To necháme rozhodnúť laikov? A nezdrží nás to zbytočne?

Podobne sa pýta každý, kto o participácii uvažuje a ešte úplne nevie, čo od toho čakať.

Možno vás to prekvapí, ale toto sú zároveň otázky, ktoré si v mierne pozmenenej podobe pred každým participatívnym procesom kladú aj experti. Podme sa teda na ne spolu pozrieť.

Urbanistické projekty sú dlhoročné, komplikované procesy s množstvom krokov a nekonečných rokovaní. Všetko so všetkým súvisí a hoci projekty verejných priestorov premyslite úplne do detailu, niečo aj tak prekvapí. Vždy. Každá ďalšia fáza, ktorú do už aj tak dlhých procesov chceme doplniť, musí preto naozaj prinášať hodnotu.

OBVYVATELIA A EXPERTI

Pri strategických rozhodnutiach miest je potrebné zvažovať veľa navzájom sa ovplyvňujúcich vstupov a oprieť sa o názory expertov na tú-ktorú oblasť. Je ťažké predstaviť si širokú verejnosť ako rovnocenného partnera v komplexnej odbornej debате plnej neznámych termínov a teórií. Je úplne v poriadku rozhodovanie ponechať odborníkovi.

Ale nie vždy si ako odborníci na plánovanie miest uvedomujeme, že každý miestny obyvateľ je expertom na svoje okolie. Dennodenne

sa v ňom pohybuje a pozná ho v každom ročnom období. Ľudia majú cenné informácie, ktoré z máp ani pri obhliadkach miesta nezistíme, a väčšina sa s nami o ne aj rada podelí – ak im na to dáme príležitosť.

“...každý miestny obyvateľ je expertom na svoje okolie”

DÔVODY A MIERA ZAPOJENIA

Zaujímajú nás informácie o území, o tom, aké má problémy? Alebo chceme zistiť, čím je miesto pre jeho užívateľov výnimočné, aby sme to v novom návrhu zbytočne nezničili? Lepšie riešenie v budúcnosti zohľadňujúce prirodzené kvality lokality je dobrým dôvodom ľudí zapojiť. A možno dobrým spôsobom, ako ušetriť mestu a jeho obyvateľom do budúcnosti petíciu.

Veľmi dobrými dôvodmi je aj zisťovanie potrieb užívateľov. Toho, ako by si obyvatelia priali miesto využívať, alebo pýtanie sa na to, čo

im v ich okolí chýba. Možno sa obávame, že laici budú navrhovať hotové, ale nepremyslené riešenia pochybnej kvality, pretože nevidia všetky súvislosti. Ale za konkrétnymi návrhmi aj za tými uletenými sú skutočné problémy a potreby. A my sa môžeme zamerať priamo na tie.

V prípade, že ako odborníci máme už pomerne jasno v tom, aké riešenia prichádzajú do úvahy, ale chceme si ich s ľuďmi overiť a doplniť, môžeme sa s obyvateľmi poradiť. Vtedy je na mieste dať na výber z možností. S kladením otázok ale opatrne! Treba si dať pozor, aby sme nevyvolali mylný dojem, že obyvateľom ponúkame možnosť rozhodovať, ak to tak nie je.

Miera zapojenia obyvateľov môže byť rôzna. Niekedy nám ide o to, zapojiť ich priamo do rozhodovania alebo sa poradiť. Inokedy potrebujeme doplniť informácie a niekedy nám ide najmä o to, ľudí informovať, aby v dostatočnej miere a včas vedeli, čo pre nich plánujeme. Koniec koncov informovanie je základom každej participácie. A najčastejšie pôjde o kombináciu viacerých z týchto možností. Pre tých, ktorí nevedia, kde začať, môže byť nápomocná teória k rebríku participácie od S. Arnsteinovej.

TRANSPARENTNOSŤ A JASNOSŤ

Pri zapojení verejnosti sa nemusíme vzdať rozhodovania. Je v poriadku, ak o danej veci chceme rozhodnúť v odbornom pléne a zaujíma nás iba názor ľudí. Aj ak finálne rozhodnutie prináleží niekomu inému, napríklad poslancom. Mieru zapojenia verejnosti treba nastavovať podľa potrieb projektu. Dôležité je urobiť si v tom jasno už na začiatku a jasne to aj navonok komunikovať. A to v celom procese. Treba, aby to bolo popísané v sprievodných textoch a vnímateľné aj z formulácie každej jednej otázky. Tu naozaj pozor na slovíčka. Je lepšie sa viackrát poradiť.

„Pri zapojení verejnosti sa nemusíme vzdať rozhodovania.”

ZROZUMITELNÝ JAZYK

Veľmi, naozaj veľmi dôležité je, ak sú texty a materiály určené laikom, aby im boli aj zrozumiteľné. Participatívne procesy sú mostikom medzi expertmi a verejnosťou a jazyk participácií by mal byť vždy a zásadne prispôsobený tým, ktorých chceme zapájať. Či už sa obraciame na verejnosť širokú alebo odbornú a organizovanú, ako sú napríklad občianske združenia. Dvojnásobne to platí pre formulácie otázok a vysvetľujúcich textov. Mali by byť písané jasným zrozumiteľným jazykom.

DOBÝ PROCES

Dôvody, pre ktoré samosprávy prvýkrát siahajú po zapojení verejnosti, sú rôzne, od aktívnej snahy o vypočutie ľudí, až po to, že je vyžadovaná zákonom. Alebo preto, že mať participáciu je výhodou pri posudzovaní žiadosti o európsky grant. Prečo nie, nejako začať treba. Kľúčové je nastaviť dobre participatívny proces a mieru zapojenia obyvateľov, a to aj vzhľadom na vlastné kapacity a skúsenosti.

Rozdiely v motivácii sa prirodzene prejavujú v pripravenosti inštitúcie aktívne sa zapojiť a v dôvere k procesu ako takému. Aj v ochote venovať mu prostriedky a vlastné kapacity úradu. Táto počiatková opatrnosť je úplne v poriadku. Lepšie začať v menšom a pomaly si osvojiť nové postupy, než snažiť sa proces oklamať. Treba si veľmi dobre premyslieť, čo zapojením verejnosti môžeme získať a či do participácie vôbec ísť. Pretože lepšia žiadna participácia ako zlá. Tá sa vypomstí v nedôvere občanov do budúcnosti.

„lepšia žiadna participácia ako zlá”



Plánovací piknik s obyvateľmi na ihrisku Gejzu Dusíka v Trnave

Foto: Zuzana Krivošová

KDE SA PORADIŤ

Základnú teóriu o participácii verejnosti, ale aj praktické príklady je možné nájsť napríklad v **Knižnej edícii participácie** na stránkach Spolnocnenca vlády pre rozvoj občianskej spoločnosti – participacia.eu. Dajú sa tu pozrieť aj videá z diskusného formátu **Kabinet participácie** alebo náučného online cyklu **Na občanoch záleží**.

Veľmi dobrým podkladom je bratislavský manuál participácie **Ako porozumieť mestu a jeho ľuďom**. Nájdete ho na stránke **Metropolitného inštitútu Bratislavy** a tiež česky písaný dokument Inštitutu plánovania a rozvoje hlavného mesta Prahy – **Manuál participace**.

Pre radu je možné si zájsť aj na online diskusný formát **Virtuálne námestie**, za ktorým stojí skupina nezávislých expertov na participáciu. Prebieha pravidelne prvú utorok v mesiaci a je vysielaný v rovnomennej skupine na facebooku, pričom sa pracuje aj na spustení webu virtualnenamestie.sk.



RESUME: PLANNING WITH PEOPLE Residents are experts on their surroundings and the environment in which they live. If we want to involve them in planning, it is fair if it is made clear what they can and cannot decide. Involving the public does not mean giving up decision-making, but if we want to use the word participation, it means that it is mainly the people who decide. There is a need to know what can be decided by the residents and to communicate this clearly. Residents and the city will save themselves the inconvenience.



Plánovanie dvora s obyvateľmi priamo na sídlisku Na hlinách v Trnave Foto: Kristína Griačová

PARTICIPATÍVNE PLÁNOVANIE V TRNAVE

Ing. arch. Viera Kiselová, architektka-urbanistka a špecialistka na participáciu, MsÚ Trnava

Ing. arch. Zuzana Krivošová, PhD., architektka-urbanistka a špecialistka na participáciu, externá spolupracovníčka MsÚ Trnava

V Trnave verejnosť zapájame najmä do plánovania mesta, konkrétne do plánovania jeho verejných priestorov. Okrem samotných participatívnych plánovaní sa obyvatelia mesta Trnava mohli zapojiť aj do Participatívneho rozpočtu, do prípravy Komunitného plánu sociálnych služieb, do Plánu hospodárskeho a sociálneho rozvoja, aj do tvorby Plánu kultúry.

V snahe nechať obyvateľom čo najväčšiu možnosť ovplyvniť premenu verejných priestorov vo svojom okolí, sme sa snažili o ich **zapojenie do všetkých fáz plánovacieho procesu**. Pri príprave zadania i v procese tvorby stavebnej dokumentácie.

Participačný tím viedli expertky a experti na participáciu, väčšinou išlo o jedného interného a niekoľkých externých spolupracovníkov. Konkrétne v Trnave rozbiehala participácie Zuzana Krivošová a neskôr ich prevzala Viera Kiselová. Obe sú aj autorkami tohto článku. K tímu však patrili aj celý širší tím pracovníkov úradu, odborníkov z rôznych oblastí – architektov, urbanistov, krajinných architektiek či dopravného inžiniera. Pri tvorbe sprievodných textov a oslovovaní verejnosti sme zapojili aj špecialistov na komunikáciu a marketing. Kolegovia nám pomáhali viesť menšie skupiny, korigovali textové výstupy, či dávali svoje odborné vstupy k problematike. Pri facilitácii náročnejších stretnutí, keď bol očakávaný konflikt, sme tím doplnili aj o skúseného psychológa.

PLÁNOVANIE VEREJNÝCH PRIESTOROV

Kedže plánovanie verejných priestorov predstavuje dlhoročný proces, realizované boli zatiaľ iba niektoré z nich. Ide najmä o tri dvory na sídlisku Zátvor na Veternej ulici, jeden z dvorov na Hospodárskej ulici, dvory na Okružnej ulici a na ulici G. Dusíka.

Rozbehnutých projektov vo fáze realizácie alebo tvorby stavebnej dokumentácie je ale pomerne viac. V realizácii sú ďalšie dva dvory na Hospodárskej. Stavebná dokumentácia je pripravená pre ďalších šesť dvorov na Hospodárskej, pre parčík na sídlisku Družba takzvanú „Agátku“, aj pre tri vnútrobloky na Tehelnej ulici. V rôznych fázach tvorby projektu je aj revitalizácia obytného súboru na ulici gen. Goliána na sídlisku Linčianska, vnútroblok na Spartakovskej, Čajkovského či park Janka Kráľa.

Zo **začatých projektov**, kde zatiaľ prebehla alebo prebieha participácia, sú to parčík na Kapitulskej, Vnútroblok Bučianska-Tehelná-Vladimíra Clementisa tzv. „Kopec v Jame“ či obnova prírodného kúpaliska v rekreačnej oblasti Kamenný mlyn. A v príprave sú ďalšie.

V budúcom roku 2022 začneme aj finálnu fázu participácie, **zbieranie spätných väzieb** na verejné priestory, ktoré sa realizovali so zapojením verejnosti. Budeme overovať, nakoľko sa podarilo naplniť zadania a potreby obyvateľov.

PARTICIPATÍVNY ROZPOČET A JEHO ZMENY

Participatívny rozpočet v Trnave prebiehal od roku 2016 a v roku 2020 bol prerušený epidémiou. V súčasnosti sa neplánuje jeho priame pokračovanie. Jeho miesto nahradí pripravovaný projekt **Plánuj**



Zber podnetov k cykloprojektom a Kapitulskej ulici
Foto: Zuzana Krivošová

mesto Trnava, cez ktorý obyvatelia dostanú množstvo informácií o projektoch a plánoch svojho mesta a postupne budú zapájaní aj do tvorby rozpočtu a do plánovania budúcich investícií. Samotná miera participácie verejnosti na tvorbe rozpočtu bude pritom prehlbovaná postupne počas viacerých rokov. planujmesto.trnava.sk

PARTICIPÁCIA V KULTÚRE

Zaujímavé je aj pozrieť si, ako obyvateľov do svojich aktivít zahŕňa **Mestské kultúrne informačné stredisko – Zaži v Trnave**. V roku 2021 spolu s verejnosťou vytvorili plán kultúry, v ktorom teraz pokračujú vytváraním lokálnych kultúrnych centier na sídlisku Družba v miestnej časti Kopánka a v obci Modranka.

Nie všetky plánovacie procesy v Trnave však prebiehajú so zapojením verejnosti. Od projektu k projektu posudzujeme, či a ako obyvateľov zapojiť. A tiež v akej miere to pri tom-ktorom projekte dáva zmysel. Postupne po krôčikoch smerujeme k tomu, aby zapojenie verejnosti bolo **štandardnou súčasťou procesu**. Tak ako naši obyvatelia aj my postupne naberalme skúsenosti a budujeme si vzájomnú dôveru.

AKO NA TO – OPIS PROCESU

Oboznámenie sa s miestom

Prvým krokom plánovania nejakého verejného priestoru bolo zistiť o ňom čo najviac. Jednak teoreticky z máp, plánov a stratégií, a jed-

nak na obhliadkach terénu. Spolu s mestskými architektmi sme si ako participatívny tím podrobne našťudovali územný plán a prešli ich odporúčaniami k rozvoju lokality. Pri obhliadke terénu sme sa zamerali na pozorovanie interakcií ľudí, na to čo tam robia, prípadne kam smerujú a následne na **rozhovory** s nimi. S obyvateľmi sme hovorili priamo počas **terénnych prieskumov** a tiež sme organizovali **verejné stretnutia**. Ľudí sme najmä počúvali – to ako vnímajú svoje územie, ich pripomienky k súčasnému stavu, s čím sú spokojní a čo v danom mieste funguje aj čo nefunguje. **Potreby a problémy užívateľov** nás zaujímali rovnako ako ich **predstavy o budúcnosti**. Všetky podnety, aj tie, ktoré sa nášho projektu týkali len okrajovo, sme si zaznamenali.

Okrem počúvania sme s ľuďmi hovorili o budúcich možnostiach územia, zoznamovali sme ich s územným plánom pre danú lokalitu, s tým, aké možnosti ponúka a aké limitácie stavia. Overovali sme si informácie, ktoré o území vieme, a prehlbovali tie, ktoré sme iba tušili, napríklad či na mieste kedysi nebola neoficiálna skládka, alebo z tých pozitívnejších: kde je najlepšia sánková trasa, či kam ústi vychodená skratka).



Plánovanie parčíka na Kapitulskej ulici
Foto: Veronika Majtánová

Verejné stretnutia sme sa snažili uskutočniť priamo v území. V zimných mesiacoch a v prípade zlého počasia sme ale využívali aj budovy v správe mesta – väčšinou najbližšiu základnú či materskú školu. Niektoré verejné stretnutia sme viackrát opakovali. Išlo najčastejšie o objasnenie niektorých bodov napätia, keď sa dve skupiny užívateľov priestoru nevedeli dohodnúť, alebo mali protichodné požiadavky.

Stretnutia a rozhovory nám dovolili ísť do hĺbky – priniesli nám cenné podnety a komplexnejšie porozumenie územiu, jeho problémom aj možnostiam (kvalitatívny prieskum).

Čo sa pýtať

Prvé zisťovania v území sme následne konfrontovali s plánmi a možnostami mesta, s limitáciami územného plánu. V kooperácii s mestskými architektmi sme si vyjasnili, čo je potrebné vedieť, a vytvorili sme **dotazníkový prieskum**. Teraz sme sa mohli začať pýtať vo veľkom (kvantitatívna metóda).

Dotazníky bolo možné vyplniť **online, ale i fyzicky**. Dávali sme ich vždy do schránok obyvateľov v okolí riešeného územia. Zberné miesta na dotazníky boli zvyčajne v samotných vchodoch do bytov. Ak sa prieskum týkal veľkého množstva ľudí, na odovzdanie vyplnených formulárov sme využili blízke budovy v správe mesta.

Dotazníkové hárky mali vždy priloženú aj mapku územia, kde bolo možné zakresliť či už problémové miesta, dovysvetliť, čo sa v texte nedá, či navrhnúť nejakú zmenu.

Odpovede sme zosumarizovali a spracovali do **podrobných výstupov z prieskumu**, ktoré boli uverejnené na stránke mesta a bolo možné ich ešte pripomenkovať. Problémy a nápady obyvateľov sme taktiež ešte interne prešli s oddelením územného rozvoja a koncepcií. S ich pomocou sme zhrnuli záverečné myšlienky správy tak, aby tam boli reflektované všetky popísané potreby obyvateľov. Tieto sa pretavili do **zadania pre investičné oddelenie** a do **finálnej správy z prieskumu**, ktoré boli **súčasťou podkladov** na verejné obstarávanie či architektonickú súťaž. Pre architektov, ktorí zákazku získali, bolo povinnosťou potreby obyvateľov v návrhu zohľadniť.

Predstavenie ideového návrhu

Obyvateľom sme potom návrh predstavili ešte vo fáze **konceptu**, architektonickej štúdie či rozpracovanej idey. Obe strany si tak mohli overiť, či sú podnety a návrhy dostatočne zapracované už v úvodnej fáze a nie až v stavebnom projekte, ktorý meniť je veľmi ťažké. I tu sme niektoré stretnutia opakovali viackrát, kým sa doladili všetky detaily či body napätia. Toto sa týka projektov, pri ktorých bol participatívny tím už od ich začiatku. Pri iných projektoch, napríklad pri plánovaní Kukučínovej ulice, obyvatelia dostali možnosť vyjadriť sa až pri predstavení projektu, čo viedlo k námietkam a pozastaveniu realizácie približne o rok.

Kvalita projektu aj vypočutie a zapracovanie potrieb obyvateľov sa pritom od architekta k architektovi, od projektanta k projektantovi líšila. Potešením bolo, keď boli ochotní a schopní zapracovať veľmi tvorivo každú pripomienku a podnety občanov boli pre nich pozitívnou výzvou, čo sa pretavilo aj do zdarného výsledku.

Informovanosť a dostupnosť

Snažili sme sa, aby informácie o plánovaných stretnutiach a prieskumoch boli **dostatočne včas publikované** na stránkach a sociálnych sieťach mesta. Kedže, pochopiteľne, nie každý tieto informačné kanály sleduje, obyvatelia z okolia priestoru, ktorý sme šli plánovať, mali informáciu o stretnutí **nalepenú na dverách a dotazníky** mali pripravené **vo svojej schránke**.

Uvedomujeme si, že dostupnosť informácií a služieb online je kľúčová, no stále existujú ľudia, ktorí tieto možnosti nemajú alebo nepoužívajú. Ak sa pokúšame o participatívne plánovanie, tak by malo byť dostupné všetkým obyvateľom, aj tým, ktorí majú znevýhodnenia, či patria k nejakej minorite.

Aby sme si overili, či v dostatočnej miere zapájame všetky vekové skupiny obyvateľov, zbierame aj základné štatistické údaje o našich respondentoch a porovnávame ich s demografiou danej oblasti. Máme tak možnosť chýbajúcu vekovú skupinu doplniť inou metódou zisťovania (napríklad vybrať sa na návštevu do miestneho klubu dôchodcov alebo na základnú školu).

Verejné obstarávanie a financovanie projektov

Mesto Trnava zvolilo prístup proaktívne vytvárať dokumentáciu pre projekty vo verejnom záujme a následne hľadať finančné schémy, ktoré odzrkadľujú potreby mesta.

Viacero projektov bolo financovaných pomocou IROP (Integrovaný regionálny operačný program), ktorého výzvy boli v čase žiadosti o podporu zamerané na opatrenia na adaptáciu na zmenu klímy. Súčasťou žiadosti o podporu boli aj výstupy z plánovania s verejnosťou. ■ →

RESUME: PARTICIPATORY PLANNING IN TRNAVA Participatory budgeting and planning of public spaces in Trnava have been going on for more than 5 years. We have gained a lot of experience and the article will guide you through all the stages of public participation in decision-making about public spaces in Trnava.

DVORY NA HOSPODÁRSKEJ ULICI V TRNAVE AKO VÝSLEDOK PARTICIPÁCIE

Ing. arch. Zuzana Krivošová, PhD., architektka-urbanistka a špecialistka na participáciu, externá spolupracovníčka MsÚ Trnava

V rámci celkovej revitalizácie verejných priestorov v Trnave prišli na rad i dvory na Hospodárskej ulici. Tie pôsobili neupravené, nachádzali sa tu staré ihriskové prvky, staré, vyrastené krásne veľké stromy. Dvory sa využívali hlavne na hry detí či venčenie psov, kde tu sa objavila nejaká lavička. Dizajn prvkov bol už naozaj zastaralý, priestor pôsobil zabudnutým, ošumelým dojmom. Participatívny proces, ktorým revitalizácia odštartovala, je pekným príkladom, ktorý priniesol veľa zaujímavých skúseností a príjemné výsledky. Dvory sa tak premieňajú na kultivovaný priestor súčasnosti, ktorého náplň slúži potrebám ľudí, ktorí tu žijú.

Spolu ide o deväť dvorov v rámci obytného súboru v blízkosti železničnej stanice a centra mesta, ktorý sa tiahne popri Hospodárskej ulici, medzi ulicami Kollárová a Študentská. Dvory boli zanedbané, ihriskové prvky boli staré štyridsať i viac rokov a pomedzi ne a parkoviská sa tu vynímali krásne veľké javory. Dvory sa využívali hlavne na hry pre deti, na venčenie psov a kde tu sa objavila nejaká lavička.

V roku 2017 sa začal proces plánovania s verejnosťou vo všetkých deviatich dvoroch. V súčasnosti je zrealizovaný prvý dvor, tri ďalšie sú vo výstavbe a na zvyšné sa pripravuje projektová dokumentácia. Pro-

jekt dlhší čas stál, keďže sa nedarilo vysúťažiť projektantov. Pomohlo rozdeliť ho na viac častí.

VÝSTUPY Z PLÁNOVANIA

Ako participatívny tím sme pre obyvateľov zorganizovali verejné stretnutia na blízkej radnici mesta Trnava. Okrem toho sme vypracovali a rozdistribúovali dotazník fyzicky obyvateľom v okolí s tým, že vyplniť ho bolo možné i online. Súhrn odpovedí, ktorý sa pretavil do zadania verejného obstarávania na projektanta, vyzeral nasledovne:

- Vytvoriť **oddychovo-rekreačné dvory** pre všetky vekové kategórie, pre rôzne typy ľudí, pre rozvoj komunitného života obyvateľov s rôznymi záujmami.
- Vytvoriť funkčne a prevádzkovo **pestré prostredie**.
- Celkovo modernizovať prostredie a prvky v ňom.
- Ponechať **detské ihriská**, modernizovať ich prvky a uvažovať nad ihriskami pre rôzne vekové kategórie detí, hlavne pre 0 – 6 a 6 – 12 rokov. Vytvoriť priestor/ihrisko pre dospelých a mládež napr. workoutové, či s fit prvkami pre seniorov.
- Zvážiť oplotenie detských ihrísk, prípadne riešiť hygienickú situáciu detských prvkov, ktorá je nie vždy zlučiteľná s pobytom bezdomovcov či rôznych druhov zvierat (psy, mačky, potkany, holuby).
- **Zachovať zeleň, stromy, trávniky a kry**, vhodne umiestniť a doplniť stromy a novú výsadbu a zabezpečiť ich lepšiu údržbu.
- V prípade potreby vhodne **presvetliť koruny stromov**.
- Zeleň by mala poskytovať tieň, ktorý ponúka chládok v lete, a zároveň by nemala úplne zatieniť okná obyvateľov.
- **Odhluchniť dvory** od vyťaženej Hospodárskej ulice, obyvateľom by sa najviac pozdávalo prírodné riešenie – živý plot, výsadba či iné.
- **Zachovať predzáhradky**, nájsť riešenie, v ktorom nebudú autá cez ne jazdiť. Čo sa týka výsadby, nájsť riešenie, kde sa časť obyvateľov, ktorá chce, môže o ne starať a časť predzáhradiek bude mať údržbovo nenáročnú výsadbu.
- Vhodne zvoliť umiestnenie novej výsadby tak, aby vznikli priestory v tieni, ale i otvorená trávnatá plocha pre aktivity (futbal, bedminton, posedenie na deke, pikniky...).

Zdroj: Hospodárska – dvory, Záverečná správa z prieskumu verejnej mienky, 2017¹

Takýto pohľad na verejný priestor zo strany obyvateľov nie je ničím nezvyčajným a väčšina projektantov či pracovníkov úradu sa s podobnými prirami i problémami určite stretla. Podnety obyvateľov sme zapracovali do zadania pre verejné obstarávanie. Správu z prieskumu sme k nej priložili.

V tomto prípade chvíľku trvalo, kým sme získali projektanta. Projekt získala, zhruba po pol roku obstarávania, skúsená krajinná architektka Magdaléna Horňáková, ktorá pozná Trnavu i problematiku verejných priestorov veľmi dobre.

V RUKÁCH ARCHITEKTKY

Rozpracovaný koncept si pani architektka prešla najprv s pracovníkmi úradu. Z oboch strán bola chuť čo najviac prispôbiť dvory potrebám obyvateľov.

V podnetoch občanov boli protichodné názory na niektoré témy ako parkovanie, vstup na zeleň so psom či preriedenie korún stromov, hoci vo väčšine v celkovom ladení a využití územia panovala zhoda. Bolo teda potrebné doriešiť ešte aspekty projektu, ktoré by mohli vnieš napätie medzi návštevníkov a obyvateľov. Architektka vypracovala koncept a zvolali sme verejné stretnutie, aby sme na konkrétnom návrhu overili, či obyvateľom vyhovuje.

Rovnako ako prvé stretnutie s obyvateľmi aj druhé stretnutie zaplnilo Radnicu. Architektka vysvetlila návrh ako celok a následne sme prešli samostatne každý z dvorov. Ľudia o projekte mohli diskutovať v pléne priamo s autorkou. Niektoré pripomienky a ich reálnosť sa vyjasnili ihneď, iné bolo treba prejsť s kolegami na úrade. Týkalo sa to napríklad pripomienok k dopravným riešeniam.

Pri priestore pre psí výbeh najskôr prišlo k dohode, avšak následne bola na úrad doručená petícia a bolo mu v priebehu projektovania nutné nájsť nové umiestnenie. V tejto chvíli je výbeh vedľa inej ako pôvodne zamýšľanej bytovky a funguje veľmi dobre.

Veľkou témou bola zeleň a jej zachovanie. Citované zo zápisu k projektu: „Čo sa všeobecne týka zelene, riešili sme výrubu a ich náhradu v území. Výrubu sa budú týkať hlavne dvora D, kde dôjde



Výstavba jedného z dvorov na Hospodárskej ulici
Foto: Viera Kiselová



Prvý realizovaný dvor využíva čo najviac prírodných materiálov a vodopriepustných povrchov
Foto: Viera Kiselová

→ k odstráneniu suchých, neprosperujúcich a invázných drevín. Doplňné budú v tomto dvore prevažne okrasnými čerešňami. V ostatných dvoroch sa bude preredovať primerane podľa potreby, tak aby ostali priestory v tieni aj na slnku. Preredovať sa budú stromy poškodené, invázne či také, ktoré rastú príliš blízko budov a môžu poškodzovať základy domu.“ Tu sme ocenili, že pani architektka splnila požiadavku naplniť dvor prvkami a zároveň ponechala aj čo najväčšiu možnú mieru zelene.

V roku 2021 bol dokončený a daný do užívania prvý z dvorov. Náklady na jeho obnovu boli približne 234-tisíc eur. Do konca roka budú dokončené aj ďalšie tri. Na nasledovné štyri, na ktoré už prebehla participácia, je pripravená stavebná dokumentácia.

V pláne je v obnove dvorov na Hospodárskej pokračovať aj za Študentskou ulicou. Tu musí ešte prebehnúť aj plánovanie s verejnosťou.

ČO SME SA (DOTERAZ) NAUČILI

S participáciou je **lahšie začať v malom**, na menších projektoch, napríklad na ihriskách a k väčším zadaniam sa prepracovať postupne. Dáva to čas získavať skúsenosti a **budovať interný tím**, ale aj **kultivovať diskusiu s občanmi**. A vytvárať vzájomnú **dôveru**.

Osvedčilo sa nám mať vypracovaný **základný participatívny proces**, ktorého sa orientačne držíme, ale zároveň ho vždy **upravujeme na mieru** konkrétnemu projektu. Neodporúčame kopírovanie procesu z iného projektu, ani len dotazníkových otázok.



Stromy sú v Trnave veľmi cenené, keďže sa v lete mesto veľmi prehrieva, pri výstavbe sa dbalo o ochranu každého stromu
Foto: Viera Kiselová



Finálna podoba dvoru na Hospodárskej ulici
Foto: Viera Kiselová

Čas vložený do prípravy procesu sa oplatí. Mať veci vopred premyslené je efektívnejšie, než len reagovať na to, čo sa stane. Aj dôveryhodnejšie. Treba si ujasniť, koho všetkého sa proces týka, o aké podnety máme záujem, ako ich získame, aj na čo nám budú.

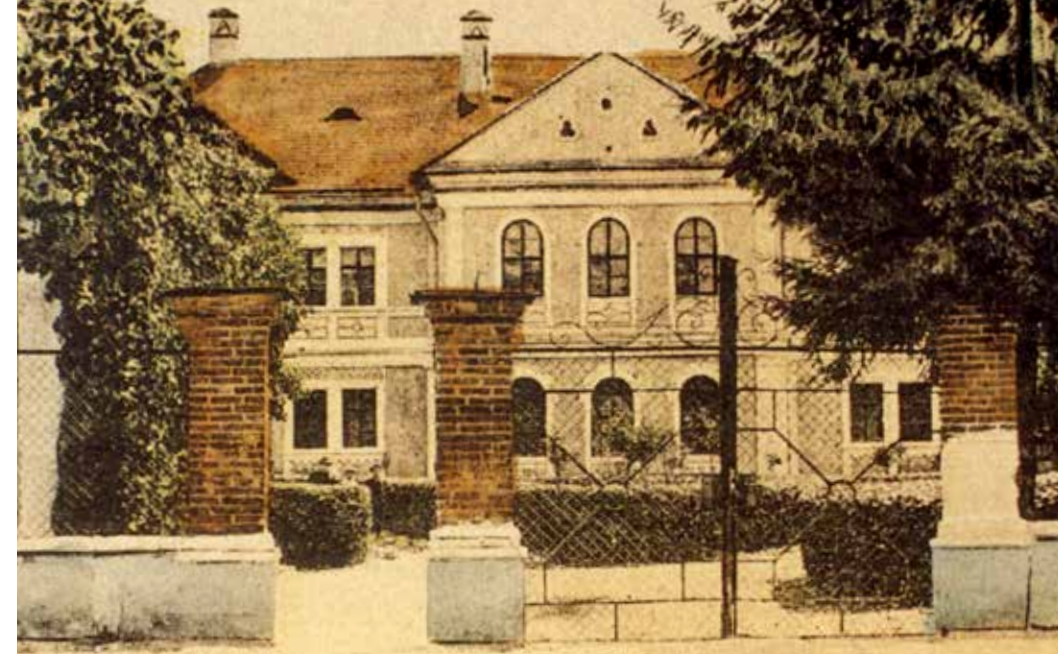
Pre úspech participatívneho procesu je najdôležitejší **postoj vnútri úradu**. To či kolegovia procesu veria a ako vo finále použijú jeho výsledky. Pozorne počúvať nielen verejnosť, ale i kolegov a pýtať sa ich, aké informácie by potrebovali, aj na to, čoho sa obávajú, nám pomohlo zrealizovať procesy.

ODPORÚČANIA

- Zobrať obyvateľov ako partnerov pri plánovaní verejného priestoru má svoje **pozitívne stránky**, no i **napätia a úskalia**, a treba sa na ne pripraviť už pri nastavovaní participatívneho procesu.
- Na verejné stretnutia sa oplatí prizvať **skúseného facilitátora, ktorý zvládne aj prípadný konflikt**. A nenechá sa strhnúť emóciami, ak sú obyvatelia proti.
- Vytypovať si **konfliktné témy** vopred.
- Je prirodzené, že po rokoch nepočúvania nás obyvatelia zahrnú aj **roky nahromadenými sťažnosťami**. Nemali by takzvané prevalcovať stretnutie, ale je dobré ich vypočuť, zaznamenať a nájsť spôsob, ako ich riešiť.
- **Najväčší krikľúni bývajú dobrými spojencami**. Za hlasným prejavom sme mnohokrát našli veľkú angažovanosť pre svoje okolie a počiatoční oponenti nám boli po overení si, že nám ide o verejný záujem, často ochotní pomôcť. Napríklad v zapojení susedov.
- Oplatí sa byť **úprimný**. Aj keď ide o vysvetľovanie nepopulárnych rozhodnutí.
- **Záleží na slovíčkach**, na každom jednom. Najmä pri otázkach v dotazníku a pri vysvetľujúcich textoch si treba dať pozor na to, či jasne komunikujeme svoje zámery. Pýtame sa na názor alebo dávame na výber? Je v tom veľký rozdiel.
- Ak urobíme len „nejaký“ participatívny proces získame len „nejaké“ dáta. Dobře pripravený proces nám prinesie **dobre využiteľné dáta**.
- S dátami od občanov sme boli schopní urobiť presnejšie a **konkrétnejšie zadania pre architektov**. Od viacerých bola spätná väzba, že sa im priestor lepšie navrhoval, keď si mohli prečítať, ako ho vnímajú jeho užívatelia.
- Všimli sme si, že **pripravenosť** architektov a projektantov **komunikovať s verejnosťou**, aj **ochota upraviť návrh podľa potrieb užívateľov** veľmi kolíše. Ak zákazku získali architekti, naklonení potrebám obyvateľov, výsledky boli veľkým prínosom. Vo všeobecnosti sa nám osvedčilo vopred si s nimi prejsť priebeh stretnutia, ich prezentáciu, vzájomné očakávania aj mieru, v ktorej sú ochotní návrh upravovať.
- Veľkou pomocou by ale bolo, ak by sa už pri výučbe architektov okrem kultivovania esteticko-umeleckých preferencií kládol dôraz aj na občiansky aspekt nášho povolania.

1 Viac výstupov z plánovania nájdete na participacia.trnava.sk v sekcii „Participatívne plánovanie“

RESUME: COURTYARDS ON HOSPODÁRSKA STREET IN TRNAVA AS A RESULT OF PARTICIPATION The participatory planning of the courtyards on Hospodárska Street is a prime example of how we have proceeded in the planning process, where and how we have given the public the opportunity to decide and have their say on their surroundings. As well as a working team of professionals from the Office, a public-facing architect helped to realise the space according to the needs of its users.



Historické vyobrazenie novej budovy Prvého slovenského gymnázia v Revúcej (dnes objekt Prvého slovenského literárneho gymnázia na Železničnej ulici v Revúcej)

Zdroj: DUBOVSKÝ, D. 2014. Album Revúcej. Revúca: Mesto Revúca, 2014. s. 399. ISBN 978-80-971642-5-6

KONIEC NIE JE VŽDY KONCOM – KULTÚRNA RECYKLÁCIA AKO VÝSLEDOK PARTICIPÁCIE

Mgr. Jozef Balužinský, riaditeľ Litterra, n. o.

Nič netrvá večne a ani akokoľvek dobrý projekt nevie garantovať dlhovekosť. Každá samospráva sa skôr či neskôr ocitne v situácii, keď potrebuje obsahovo saturovať stavby vo svojom vlastníctve. V tejto situácii je to pravdepodobne výsledok predchádzajúcich chybných rozhodnutí alebo nedostatočného vyhodnotenia indikátorov, ktoré upozorňovali na príchod neodvratného. Príchod konca. Prečo sa niečo nespravilo? Prečo sme v tejto situácii? Kde sme spravili chybu? Odpovede na tieto otázky sú kľúčové z analytického hľadiska ako poučenie do budúcnosti pre riadenie iných aktivít.



Vizualizácia zmien zelenej zóny pred historickým objektom
Zdroj: Young.s architekti, víťazný návrh premeny Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej



Návrh riešenia vstupu do budúcej inštitúcie

Zdroj: Young.s architekti, víťazný návrh premeny Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej



Vizualizácia expozičného návrhu

Zdroj: Young.s architekti, víťazný návrh premeny Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej



Návrh komunikačnej trasy medzi podlažiami

Zdroj: Young.s architekti, víťazný návrh premeny Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej



Vizualizácie navrhovaných zmien v priestore medzi budovami

Zdroj: Young.s architekti, víťazný návrh premeny Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej

Mesto Revúca má významné miesto v slovenskej literárnej histórii viažucej sa na Prvé slovenské gymnázium, ale aj vďaka existencii Prvého slovenského literárneho gymnázia. Revúca bola v čase fungovania Prvého slovenského gymnázia (1862 – 1874) preplnená literárnou produkciou. Bola mestom študentov a cieľom vzdelancov, ktorí sem prichádzali šíriť osvetu a vedomosti. Projekt literárneho gymnázia vznikol v roku 1997 ako pokračovateľ historickej tradície. Vzdelávací proces tejto inštitúcie kládol dôraz na literatúru a aj preto s ňou bolo mesto vždy spájané. Postupom času však počet záujemcov o štúdium klesal. Definovať príčiny nie je ľahké, keďže inštitúcia s výrazným národné historickým pozadím bola neraz predmetom politických sporov. Znižoval sa počet študentov, neotvorili sa dva študijné ročníky a prišlo k racionalizácii projektu. Nakoniec sa v roku 2018 Prvé slovenské literárne gymnázium pričlenilo ku Gymnáziumu Martina Kukučína v Revúcej, čo viedlo k opusteniu historickej budovy na Železničnej ulici.

PARTICIPÁCIA AKO VÝCHODISKO

Volby do VÚC v roku 2017 boli z pohľadu Banskobystrického kraja kľúčové. Nové vedenie zmenilo stratégiu nakladania s majetkom kraja. Rozhodlo sa prebytočného majetku nezbavovať, ale vhodným spôsobom ho zhodnocovať. Jedným z pilotných projektov bola revitalizácia Gymnázia na sídlisku Sekier-Lipovec, kde kraj so združením Punkt spustil proces dlhodobej revitalizácie participatívnou formou. Na základe pozitívnych skúseností došlo k zvýšeniu počtu projektov, pri ktorých kraj v blízkej budúcnosti pristúpil k revitalizácii. V prípade budovy Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej s výraznou historickou a spoločenskou hodnotou došlo k modifikácii participačného procesu. Keďže obsahový zámer je najdôležitejším elementom projektu a samotný objekt bol kvôli svojmu historickému odkazu zaradený na zoznam národných kultúrnych pamiatok (NKP), je jeho exteriérová podoba nemenná. Interiérová stránka má výrazné priestorové a statické obmedzenia popísané v architektonickom výskume a v Rozhodnutí komisie Pamiatkového úradu SR, čo malo vplyv na

tvorbu podkladov pre súťaž. Preto sa v prípade revitalizácie budovy Prvého slovenského literárneho gymnázia stala partnerom v procese odborná verejnosť. Konzílium vedeckých pracovníkov Fakulty TUKE, Akadémie umení v Banskej Bystrici a odborníkov na architektúru, dizajn, digitálne a interaktívne inštalácie, intermédiá, výstavníctvo, nové médiá, visual concept poetry, destinačný turizmus, destinačný manažment a múzejnú a galerijnú prezentáciu vypracovalo analýzu východiskového stavu a jej následné vyhodnotenie v prospech projektu.

POHĽAD DO ZRKADLA NIEKEDY NESTAČÍ, JE POTREBNÁ KOMPARÁCIA

Koniec jednej epochy neznamena koniec sveta. Kolízia zodpovednosti za zverený majetok, ktorý nevyužívame, a náklady na jeho udržiavanie vedú mnohokrát k „skratke“ v podobe zbavenia sa prebytočného majetku. V lepšom prípade ide o nájom, kde zodpovednosť preniesieme na nájomcu. Hľadanie riešení v prípade, že si cestu nechceme skrátiť, je trnistou cestou. Zhodnotenie východiskovej situácie nás vedie mnohokrát k skratovému konaniu. Východisková situácia, priestorové a geografické danosti ako definičný základ vygenerovali zámer projektu na zriadenie kultúrno-vzdelávacej inštitúcie, ktorá by pretransformovala historické, kultúrne a materiálne dedičstvo na zážitkové miesto. Mesto Revúca by vďaka tejto inštitúcii malo žiť slovom a literatúrou s aspiráciou stať sa miestom stretávania sa literátov, filozofov a umeleckých komunit nielen zo Slovenska, ale aj z Európy. Cieľom je vytvorenie interaktívneho zariadenia, prezentujúceho čiastočne históriu 1. slovenského gymnázia, ale najmä špecifickú literárnu tvorbu. Projekt si dáva za cieľ vytvoriť priestor na prezentáciu moderných foriem literárnej tvorby, ako sú komiksy, používanie literárnej produkcie v hudbe a v divadle, fantasy a vytvorenie priestoru na medziodborovú a medzigeneračnú komunikáciu prostredníctvom rozprávok. Súčasťou zámeru je do procesu revitalizácie zapojiť bezprostredné okolie a blízke objekty. Plánuje sa využiť okolitá zeleň a voľné priestranstvo na prezentáciu

projektu a na vytváranie interaktívnych prvkov umožňujúcich aktívne alebo pasívne vzdelávanie verejnosti prichádzajúcej do tohto priestoru s cieľom tráviť voľný čas. V rámci overovacích procesov sme vycestovali do zahraničia. Navštívili sme múzeá, ktoré sa prezentovali výraznou a špecifickou expozičnou tvorbou. Vyberali sme na základe podoby východiskovej situácie inštitúcie, ktoré uspeli v realizácii. Zaujímali nás nástroje, formy prezentácie a komunikácie, výstupy, možnosti udržateľnosti projektu a spôsoby práce s cieľovými skupinami. Komparácia inštaláčnych postupov, moderných technológií a edukačných a prezentačných aktivít poskytla množstvo podnetov na skvalitnenie podkladov pre medzinárodnú súťaž.

SÚŤAŽ – PREDPOKLAD KVALITNÉHO VÝBERU

Premena Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej je komplexným projektom, ktorý je výsledkom súťaže vyhlásenej v spolupráci so Slovenskou komorou architektov. Okrem stavebných úprav rieši interiéry, expozície, exteriéry a širšie okolie s využitím multimédií a návrh vizuálnej identity novej kultúrnej inštitúcie. Súčasťou výstupu víťazného návrhu bolo vyslovenie názoru na kompozíciu areálu ako uceleného riešenia, vrátane priestoru vstupnej záhrady. Súťaž, ktorú sme v spolupráci so Slovenskou komorou architektov vyhlásili bola dvojkolová. Cieľom prvej etapy bolo navrhnutie celkovej koncepcie architektonického riešenia celého územia a budov, s vyznačením rozmiestnenia jednotlivých funkcií, prevádzkových schém a prezentáciou hlavnej idey expozície. V druhej etape vybraní účastníci rozpracovali detailné architektonické riešenia.

Výsledkom súťaže sa stal návrh, ktorý podľa poroty priniesol: „Komplexné, suverénne riešenie s kvalitným urbanisticko-architektonickým názorom, s vysoko funkčným prevádzkovým konceptom a sviežim riešením vizuálnej identity projektu. Ako jedinému sa mu podarilo vytvoriť univerzálnu, priestorovo-prevádzkovú funkčnú schému, ktorá dokáže bez problému reagovať na rôzne požiadavky i v dlhodobom časovom horizonte.“

Vysoká miera flexibility návrhu je zárukou, že nový priestor sa v maximálnej miere môže stať živým iniciačným prvkom regiónu v rámci širšieho celorepublikového kontextu...“

Veľmi dôležitou súčasťou expozičného zámeru bolo navrhovanie v súlade s dohovorom o ľudských právach. Požiadavkou zadávateľa bolo využívanie princípov univerzálneho navrhovania aby prezentačný priestor bol voľne prístupný osobám s pohybovými obmedzeniami a to aj pre osoby odkázané na samohybné zariadenia ideálne.

VHODNÝ KONCEPT NA PODPORU PROSTREDNÍCTVOM IROP – KKP

Projekt premeny Prvého slovenského literárneho gymnázia v Revúcej bol od začiatku zameraný na interaktivitu a kreativitu. Banskobystrický samosprávny kraj schválil zámer revitalizácie z vlastných zdrojov s možnosťou dofinancovania cez dotačné schémy. Keď nás oslovili zástupcovia Slovak Investment Holding v spolupráci s Ministerstvom kultúry SR, boli sme dostatočne pripravení a obsahom zaujímaví, aby sme sa stali vhodným adeptom na vytvorenie partnerstva. Od prvého kontaktu v decembri 2019 sme pracovali spoločne na vytvorení vhodného modelu financovania projektu. Projekt si od počiatku získal podporu verejnosti a Banskobystrický samosprávny kraj v roku 2021 založil neziskovú organizáciu Littera, n. o., ktorá bude konečným užívateľom revitalizovaného objektu v Revúcej. V tomto roku plánovaný ukončený proces stavebného konania a na prelome rokov 2021/22 plánovaná verejná súťaž na dodávateľa stavby ukončí predrealizačnú fázu a naštartuje realizačnú fázu financovanú cez Slovak Investment Holding. ■

RESUME: THE END IS NOT ALWAYS THE END - CULTURAL RECYCLING AS A RESULT OF PARTICIPATION

This article is presenting the development phases of one of the pilot projects of the Banská Bystrica self-governing region aimed at the revitalization of disused structures. It evaluates the issue of local governments in relation to property and the maintenance of its value. It presents participation as a way of searching for possible solutions in the search for the use of revitalized objects. Within the article we describe the steps that resulted in a key phase of the revitalization process, the financing itself and the creation of surplus value as a prerequisite for the sustainability of the project.

ŽIVÉ NÁMESTIE ZMENÍ PO DESAŤROČIACH CENTRUM BRATISLAVY. PREDNOSŤ DOSTANÚ CHODCI

Bc. Lucia Furtáková, Metropolitný inštitút Bratislava
Mgr. Annamária Ondrejková, Metropolitný inštitút Bratislava

Živé námestie je najväčší centrálny priestor v hlavnom meste tvorený tromi námestiami, a to Kamenným námestím, Námestím Nežnej revolúcie a Námestím SNP. Vďaka obnove, ktorú plánuje hlavné mesto s Metropolitným inštitútom Bratislavy (MIB), sa tento verejný priestor zjednotí, pričom si každé námestie zachová vlastný genius loci. Novú podobu Živého námestia bude tvoriť nemecký tím architektov z ateliéru Loidl Architects s medzinárodnými skúsenosťami. Budúca revitalizácia uprednostňuje chodcov a verejnú dopravu, dbá na historické súvislosti a reaguje aj na klimatickú krízu. Architektonická súťaž prebehla formou súťažného dialógu, ktorý sa na Slovensku nikdy predtým neuskutočnil.

Pohľad na Námestie SNP
Zdroj: vizualizácia MIB

Funkčný verejný priestor je jednou z najdôležitejších súčastí každého mesta a ovplyvňuje, ako sa v ňom jeho obyvatelia cítia. Hlavné mesto spoločne s Metropolitným inštitútom Bratislavy začalo systematicky skvalitňovať verejné priestory, aby v nich Bratislavčanky a Bratislavčania radi trávili voľné chvíle. Jedným z projektov zameraných na zlepšenie verejného priestoru je aj Živé námestie.

Ide o najväčší centrálny priestor v hlavnom meste tvorený tromi významnými námestiami, ktoré neboli dlhé roky revitalizované. Vďaka plánovanej obnove sa tento verejný priestor po desaťročiach zjednotí, pričom si každé námestie zachová vlastnú atmosféru. Novú podobu Živého námestia bude tvoriť nemecký tím s medzinárodnými skúsenosťami – Atelier Loidl Landscape Architects Berlin a štúdio BPR Dr. Schäpertons Consult, ktoré je expertom na dopravné stavby. Profesorka a popredná historička architektúry Henrieta Moravčíková o Živom námestí v rozhovore pre MIB povedala, že ak sa víťazné riešenie naozaj zrealizuje, do veľkej miery zaviaže tých, ktorí budú ďalej niečo činiť na tomto mieste. Latka bude totiž nastavená naozaj vysoko pre budúcu podobu hlavného mesta. Zároveň dodala, že riešiť podobu Bratislavy takým komplexným procesom, ako sa udialo v prípade architektonickej súťaže Živého námestia, nemá podľa nej historický precedens.

Živé námestie pokrýva dôležitý verejný priestor v centre Bratislavy, kde sa na jednom mieste nachádzajú pešie ťahy, cyklo doprava, verejná doprava aj individuálna automobilová doprava. Architekti teda mali náročnú úlohu nájsť riešenie, v ktorom bude tento priestor pre všetkých bezpečný, no zároveň splní požiadavky pohybu, ktorý sa v ňom má vykonávať. Návrh preto prináša viaceré zmeny pre komfortnejšie fungovanie v spoločnom priestore. Pohyb peších sa zjednoduší vo všetkých častiach námestia, čím sa zásadne zlepši zážitok z pobytu v centre mesta. Pribudnú aj zelené ostrovy a novotvary v okolí pamätníka SNP a priestoroch Kamenného námestia, vďaka ktorým ľudia týmto miestom len neprejdú, ale budú mať chuť prísť a zostať v centre mesta dlhšie.

VŠETKY POVRCHY V JEDNEJ ÚROVNI

Víťazný návrh prepája priestor troch centrálnych námestí s rozlohou takmer 35-tisíc štvorcových metrov takým spôsobom, že všetky povrchy dáva na jednu úroveň a odstraňuje zbytočné bariéry. Na celé územie sa vráti kamenná dlažba, ktorej povrch sa bude odlišovať podľa toho, akej doprave slúži, či ide o chodník, cyklocestu alebo vozovku pre mestskú hromadnú dopravu prípadne autá. Všetky detaily návrhu, ako sú povrchy, mobiliár a jeho materiálové prevedenie, vychádzajú z princípov a štandardov opísaných v Manuáli verejných priestorov z dielne MIB-u. Pre bezprostredné okolie historického jadra sa ráta s použitím kamennej dlažby na všetkých chodníkoch a spevnených plochách pre peších. Všetok mobiliár, ako sú lavičky, smetné koše, stojany na bicykle či lampy, bude jednotný, vďaka čomu sa tento priestor vizuálne upraje.

VÍŤAZNÝ NÁVRH ŽIVÉHO NÁMESTIA PRINÁŠA ZMENU V 4 HLAVNÝCH OBLASTIACH:

1. Pribudne viac zelených plôch

Architekti pridajú zeleň všade, kde to bude možné. Na viacerých miestach pribudnú zelené ostrovčeky, ktoré docielia, že ľudia budú chcieť na námestí tráviť viac času. Plocha so zeleňou sa na námestí rozšíri o tretinu, čo znamená asi 1000 m² novej zelenej plochy oproti súčasnosti. Na námestiach sa vysadia aj nové stromy, pričom menšia časť budú ihličnany, ktoré zabezpečia príjemnejšiu atmosféru v období, keď listnaté stromy opadnú. Víťazný návrh pracuje so zeleňou aj osvetlením tak, aby mohli budovy na námestiach

vyčnívať. Rešpektuje stromoradia po obvode námestia a novú výsadbu prispôsobuje prehľadnosti námestia.

2. Nové usporiadanie dopravy

Viac ako polovica automobilovej dopravy, ktorá dnes prechádza Špitálskou ulicou, je tranzitná. Mnohí vodiči túto ulicu často využívajú na skrátenie si cesty. Nejde pritom o obyvateľov, návštevníkov či zásobovačov tamajších prevádzok. Vďaka obmedzeniu prejazdu vozidiel medzi Špitálskou a Štúrovou ulicou sa Špitálska ulica odbremeni od veľkej časti áut, ktorých vodiči si len skracujú cestu cez centrum mesta.

Ďalšou významnou zmenou bude podzemné parkovisko na Kamennom námestí, ktoré pomôže odbremeniť historické ulice v centre mesta od áut. Dimenzované má byť na viac ako trojnásobok parkovacích miest, ktoré sú dnes napríklad v priestore Živého námestia. Presun áut do podzemia umožní postupne na okolitých historických uliciach vysádzať novú zeleň.

Nová výsadba prináša zmenu v zložení zelene a kvetov, bude viac hravá a dynamická. Vďaka rôznorodosti novej zelene, zmesí jaseňov a brestovcov v kombinácii s ihličnatým cédom sa zabezpečí zelená vegetácia počas celého roka

Zdroj: vizualizácia MIB



Pre zlepšenie električkovej dopravy a vyrovnanie kolajovej trate sa počíta aj s presunutím električkovej zastávky bližšie k Bellušovým družstevným domom. Na Kamennom námestí a Námestí SNP sa má postupne presunúť aj trolejbusová doprava, čo pomôže vytvoriť prestopný uzol na jednom mieste a odbremeni vyťaženu Cintorínsku ulicu.

Nové usporiadanie dopravy na území Živého námestia v budúcnosti zabezpečí rezidentom aj návštevníkom Bratislavy ešte komfortnejšiu dostupnosť do centra mesta.

3. Dôraz na fasády budov vzhľadom na zaujímavú históriu

Architekti upozorňujú, že človek prechádzajúci cez centrálné námestia dnes veľmi málo vníma okolostojace budovy, ktoré z architektonického hľadiska odzrkadľujú históriu hlavného mesta.

V 30. rokoch minulého storočia na spodnej časti námestia pribudla budova historickej Mestskej sporiteľne od Juraja Tvarožka a tiež budovy funkcionalistických družstevných domov od Emila Belluša, ktoré priniesli do tohto priestoru prvky moderného centra – mestské pasáže, obchodné domy a kaviarne. Na budove Mestskej sporiteľne bola vôbec prvýkrát použitá fasáda zavesená na ocelovo-betónovom skelete, ktorej realizáciou Juraj Tvarožek nadviazal na svetový trend. Tým, že budova slúžila vždy iba sporiteľni, pri jej vstupe dodnes stoja mramorové plastiky bratislavského sochára Alojza Rigeleho – symboly znázorňujúce prácu a sporivosť. Zaujímavý je aj prvý obchodný dom Brouk a Babka od Christiana Ludwiga či moderná architektúra budovy obchodného domu Prior a Hotela Kyjev od Ivana Matušika.



Námestie SNP
- miesto spomienok a rekreácie
Zdroj: vizualizácia MIB



Námestie Nežnej revolúcie - miesto, kde sa stretáva mestský život
Zdroj: vizualizácia MIB



→ Práve budúca podoba Živého námestia má za cieľ podčiarknuť túto výnimočnú architektúru, ktorá sa koncentruje v centre Bratislavy.

4. Sprístupní sa aj Pamätník SNP

Návrh v hornej časti Námestia SNP vytvára nový prirodzený chodník popred pamätník, čím zjednoduší trasu ľuďom smerujúcich do historického centra. Pamätník tak bude viditeľnejší a prístupnejší z viacerých strán. Návrh zachováva charakter pamätníka, rešpektuje pietnu funkciu, a pritom navráti Námestiu SNP stretávaciu funkciu. Pre Kaplnku sv. Jakuba architekti zase navrhujú atraktívnejšiu prezentáciu archeologických pozostatkov kaplnky a histórie tohto miesta prostredníctvom priehľadného pochôdzneho povrchu s bezbariérovým bočným vstupom.

POHĽAD DO MINULOSTI

Charakter Námestia SNP, Námestia Nežnej revolúcie a Kamenného námestia má svoje korene v stredoveku. Po línii dnešnej zástavby od začiatku Laurinskej ulice po Starú tržnicu smerom k Ministerstvu kultúry až po Michalskú bránu sa v stredoveku tiahli vonkajšie hradné múry. V tom čase išlo prakticky o koniec mesta.

Nepretržite takmer 500 rokov slúžilo územie dnešných námestí na trhové účely, čo formovalo jeho charakter. V stredoveku sa obchodovalo na vnútornej aj vonkajšej strane hradných múrov. Ako hradby postupne strácali svoju funkciu, boli rozoberané, prípadne sa stali súčasťou obytných domov. Charakter námestí sa začal postupne meniť v 20. storočí. Pred vznikom prvej Československej republiky mal tento priestor silne periférny ráz. Mesto sa postupne rozširovalo a časom vznikol priestor, ktorý poznáme ako Námestie SNP. V 20. storočí charakter námestí ovplyvnili najmä 3 významné momenty: príchod moderny v 30. rokoch, obdobie totality a výstavba Prieoru.

Významnou zmenou najmä v architektúre bol nástup moderny v 30. rokoch 20. storočia. V tomto období mesto zažilo značný architektonický rozvoj. V okolí Námestia SNP boli postavené 4 nové budovy: Mestská sporiteľňa (budova dnešnej Slovenskej sporiteľne na rohu Štúrovej a Dunajskej), družstevné domy (oproti budove Staréj tržnice), Brouk a Babka (budova „starého“ obchodného domu Dunaj) a Manderlov dom („Manderlák“). Nové výškové budovy v priestore zmenili charakter, no fungovanie zatiaľ zostalo. Stará tržnica išla ďalej a rovnako pokračoval aj stánkový predaj, a to nielen pred budovou tržnice, ale aj pri fontáne Karolíny Augusty v hornej časti súčasného Námestia SNP a pred kostolom Reformovanej Cirkvi.

Koniec trhového charakteru prišiel s rokom 1949, keď po 2. svetovej vojne nový režim nahradil fontánu Karolíny Augusty, ktorá na

mieste stála od roku 1828, sochou Stalina. Týmto počínom sa definitívne skončilo obdobie, keď priestor slúžil ako verejný a zhromažďovací. V roku 1974 sochu nahradil Pamätník SNP, no jeho tvar mal tiež zabrániť zhromažďovaniu ľudí na námestí (podobne tomu bolo aj na dnešnom Námestí slobody).

Tretou zásadnou zmenou v 20. storočí bola výstavba obchodného domu Prior. Obchodný dom od Ivana Matušíka sa staval v rokoch 1964 – 1968. Tento objekt spolu s Hotelom Kyjev definitívne zmenil tvar Kamenného námestia aj jeho okolia. Samotné Kamenné námestie, ktoré bolo dovtedy maličkým námestím oproti vyústeniu Kolárskej ulice, výstavba Prieoru zásadne rozšírila, no zároveň definitívne zrušila pôvodný charakter územia.

Námestie SNP menilo svoju funkciu aj po roku 1989. Odvtedy sa postupne plnilo autami. Vznikol tak chaotický verejný priestor bez identity, ktorý viac slúži autám ako ľuďom.

PRVÝ SÚŤAŽNÝ DIALÓG NA SLOVENSKU

Architektonickú súťaž na Živé námestie vypísalo hlavné mesto a MIB formou súťažného dialógu. Hlavným dôvodom bola komplexnosť zadania. Vďaka tomu mohli architekti v priebehu súťaže pracovať na návrhoch nielen na základe dopredu definovaného zadania, ale priebežne vedeli zakomponovať aj odporúčania porotcov, expertov a lokálnych aktérov. V rámci dialógu dostali architekti podnety od viac ako 40 zástupcov obyvateľov priestoru, majiteľov okolitých prevádzok, zástupcov inštitúcií v okolí, a tiež od odborníkov na dopravu, verejný priestor a zeleň, historikov, dedičov autorských práv pamätníka SNP, zástupcov Krajského pamiatkového úradu a zástupcov Slovenského zväzu protifašistických bojovníkov. Živé námestie bola vôbec prvá súťaž na Slovensku, keď bol použitý súťažný dialóg ako forma architektonickej súťaže.

Súťažný dialóg sa uskutočnil v dvoch fázach. V prvej predložilo 23 tímov z 8 krajín sveta žiadosť o účasť. V druhej fáze vybrala hodnotiacia komisia na základe predložených profesijných portfólií 4 tímy:

- Atelier Loidl Landscape Architects Berlin; BPR Dr. Schäpertons Consult (Nemecko), okrem iného je autorom parku Gleisdreieck v Berlíne;
- REHWALDT LANDSCAPE ARCHITECTS (Nemecko), okrem iného je autorom hlavného námestia v Halle;
- Rusina Frei, s.r.o. OMGEVING cvba MINT (Česká republika), realizovali tiež obnovu nábrežia rieky Loučné v Litomyšli;
- Sadar + Vuga d.o.o. (Slovinsko), je okrem iného spoluautorom bulváru Slovenska cesta v Lublâne.

Štvorica postupujúcich kolektívov následne získala podklady od odborníkov a dotknutých strán na konferencii, kde boli predstavené

jednotlivé témy, ako aj možnosti a limity obnovy námestí. V priebehu súťažného dialógu sa následne tímy zúčastnili na dvoch workshopoch, na ktorých prezentovali svoje návrhy komisii, odborníkom a lokálnym aktérom. Ich súčasťou bola aj diskusia, na základe ktorej súťažiaci dopracovali svoje projekty.

Spomedzi súťažných tímov porota vybrala ako najlepší návrh nemeckého ateliéru Loidl Landscape Architects Berlin v spolupráci s expertmi na dopravu – štúdiom BPR Dr. Schäpertons Consult. Nemecký ateliér Loidl založil profesor Hans Loidl v roku 1986 v Berlíne. Dnes má približne 30 architektov, ktorých hlavný záber sú verejné priestranstvá v mestskom kontexte. Ateliér od roku 2006 vedie Leonard Grosch a Bernd Joosten, ku ktorým sa v roku 2015 pridala Felix Schwarz. Projekty ateliéru si zakladajú na tom, aby zvyšovali sociálnu hodnotu priestoru, aby v nich vytvorili miesta na stretnutia, trávenie času aj pokojné zóny a priestor na relax. Realizovali návrhy nových alebo obnovených verejných priestorov po celej Európe. Tím v roku 2015 vytvoril dnes už preslávený centrálny mestský park



Pohľad na Námestie SNP, Námestie Nežnej revolúcie a Kamenné námestie
Zdroj: vizualizácia MIB

Gleisdreieck Westpark v Berlíne. Ide o projekt na predtým nevyužívanom území, na mieste pôvodného železničného depa medzi dvomi mestskými štvrtami, ktorý dnes priťahuje obyvateľov zo širokého okolia. V Hamburgu na rieke Labe vytvorili umelý polostrov z piesku, Baakenpark, ktorý sa stal zeleným stredom východnej časti prístavnej štvrte HafenCity a v roku 2019 získal cenu nemeckej krajinskej architektúry.

KTO INICIOVAL ŽIVÉ NÁMESTIE

Živé námestie iniciovali Aliancia Stará Tržnica a inštitút SGI v spolupráci s architektonickým štúdiom 2021 a Laboratóriom architektúry krajiny a za participácie Hlavného mesta Bratislavy. V rámci realizačného tímu sa uskutočnilo 138 pracovných stretnutí so stakeholdermi aj expertmi. Jedným z výstupov bol online projekt, v ktorom sa prostredníctvom portálu viescovidis.sk zdokumentovali spomienky miestnych, ktoré sa im viažu na konkrétne miesta Živého námestia. Do projektu boli od samého začiatku zapojení aj obyvatelia mesta, nielen v priebehu prípravy podkladov, ale aj počas samotnej súťaže. V úvode projektu prebehla participácia, do ktorej sa zapojilo viac ako tisíc respondentov, realizovala sa v rokoch 2017 – 2018. Informácie z dotazníka doplnili fokusové skupiny. Zanalyzovalo sa vyše 400 podnetov z projektu Odkaz pre starostu, uskutočnila sa konferencia s témou bezpečnosti v meste.

Pred vyhlásením súťaže sa na Živom námestí na základe zozbieraných vstupov urobilo viacero rýchlych zmien, ktoré pomohli priestor zlepšiť ešte pred súťažou. Odstránilo sa viac ako 100 bariér v priestore, z toho 34 reklamných plôch a zjednotili sa prvky mobiliáru ako cyklostojany alebo smetné koše. Vďaka odstráneniu živých plotov po stranách predpolia pamätníka SNP sa zvýšila priehľadnosť, a tým aj bezpečnosť na námestí. Pribudlo dočasné verejné osvetlenie na najtmavších častiach námestia. Hlavné mesto zrušilo v priestore všetky parkovacie miesta pre svojich zamestnancov. ■

RESUME: LIVING SQUARE WILL CHANGE THE CENTRE OF BRATISLAVA AFTER DECADES. PEDESTRIANS ARE GIVEN PRIORITY The Kamenné Square, the Nežnej Revolúcie (Velvet Revolution) Square and the SNP Square will be merged into one Living Square in the future. The winning design of the Living Square comes from an international architectural competition organised by the capital city and the Metropolitan Institute of Bratislava. The biggest change will be a new traffic arrangement, which will involve moving the tram stop, limiting transit traffic, building an underground car park and facilitating the movement of pedestrians or cyclists. There will also be a strong focus on greenery that is more resilient to climate change. The architectural competition took the form of a competitive dialogue. It was the first competition in Slovakia where competitive dialogue was used as a form of architectural competition. Out of 23 teams, the expert jury selected the German architectural atelier Loidl Architects Berlin in cooperation with transport experts - the BPR Dr. Schäpertons Consult Studio. The winning design emphasises the façade of the buildings in relation to the city's history and removes barriers from all three squares, significantly improving the experience of pedestrians in the city centre.

BROWNFIELDOVÉ PROSTŘEDÍ V ČESKÉ REPUBLICE

Ing. David Petr, Agentura CzechInvest
Mgr. Ivana Moravcová, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Pojem brownfield je v Česku definován Národní strategií regenerace brownfieldů a je chápán jako nemovitost, území, pozemek, objekt či areál, který je nevyužívaný, zanedbaný a může být i kontaminovaný. Zároveň vznikl jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity, přičemž jej nelze vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces regenerace. Jednoduše řečeno se jedná o místa, kde člověk dřív něco vybudoval a využíval, ale později vlivem společensko-ekonomických okolností přestala sloužit svému původnímu nebo jakémukoliv jinému účelu.

O brownfieldové plochy je dobré se zajímat z několika důvodů. Za prvé každé dřív využívané místo, které se nám podaří znovu využít, se dá přepočítat na zachráněnou „zelenou louku“ neboli greenfield. Za druhé, zahuštěná zástavba urbáních celků je v širší perspektivě jednoznačně levnější na údržbu a správu. Decentralizace měst přináší zvýšené náklady na dopravní infrastrukturu, více stojí samotný provoz dopravy, a to jak veřejné, tak osobní. Hustější město a revitalizace ploch v intravilánu se tak vyplácí všem, kteří na jeho provoz odvádějí daně. Za třetí, co má větší environmentální aspekt než revitalizace brownfieldu, při níž dojde k odstranění ekologické zátěže a zároveň vznikne nový development respektující prvky udržitelnosti?

NÁRODNÍ STRATEGIE REGENERACE BROWNFIELDŮ 2019 – 2024

I v Česku, stejně jako v každé rozvinuté zemi, jsou brownfieldy stále více předmětem zájmu architektů, urbanistů, soukromých investorů, ale i samotných samospráv a státního sektoru. Představují příležitost, ale i výzvu. Česko, po vzoru západních zemí, jako je Anglie či Německo, má systémovou strategii, která definuje přístup státu a jeho institucí k těmto lokalitám. Národní strategie pro regeneraci brownfieldů (NSRB) má za cíl propojit zájmy ministerstev průmyslu a obchodu, místního rozvoje, životního prostředí a zemědělství, odborné veřejnosti a samospráv v této oblasti a koordinovat konkrétní podporu vedoucí k revitalizaci těchto ploch. NSRB navrhuje konkrétní opatření, která vedou ke zlepšení brownfieldového prostředí spočívající v koordinované podpoře regenerace brownfieldů, úzké spolupráci s územím, aktualizaci Národní databáze brownfieldů, nastavení vhodných nástrojů územního plánování, sdílení dobré praxe či spolupráci s akademickou sférou. Základem každé strategie jsou pak kvalitní data a analýzy na nich založené.

NÁRODNÍ DATABÁZE BROWNFIELDŮ

Takový nástroj v podobě Národní databáze brownfieldů (NDB) spravuje Agentura CzechInvest, která díky ní nejenom nabízí lokality investorům, registruje lokality pro účely dotačních titulů, ale také mapuje celkový stav brownfieldového prostředí v ČR. Databáze je rozdělena na veřejnou a neveřejnou část a aktuálně obsahuje celkem 3 278 lokalit o celkové rozloze 9 094 hektarů, což je pro představu rozloha průměrného českého krajského města. Prostřednictvím veřejné části databáze (522 lokalit) jsou brownfieldy nabízeny jako investiční příležitost. Neveřejná část slouží převážně pro účely evidence brownfieldových lokalit ucházejících se o různé formy veřejné podpory (dotační programy Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva pro místní rozvoj, strukturální fondy, a jiné). V roce 2020 bylo do databáze nově registrováno celkem 453 brownfieldů. Z toho 316 dotačních brownfieldových projektů do neveřejné části a 137 investičních brownfieldů do veřejné části. Celkem 45 lokalit, o celkové výměře 140 ha, se díky úspěšné regeneraci podařilo z databáze odstranit.

Z hlediska celkového počtu lokalit jsou v Národní databázi nejvíce zastoupeny brownfieldy zemědělské (31 %). S malým odstupem následují brownfieldy vojenské a průmyslové (shodně 28 %). Areálů bývalých továren a výrobních podniků je napříč regiony Česka velmi mnoho, a tak průmyslové brownfieldy zaujímají v součtu největší rozlohu (34 %). Ve srovnání s tím je nevyužitých lokalit, které jsou původně určeny k vojenským účelům (včetně kasáren, střelnic apod.) poměrně málo (6 %). Často se však jedná o rozsáhlé lokality. Od roku 2019 v databázi výrazně stoupl počet brownfieldů, jejichž charakter spadá do občanské vybavenosti, jako například kulturní domy, objekty služeb, obchody (19 %). Obvykle jde o tzv. dotační brownfieldy, které do databáze registrují zástupci municipalit za účelem získání veřejné podpory na jejich revitalizaci. Je patrné, že jde o velký počet rozlohou menších objektů, neboť v součtu zaujímají tyto lokality pouze 5 % celkové rozlohy evidovaných brownfieldů v České republice.



Bývalá textilní továrna Chrastava Foto: CzechInvest



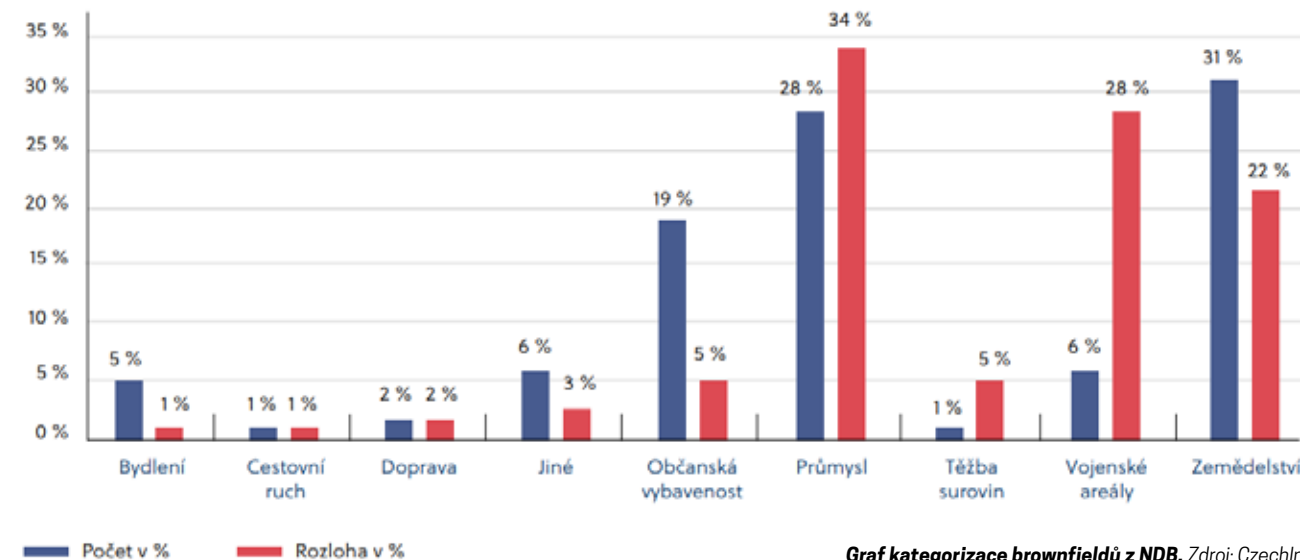
Revitalizace areálu v Libčicích nad Vltavou Foto: CzechInvest

SCHÉMA PODPORY REGENERACE BROWNFIELDŮ V OBDOBÍ 2021+

Název programu	Účel podpory	Příjemce podpory
MŽP – OP Životní prostředí – kontaminované lokality	1. průzkum rozsahu znečištění horninového prostředí a rizik s ním spojených, včetně návrhu efektivního řešení; 2. odstranění rizik kontaminace ohrožující lidské zdraví, vodní zdroje nebo ekosystémy.	Majitelé nebo uživatelé kontaminovaných lokalit bez ohledu na jejich právní formu.
MŽP – OP Spravedlivá transformace	V současnosti se tvoří Plán spravedlivé územní transformace pro čerpání prostředků z Fondu spravedlivé transformace pro Ústecký, Karlovarský a Moravskoslezský kraj. Mezi možnými oblastmi jsou uvedeny investice do regenerace a dekontaminace brownfieldů, obnovy půdy a případně zelené infrastruktury a projektů obnovy s přihlédnutím k zásadě „znečišťovatel platí“, ale zatím není jisté, jak konkrétně bude podpora vypadat.	Malý a střední podnik
MMR – Integrovaný regionální operační program – Revitalizace veřejných prostranství	<ul style="list-style-type: none"> realizace zelené infrastruktury a souvisejících opatření nezbytných pro její rozvoj a pro zlepšení kvality veřejných prostranství revitalizace nevyužívaných ploch (včetně demolice budov), kde budou budována veřejná prostranství a zelená infrastruktura. 	Veřejný sektor
MPO – OP Technologie a konkurenceschopnost – Nemovitosti	Rekonstrukce zchátralých a nevyhovujících nemovitostí a souvisejících areálů (včetně lokalit typu brownfield) pro účely podnikání.	Malý a střední podnik
MPO – Smart Parks for the Future	Rozvoj stávajících průmyslových zón ve smyslu zkvalitnění infrastruktury včetně opatření pro snížení negativních klimatických dopadů, regeneraci lokalit brownfieldů a na přípravu podnikatelských parků s menší rozlohou pouze v místech, kde převažuje celospolečenský význam pro jejich realizaci. Dále se jedná o zkvalitnění infrastruktury průmyslové zóny (podpora ekologických a dopravních opatření a opatření zaměřených na průmysl 4.0.)	Obec, kraj
MZe	Zvýhodnění regenerace brownfieldů pro účely zemědělství.	
Podpora v rámci komponenty Národního plánu obnovy 2.8 Revitalizace území se starou stavební zátěží (brownfieldů)		
MMR/SFPI – Investiční podpora regenerace specifických brownfieldů.	Plánovaný nový nástroj pro investiční podporu regenerace rozsáhlých brownfieldů v soukromém i veřejném vlastnictví pro kombinované využití.	Veřejný i soukromý sektor
MMR/SFPI		
Brownfieldy pro jiné než hospodářské využití (Státní fond podpory investic)	Regenerace brownfieldů ve veřejném vlastnictví pro účely občanské vybavenosti.	Obec, kraj
MPO – Program regenerace a podnikatelské využití brownfieldů	Regenerace brownfieldů ve veřejném vlastnictví pro účely podnikání.	Obec, kraj

Zdroj: vlastní zpracování

Zastoupení brownfieldů v Národní databázi v roce 2020 dle předchozího využití a rozlohy



Graf kategorizace brownfieldů z NDB. Zdroj: CzechInvest

→ Informace z databáze by pak měly ideálně sloužit k cílené podpoře ze strany státu a ohodnocení rozvojového potenciálu jednotlivých lokalit, například po vzoru anglické metodiky CABERNET. Ta rozděluje lokality dle míry zapojení veřejné podpory do revitalizace. Např. nejlukrativnější lokality typu A by měl trh dokázat vyřešit sám, tyto lokality se ale nacházejí především v Praze, Brně, Ostravě a dalších několika větších městech, zde by podpora minimálně v přípravě území mohla urychlit jejich regeneraci. Další lokality už většinou potřebují k regeneraci pomoci výrazněji. Nesou si třeba z minulosti zátěž, průmyslové znečištění nebo jsou zároveň památkově chráněné a v dezolátním stavu. Případně nejsou vyřešeny majetkové vztahy a nejsou v tak atraktivní lokalitě, aby se investorům vyplatilo s tímhle hendikepem proti greenfieldu potýkat. Veřejná podpora má pomoci narovnat nevýhodu brownfieldu do bodu nula tak, aby měl s greenfieldem stejnou startovní čáru. Veřejná správa si musí definovat, co by si na tom kterém místě představovala, a najít společnou řeč se soukromým partnerem, který je potom samozřejmě schopný projekt realizovat rychleji a efektivněji, anebo si vyhodnotit, že je v jejím strategickém zájmu být nositelem projektu sama.

Tato kategorizace nyní v databázi chybí, ale Agentura CzechInvest pracuje na její aktualizaci a převodu do geoinformačního systému, který by využil prostorová data i další veřejné informace o území. Hotovo by mělo být na jaře roku 2022 a následná Analýza brownfieldového prostředí ČR by měla položit základ pro novou strategii, která by měla vstoupit v platnost v roce 2024.

PROGRAMY ZAMĚŘENÉ NA REGENERACI BROWNFIELDŮ V ČR

Ke srovnávání hendikepu existuje aktuálně několik dotačních programů financovaných z národních i evropských zdrojů. Podpora je rozdělena dle budoucího využití objektu zejména mezi Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO), Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR), Ministerstvo životního prostředí (MŽP) a Ministerstvo zemědělství (MZe). V roce 2020 byla schválena podpora pro 128 projektů v hodnotě 1,8 mld. Kč. Celkové náklady těchto projektů se pak pohybují okolo částky 3,5 mld. Kč, takže se bavíme průměrně o poloviční podpoře v rámci uznatelných výdajů projektu. U většiny programů poptávka po podpoře značně převyšuje vyčleněné alokace.

Přehled programů, které jsou nejčastěji využívány pro regeneraci brownfieldů, je uveden v tabulce č. 1. Podpora bude v novém

programovém období navazovat na existující tituly v období 2014 – 2020. Novinkou jsou nové programy – např. Operační program (OP) Spravedlivá transformace, zaměřený na transformaci tří českých uhelných regionů.

V roce 2021 byl pro ČR schválen Národní plán obnovy, který Česku umožní čerpat alokaci ve výši přibližně 180 mld. Kč v dotacích a cca 400 mld. Kč v půjčkách na investice vedoucí k nastartování ekonomiky po pandemii COVID-19 zaměřených na zelenou a digitální tranzici. Součástí Plánu je i komponenta 2.8 Revitalizace území se starou stavební zátěží (brownfieldů) s alokací 3,3 mld. Kč. Kromě posílení prostředků na revitalizaci menších projektů ve veřejném vlastnictví pro podnikatelské a nepodnikatelské využití, bude nově podpora směřována i do tzv. specifických brownfieldů. Jedná se o velká území o velikosti několika hektarů, nadlokálního významu, s větším množstvím různorodých objektů a potenciálně kontaminovaných ploch, využívaných zpravidla jen ve velmi malém rozsahu, které budou transformovány pro účely kombinovaného využití. Projekty budou muset splnit požadavky na zvýšení energetické účinnosti budov, první výzvy by měly být spuštěny v průběhu roku 2022.

Vedle dotačních možností existují i možnosti využití finančních nástrojů, ať už v podobě zvýhodněných úvěrů, státních fondů nebo komplexní spolupráci se soukromým sektorem v podobě PPP projektů nebo takzvaných joint venture řešení. Větší míra využívání těchto návratných finančních nástrojů se bude pravděpodobně v budoucnu mnohem více prosazovat. Přes poměrně rozsáhlou paletu možností pro podporu regenerace brownfieldů existují mezery, kam by mohla podpora v budoucnu směřovat. Kromě většího propojení již existujících programů a zajištění možnosti multifunkčního využití objektů, existuje potřeba zaměřit se na přípravu projektů, kde se v současnosti příliš možností podpory nenabízí, přičemž správně zodpovězená otázka „Co s brownfieldem?“ je základním kamenem každého úspěšného projektu revitalizace. ■

RESUME: BROWNFIELD ENVIRONMENT IN THE CZECH REPUBLIC In the Czech Republic, a brownfield is considered to be a long-term unused and dilapidated building that cannot be used appropriately and efficiently without undergoing a regeneration process. In the National Database of Brownfields there are 3,278 similar sites registered with a total area of 9,094 hectares, most often former agricultural, industrial and military sites. The current National Brownfields Regeneration Strategy guarantees a coordinated approach of the State to the topic, including the provision of funding. This is provided by a combination of national and European resources, the beneficiaries are most often local self-governing units or businesses. Support for brownfield regeneration will now be part of the Czech National Recovery Plan.



Objekt před rekonstrukcí v roce 2000 Zdroj: CzechInvest



III. etapa konverze a rekonstrukce objektu Sladovny v Písku Zdroj: ČKA

REGENERACE BROWNFIELDU SLADOVNA PÍSEK

Ing. David Petr, Agentura CzechInvest

V jižních Čechách, na rozdíl od jiných částí republiky, nenajdeme příliš mnoho průmyslových areálů, které hledají nové využití a potřebují revitalizovat. Kraj je historicky spíše spojen se zemědělstvím. Přesto zde ale nalezneme významný příklad velmi vydařené regenerace brownfieldu, objektu bývalé sladovny v Písku. Historicky hodnotnou budovu z 19. století, která patří do fondu evropského průmyslového dědictví, bylo potřeba rekonstruovat citlivě s důrazem na zachování symbolu města, ale zároveň pro ni najít nové atraktivní využití.

To se nakonec skutečně povedlo a jeden z největších revitalizovaných jihočeských brownfieldů dnes slouží jako multifunkční kulturní prostor orientovaný především na kreativní rozvoj dětských návštěvníků. Poďte se spolu s námi podívat na zajímavý příběh vdechnutí nového života tomuto neobyčejnému objektu.

INVESTOR: město Písek

CELKOVÁ VÝŠE INVESTICE: • 232,2 mil. Kč

- I. etapa – celkem 204,2 mil. Kč – z toho 124,9 mil. Kč fondy EU, 20,8 mil. Kč státní rozpočet a 58,5 mil. Kč rozpočet města Písek;
 - II. etapa – celkem 28 mil. Kč – z toho 22,4 mil. Kč z ROP Jihozápad a 5,6 mil. Kč rozpočet města město Písek.

Základní kámen byl položen dne 5. července 1862 a rozsáhlá stavba probíhala do roku 1864. V 80. letech 19. století byla rozšířena o tzv. úřední dům. V průběhu II. světové války zde byl sklad zásob pro Wehrmacht, který byl po válce vystřídán ubytovnou pro sovětské vojáky. V roce 1948 byl právověrečný pivovar i sladovna znárodněny a staly se komunálním podnikem města Písek. Svému účelu, tedy přípravě sladu, sloužil objekt přibližně 100 let. Písecký pivovar využíval Sladovnu do roku 1953, poté dodávala slad pivovaru Protivín a později národnímu podniku Jihočeské pivovary. Pro-

voz Sladovny byl v roce 1973 ukončen a budova začala sloužit jako sklad. V tomto období nebyl objekt nijak udržován a byl tak ohrožen jeho celkový stav.

Objekt je zapsán v ústředním seznamu kulturních památek a jako bývalý historický majetek města se dostal v roce 1995 zpět do vlastnictví města. Kulturně historická hodnota objektu spočívá v jeho stavebně konstrukčním řešení. Stavba je zasazena do příkrého svahu na pravém břehu řeky Otavy a její dolní podlaží jsou z jedné strany zahloubena do skalního masivu.

svíslé nosné konstrukce, ale také o dřevěné konstrukce stropů ve vyšších patrech budovy a rozsáhlou a také původní dřevěnou střešní konstrukci s hambálovým krovem o mimořádně velkém rozponu.

Výzvou bylo především řešení požární bezpečnosti a rozsáhlé průzkumné práce, které byly nezbytné pro správné určení skutečného technického stavu budovy. V rámci těchto průzkumů byla zjištěna pod dvorem Sladovny stoka, která se podílela na zanášení vlhkostí do části objektu. Svoji roli sehrála i blízká řeka, která je 9,5 m pod úrovní dvora a bylo zapotřebí sanovat dvorní zdi.

Potřebná dokumentace byla dokončena již v roce 1997, ale stavební povolení bylo vydáno až v roce 2000. První stavbu, jejíž součástí byly sanační a zabezpečovací práce, především související s vlhkostí v objektu, dokončilo město Písek v roce 2001. V polovině roku 2001 byla v zastupitelstvu města projednávána myšlenka nového využití původně uvažovaného funkčního celku „Okresní archiv“ novým funkčním útvarem „Centrum dětské ilustrace v Písku“. Autorem nového záměru je Mgr. Kotrbová a kolektiv. Po zpracování ověřovací studie na změnu využití objektu byla vypracována projektová a prováděcí dokumentace a rekonstrukce s novým cílem pokračovala stavební úpravou nosných konstrukcí. Práce byly krátce přerušeny povodní v srpnu 2002, kdy došlo k zatopení 1. podlaží objektu do výše cca 4,5 m. Po opadnutí vody zjistila následná prohlídka, že povodeň mimořádného rozsahu nezpůsobila na objektu prakticky žádné statické poruchy ani škody.

Samotná realizace funkčních celků byla rozdělena do tří etap. I. etapa regenerace Sladovny byla součástí projektu Regenerace historického jádra města Písek, který byl spolufinancován Evropskou unií a proběhl v letech 2004 – 2006. II. etapa nabídla dokončení funkčních celků Pilariště, Dream studio a expozici Sladovnictví, nicméně neřešila provozní problémy, skladovací prostory a nutnost řešení návštěvnického centra. Složitost chodeb a usnadnění logistiky přípravy jednotlivých expozic by měla vyřešit III. etapa, která je připravená a čeká se na získání finančních prostředků. Na třetí etapu byla v roce 2017 s Českou komorou architektů vypsána architektonicko-dispoziční soutěž, jejíž vítězem se stal návrh Ing. arch. J. Zákosteleckého a Ing. arch. J. Habersbergera. Po celkovém dokončení rekonstrukce se využije přes 7 000 m² funkčních ploch.

V roce 2006 byla Městem Písek založena obecně prospěšná společnost Sladovna Písek, jejímž cílem bylo vytvořit ze Sladovny kulturní prostor s hlavním zaměřením na dětského návštěvníka v rámci principu „galerie hrou“. V prostoru Sladovny se nacházejí jak stálé zážitkové výstavy (Mraveniště, Hnízdo ilustrace či již zmíněné Pilariště), tak časově omezené zážitkové výstavy. Součástí je expozice sladovnictví. Některé výstavy jsou vytvořeny přímo ve Sladovně a jiné jsou přivezené ze zahraničí. Ty vlastní jsou nabízeny do zahraničí v rámci přeshraniční spolupráce s podobnými institucemi. V prvních letech provozu se návštěvnost pohybovala mezi 4 – 5 tisíci. V roce 2019 do Sladovny zavítalo 65 000 návštěvníků.

Revitalizace objektu sladovny v Písku je krásnou ukázkou konverze historické budovy se složitou konstrukcí do nového funkčního využití, které má navíc velký pozitivní společenský přínos nejen městu, ale i celému regionu. ■



Zrekonstruované interiéry Zdroj: Kočí holding a.s.

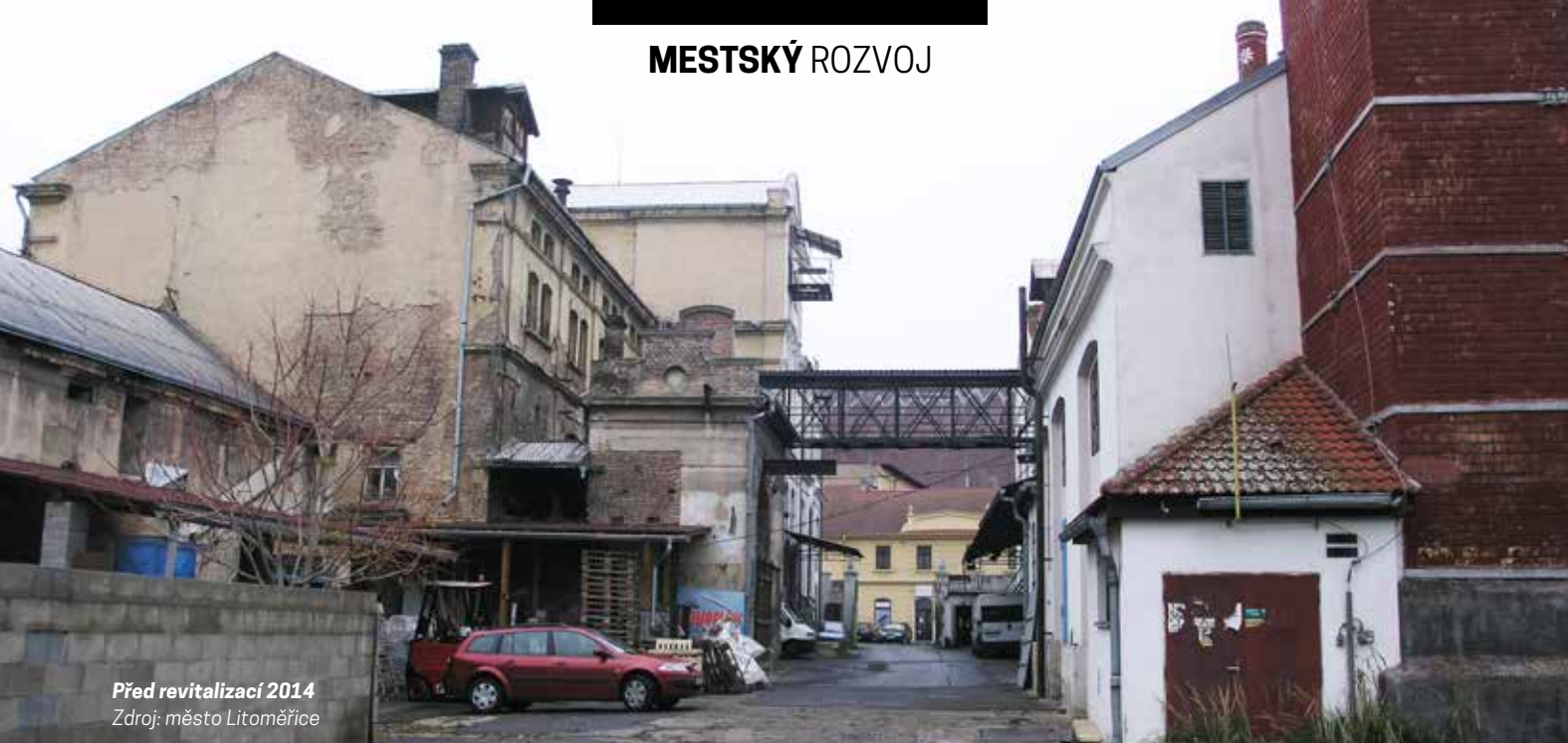


PROCES REGENERACE

Po převzetí objektu město Písek vypsalo výběrové řízení na zhotovení návrhu rekonstrukce bývalé sladovny s tím, že dalším využitím bude jako okresní archiv. Z tendru vyšla vítězná společnost Adlatus z Českých Budějovic, se kterou město Písek uzavřelo smlouvu o dílo na předprojektovou a projektovou přípravu rekonstrukce sladovny. Nejprve byla vypracována studie využití objektu, neboť nabídnuté řešení okresního archivu využívalo nejvíce 45 – 50 % ploch objektu. Součástí původního projektu byl také požadavek rozdělit budovu na samostatně funkční celky včetně například expozice sladovnictví.

Stavebně konstrukční řešení rekonstrukce a provozně dispoziční řešení nových funkčních celků vycházely z požadavku památkové péče zachovat veškeré stávající stavební konstrukce po nezbytných výměnách poškozených prvků. Jde hlavně o klenuté konstrukce,

RESUME: REGENERATED BROWNFIELD SITE - PÍSEK SLADOVNA (MALTHOUSE) The building of Sladovna (malthouse) in the Czech town of Písek was used for the preparation of malt for about 100 years, then in the 1970s the original function was discontinued and the building began to serve as a warehouse and fell into disrepair. In 1995 the town of Písek took ownership of the building and decided to regenerate it. Originally intended to serve as an archive after reconstruction, the town eventually decided to regenerate the building using European subsidies for the Children's Illustration Centre, which now fills the extensive space with the programme concept "Playful Gallery" and is one of the most important visitor destinations in South Bohemia. The place has become an important cultural institution, which, in addition to interactive exhibitions and expositions, also hosts exhibitions, talks, lectures, author readings, concerts, workshops and theatrical performances.



Před revitalizací 2014
Zdroj: město Litoměřice

OBNOVENÍ TRADICE V PIVOVARU LITOMĚŘICE

Ing. David Petr, Agentura CzechInvest

Celkem 282 let se v litoměřickém pivovaru vařilo pivo. V listopadu roku 2002 došlo k zastavení výroby a od té doby byl areál nevyužívaný a chátral. Nový život mu po více než osmnácti letech pomohla vrátit až podpora z programu Ministerstva průmyslu a obchodu na obnovu brownfieldů pro podnikatelské využití. Podpořeným podnikatelským záměrem není nic jiného než obnova výroby piva pod historicky známou lokální značkou Kalich. A to je jen první etapa. V dalších fázích by měly navázat další funkce jako restaurace, výroba lokálních potravin anebo ubytování a celý areál i přilehlé okolí by se tak mělo stát vyhledávaným cílem pro místní obyvatele i turisty.

INVESTOR: město Litoměřice **CELKOVÁ VÝŠE INVESTICE:** • 22,45 mil. Kč

- výše dotace z programu Regenerace a podnikatelské využití brownfieldů 11,47 mil. Kč.
- z vlastních zdrojů investora 10,98 mil. Kč.



Vizualizace projektu
Pivovar Litoměřice.
Zdroj: City Work s.r.o.



Po revitalizaci 2020
Zdroj: CzechInvest

Pivovarnictví mělo v Litoměřicích dlouhodobou tradici. Již v roce 1720 iniciovalo právovárečné měšťanstvo výstavbu měšťanského pivovaru. K dostavbě pivovaru a následnému zahájení provozu došlo v roce 1739. Po znárodnění v letech 1946 byl pivovar součástí mnoha různých větších pivovarů až do roku 1996. Následně roku 1996 došlo k založení společnosti Korunní pivovar, s.r.o., jejíž podíly byly Fondem národního majetku převedeny na drobné společníky. Od roku 1998 byla jediným vlastníkem akciová společnost Pekařství. V roce 2002 byla výroba piva po více než 280 letech ukončena. O dva roky později koupilo město Litoměřice nejprve objekt bývalé lahvárny včetně přilehlých pozemků pivovaru, následně na jejich místě vybudovalo parkoviště, upravilo objekt Hvězdárny a budovy laboratoří a otevřelo park. Roku 2008 město vykoupilo i zbývající část pivovaru s výjimkou komína a zabránilo tak nevhodnému využití areálu a možnému rozprodeji po částech. V roce 2015 byl dokončen projekt rekonstrukce a v roce 2018 podána žádost do programu na revitalizaci brownfieldů pro podnikatelské využití, která byla úspěšně schválena a v roce 2019 zahájena stavba.

POPIS ZÁMĚRU

Pivovar se nachází v památkově chráněném území a je nedílnou součástí městské památkové rezervace. Pivovar je unikátním architektonickým dílem zahrnujícím dva nadzemní objekty, pivovarský dvůr a rozsáhlé sklepní prostory. Prostory pivovaru se v posledních letech z velké části nevyužívaly a chátraly. Došlo k zatékání vody do konstrukcí budovy a sklepních prostorů – to způsobilo narušení stability zdiva, nosných zdí a kleneb.

Dezolátní stav objektu odrazilo soukromé investice, bylo proto zřejmé, že se rozvoj areálu o ploše 0,27 ha neobejde bez participace veřejných zdrojů (rozpočtu města Litoměřice a dotace). Rozpočet rekonstrukce celého areálu byl odhadnut na přibližně 20 milionů Kč bez DPH, bylo proto rozhodnuto o revitalizaci areálu po etapách. Autorem projektu je studio City Work s.r.o. pod vedením J. Sonlajtnera a V. Aldy. S ohledem na dispoziční změny bylo navrženo několik zásahů do nosné konstrukce. V obou objektech byla navržena nová vertikální komunikační jádra a s ohledem na vazbu na pivovarský dvůr a přístup do budov se počítá se snížením úrovně podlahy přízemí přibližně na úroveň pivovarského dvora.

Nicméně vzhledem k významné historické hodnotě objektu byla snaha o maximální zachování stávajících konstrukcí s ohledem na jejich stav a nové funkční využití. Například tvary střech a fasád zůstávají neměnné a řídí se výsledky stavebně-historického průzkumu. Krovky jsou v maximální míře zachovány, vyměněny budou jen naprosto dožilé části, případně poškozené prvky vyztuženy a vyspraveny tradičním tesařským způsobem. Okna i žaluzie budou repasovány a z vnitřní strany doplněna novými okny s izolačním dvojsklem. Zachovány budou také nepoškozené luxusové výplně ve východní budově.

PROCES REGENERACE

Proces regenerace areálu byl rozdělen do tří etap. První etapa byla zaměřena na obnovu vaření piva. Cílem druhé a třetí etapy bude využití zbývajících částí areálu pro další funkce, které zajistí atraktivitu areálu bývalého pivovaru. Uvažováno je aktuálně o potravinářské výrobě a zpracování regionálních produktů. V rámci projektu byla rekonstruována varna, šrotovna, sociální zázemí pro personál, kotelna, sklad a vodní hospodářství. Součástí regenerace byly stavební práce jako přípojky inženýrských sítí, výměna střešní krytiny, bourací práce, čištění omítek, vybudování nových stropních konstrukcí, schodiště, izolace a oplechování, výměna oken, vstupních dveří aj. Byla využita speciální technika spárování

prostor pomocí pryskyřice. Při revitalizaci došlo k problému v části prostoru budoucí varny, kdy bylo objeveno neúnosné podloží a muselo dojít k vybudování dvou nosných sloupů, což mělo za následek vícepráce. Z důvodu provedení instalací pro budoucí technologii byla již v průběhu rekonstrukce objektu uzavřena smlouva na nájem prostoru pivovaru bez technologického vybavení a provozního zařízení. Výroba v současné době ještě neprobíhá, neboť nájemce očekává dodání pivovarské technologie.

První etapa regenerace pivovaru umožnila nezbytnou stavební záchranu objektu a jeho podnikatelské využití pro výrobu piva. Město Litoměřice plánuje v příštích letech další rozsáhlé rekonstrukce zbývajících částí budov, částečnou rekonstrukci podzemních prostor a kultivaci pivovarského dvora. Celkovou regeneraci pivovaru Litoměřice dojde k zabránění chátrání a oživení bývalého průmyslového areálu, zvýšení atraktivity města Litoměřice v rámci turismu, zlepšení image a snížení počtu brownfieldů na území Ústeckého kraje. Další očekávané přínosy regenerace jsou vznik pracovních míst, nárůst ekonomické aktivity v regenerované oblasti (obchod a podnikání), zhodnocení nemovitého majetku, zvýšení kvality životního prostředí a růst HDP.



Interiér pivovaru
Zdroj: CzechInvest

Projekt první etapy litoměřického pivovaru byl vůbec prvním zrealizovaným projektem programu Ministerstva průmyslu a obchodu na regeneraci brownfieldů pro podnikatelské využití. Projekt získal rozhodnutí o poskytnutí dotace, a to hned v rámci 1. vyhlášené kolové výzvy. Administrátorem programu v té době byla ještě Agentura CzechInvest, která má mapování a systémovou podporu revitalizace brownfieldů v České republice na starosti. Cílem programu je kromě odstranění zátěže problémové a zanedbané lokality i vytvoření nových pracovních míst a zvýšení zaměstnanosti v regionu. Ruku v ruce jde zvýšení konkurenceschopnosti místních firem a obecně zlepšení podnikatelského prostředí v obci. U projektu v Litoměřicích je tento cíl jednoznačně splněn a jeho citlivá revitalizace je často zmiňována jako příklad dobré praxe u využití dotačního programu na revitalizaci brownfieldů. V roce 2021 město již podalo žádost o podporu druhé fáze projektu, kde by mělo dojít k rekonstrukci prostor pro výrobu lokálních potravinářských produktů. Město tak vsadilo na dlouhodobou tradici regionu – zemědělskou prvovýrobu, která je spojena mj. s tradiční výstavou Zahrada Čech. Celkové náklady této etapy činí zhruba 22 mil. Kč, z toho 10,7 mil. Kč by měly tvořit vlastní zdroje a 11,4 mil. Kč dotace z národních zdrojů. Výsledky výzvy by měly být vyhlášené na konci roku 2021. ■

RESUME: RENEWAL OF TRADITION IN THE BREWERY LITOMĚŘICE The Czech town of Litoměřice decided to save the building of the former brewery and by regenerating it to continue the traditions of the region. The first stage of the regeneration is focused on the transformation of the site for brewing purposes. The town received funding from a programme of the Ministry of Industry and Trade. Considering the significant historical value of the building, the aim is to preserve the existing structures as much as possible with regard to their condition and new functional use. The town of Litoměřice is planning further extensive reconstruction of the remaining parts of the buildings, partial reconstruction of the underground spaces and cultivation of the brewery courtyard in the coming years.

18 URBACT IV

- Návrh operačného programu URBACT IV (2021-2027) dostupné na: https://urbact.eu/sites/default/files/1-urbact_iv_cp_final_draft.pdf

36 - 37 NOVÁ LIPSKÁ CHARTA

- Nová Lipská charta - Transformačná sila miest pre všeobecné blaho (2020) dostupné na: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf
- Implementácia Novej Lipskej charty prostredníctvom viacúrovňového riadenia - ďalšie kroky pre Urbánnu agendu pre EÚ (2020) dostupné na: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_implem_en.pdf

58 - 59 REGENERACE BROWNFIELDU -

SLADOVNA PÍSEK

- Příprava a realizace rekonstrukce objektu Sladovny Písek [online]. 2004. Stavebnictví3000.cz dostupné na: <https://www.stavebnictvi3000.cz/clanky/priprava-a-realizace-rekonstrukce-objektu-sladovny>

Banská Štiavnica
Foto: Viera Sabová



