

URBANITA

rok 2018, 30. ročník



MESTÁ **PRÍLEŽITOSTI A VÝZVY**

MOBILITA ■ KLIMATICKÉ **ZMENY** ■ REGIONÁLNY **ROZVOJ**



Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.,
generálna riaditeľka sekcie bytovej
politiky a mestského rozvoja,
Ministerstvo dopravy a výstavby SR



Ing. arch. Erika Horanská,
vedúca oddelenia mestského rozvoja,
sekcia bytovej politiky a mestského
rozvoja, Ministerstvo dopravy
a výstavby SR

V tomto istom tandeme sme sa vám naposledy prihovárali na jar roku 2016. Avizovali sme urbánny rok, prvé slovenské predsedníctvo v Rade EÚ, prijatie Urbánnej agendy pre EÚ v Amsterdame a Novej urbánnej agendy na konferencii Habitat III v Quite. Bolo to zároveň obdobie, keď sme už mali rozbehnutú prípravu prvej koncepcie mestského rozvoja na Slovensku. K jej príprave sme pristupovali s veľkým rešpektom. Mali sme to šťastie, že koncepcia mala dostatočný čas na prípravu. Vznikala skutočne participatívnym spôsobom. V permanentnej diskusii s odbornou verejnosťou sme v pracovnej skupine naformulovali princípy, ciele a opatrenia, ktoré by mali pomôcť slovenským mestám a ich funkčným územiám. Aktívne zaangažovanie všetkých partnerov po trojročnej príprave v širokom odbornom kruhu bolo zavišné prijatím koncepcie vládou SR v januári tohto roku.

Koncepcia okrem iného reflektuje na skutočnosť, že predmetom globálnych, európskych i národných diskusií sa čoraz viac stáva úloha miest a ich dobrého spravovania – rozumného (smart), zodpovedného a udržateľného. Založeného na faktoch, údajoch, ich korektnej analýze a v širokom konsenze formulovanej dlhodobej vízií. Na rešpektovaní dohodnutých princípov, nestrannosti a objektívnosti. Na rešpektovaní verejného záujmu a hlasu všetkých dotknutých.

V tomto čísle sme teda chceli predstaviť jednak informácie o závažných globálnych, európskych a národných aktivitách, spôsob, ako sa Slovensko pripravuje na napĺňanie medzinárodných záväzkov i ako sa chystá formulovať dlhodobé vízie svojho rozvoja. Zároveň bolo naším zámerom sprostredkovať pohľad do reálu života a rozhodovania niektorých slovenských miest.

V tomto čísle sa preto venujeme Bratislave z rôznych uhlov, zamýšľame sa nad tým, čo sú ingrediencie úspešného mestského rozvoja, nevynechávame ani tému smart miest, občianskej iniciatívy a participácie a mestskej mobility.

Na záver prinášame ako pendant k rozhovoru s hlavnou architektkou Bratislavy Ingrid Konrad rozhovor s inou európskou – kodanskou hlavnou architektkou Tinou Saaby.

Je toho veľa, s čím by sme sa s vami radi podelili. Počet strán časopisu je však nemilosrdný, preto sa k niektorým témam radi vrátime v niektorom z ďalších čísiel. Zatiaľ prajeme inšpirujúce čítanie.

Elena Szolgayová *Erika Horanská*

**TÉMA UDRŽATEĽNÝ ROZVOJ MIEST V AGENDE 2030
6 – 9**

Agenda 2030 a jej národná implementácia
Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.

**TÉMA HABITAT III
10 – 11**

Nová urbánna agenda
Ing. Lucia Pospíšová

12 – 13
Plnění závazků obsažených v „Nové agendě pro města“ v České republice
Ing. arch. Daniela Grabmüllerová, Ph.D. MBA

14 – 15
Ministerská deklarácia o udržateľnom bývaní a mestskom rozvoji
PhDr. Veronika Reháková

**TÉMA MESTSKÝ ROZVOJ
16 – 19**

Koncepcia mestského rozvoja do roku 2030
Ing. arch. Erika Horanská

20 – 22
Rozvoj širších mestských území – základ rozvoja krajiny?
Ing. arch. Erika Horanská

23 – 25
Úvahy o postavení miest v regionálnom rozvoji
Ing. arch. Erika Horanská

**TÉMA AKO ĎALEJ S MOBILITOU
26 – 27**

Urbanistické hľadiská mestskej mobility
prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.
28 – 29
Rozvoj dopravy na Slovensku – Vízia, zdroje, projekty
Ing. arch. Katarína Andrášiová, PhD.

30 – 31
Udržateľná mobilita ako budúcnosť dopravy
RNDr. Vladimír Tóth, PhD.
32 – 33

Mobilita a parkovanie
Ing. Igor Dula, CSc. a Ing. Rudolf Surový

**TÉMA KLIMATICKÉ ZMENY
34 – 35**

Zmena klímy mení život v našich mestách
Mgr. Angelika Tamášová

36 – 37
Envirostratégia pre zelenšie Slovensko
Mgr. Pavol Široký

38 – 39
Územné plánovanie a adaptácia na zmenu klímy
RNDr. Tamara Slobodová,
Mgr. Jana Ondrejmišková,
Ing. Jana Ilčíková

**TÉMA SMART CITIES
40 – 41**

Smart regióny – východisko pre samosprávy
PhDr. Michal Kaliňák, PhD.



Foto: CBS spol, s.r.o.



41
Európska hospodárska komisia podporuje inteligentnejšie mestá

Domenica Carriero/preklad: Lucia Pospíšová

42 – 44
Mapa slovenských iniciatív smerujúcich k zavádzaniu konceptu Smart City
Ing. arch. Erika Horanská

45 – 47
Ktorým smerom sa vybrať na ceste k Smart City
Juraj Hošťák

**TÉMA QUO VADIS BRATISLAVA?
48 – 49**

Ako sa Bratislava stala hlavným mestom Slovenska, a pritom všetci boli proti
Monika Vrzgula/ spracovala: Katarína Andrášiová

50 – 51
Kam kráča Bratislava
Ing. arch. Peter Žalman, CSc.

52 – 53
Skúsenosť z Panenskej: Pre úspešnú participáciu je nevyhnutná vyspelá komunita obyvateľov
MSc. Lívia Gažová

54 – 55
Interpretácia zeleného dedičstva v zmysle odkazu Flórisa Rómera
Mgr. Michaela Kubíková

56 – 57
Ingrid Konrad: Bez odbornej verejnosti je plánovanie rozvoja mesta beh na dlhé trate
Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.

**TÉMA PRÍKLADY SLOVENSKÝCH MIEST
58 – 59**

Trnava – mesto pripravené prijímať výzvy
Ing. arch. Erika Horanská

60 – 61
Transformácia mesta Poprad
Ing. arch. Erika Horanská

62 – 63
Novému Mestu nad Váhom sa v rozvoji bývania darí
Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.

**TÉMA SÚŤAŽE ARCHITEKTONICKÝCH NÁVRHOV
64 – 66**

Architektonické súťaže návrhov
Mgr. art. Martin Zaiček

67 – 69
Urbanisticko-architektonická súťaž Luník IX
Ing. arch. Martin Jerguš

**TÉMA OPERAČNÝ PROGRAM URBACT
70 – 71**

Ako môže slovenským mestám pomôcť URBACT?
Ing. Richard Száraz

**ROZHOVOR
72 – 73**

Tina Saaby – Mesto pre ľudí
Prevzaté z: Noviny Dní architektúry a dizajnu 2018

URBANITA

Časopis o urbanizme a územnom plánovaní, ročník 30, jún 2017, ISSN 0139-5912, **Vydavateľ:** Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) Námestie slobody 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava, IČO 30416094, www.mindop.sk, **Šéfredaktorka:** Mgr. Petra Hašová, MDV SR, telefón: 02/594 94 773 e-mail: info@mindop.sk **Odborný garant čísla:** Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD., generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky a mestského rozvoja MDV SR Ing. arch. Erika Horanská, vedúca oddelenia mestského rozvoja, sekcia bytovej politiky a mestského rozvoja, MDV SR **Grafická úprava:** MDV SR **Foto na titulnej strane:** Shutterstock/autor Michal - MPstudio **Jazyková úprava:** Mgr. Silvia Mičková, MDV SR **Tlač:** Stredná odborná škola polygrafická Názory publikované v článkoch nemusia vždy vyjadrovať stanovisko vydavateľa. Za správnosť a pôvodnosť uvedených informácií zodpovedá autor. Vydavateľ si vyhradzuje právo redakčnej a jazykovej úpravy textu a výberu fotodokumentácie. Akékoľvek kopírovanie textov a grafických častí časopisu je povolené len so súhlasom vydavateľa.

Redakčná rada:

Ing. Peter Podstupka, predseda, Ministerstvo dopravy a výstavby SR, odbor komunikácie ■ **Ing. Tibor Németh, podpredseda,** Ministerstvo dopravy a výstavby SR, generálny riaditeľ sekcie výstavby ■ **Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD., podpredsedníčka,** Ministerstvo dopravy a výstavby SR, generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky a mestského rozvoja ■ **Ing. arch. Andrej Alexy,** Slovenská komora architektov, člen predstavenstva ■ **Ing. arch. Katarína Andrášiová, PhD.,** Ministerstvo dopravy a výstavby SR, oddelenie mestského rozvoja ■ **Mgr. Zoja Droppová,** Spolok architektov Slovenska, Projekt Revue ■ **Mgr. Petra Hašová,** Ministerstvo dopravy a výstavby SR, odbor komunikácie ■ **Ing. arch. Ingrid Konrad,** Hlavná architektka mesta Bratislavy ■ **prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.,** Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry ■ **Ing. Vladimír Jurík,** Zväz stavebných podnikateľov Slovenska ■ **prof. Ing. Dušan Petráš, PhD.,** Združenie pre podporu obnovy bytových domov, prezident ■ **doc. Ing. arch. Ľubica Vitková, PhD.,** Slovenská technická univerzita v Bratislave, dekanka Fakulty architektúry

AGENDA 2030

A JEJ NÁRODNÁ IMPLEMENTÁCIA

Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.,
generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky
a mestského rozvoja, MDV SR



Agenda 2030 pre udržiateľný rozvoj OSN a jej 17 cieľov je doteraz najkomplexnejším súborom globálnych priorít pre zabezpečenie udržiateľného rozvoja našej planéty.

Jej prijatiu v septembri 2015 predchádzalo niekoľko deklarácií a tematických konferencií, ktoré však boli svojím záberom a svojím chápaním konceptu udržiateľného rozvoja užšie a menej ambiciózne. Priamo nadväzuje na Miléniovú deklaráciu OSN z roku 2000, s horizontom zámerov do roku 2015, ktorá bola vôbec prvou spoločnou víziou a prvým široko akceptovaným rámcom pre globálny rozvoj a tvorbu rozvojovej politiky.

Jej rozpracovaním pre urbánny rozvoj, predovšetkým cieľa 11 venovaného mestám, je Nová urbánna agenda z roku 2016. Pre oblasť bývania rovnako zásadným koncepčným dokumentom je Ženevská charta OSN o udržiateľnom bývaní z roku 2015. Aké realistické sú ich ambiciózne ciele, čo tieto dokumenty znamenajú pre Slovensko, ako sa ich chystáme preniesť do každodennej reality nášho života?

Základnou otázkou je, ako preložiť do konkrétnych činov reč globálnych dokumentov, ktoré sú výsledkom komplikovaných diplomatických procesov a výsledkom práce negociátorov v pozadí, medzi svetovými blokmi – globálnym severom a globálnym juhom, rozvojovými a rozvinutými krajinami, rôznymi ideológiami, špecifickými regionálnymi záujmami.

Agenda 2030 pre udržiateľný rozvoj sa opiera o tri kľúčové princípy: transformáciu, integráciu a univerzálnosť. Transformačnú silu Agendy 2030 predstavuje 17 cieľov udržiateľného rozvoja, často aj v našich podmienkach spomínaných ako SDGs. (SDGs – Sustainable Development Goals). Tie sú rozpracované do 169 súvisiacich čiastkových cieľov, ktorých ambíciou

je usmerňovať štrukturálnu politickú, ekonomickú a sociálnu premenu jednotlivých krajín sveta v reakcii na hrozby, ktorým ľudstvo dnes čelí.

Integračný prvok sa v Agende 2030 prejavuje ako prepojenie všetkých troch dimenzií udržiateľného rozvoja: ekonomickej, sociálnej a environmentálnej. Agenda a jej ciele sa zároveň vyznačujú značnou univerzálnosťou, čo ich najviac odlišuje od miléniových rozvojových cieľov z r. 2000. Kým prvotným zámerom miléniových cieľov bolo odstránenie extrémnej chudoby a hladu v rozvojových krajinách, heslom Agendy pre udržiateľný rozvoj sa stal výrok „nenechať nikoho bokom“ a plnenie jej cieľov sa očakáva od všetkých, teda aj rozvinutých štátov.

Agenda 2030 nie je právne záväzná, ale jej rešpektovanie je prirodzenou povinnosťou vyspelých štátov, medzi ktoré Slovensko patrí. Vyjadruje zámer členských štátov OSN viesť svoj rozvoj smerom k udržiateľnosti a nastaviť národné politiky, stratégie a plánovanie tak, aby prispievali k dosiahnutiu globálnych cieľov. Udržiateľný rozvoj patrí aj medzi riadiace princípy Európskej únie. EÚ má ambíciu byť popredným hráčom pri implementácii Agendy 2030, spolu s jej členskými štátmi v súlade s princípom subsidiarity.

Implementácia Agendy 2030 pre udržiateľný rozvoj je možná iba prostredníctvom jej integrácie do všetkých verejných politík. Spôsob tejto integrácie si musí každá krajina určiť sama na základe špecifických národných podmienok a potrieb. Slovensko si zvolilo prístup, ktorý počíta s vytvorením nového strategického

rámca, ktorý zastreší všetky otázky súvisiace s implementáciou Agendy 2030.

KROKY K NAPLNENIU CIEĽOV AGENDY 2030

Prvý dokument týkajúci sa implementácie Agendy 2030 na Slovensku prijala vláda v marci 2016 pod názvom *Východiská implementácie Agendy 2030 pre udržiateľný rozvoj*. Zakotvil princíp delenej zodpovednosti za vnútroštátnu a externú implementáciu agendy. Vnútroštátnu dostal do vienka Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu (ÚPVII), zodpovednosť za externú prevzalo Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí.

V januári 2017 vláda schválila *Koncepciu implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí*. Tá predstavuje víziu, ako Slovensko môže prispieť svojou zahraničnou angažovanosťou k naplneniu cieľov udržiateľného rozvoja v globálnom meradle. Následne v júli 2017 vláda schválila *Návrh postupu vnútroštátnej implementácie Agendy 2030*. Hlavným zámerom tohto dokumentu je stanovenie rámca, ktorý umožní lepšiu koordináciu a účinnejšie riešenie komplexných prierezočných problémov, ktoré sú v pôsobnosti viacerých štátnych orgánov a inštitúcií. Cieľom je, aby sa rôzne ekonomické, sociálne a environmentálne politiky navzájom dopĺňovali.

Dokument je aj rámcom pre napĺňanie ďalších záväzkov prijatých na medzinárodnej úrovni. Ide najmä o Novú urbánnu agendu →

OSN schválenú v októbri 2016, ktorá je priemetom Agendy 2030 do rozvoja ľudských sídiel, a Parížsku klimatickú dohodu prijatú v decembri 2016, ktorá sa v súlade s trinástym cieľom udržateľného rozvoja zameriava na boj proti zmenám klímy.

Inštitucionálny rámec pre implementáciu tvorí Rada vlády pre Agendu 2030 pre udržateľný rozvoj, ktorá je koordináčnym orgánom. Rade je priamo podriadená medzirezortná pracovná skupina pre Agendu 2030 a Národný investičný plán (NIP), zriadená ÚPVII. Pri pracovnej skupine pre Agendu 2030 a NIP sa vytvárajú podľa potreby expertné skupiny zložené z odborníkov zo štátneho, akademického, mimovládneho aj súkromného sektora.

NÁRODNÉ PRIORITY

V decembri 2017 schválila Rada vlády SR pre Agendu 2030 *Východiská prípravy národných priorít implementácie Agendy 2030*. Tento materiál vypracovali odborníci Slovenskej akadémie vied a predstavoval návrh piatich kľúčových tém pre rozvoj Slovenska do roku 2030. Dokument nemal ambíciu predurčiť dlhodobé priority krajiny, predstavoval úvodný expertný vstup do ďalšej širokej diskusie o národných prioritách implementácie Agendy 2030.

V rámci nasledujúceho participatívneho procesu boli do diskusie o dlhodobých prioritách krajiny prizvaní zástupcovia zainteresovaných aktérov a verejnosti. Po sérii mnohých pracovných rokovaní partnerov počas jari 2018 schválila Rada vlády SR pre Agendu 2030 v máji 2018 návrh šiestich prioritných oblastí pre Agendu 2030 pre udržateľný rozvoj v kontexte Slovenska. Následne *Návrh národných priorít implementácie Agendy 2030* schválila aj vláda v júni 2018.

Národnými prioritami sú:

- Vzdelanie pre dôstojný život;
- Smerovanie k znalostnej a environmentálne udržateľnej ekonomike pri demografických zmenách a meniacom sa globálnom prostredí;
- Znižovanie chudoby a sociálna inklúzia;
- Udržateľné sídla, regióny a krajina v kontexte zmeny klímy;
- Právny štát, demokracia a bezpečnosť;
- Dobré zdravie.

Doterajší pokrok v implementácii Agendy 2030 na Slovensku, spolu s národnými prioritami, príkladmi dobrej praxe a plánovanými ďalšími krokmi, bol zhodnotený v prvej dobrovoľnej správe SR, prezentovanej v júli 2018 na pôde OSN v New Yorku. Pre zabezpečenie kontinuity v implementácii Agendy 2030 je navrhnutý dvojročný monitorovací rámec, pričom prvá správa o dosiahnutých výsledkoch má byť predložená vláde koncom júna 2020.

PODPORNÉ NÁSTROJE PARTICIPÁCIE

Vnútroštátne má byť Agenda 2030 napĺňaná z tej najvhodnejšej úrovne, či je to celoštátna, regionálna alebo miestna úroveň. Na regionálnej a miestnej úrovni sa pri implementácii Agendy 2030 musí brať ohľad na špecifiká jednotlivých územných celkov. Pre efektívne napĺňanie cieľov je tiež kľúčové zabezpečiť účasť rozsiahlej škály aktérov z radov odbornej a širokej verejnosti.

Preto medzi predpokladané nástroje umožňujúce participáciu verejnosti patrí vytvorenie internetového portálu, ale aj špecializovanej mobilnej aplikácie a mikrograntovej, mentoringovej a certifikačnej schémy. Portál, ktorý pripraví ÚPVII, bude obsahovať kompletné informácie o Agende 2030, jej cieľoch, význame v globálnom a vnútroštátnom kontexte, mechanizme napĺňania, výsledkoch monitorovania. Zároveň poskytne informácie o možnostiach zapojenia sa do implementácie vlastnou iniciatívou, alebo pripojením sa k už prebiehajúcim aktivitám.



Mobilná aplikácia by mala byť interaktívnym médiom šíriacim povedomie o Agende 2030 a poskytujúcim užívateľovi informácie o existujúcich iniciatívach a aktivitách zameraných na implementáciu Agendy 2030 v jeho okolí. Samosprávy, školy, firmy, občianske združenia a jednotlivci si tak budú môcť prihlásiť svoje vlastné dobrovoľné záväzky voči cieľom udržateľného rozvoja. V prípade individuálnych iniciatív by užívateľ mal získať informácie o možnostiach finančnej a mentorskej podpory.

Podpora občianskej angažovanosti vo forme vytvárania možností na realizáciu lokálnych mikroprojektov alebo iniciatív priamo riešiacich problémy konkrétnych skupín občanov by mala byť poskytnutá formou mikrograntov poskytujúcich finančnú podporu lokálnych iniciatív a projektov. Táto podpora má byť zameraná najmä na mimovládne organizácie, občianske iniciatívy, akademickú obec a školy. Predpokladá sa však aj mobilizácia vlastných zdrojov prijímateľov a spolufinancovanie zo strany súkromného sektora.

Ďalšia forma podpory – mentoring – by mala prebiehať predovšetkým ako spolupráca samospráv a mimovládneho sektora s verejnosťou, ktorá má záujem začať lokálne občianske iniciatívy. ÚPPVII má mať v prípade tejto aktivity úlohu koordinátora.

Program certifikácie nadviaže na existujúce certifikačné schémy pre zodpovedné firmy. Poslúži ako nástroj na motivovanie a zapojenie privátneho sektora do implementácie Agendy 2030. Certifikát dostanú firmy, ktoré splnia vybrané kritériá udržateľnosti. Následne ho budú môcť využiť na marketingové účely a na budovanie imidžu zodpovednej spoločnosti.

PÁR SLOV K STRATEGICKÉMU PLÁNOVANIU A RIADENIU

Slovensko trpí nedostatkami v oblasti strategického riadenia, ktoré sa jasne prejavujú v absencii celospoločensky akceptovanej dlhodobej vízie rozvoja Slovenskej republiky. Strategické riadenie založené na dlhodobej vízii a strategických prioritách rozvoja spoločnosti je pritom najlepšia medzinárodná prax overená skúsenosťami a odporúčaná OECD aj Európskou komisiou.

Implementáciu Agendy 2030 je preto možné chápať ako príležitosť zaviesť prvky strategického riadenia v podmienkach SR, vytvoriť dlhodobý systém rozvoja SR prekračujúci rámec politických cyklov, zosúladiť ekonomické, sociálne, environmentálne, ako aj územné aspekty verejných politík, budovať partnerstvo medzi

štátom a občianskou spoločnosťou a adresnejšie reflektovať na potreby občanov.

Agenda 2030 a princípy, na ktorých je založená, sa majú stať východiskom strategického riadenia v SR. Na základoch Agendy 2030 by mala byť postavená aj dlhodobá vízia rozvoja spoločnosti. Vízia by sa mala zamerať na otázky: kde by sme ako krajina chceli byť v roku 2050 a ako sa tam dostaneme, ktoré opatrenia, priority nás posunú najrýchlejšie dopredu a aké globálne trendy, výzvy a príležitosti nás v budúcnosti čakajú.

Pre efektívnu implementáciu Agendy 2030 je nevyhnutné rozpracovať národné priority do menších detailov. To sa má zabezpečiť v podobe *Vízie a stratégie rozvoja Slovenska do roku 2030* s konkrétnymi merateľnými cieľmi a výsledkovými indikátormi. Intenzívna práca na dokumente sa začala na jeseň 2018.

NÁRODNÝ INVESTIČNÝ PLÁN

Prvým krokom na ceste k strategickému riadeniu bolo prijatie *Cestovnej mapy k Národnému infraštruktúrnemu plánu SR na roky 2018 – 2030* v marci 2017. Účelom materiálu bolo vytvoriť na národnej úrovni podmienky nevyhnutné na vypracovanie tohto plánu zavedením kľúčových prvkov strategického riadenia. Cieľom bolo stabilizovanie kľúčových vládnych programov a projektov a následné zabezpečenie potrebnej kontinuity cez viaceré volebné obdobia. Navrhované opatrenia boli reakciou na identifikované slabiny v oblasti strategického riadenia na Slovensku.

Materiál obsahoval zadanie pre ÚPVII na prípravu Národného infraštruktúrneho plánu na roky 2018 – 2030. V nadväznosti na uznesenie vlády z júla 2017 k *Návrhu postupu vnútroštátnej implementácie Agendy 2030* sa pôvodný infraštruktúrny rámec dokumentu rozšíril o ciele Agendy 2030 a došlo k zmene názvu na *Národný investičný plán na roky 2018 – 2030*, pilotná verzia (NIP SR). Vláda materiál schválila v septembri 2018.

NIP SR v nadväznosti na ciele udržateľného rozvoja Agendy 2030 obsahuje prejednotlivé sektory charakteristiky súčasného stavu, želaného stavu v roku 2030 a kľúčové investičné programy a projekty zamerané na podporu budovania zeleného, inkluzívneho a inteligentného hospodárstva v desiatich oblastiach.

Projekty zaradené do NIP SR sú indikatívne a boli navrhnuté na základe existujúcich sektorových stratégií v spolupráci s dotknutými rezortmi. Keďže rozvojové plány rezortov sú takmer výluč-

ne založené na čerpaní prostriedkov Európskych štrukturálnych a investičných fondov 2014 – 2020, stanovenie projektov v horizonte roku 2030 bolo veľmi náročné.

ĎALŠIE KROKY

Až *Vízia a stratégia rozvoja SR*, ktorá má byť predložená na rokovanie vlády v apríli 2019, vytvorí rámec pre koordináciu a integráciu sektorových politík, regionálneho a územného rozvoja v rámci procesu implementácie Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj. Na základe Vízie a stratégie rozvoja SR sa budú aktualizovať príslušné odvetvové stratégie a vypracuje sa nová verzia NIP SR.

Tie rezortné koncepčné materiály, ktoré už pri svojom vzniku reflektovali na záväzky a princípy z príslušných globálnych dokumentov, korekcie potrebovať nebudú. Možno tu spomenúť Koncepciu mestského rozvoja do roku 2030, prijatú vládou v januári 2018. Koncepcia pripravená participatívne v širokej pracovnej skupine nadväzuje na Agendu 2030 a Novú urbánnu agendu. Reflektuje na princípy, vízie a ciele globálnych rozvojových dokumentov.

Podobne Koncepcia štátnej bytovej politiky do roku 2020 vychádza z princípov Ženevskej charty OSN o udržateľnom bývaní, na ktorej formulovaní a prijatí sme sa aktívne podieľali.

Vízia a stratégia rozvoja Slovenska bude integrovať aj problematiku regionálneho a územného rozvoja a vytvorí tak základ pre dlhodobé strategické plánovanie a riadenie na celoštátnej, ako aj regionálnej a lokálnej úrovni. To má priniesť novú kultúru spolupráce dotknutých partnerov v procese rozvoja spoločnosti a nové princípy práce, medzi ktoré patrí široká spoločenská participácia.

Heslom Agendy 2030 je „nenechať nikoho bokom“. Preto je zvolený strategický a participatívny prístup k napĺňaniu jej cieľov na Slovensku tou správnou cestou. ■

RESUME: Agenda 2030 and its national implementation The implementation of Agenda 2030 in the Slovak Republic will be performed on the basis of the government's adopted priorities, which arose in the participatory process. The principles of the Agenda will also become decisive for the newly formulated Vision and Strategy for the Development of Slovakia until 2030, which is to provide a basic starting point and framework for the harmonization of sectoral strategic documents. The National Investment Plan for 2018 – 2030 plays a significant role in this newly taken road to strategic planning and management at the national level. All framework documents offer a new culture of cooperation between the partners involved in the process of company development and new principles of work, including in particular strategic planning and management as well as wide social participation.

NOVÁ URBÁNNÁ AGENDA

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

Téme urbánneho rozvoja sa v uplynulom období venovala zvýšená pozornosť. Počas historicky tretej konferencie OSN o bývaní a udržateľnom rozvoji miest HABITAT III, ktorá sa uskutočnila v októbri 2016 v ekvádorskom hlavnom meste Quite, bola prijatá Nová urbánna agenda. Výsledky konferencie Habitat III a prijatý dokument nadviazali na skúsenosti z predchádzajúcich konferencií Habitat a zároveň reagovali na výzvy z obdobia po konferencii Habitat II. Medzi nové výzvy patria najmä: nepredvídateľne rýchly rast mestských oblastí v niektorých regiónoch a zároveň vysídľovanie mestských oblastí v iných častiach; vplyvy klimatických zmien; zhoršovanie životného prostredia; zvýšená záťaž na zdravie obyvateľov, prírodné zdroje a biodiverzitu; geografická a sociálna nerovnosť alebo osobitné potreby vysídlených osôb a migrantov.

Konferencia Habitat III bola prvou globálnou konferenciou od prijatia Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj. To, akým spôsobom bude v nasledujúcich dekádach zvládnutý rozvoj miest, bude plnenie Agendy 2030 výrazne ovplyvňovať. Je však zrejmé, že rastúce mestské aglomerácie v celosvetovom meradle jej úspešnosť významne determinujú. Konferencia Habitat III významne podporila a rozpracovala najmä cieľ č. 11, podľa ktorého by mestá a ľudské sídla mali byť inkluzívne, bezpečné, odolné a udržateľné. Okrem toho je Nová urbánna agenda významne prepojená s naplňaním akčného programu z Addis Abeby, Parížskej dohody o opatreniach na boj proti zmene klímy a sendaiského rámca pre znižovanie rizika katastrof.

VÍZIA PRE UDRŽATEĽNÚ BUDÚCNOSŤ MIEST

Nová urbánna agenda predstavuje spoločnú víziu pre lepšiu a udržateľnejšiu budúcnosť. Budúcnosť, v ktorej majú všetci rovnaké práva a prístup k výhodám a príležitostiam, ktoré mestá ponúkajú, a v ktorej sú mestské systémy a mestské priestory prispôsobené na dosiahnutie tohto cieľa. V kontexte globálnych rozvojových dokumentov a Agendy 2030 sa dospelo k bodu, že mestá môžu byť zdrojom riešení mnohých problémov namiesto toho, aby boli príčinou výziev, ktorým musí svet dnes čeliť. Dobré plánovaná a riadená urbanizácia môže byť nástrojom udržateľného rozvoja ako pre rozvojové, tak aj pre rozvinuté krajiny. Podstatou Novej urbánnej agendy je prepojenie ekonomického rozvoja, sociálnej inklúzie a environmentálnej udržateľnosti s otázkami demokratických inštitúcií, dobrého vládnutia či úcty k ľudským právam. Toto prepojenie by malo byť zahrnuté do každej politiky a stratégie obnovy miest.



V úvodnej časti dokumentu je deklarované, že do roku 2050 sa očakáva približne zdvojnásobenie populácie mestských aglomerácií. V mestách však neustále rastie nerovnosť či sociálna a priestorová segregácia, a to môže brániť udržateľnému rozvoju miest. Nová urbánna agenda popisuje stav, aký je žiaduci, aby sa mohli mestá a mestské aglomerácie zachovávať a rozvíjať. Zároveň potvrdzuje, že do riešenia problémov je potrebné zapojiť všetky skupiny aktérov a k riešeniu problémov je potrebné pristupovať integrovaným spôsobom.

SPOLOČNÁ PRÍPRAVA DOKUMENTU

Nová urbánna agenda je výsledkom viacerých rokovaní, počas ktorých sa pripravil návrh dokumentu, ktorý bol na konferencii prijatý bez výhrad. Na prípravu dokumentu sa podieľali členské štáty, medzivládne organizácie, UN-Habitat, viac ako 40 agentúr, fondov a programov OSN, 200 odborníkov a 20 organizácií z oblasti politiky, 16 partnerských zložiek Valného zhromaždenia partnerov, tisíce zástupcov miestnych

a regionálnych samospráv, siete miestnych a regionálnych samospráv koordinovaných Globálnou pracovnou skupinou miestnych a regionálnych samospráv, 197 zúčastnených štátov, viac ako 1 100 organizácií a viac ako 58 000 sietí. ■

RESUME: New Urban Agenda Housing Policy and Urban Development Section of Ministry of Transport and construction of the SR The New Urban Agenda was adopted during the historical third UN conference HABITAT III on housing and sustainable urban development, which was held in October 2016 in Ecuador's capital of Quito. Habitat III was the first global conference since the adoption of the Agenda 2030 for sustainable development. The method through which the development of cities will be managed in the coming decades will significantly affect the implementation of Agenda 2030. The New Urban Agenda represents a common vision for a better and more sustainable future while describing a situation that is desirable for cities and urban agglomerations in order to be maintained and developed.



PLNĚNÍ ZÁVAZKŮ OBSAŽENÝCH V „NOVÉ AGENDĚ PRO MĚSTA“ V ČESKÉ REPUBLICE

Ing. arch. Daniela Grabmüllerová, Ph.D. MBA

ředitelka odboru mezinárodních vztahů, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Agenda bydlení a rozvoje měst patří v ČR do gesce Ministerstva pro místní rozvoj; toto ministerstvo proto vypracovalo souhrnný návrh implementace „Nové agendy pro města“ v podmínkách ČR. Do návrhu byly zahrnuty i závazky obsažené v „Agendě 2030“ – zejména cíle 11 zaměřeného na města – a „Ženevské Charty OSN o udržitelném bydlení“, přijaté 56 členskými státy Evropské hospodářské komise OSN. Vstupy byly zaslány, na žádost Ministerstva pro místní rozvoj, jednotlivými ministerstvy podle gescí jednotlivých cílů a závazků obsažených v „Nové agendě pro města“ a dalších schválených dokumentech OSN.

Návrh implementace „Nové agendy pro města“ a dalších dokumentů byl poté ve strukturované podobě předložen koncem roku 2017 vládě ČR. V dokumentu bylo zdůrazněno, že předpokladem efektivního působení vlády ČR na mezinárodní úrovni je především efektivní mezinárodní spolupráce. Aktivita ČR přispívají i podpoře ČR jako předsedající země v Ekonomické a sociální radě OSN – od července 2017 do července 2018. Spolupráce v rámci implementace „Agendy 2030“ a „Nové agendy pro města“ v podmínkách ČR je velmi důležitá. Celkovým rozvojovým rámcem pro plnění cílů udržitelného rozvoje i městské agendy podmínky ČR je dokument „ČR 2030“; základním principem implementace je proto zajištění návaznosti, a to od zastřešujícího strategického dokumentu „ČR 2030“ k sektorovým a resortním strategiím na národní a nižších úrovních. Implementace „Nové agendy pro města“ je obsažena i v základním koncepčním dokumentu rozvoje měst v ČR – v „Zásadách urbánní politiky – Aktualizace 2017“. Nástrojem pro sledování kompatibility strategických cílů na jednotlivých úrovních vládnutí je zejména Databáze strategií v gesci Ministerstva pro místní rozvoj. Hodnocení souladu strategických dokumentů, programů a opatření s dokumentem „ČR 2030“, naplňování principů udržitelného rozvoje a pokrok v oblasti kvality života a udržitelného rozvoje budou hodnoceny formou Zprávy o kvalitě života a její udržitelnosti, předkládané vládě ČR jednou za 2 roky na základě indikátorů, které tvoří součást dokumentu

„ČR 2030“. Sběr dat a přípravu indikátorů zajišťuje Výbor pro indikátory Rady vlády pro udržitelný rozvoj.

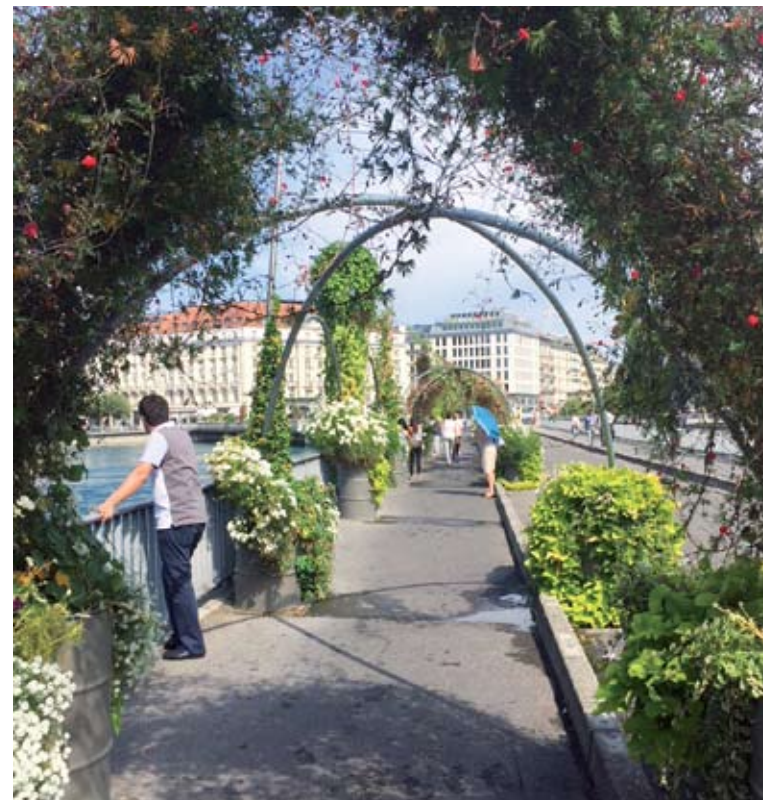
NOVÁ AGENDA V PRAXI

„Nová agenda pro města“ je značně obecný a všezahrnující dokument a na rozdíl od „Agendy 2030“ nestanovuje konkrétní měřitelné cíle ani indikátory. Návrh implementace v ČR proto staví na tom, co se v ČR již zrealizovalo, realizuje a co je plánováno realizovat – tj. v maximální možné míře staví návrh implementace na již daném; včetně existujících strategických a koncepčních dokumentů. „Nová agenda pro města“ vyzývá k integrovanému přístupu k městskému rozvoji, který se zakládá na činnostech na všech úrovních, od národní po místní. Aktivita v místním měřítku umožňují konkretizovat abstraktní zásady jako je rovnost a spravedlnost, zejména ve čtvrtích, kde jsou silné vazby mezi obyvateli a je utvořena skupinová identita. Pro úspěšné místní provádění „Nové agendy pro města“ je stěžejní horizontální koordinace. Projekty a činnosti menšího rozměru musí být v souladu jedny s druhými, stejně jako musí být integrovány s oblastními a vnitrostátními politikami, plány a pokyny. Dalším klíčovým prvkem této problematiky je zapojení místních komunit a skupin; znalost místního prostředí je pro provádění významným přínosem.

Příslušnými strategickými dokumenty v ČR jsou zejména: „Strategie regionálního rozvoje ČR“, „Zásady urbánní politiky“, „Politika územního rozvoje ČR“, „Konceptce bydlení do roku 2020“.



Montreal Foto:Daniela Grabmüllerová



Ženeva Foto:Daniela Grabmüllerová



Habitat III. Foto:Daniela Grabmüllerová

Přístup k problematice rozvoje měst je dle výše uvedených Zásad shrnut do pěti bodů:

1. Strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst
2. Polycentrický rozvoj sídelní soustavy
3. Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území
4. Péče o městské životní prostředí
5. Zajištění implementace Nové městské agendy

POSTUP V RÁMCI ČR

V září 2017 se v ústředí OSN v New Yorku konalo zvláštní jednání Valného shromáždění OSN na vysoké úrovni o implementaci „Nové agendy pro města“. Zasedání sestávalo ze zahajovacího bloku v čele s předsedou Valného shromáždění OSN, čtyř panelových diskusí s důrazem na vystoupení členů hodnotícího, plenární rozpravy a závěrečného shrnutí. ČR je, prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj, trvale zapojena do aktivit OSN zaměřených na udržitelný rozvoj měst a bydlení aktivní a je zapojena i do diskusí o implementaci závazků obsažených ve schválených dokumentech OSN – „Nové agendy pro města“ i dalších. Jménem ČR proto vystoupila na zvláštním jednání Valného shromáždění ministryně pro místní rozvoj a apelovala na efektivní spolupráci při implementaci „Nové agendy pro města“ zejména prostřednictvím existujících platform – jako jsou např. regionální ekonomické komise OSN. Pro severní polokouli je takovou platformou Evropská hospodářská komise OSN a zejména její Výbor pro bydlení a management pozemků, jemuž předsedá Slovensko a Česká republika je ve funkci místopředsedy.

V říjnu 2017 se na Ministerstvu pro místní rozvoj konala mezinárodní konference „Evropské fórum měst“, připravená na půdorysu regionu 56 zemí Evropské hospodářské komise OSN. Konference se zúčastnilo 150 účastníků z celkem 25 států. Hlavními cíli bylo:

- Setkání s otevřenou diskusí o způsobech efektivní implementace schválených dokumentů OSN a EU o bydlení a rozvoji měst.
- Sdílení zkušeností a vizí.
- Hledání možných synergií aktivit OSN a EU zaměřených na rozvoj měst a bydlení.
- Podpora užší spolupráce OSN a EU v otázkách spojených s rozvojem měst.
- Diskuse o roli politiky soudržnosti EU a její územní a městské dimenze po roce 2020.

Ministerstvo pro místní rozvoj připravilo aktualizaci implementačního plánu „Nové agendy pro města“ – opět v úzké vazbě na cíl 11 „Agendy 2030“, který byl, spolu s dalšími několika cíli tématem i letošního jednání politického fóra OSN v červenci 2018. ■

RESUME: Fulfillment of the commitments contained in the „New Urban Agenda“ in the Czech Republic The „New Urban Agenda“ endorsed in Ecuador in Quito, October 2016, at the conclusion of the UN Third World Conference on Housing and Sustainable Urban Development “Habitat III”, is a global set of visions, goals and commitments of 193 UN member states formulating access to housing and urban development for the next 20 years. The „New Urban Agenda“ is also an implementation tool for meeting the „Agenda 2030“ Sustainable Development goals, endorsed by the UN Summit in September 2015. Urbanization is inextricably linked to sustainable development and can serve as an engine of transformation. Cities are facing problems in housing, infrastructure, basic services, provision of food, health, education, jobs, safety or natural resources. At the same time, the implementation of the „New Urban Agenda“ can contribute to reduce poverty and hunger, promote economic growth and protect the environment thanks to a better approach to the planning, designing, financing, developing, managing and administration of cities and human settlements. Urbanization is the driving force behind economic growth fostering inclusion, social and cultural development and environmental protection and potentially contributing to the achievement of sustainable development – thus contributing to the „Agenda 2030“ objectives. The implementation of the „New Urban Agenda“ in the Czech Republic is based on what has been realized, is being realized and planned to be realized in the Czech Republic, including the use of existing strategic and conceptual documents. Horizontal and vertical co-ordination is key factor for the successful local inclusion of the „New Urban Agenda“. Projects must be integrated with regional and national policies, plans and guidelines. The key principle is also the involvement of local communities and groups.



MINISTERSKÁ DEKLARÁCIA O UDRŽATEĽNOM BÝVANÍ A MESTSKOM ROZVOJI

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

Realizácia celosvetových záväzkov, akými sú Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj a Nová urbánna agenda, si vyžaduje koordináciu, adaptáciu a viacúrovňové opatrenia. Jedinečné prepojenie Slovenskej republiky a slovenských miest s inými rozvojovými sektormi a širokou škálou zainteresovaných strán na všetkých úrovniach sú kľúčom k plneniu globálnych záväzkov. Dôležitú úlohu pri realizácii týchto záväzkov zohráva nielen stanovenie vnútroštátneho implementačného modelu, ale aj medzinárodná spolupráca.

V tomto kontexte predstavujú jedinečnú platformu regionálne komisie Organizácie spojených národov (OSN). Vzhľadom na medzivládnu povahu a blízkosť k členským štátom slúžia regionálne komisie ako prepojenie medzi celosvetovou, národnou a miestnou úrovňou. Majú jedinečnú pozíciu, aby preniesli globálne záväzky do plánov regionálneho rozvoja a pomohli národným a nižším úrovňam implementovať a rozvíjať kritické oblasti udržateľného rozvoja.

EURÓPSKA HOSPODÁRSKA KOMISIA OSN (EHK OSN)

Z pohľadu Slovenskej republiky má osobitné postavenie Európska hospodárska komisia OSN (EHK OSN), ktorá združuje 56 krajín – ide o štáty celej Európy (vrátane všetkých 28 krajín EÚ), postsovietske štáty, USA, Kanadu a Izrael a geograficky pokrýva prakticky celú severnú pologuľu. Tento región je domovom pre takmer 1,5 miliardy ľudí, čo predstavuje 17 % svetovej populácie. Je to región, ktorý taktiež čelí obrovským výzvam. Obyvateľstvo v regióne starne a prináša meniace sa požiadavky na infraštruktúru a sociálne služby. Zvýšená mestská expanzia znížila dostupnosť pozemkov na iné účely. Klimatické zmeny a prírodné katastrofy spôsobujú rozsiahle hospodárske a sociálne straty.

Vďaka rozšíreniu znalostnej ekonomiky a automatizácie vo všetkých sférach života sa mestá pretvárajú na nové formy, ktoré ovplyvňujú vzdelávanie, odbornú prípravu a zamestnanosť. V posledných rokoch sa medzinárodné migračné toky zvýšili na bezprecedentnú úroveň od druhej svetovej vojny. Od roku 2010 do roku 2015 sa počet utečencov, ktorí zostali v regióne EHK OSN, zdvojnásobil z 2 na 4,8 milióna. Všetky tieto výzvy zároveň rozširujú výzvy obmedzeného prístupu k dostupnému a primeranému bývaniu a základnej infraštruktúre pre všetkých. Preto krajiny v regióne EHK OSN uznávajú dôležitosť výmeny skúseností a osvedčených postupov s cieľom riešiť tieto komplexné výzvy vo svojich krajinách vrátane zapojenia mimovládnych partnerov. EHK OSN má osem sektorovo zameraných pracovných orgánov. Jedným z nich je Výbor pre bývanie a pozemkový manažment (Committee on Housing and Land Management).

VÝBOR PRE BÝVANIE A POZEMKOVÝ MANAŽMENT EHK OSN

Výbor je jedinou otvorenou paneurópskou medzivládnu platformou na riešenie prepojených problémov udržateľného rozvoja miest. Výbor sa zameriava na spoločné výzvy a priority v celom regióne, ako sú napríklad opatrenia v oblasti energetickej hospodárnosti budov, predchádzanie sociálnemu vylúčeniu znevýhodnených a zraniteľných skupín z dôvodu nedostupného bývania, správy pozemkov a majetku a pod. V priebehu posledných sedemdesiatich rokov výbor pomohol zmobilizovať vlády a zainteresované strany s cieľom riešiť kľúčové výzvy v oblasti mestského rozvoja vrátane zabezpečenia dostupnosti a primeranosti bývania, podpory energetickej hospodárnosti budov, budovania odolných a klimaticky neutrálnych miest. Predstavuje zároveň najefektívnejšiu platformu pre regionálne napĺňanie cieľov udržateľného rozvoja a Agendy 2030 a ďalších medzinárodných záväzkov. Viac informácií o činnosti výboru na: <http://www.unece.org/housing.html>.

V roku 2015 krajiny EHK OSN prijali „Ženevskú chartu OSN o udržateľnom bývaní“. Charta podporuje členské štáty, aby zabez-

pečili prístup k slušnému, primeranému, cenovo dostupnému a zdravému bývaniu a poskytuje jasné usmernenia a kritériá na hodnotenie pokroku pri dosahovaní tohto cieľa. Zahŕňa štyri kľúčové princípy určujúce rámec udržateľného rozvoja bývania: ochranu životného prostredia, ekonomickú efektívnosť, sociálnu inklúziu a participáciu a kultúrnu primeranosť. Charta nadväzuje na „Stratégiu pre udržateľné bývanie a pozemkový manažment v regióne krajín EHK pre roky 2014 – 2020“, ktorá predstavuje dlhodobú víziu zlepšenia dostupnosti a kvality bývania v regióne EHK OSN. Prijatie charty bolo výsledkom niekoľkoročnej práce výboru aj za aktívneho zapojenia Slovenska. Jeho zástupkyňa Elena Szolgayová z MDV SR pôsobí už druhé funkčné obdobie ako predsedníčka výboru. Charta bola zároveň regionálnym príspevkom do diskusie o Novej urbánnej agende počas celosvetovej konferencie OSN Habitat III.

MINISTERSKÁ DEKLARÁCIA O UDRŽATEĽNOM BÝVANÍ A MESTSKOM ROZVOJI

Ako odpoveď na schválenie Novej urbánnej agendy ministri, vedúci delegácií a zástupcovia na vysokej úrovni zo štyridsiatich členských štátov prijali v novembri 2017 „Ministerskú deklaráciu o udržateľnom bývaní a mestskom rozvoji“ na 78. zasadnutí

výboru, ktoré bolo zároveň oslavou 70. výročia jeho existencie. Ministerská deklarácia opätovne zdôrazňuje, že je dôležité, aby vlády na všetkých úrovniach a príslušné zainteresované strany v regióne EHK OSN podporovali napĺňanie Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj, Novej urbánnej agendy, Ženevskej charty OSN o udržateľnom bývaní a ďalších relevantných globálnych a regionálnych záväzkov. Prijatím deklarácie krajiny ďalej obnovujú svoj záväzok posilňovať synergie, medzinárodnú a medzisektorovú spoluprácu. Ministerská deklarácia vyzýva všetky zúčastnené strany (od medzinárodnej až po miestnu úroveň), aby sa zamerali na aktivity v ekonomickej, sociálnej a environmentálnej dimenzii udržateľného rozvo-

ja, na spôsoby správy a regionálnu spoluprácu, ktoré budú viesť k udržateľnému rozvoju miest a zlepšia situáciu v oblasti bývania. Cieľom je tak podpora nielen dôstojného a cenovo dostupného bývania s dôrazom na životné prostredie, ale i holistický prístup k plánovaniu miest, využívaniu informačných a komunikačných technológií. Dôraz je zároveň kladený na podporu dobrej správy od regionálnej úrovne až po úroveň vlastníkov bytov.

Uvedené aktivity, ako aj aktívna participácia Slovenskej republiky prispievajú k napĺňaniu globálnych cieľov udržateľného rozvoja. Vzájomná spolupráca, výmena informácií a skúseností a nadväzovanie partnerstiev v medzinárodnom prostredí sú nevyhnutnými aj pre tvorbu vnútorných politik. Tieto skúsenosti zároveň potvrdzujú, že niektoré ciele sa efektívnejšie dosiahnu prostredníctvom medzinárodnej spolupráce či už v globálnom prostredí, alebo aj na európskej úrovni. ■

RESUME: Ministerial Declaration on Sustainable Housing and Urban Development Achieving global objectives such as Agenda 2030 for Sustainable Development and a New Urban Agenda requires, besides implementation at the national level, the active engagement of the Slovak Republic in the international environment. In the area of housing, the long-term active participation of the Slovak Republic in the activities of the Committee of Housing and Land Management of the UN Economic Commission for Europe has an irreplaceable role. The most recent contribution of the Committee to global challenges is the adoption of the Ministerial Declaration on Sustainable Housing and Urban Development in November 2017.

KONCEPCIA MESTSKÉHO ROZVOJA DO ROKU 2030

Ing. arch. Erika Horanská, oddelenie mestského rozvoja MDV SR

Vďaka novelizácii zákona o organizácii ústredných orgánov štátnej správy v roku 2010 bola medzi agendy ministerstva dopravy a výstavby zaradená „tvorba a uskutočňovanie politiky mestského rozvoja“. V porovnaní so situáciou v zahraničí, kde sa o rozvoji miest začalo diskutovať už pred niekoľkými desaťročiami, sa teda Slovensko začalo urbánnymi témami zaoberať pomerne neskoro. Na šťastie však práve v čase, keď sa táto téma v celosvetových aj európskych dimenziách dostávala čoraz viac do popredia, čo vyvrcholilo prijatím globálnej Novej urbánnej agendy a Urbánnej agendy pre Európsku úniu.

Slovensko sa do týchto procesov aktívne zapojilo, čo mu umožnilo využiť naakumulované skúsenosti a súčasne prispievať do formovania globálnych a európskych tém o tom, ako pristupovať k udržateľnému rozvoju miest. Popritom sa téma v národnom kontexte začala rozvíjať aj vďaka tomu, že jej ministerstvo vytvorilo podhubie a založilo pracovnú skupinu pre prípravu koncepcie mestského rozvoja. Diskutovalo so širokou skupinou zástupcov komunálnej sféry, mimovládnych organizácií, podnikateľov, úradníkov a akademikov. Príprava doku-

mentu trvala viac ako tri roky a v januári 2018 ho schválila vláda Slovenskej republiky, čím sa začalo obdobie reálneho naplňania Koncepcie mestského rozvoja SR do roku 2030.

MESTSKÝ, TEDA URBÁNNY

V slovenskom jazyku sa bežne používa výraz „urbanistický“, vo význame plánovania a výstavby miest či „urbanista“ – odborník na územné plánovanie a výstavbu. Oproti tomu používanie prívlastku „urbánný“, ktorý vychádza z toho istého základu, je v odborných

kruhoch, ktoré sa venujú rozvoju miest, pomerne opatrné. Najmenej naklonení tomuto slovu sú zatiaľ, zdá sa, jazykovedci. Pojem „urbánný“ s významom „mestský“ je síce zaradený v slovníku slovenského jazyka zo 60. rokov minulého storočia, ale ten ho zároveň kvalifikuje ako knižný alebo zriedkavý. Prídavné meno urbánný sa do súčasných platných kodifikačných príručiek nezaradilo. Pravdepodobne však aktuálnu frekvenciu prídavného mena urbánný jazykovedci neskúmali, pretože najmä v posledných dvoch desaťročiach sa používanie tohto slova rapídne zvyšuje. Najčastejšie sa vyskytuje v spojení s podstatným menom etnológia, krajina a kultúra. Stretávame sa s ním aj mimo odborných diskusií, v bežných spoločenských či dokonca komerčných spojeniach. Najmä vo väčších mestách sa ľudia hlásia k „urbánnemu“ spôsobu života – chodia do „urbánnych kaviarní“, píše sa „urbánna literatúra“ a vznikajú „urbánne legendy“. Zvyšujúci sa výskyt tohto slova napovedá, že s určitosťou bude zaradené do pripravovaných lexikografických príručiek, a to aj preto, že jednoznačne patrí do slovnej zásoby spisovnej slovenčiny a bude sa aj naďalej používať v rôznych kontextoch vo význame „mestský, súvisiaci s mestom“.

MESTSKÉ ČI VIDIECKE SLOVENSKO?

Koncepcia mestského rozvoja SR vychádza z predpokladu, že základom úspešného rozvoja regiónov a celého Slovenska je rozvoj miest a ich funkčných území. Tento sa zakladá na rozložení sídiel v krajine, ktoré je pomerne rovnomerné a vytvára mozaiku území, v jadre ktorých sú mestá a prebiehajú v nich interakcie najmä na báze dochádzky obyvateľov či už za prácou, verejnými alebo komerčnými službami. Štatisticky vzaté je na Slovensku 140 obcí so štatútom mesta. To je z celkového počtu 2 890 obcí menej ako 5 % a na základe údajov zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov v roku 2011 viac ako 54 % obyvateľov žilo v mestách. Oproti tomu, v zmysle spoločnej harmonizovanej definície, ktorú v roku 2011

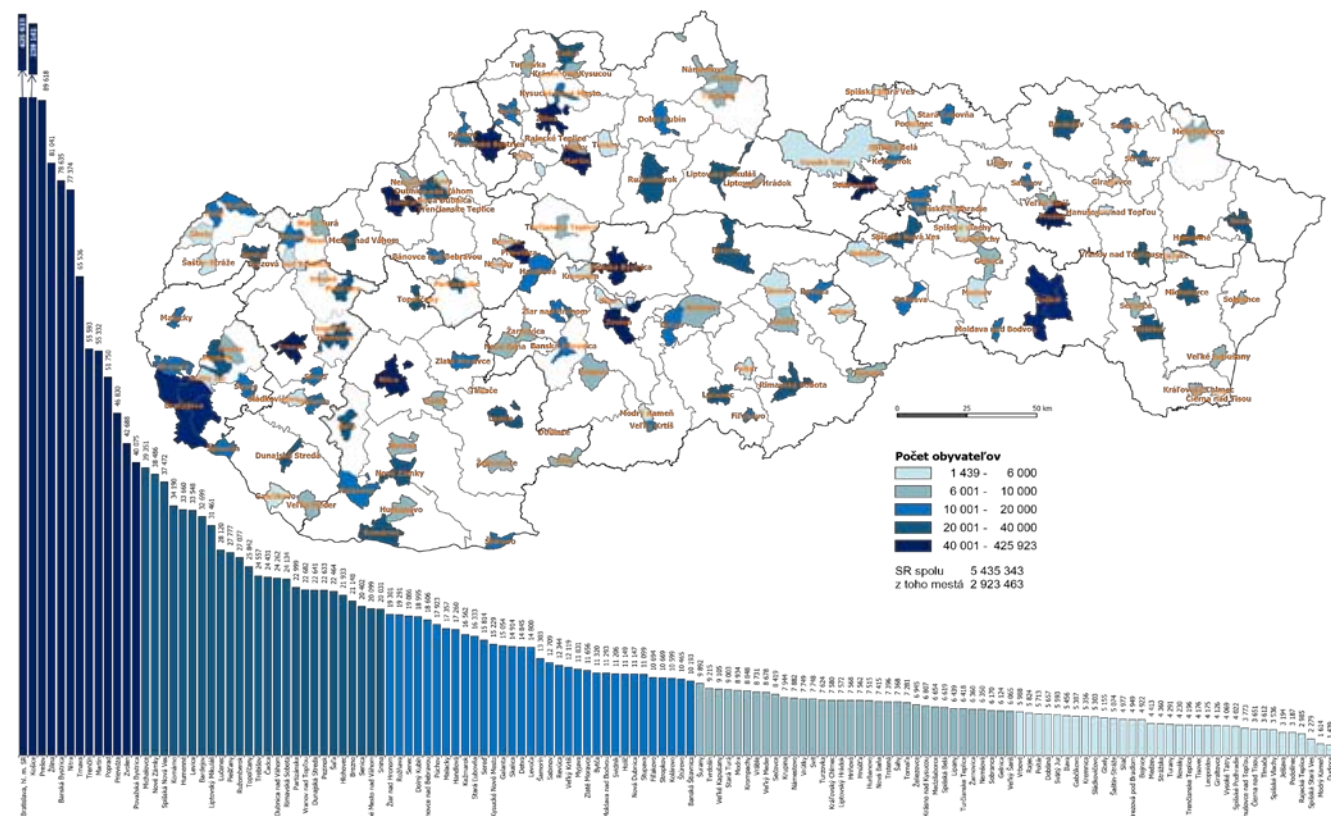
prijala Európska komisia a OECD, sa za mestá považujú aglomerácie, ktorých urbanizované jadrá majú minimálne 50 000 obyvateľov a spĺňajú aj ďalšie parametre, čo by schematicky znamenalo, že na Slovensku je miest iba 10. Takéto delenie sa však stáva čím ďalej menej relevantným jednak preto, že vzhľadom na pomerne krátke dochádzkové vzdialenosti a vrastajúcu mobilitu ľudí prestávajú rozlišovať, v ktorom katastri naplňajú svoje potreby, ale aj preto, že sa životné štýly dynamicky preskupujú a časť vidieckych komunít sa mení urbánne.

AKÉ CHCEME MAŤ MESTÁ?

Príprave koncepcie mestského rozvoja predchádzal reprezentatívny prieskum potrieb z pohľadu samosprávy. Prieskum zisťoval aj to, ako sa potreby vyvíjajú, a porovnával programové obdobie 2007 – 2013 s obdobím 2014 – 2020. Nebolo prekvapením, že jednoznačne sa na prvom mieste medzi potrebami umiestnili cestné komunikácie na vlastnom území a kapitálové výdavky do vybavenosti, pričom tieto potreby v čase vzrástli. V týchto oblastiach všetky samosprávy zápasia s vysokým, modernizačným dlhom, ktorý v súčasnosti vo väčšine prípadov presiahol ich vlastné finančné kapacity. Avšak to, že samosprávy pociťujú menšiu potrebu posilniť sociálne služby, a to tak terénne, ako aj v zariadeniach, by si hlbšiu analýzu zaslúžilo. Najmä preto, že všetky odborné demografické prognózy neúprosne konštatujú starnutie populácie. Napriek tomu, že trend je založený na už existujúcej populačnej skladbe, tento problém sa samosprávam pravdepodobne zdá byť časovo vzdialený a naopak – prajú si nárast počtu svojich obyvateľov, čomu zodpovedajú aj existujúce územné plány s mnohohektárovými rozvojovými plochami. Keďže koncepcia mestského rozvoja spracovaná ministerstvom nemôže zasahovať do právomocí samospráv a rozhodovanie o rozvoji vlastného územia, ako aj nakladanie s majetkom sú podstatou samosprávneho zriadenia, dokument nemá ambíciu →

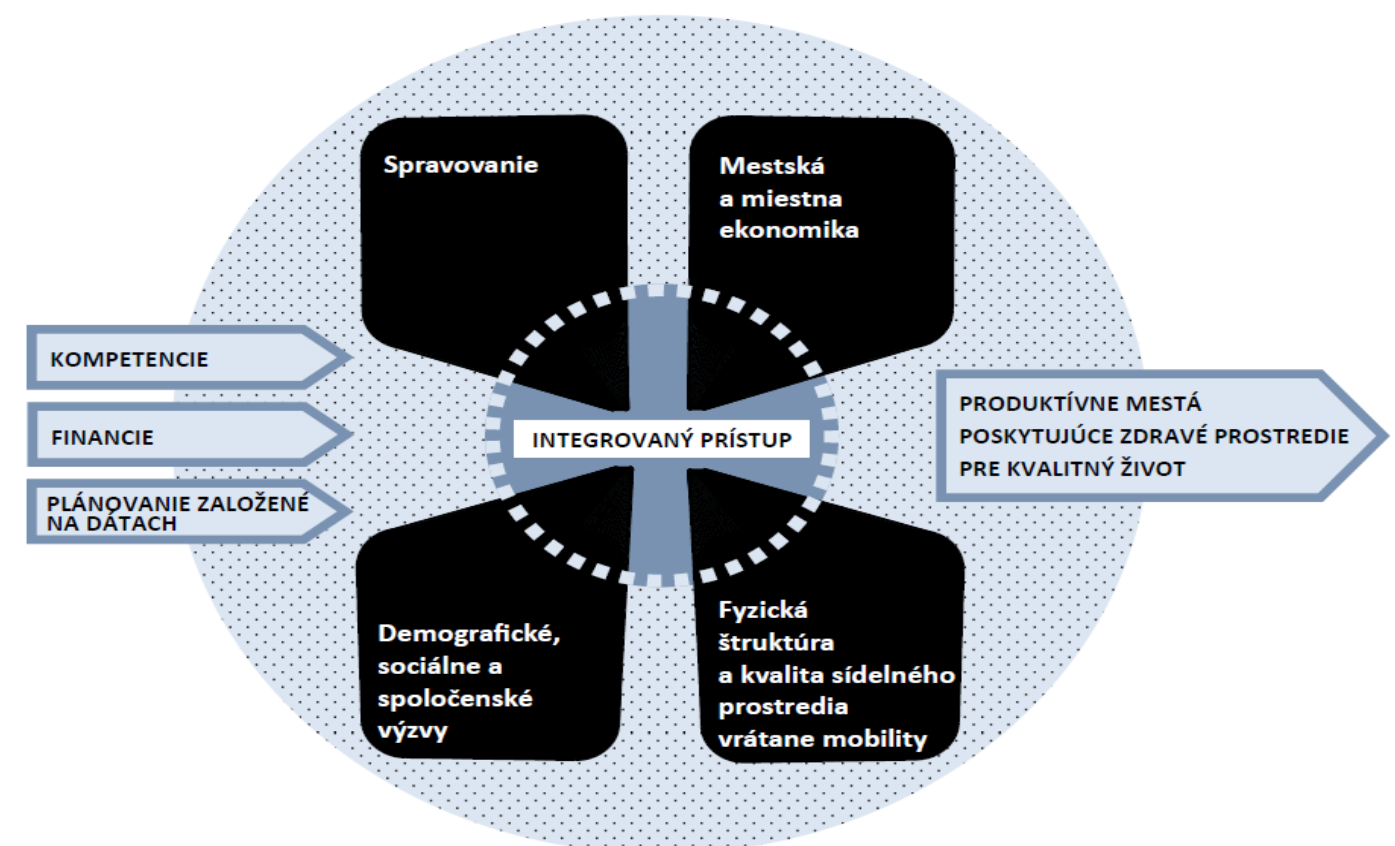
POLYCENTRICKÁ SÍDELNÁ ŠTRUKTÚRA MIEST SR

Mestá SR podľa počtu obyvateľov a veľkostných skupín k 31. 12. 2016



Zdroj: Štatistický úrad SR

SCHEMA MESTSKÉHO ROZVOJA



→ diktovať konkrétny recept, ktorý by všetky mestá museli používať, aby sa rozvíjali správnym smerom. Namiesto toho materiál uvádza, že víziu rozvoja krajiny je, aby „*mestá na Slovensku boli spravované tak, aby prostredníctvom dostatočne pestrej ponuky pracovných príležitostí, adekvátneho bývania a služieb s dôrazom na kvalitu životného prostredia, zahrňajúcu aj kvalitné urbanistické a architektonické riešenia, poskytovali zdravé sídelné prostredie pre kvalitný život*“. Vízia sa v druhej časti trochu provokatívne dožaduje zvyšovania produktivity, pričom nejde o produktivitu vo výrobnom zmysle slova, ale s ohľadom na zhodnocovanie zdrojov, s ktorými mestá nakladajú, konkrétne aby ich „efektívne využívali a zveladovali, a tým vytvárali pridanú hodnotu“.

SMEROVANIE K UDRŽATEĽNÝM, ODOLNÝM A PRODUKTÍVNÝM MESTÁM

Tak, ako sa z pozície štátu nedá vynútiť, aby sa všetky mestá stotožnili s tým, ako ideálny stav popisuje uvedená vízia, nie je ani možné plošne vymáhať rešpektovanie princípov, uplatňovanie ktorých by malo viesť k tomu, aby sa slovenské mestá rozvíjali udržateľne, boli odolné a produktívne. Avšak vzhľadom na proces, v ktorom s príspevom mnohých aktérov z komunálnej, štátnej, vedeckej, občianskej a podnikateľskej sféry boli tieto princípy formulované, je ich relevantnosť veľmi vysoká. S ohľadom na celkový rozvoj krajiny, vysokú mobilitu obyvateľov, ubúdanie verejných finančných zdrojov za súčasného zvyšovania nárokov na kvalitu

držnosti je stále veľmi ťažké poukazovať na konkrétne príklady, v ktorých integrovaný prístup priniesol významnejší účinok, než keby sa jednotlivé opatrenia aplikovali oddelene. Princípom, ktorý už samosprávy majú aspoň v časti zvládnutý dobre, je strategické rozhodovanie. Mestá si väčšinou osvojili metódu, ako analyzovať svoje slabé a silné stránky, vonkajšie a vnútorné príležitosti a hrozby, ako definovať víziu, globálne či špecifické ciele. V čom zatiaľ zaostávajú, je systematické monitorovanie, vyhodnocovanie dosiahnutého pokroku a aktualizácia plánov. Bez týchto zložiek nemožno hovoriť o skutočnom strategickom rozhodovaní.

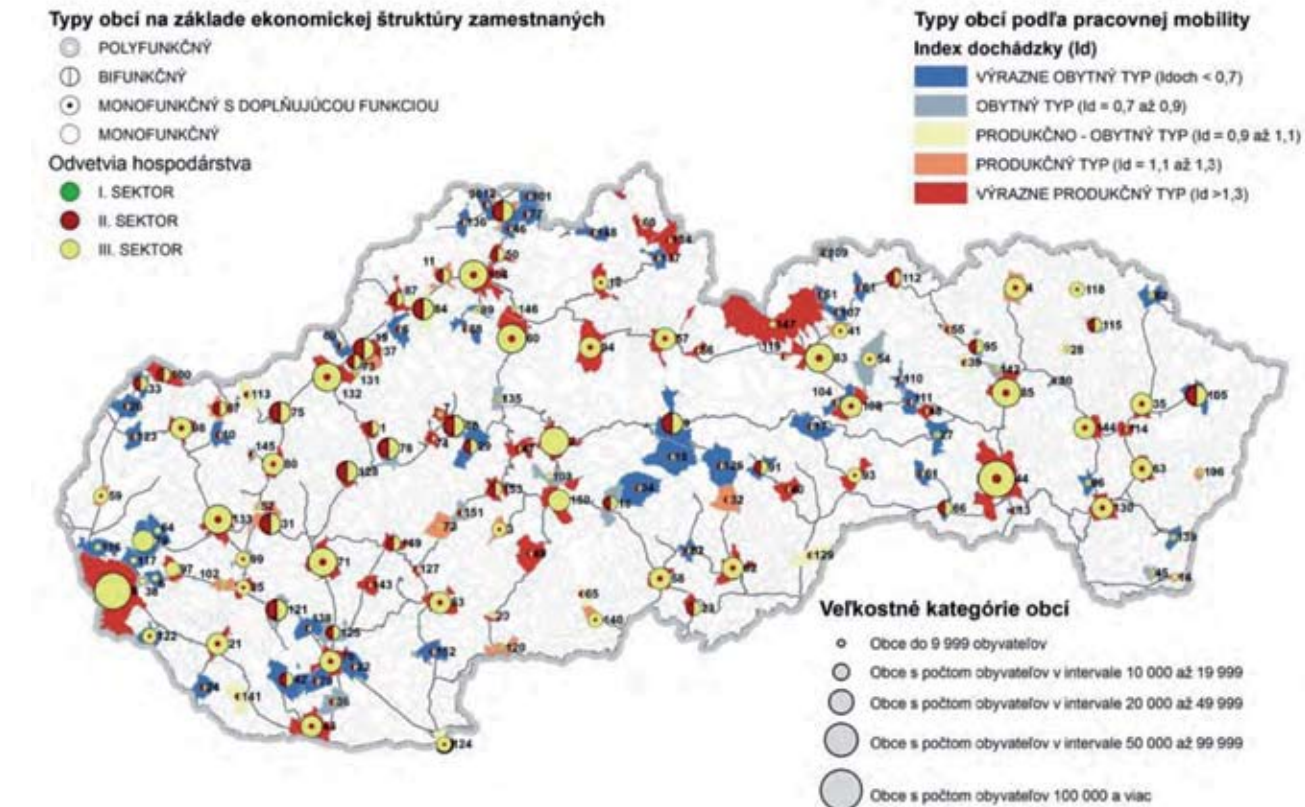
Koncepcia princípy udržateľného rozvoja slovenských miest sumarizuje výrok: „*pri správne nastavených rámcoch kompetencií a financovania za predpokladu, že mestá budú svoj rozvoj plánovať na základe korektných dát, pri uplatňovaní integrovaného prístupu, ktorý obsiahne dobré spravovanie, budovanie podmienok pre fungujúcu ekonomiku a bude vychádzať z miestneho poznania demografických, environmentálnych, sociálnych a spoločenských výziev, pri uplatňovaní požiadaviek na kvalitnú fyzickú štruktúru sídelného prostredia vrátane vhodne nastavených podmienok pre mobilitu, je možné dosiahnuť produktívne fungujúce mestá, ktoré budú poskytovať zdravé prostredie pre kvalitný život*“.

ÚLOHY

Vytvorenie podmienok na optimálny rozvoj mestských území by sa v danom časovom horizonte malo dosiahnuť plnením konkrétnych opatrení, ktoré z koncepcie vyplývajú. Rozdelené sú do dvoch skupín. Prvá sa zameriava na „*posilnenie úlohy mestského rozvoja v kontexte regionálneho rozvoja, partnerstvo a spoluprácu*“. V rámci nej si ministerstvouložilo úlohu vytvoriť „Platformu pre rozvoj slovenských miest“, ktorá bude pokračovaním prípravnej pracovnej skupiny, pozostávajúcej zástupcov všetkých relevantných aktérov a vytvorí podmienky na odbornú diskusiu o princípoch a praktických aplikáciách integrovaného manažmentu rozvoja miest. K efektívnemu zdieľaniu informácií má prispieť aj realizácia ďalšej úlohy, ktorou je vytvoriť prepojenie rôznych existujúcich platforiem, poskytujúcich informácie o prístupoch, podporných nástrojoch a príkladoch úspešnej praxe pre mestá.

Medzirezortnú spoluprácu orgánov štátnej správy podporia opatrenia, ktoré boli uložené kompetentným orgánom pripravujúcim stratégiu regionálneho rozvoja, konkrétne: analyzovať prepojenosť vybraného okruhu miest a ich funkčných území, podporovať vytváranie a rozvoj územných štruktúr spolupráce miest a obcí a vznik ich integrovaných strategických plánovacích dokumentov, ako aj problematiku mestského rozvoja akceptovať ako neoddeliteľnú súčasť politiky regionálneho a územného rozvoja. Významnou iniciatívou v tejto skupine úloh je pripraviť prehľad služieb poskytovaných na úrovni obcí so statusom mesta, okresných úradov a samosprávnych krajov s dôrazom na ich prepojenosť a spoluprácu, pričom osobitná časť bude venovaná hlavnému mestu Bratislava a mestu Košice s dôrazom na ich postavenie a vzťahy s mestskými časťami. Úloha, ktorá sa s vysokou dávkou pravdepodobnosti dá hodnotiť ako splnená, je zaradenie podpory udržateľného integrovaného rozvoja miest a ich funkčných území medzi národné priority pri rokovaníach o príprave budúcej kohéznej politiky EÚ. Zverejnené

FUNKČNÉ TYPY MIEST A VIDIECKYCH OBCÍ NAD 5 000 OBYVATEĽOV



Zdroj: Kol. autorov: Vymedzenie miest a mestských regiónov na Slovensku, vrátane zhodnotenia funkčných typov sídel, na báze hustoty obyvateľstva, s použitím rastrovej technológie, Katedra humánnej geografie a demografie prírodovedeckej fakulty Univerzity Komenského, štúdia 2014)

návrhy legislatívy na obdobie 2021 – 2027 urbánny aspekt posilňujú tak z hľadiska väčšej účasti miest na rozhodovaní, ako aj zvýšenie špecificky orientovanej alokácie pre udržateľný mestský rozvoj – 6 % z národnej alokácie Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

V druhej skupine sú opatrenia, ktoré majú prispieť k štrukturálnym zmenám v rozvoji miest. Predovšetkým je nutné disponovať hodnovernými informáciami a štatistickými dátami. Bude preto potrebné zhodnotiť dostupnosť existujúcich dát dôležitých na korektné výstupy o rozvoji miest a v prípade nutnosti zabezpečiť rozšírenie, resp. úpravu cielene zbieraných dát v Národnom štatistickom systéme alebo mimo neho. Ďalšie opatrenie sa týka hľadania nových modelov viaczdrojového financovania potrieb funkčných mestských území, a to konkrétne analýzou možností zavedenia pilotného podporného nástroja – vrátane preskúmania možnosti rozšírenia podpory zo Štátneho fondu rozvoja bývania o projekty návratného financovania v oblasti mestského rozvoja.

Koncepcia predpokladá aktivity smerujúce k analýze bariér v zhodnocovaní nevyužívaných, opustených, resp. zanedbaných území v mestách. Tento stav v sebe skrýva dve riziká priamo súvisiace s rozvojom mestského územia. Jednak prichádza k rozširovaniu mesta do oblastí mimo zastavaného územia a na druhej strane zostávajú v centrách miest dlhodobo nevyužitelné pozemky, veľakrát aj s environmentálnym rizikom. Potenciálnemu zhodnoteniu nevyužívaných a zanedbaných území a areálov najčastejšie bránia neprehľadné či neusporiadané právne vzťahy k nehnuteľnostiam a bremeno environmentálnych záťaží.

Nezanedbateľným faktorom pôsobiacim v sídlach mestského typu sú nepriaznivé dôsledky zmeny klímy. Pre zabezpečenie systémového prístupu k adaptácii bude potrebné zohľadňovať ich už počas územného plánovania. Je kľúčové vyhodnotiť zraniteľnosť územia a potenciálne riziká a dôsledky zmeny klímy vo všetkých

kľúčových oblastiach, bez čoho nie je možné navrhnuť adaptačné opatrenia na lokálnej úrovni. Pripravenosť a primeraná adaptácia miest na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy prispieje k zníženiu alebo aspoň čiastočnej eliminácii rizika zhoršovania zdravotného stavu obyvateľov, ktoré je jedným z možných dôsledkov zmeny klímy.

Dôležitým aspektom zmeny fungovania mestských území je podpora udržateľnej mobility. Koncepcia preto obsahuje aj úlohu cielene podporovať zlepšenie dostupnosti miest prostredníctvom zvyšovania preferencie verejnej osobnej dopravy (koľajovej, motorovej), ako aj prostredníctvom podpory nemotorovej dopravy, napr. budovaním cyklotrás a ďalšej cyklistickej infraštruktúry.

Úplné znenie Koncepcie mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030 je k dispozícii na internetovej stránke Ministerstva dopravy a výstavby SR. ■

RESUME: Concept of Urban Development by 2030 The paper explains the reasons for the development of the Concept of Urban Development in the Slovak Republic by 2030 and provides information on its content, including the specific tasks that result from it. From the position of the state, it is not possible to force all cities to identify with the ideal state of the general vision formulated in the Concept. Similarly, it is not possible to broadly enforce the respecting of principles whose application should lead to the development of Slovak cities in a sustainable way and in a manner that ensures they are durable and productive. However, in light of the process in which these principles were created, with the contribution of many of actors in the municipal, state, scientific, civil and business spheres, their relevance is very high. The Concept states that, given the well-defined competency and funding frameworks, and provided that cities plan their development on the basis of correct data and build on the local knowledge of demographic, environmental, social and societal challenges, while applying the requirements for a good physical structure of the residential environment, it is possible to achieve productively functioning cities that will provide a healthy environment for quality living. It states that, in view of the overall development of the country, the high population mobility, the diminishing of public finances with a concurrent increasing of demands for the quality of public services, the greatest challenge is to bring together the capacities of self-governments within the broader territories. The success of the territory in how attractive it will be to its inhabitants will require planning and development based on intensive cooperation beyond the administrative boundaries of self-governments, using multilevel governance, mutual co-ordination of individual activities and measures, and the mutual exchange of information."

ROZVOJ ŠIRŠÍCH MESTSKÝCH ÚZEMÍ – ZÁKLAD ROZVOJA KRAJINY?

Spracovala: Ing. arch. Erika Horanská, oddelenie mestského rozvoja MDV SR

Jedným z princípov, ktoré ponúkla Koncepcia mestského rozvoja SR do roku 2030, je „rozvoj širších mestských území“, teda za hranicou administratívnych celkov. Ľudia využívajú služby bez ohľadu na miesto ich trvalého pobytu a silnejúca mobilita im v tom výrazne pomáha. O tom, ako sa s týmto fenoménom vyrovnáť, ako motivovať obce na intenzívnejšiu medziobecnú spoluprácu a či je pri súčasnom stave zberu informácií užitočnosť takejto spolupráce kvantifikovateľná, sa rozprávali regionalisti, štatistici, expert na komunálne otázky a zástupcovia ministerstva dopravy.

Erika Horanská: Vládou prijatá koncepcia mestského rozvoja zdôrazňuje, že polycentrické usporiadanie Slovenska umožňuje rozvoj založiť na územiach, v jadre ktorých je mesto – ako hybná sila a s okolitými obcami tvoria širšie územie. Pre naše potreby a kompatibilitu s európskou terminológiou hovoríme o tzv. funkčných mestských územiach. Je tento predpoklad správny?

Viktor Nižňanský: Pre Úniu miest Slovenska som pripravil materiál „Silné mestá, silné Slovensko“, čím dávam najavo, že máme zhodný názor. Nemám však veľké ilúzie, že v mestách nájdeme pre takto chápaný rozvoj veľké porozumenie. Na podporu takého prístupu sa podľa mňa treba venovať viacerým oblastiam – jednak porovnávať a vysvetľovať, prečo je dôležité spolupracovať, a popri tom zavádzať integrované plánovanie a manažment v území. Ten výrazne zaostáva a stáva sa z neho trochu až futuristický cieľ. Ak hovoríme o úlohe miest, podstata je uvedená už v koncepcii územného rozvoja Slovenska, ktorá deklaruje podporu jadrových miest. Môžeme hovoriť o tom, koľko ich v skutočnosti je, či 16, 24, 50 alebo koľko. Myslím si tiež, že na Slovensku by bolo treba zásadne zmeniť regionálnu politiku a financovanie samospráv. Pri regionálnom rozvoji sa dá postupovať buď cestou podpory centier

alebo plošne celého osídlenia. Prikláňam sa k prvej alternatíve, lebo napríklad výstavba sociálnych zariadení po celom Slovensku bez ohľadu na to, kde budú, ako efektívne a kto ich bude vládnuť neskôr prevádzkovať, je podľa mňa rozhadzovanie peňazí. Ak by sme chceli mať regionálny model spravovania Slovenska, tak potom by gro regionálnej politiky mali robiť regióny. Ale keďže Slovensko má vyše 5 miliónov obyvateľov, môžeme mať aj model jedného regiónu – ako metropolitnej oblasti a vytvoriť spoluprácu v rámci miest a mestských regiónov. Pri tom opäť môžeme ísť dvoma cestami – nechať spoluprácu na dobrovoľnosť alebo ju v niektorých kompetenciách vynútiť zákonne. Je otázne, či má význam čakať, kým dvaja richtári vyčerpajú všetky iné možnosti a nakoniec sa dohodnú. Myslím si, že vláda má mať určitý zoznam prioritných investícií centrálneho charakteru, aby nebolo treba sa každý rok dohadovať, ktorú cestu začať stavať, a zároveň by bolo treba zaviesť regionálne diferencovaný daňový systém. To je ako v rodine – keď je príliš opatrovateľská, deti sa nikdy neosamostatnia. Obce treba dostať do bodu, aby museli začať hľadať a využívať svoj endogénny potenciál, a potom sa stanú zodpovednejšími. Lebo ako ich učiť narábať s vlastnými zdrojmi, keď im dávam peniaze? Stále budú kričať, že majú málo! Druhá vec je, ako to previazať so štatistikou. Lebo robiť zmeny s rešpektovaním jestvujúcich



doc. RNDr. Branislav Bleha, PhD.,
oddelenie demografie,
Katedra humánnej
geografie a demografie,
Prírodovedecká
fakulta Univerzity
Komenského



doc. RNDr. Ján Buček, PhD.,
oddelenie humánnej
geografie, vedúci
katedry humánnej
geografie a demografie,
Prírodovedecká
fakulta Univerzity
Komenského



Ing. Helena Glaser – Opitzová,
generálna riaditeľka
sekcie všeobecnej
metodiky a registrov,
Štatistický úrad SR



Ing. arch. Erika Horanská,
vedúca oddelenia
mestského rozvoja,
sekcia bytovej politiky
a mestského rozvoja,
Ministerstvo dopravy
a výstavby SR



Ing. Viktor Nižňanský, PhD.,
Únia miest Slovenska

8 krajov a 79 okresov je zle. To nie sú žiadne regióny, ale politicky vymyslené územné jednotky. Ja som za to, aby sa začalo budovať na báze homogénnych regiónov.

Helena Glaser – Opitzová: Vyjadřila by som sa k tomu, čo ste hovorili o homogénnych regiónoch. V podstate s tým súhlasím. Len, samozrejme, ja sa na to musím pozeráť aj z pohľadu štatistiky. A to je trochu problém – funkčné regióny sú nestabilné v čase, čo je ich základná vlastnosť. Vzniká otázka, ako ich vôbec vytvoriť, aké použiť kritériá a ako zabezpečiť údajovú základňu vhodnú na tvorbu časových radov pre potreby analýz a rozhodovania. Štatistický úrad zbiera údaje aj za obce alebo dokonca menšie územia, ale svojím rozsahom sú na uvedený účel nedostatočné. Jedným z najvýznamnejších, a možno aj najvýznamnejší zdroj takýchto údajov je sčítanie obyvateľov, domov a bytov, s prípravou ktorého sme už začali, a ktoré sa bude najbližšie konať v roku 2021. Prebiehať bude úplne iným spôsobom – základom budú relevantné registre a administratívne zdroje údajov. V súčasnosti sú predmetom analýz. Vďaka tomu sa dotazník, ktorým oslovíme obyvateľov v teréne, významným spôsobom redukuje. Dôležitú úlohu zohrá aj spolupráca s obcami týkajúca sa sčítania domov a bytov. Štatistický úrad získava tiež množstvo údajov formou pravidelných výberových zisťovaní a z nich vytvára odhady za Slovensko a regióny maximálne do úrovne NUTS3 – kraje. Tieto zisťovania nie sú dizajnované na tvorbu odhadov pre nižšie územné jednotky (okresy, obce). Takže na úvahy o funkčných regiónoch sa treba pozrieť aj z pohľadu dostupnosti dátových zdrojov.

Branislav Bleha: Chcel by som prispieť dvoma poznámkami. Prvá je tak trochu „na okraj“ – som súčasťou pracovnej skupiny pre prípravu stratégie regionálneho rozvoja a bol som na prvom stretnutí. Odvtedy prebieha obrovská diskusia o tom, na aké jednotky by sa regionálny rozvoj mal aplikovať, pričom panuje absolútna divergencia názorov. Podľa mňa je však oveľa dôležitejšie diskutovať o tom, aké nástroje nasadiť, pričom tie zatiaľ nie sú pomenované. Tá dôležitejšia poznámka je, keď sa nad tým zamyslíme vyslovene akademicky, bez ohľadu na to, aké dáta sú k dispozícii, regióny sú vyčlenené, a to v rôznych variantoch. Už v roku 2014 sme publikovali štúdiu, ktorá prináša viaceré varianty vrátane diskusie o tom, aká by mala byť stabilita či najmenšia prípustná veľkosť regiónu. Rozdeliť alebo nerozdeliť Oravu? Modelovali sme parametre. Zistili sme, že zmena parametrov rozdelí stredné Pohronie na 3 funkčné regióny – Štiavnica, Nová Baňa, Žiar, ale Oravu nerozdelí. Alebo naopak. V týchto modeloch sú obce priradované mnohonásobnými zložitými iteráciami a skúmané sú ich komplexné priestorové interakcie. V konečnom dôsledku však najdôležitejší parameter je intenzita dochádzky. Vyčlenené regióny sú do vnútra homogénne s maximálnou mierou homogenity alebo vnútornej interakcie a zároveň za hranicou toho regiónu je interakcia oveľa menšia. Čiže myslím si, že na akademickej úrovni je to celkom dobre podchytené. Otázka je, ako sa s tým tí, ktorých sa to týka, dokážu stotožniť. →

→ A ešte jednu metodickú poznámku – toto sú funkčné regióny, nie funkčné mestské regióny. Môžeme ich nakoniec nazvať mestskými, pretože vo všetkých prípadoch sú v jadrách mestá. Nie je na Slovensku funkčný región, v ktorého jadre by bola vidiecka obec a nie mesto. Ani tie najväčšie obce nemajú takú silu, aby to dokázali. Pochopiteľne, otvárajú sa ďalšie akademické otázky ako napríklad tzv. komplementárne jadrá, konkurenčné jadrá. Pri istých parametroch, vymyslím si, by Modru pohltil Pezinok. A hoci, máte pravdu, tie akademicky vymedzené regióny nie sú úplne stabilné, základné črty sa nemenia.

Ján Buček: Treba si otvorene priznať, že nemáme šancu na plošnej báze zaviesť „mestské regióny“, ale treba si stanoviť nejakú hierarchiu a začať s nimi pracovať. Nemusíme riešiť hranice, vieme, že máme nejaké jadro, ktoré priťahuje ostatné obce. Napríklad pri Bratislave vieme, že obce v okolí hlavného mesta sú oveľa integrovanejšie ako obce pri iných mestách. Iné rozvojové regióny – vidiecke, pôjdu pod inou schémou. Na báze ekonomického rozvoja je dôležité fungovanie tzv. miestnych pracovných trhov. Prakticky to znamená, že keď ľudia prídu o prácu v nejakej časti mestského regiónu, bez toho, aby sa sťahovali, nájdu prácu v inej časti, čím je územie nejakým spôsobom integrované a má zmysel sa spoločne zaoberať rozvojom.

Viktor Nižňanský: Ja som už v úvahách došiel k tomu, čo nazývam „účelová obec“ a začínam sa zdráhať vymedziť nad úrovňou obce akékoľvek územnosprávne hranice. Napríklad Rakúšaniam idú na mestské regióny trochu iným spôsobom – nevymedzili nijaké nové hranice, čo si myslím, je správne aj u nás, ale mestské regióny vznikajú tým, že sa obce pridávajú dobrovoľne. Majú však samostatný štatistický set „mestské regióny“, ktorý postupne rastie, údaje sa spresňujú, dopĺňajú a v súčasnosti už vedú dáta rôznym spôsobom využiť. V dnešnej digitálnej dobe hovoriť o zlučovaní obcí, si myslím, je strata času. Rozmýšľam o tom, ako túto myšlienku rozvinúť a nezabrzdiť tým, že v danom momente nemám nejaké údaje. Pritom napríklad ekonomické alebo finančné údaje viem zohnať, lebo Datacentrum ich zbiera na úrovni obce. Myslím si, že by bolo dobré hľadať čo najflexibilnejší mechanizmus. Už dnes máme jeden precedens, ktorý nekopíruje administratívno-správne členenie územia Slovenska, a tým sú vodárenské spoločnosti. Jedna z možností, hoci pre Slováka ťažko pochopiteľná, bude, že občan bude naraz v niekoľkých „obciach“, povedané zjednodušene. A v každej bude mať nejaké práva a povinnosti.

Erika Horanská: **Chceli by sme nazhromaždiť dostatok argumentov pre presvedčanie miest a obcí o tom, že spolupráca sa oplatí. Chceme sa Vás spýtať či máte nejaké tipy, ako by sme tomu z pozície štátu mohli pomôcť. Aké majú obmedzenia, aby niektoré záležitosti riešili spoločne?**

Viktor Nižňanský: Žiadne, resp. majú nejaké detailné, hlavne pri prenesených kompetenciách. Zákon o obecnom zriadení im dáva asi 12 alebo 15 možností na to, aby mohli spolupracovať, od vytvárania právnických osôb až po všelijaké združenia. Môžu sa dohodnúť, že budú spoločne poskytovať napríklad sociálne služby alebo si spravia spoločnú sieť škôl. Už dnes často spoločne riešia komunálny odpad, takže to nie je úplne neznáma pôda. Otázka je, prečo nechcú spolupracovať. V 5 regiónoch, v ktorých sme pracovali, sme identifikovali asi 15 bariér a vieme, že sú podobné ako hocikde inde v Európe. Hlavne im chýba motív. Možno

sme mali spoluprácu podporiť fiškálnou decentralizáciou. Musíme hľadať formu, ako zvýhodniť spoluprácu, ale popri tom ju možno v niektorých oblastiach vynútiť aj právne. Pre mňa napríklad je problematické, že neexistuje väzba medzi miestnymi daňami a daňou z príjmu fyzických osôb. Podiel dostanú všetci bez ohľadu na to, koľko sa na ich území vyberie. Okrem toho máme aj ten prečudesný vzorec na výpočet podielu z dane, ktorý sa pre financovanie škôl ešte viac skomplikoval, a to tak, že to už ani nikto nedokáže vnímať.

Ján Buček: Toto by sa dalo odstrániť okamžite. Nie je správne, aby sa napríklad veľkostná kategória dosadzovala v intervale, takže keď klesne počet obyvateľov o jedného pod 50 000, mesto na tom automaticky stráca niekoľko stotisíc. V čase, keď sa tieto normy nastavovali, si asi nikto nevedel predstaviť, že mestá budú takto strácať obyvateľov.

Branislav Bleha: A budú ešte viac. Máme aktuálnu demografickú prognózu.

Viktor Nižňanský: Som presvedčený, že treba zaviesť úplne iný systém založený na výnosoch, na daňovej sile územia v kombinácii s mechanizmami, ktoré vyrovnávajú buď záťaž, alebo vyrovnávajú nejaké topografické a ďalšie záležitosti.

Erika Horanská: **My sme presvedčení, že bez spolupráce sa mestá a obce v ich okolí nezaobídu, ale čo si teda myslíte – ako na to? Spolupráca dobrovoľná alebo nasilu?**

Viktor Nižňanský: Mám skúsenosť s prácou v jednom regióne: začalo sa to spoluprácou 11 obcí, z ktorých v 4 sa poslanci dohodli, že je to pre nich nevýhodné a spolupracovať prestali. Projekt však išiel ďalej, tí 7 sa zlúčili a začali robiť spolu odpady a neviem čo všetko a na konci tí 4 došli s otázkou, či by sa mohli zaradiť.

Ján Buček: Asi na to treba ísť podľa účelu. Možno sú oblasti, v ktorých sa im spolupráca dá predpísať – napríklad v strategickom plánovaní na úrovni mestského regiónu. Dôležité bude, aby sami prišli na to, že sa im oplatí spolupracovať.

Viktor Nižňanský: V niektorom z etablovaných mestských regiónov ako napríklad Združenie obcí mestskej oblasti Trnava by sa oplatilo urobiť 2 – 3 spoločné verejné politiky, napríklad plán sociálnych služieb, program bývania, odpadového hospodárstva a skúsiť ho implementovať. V ideálnom prípade by štát mohol takéto spoločne realizované politiky aj finančne motivovať. Myslím si, že by sa rýchlo ukázalo, že spolupracovať má zmysel. ■

Ďakujem všetkým zúčastneným za diskusiu.

RESUME: The development of wider urban areas - a basis for the development of the country? People make use of services regardless of their place of residence and stronger mobility provides significant help with this. How to cope with this phenomenon and how to motivate municipalities toward a deeper inter-municipal cooperation, and whether the usefulness of such cooperation in the present state is quantifiable is debated by regionalists, statisticians, experts on municipal issues, and representatives of the Ministry of Transport. It was stated that the introduction of the development of wider urban areas will require an important comparison and explanation of why it is important to cooperate and, in addition, to implement integrated planning and management within the territory. It has been suggested that there are no barriers to inter-municipal cooperation in practice, but it is necessary to look for a form of how to make the cooperation more advantageous and possibly legally enforce it in some areas. A theme worthy of further elaboration is the alternative of introducing a completely different system of fiscal decentralization based on revenue and on the tax force of the territory combined with mechanisms balancing loads, including topographic aspects.



Dudince sú najmenším, avšak vychýreným kúpeľným slovenským mestom, s teplou nížinnou klímou a čistým životným prostredím.
Foto: CBS spol., s.r.o.

ÚVAHY O POSTAVENÍ MIEST V REGIONÁLNOM ROZVOJI

Spracovala: Ing. arch. Erika Horanská, oddelenie mestskeho rozvoja MDV SR

Prijatím Koncepcie mestského rozvoja SR do roku 2030 vláda Slovenskej republiky priznala úlohu, ktorú mestá ako rozvojové jadrá zohrávajú v rozvoji širšieho územia, nie iba toho, ktoré je vymedzené vlastnými administratívnymi hranicami. Tieto vplyvy môžu byť rôzne posilňované alebo obmedzované či už geografickými alebo kultúrnymi danosťami, ale aj cielenými opatreniami.

Cieľom ďalšieho procesu implementácie koncepcie mestského rozvoja je, aby sa územná spolupráca premenila na systémový prístup – dlhodobá pracovná metóda, ktorá je výhodná a nie nanútená. O tom, čo všetko aktuálne vplyva na lepšie zapojenie kapacity miest do regionálneho rozvoja a s akými výzvami sa treba vyrovnáť, diskutovali zástupcovia urbanistov, akademik a zamestnanci štátnej správy. Príspevok sumarizuje podstatné myšlienky diskusie.

Slovenské mestá – čo je, bolo a bude?

Vojtech Hrdina: Začal by som tak provokačne – keď hovoríme o meste, čo tým myslíme? Lebo keď sa povie mesto, asi si predstavíme Prahu, Viedeň, Budapešť, Berlín..., málokto si vybaví Dudince. Nemám nič proti Dudinciam, tiež majú svoje postavenie, vytvárajú pracovné príležitosti, atrahujú svoje najužšie územie alebo minimálne ľudí z okolia či dodávateľov produktov do hotelov a podobne. Čo teda mesto je? Ale okrem kvalitatívnej charakteristiky

je potrebné brať do úvahy aj kvantitatívnu. Na Slovensku máme 10 miest väčších ako 50-tisíc obyvateľov. Najmä okolo týchto miest vznikajú určité súvislosti, ktoré sme si aj my vysledovali. Najskôr sa pri nich prejavuje suburbanizácia. Ale to podotýkam, len aby sme si uvedomili slovenskú realitu.

Maroš Finka: Ja nie som zástanca normatívnych prístupov. Myslím si, že by sme vôbec nemuseli debatovať o tom, čo je to mesto, lebo sa veľmi neposunieme. Začal by som reminiscenciou, pretože podľa mňa je dôležité si uvedomiť, že aj obsah pojmu mesto sa mení historicky a asi sme práve prišli k nejakému zlomovému obdobiu, keď sa inak začíname pozeráť na problematiku „mestskosti“. Okolo roku 1900 na Slovensku bolo iba 20 % obyvateľstva, ktoré bývalo v mestách, a ešte v roku 1950, teda po 2. svetovej vojne, to bolo len 26 % obyvateľstva. Koncom šesťdesiatych rokov žilo v mestách 30 % ľudí, ale bolo tam až 60 % pracovných príležitostí. Toto je pre slovenské mestá veľmi typické – disproporcia medzi koncentrá-



Ing. arch. Július Hanus, PhD.
Inštitút priestorového plánovania



Ing. arch. Vojtech Hrdina, PhD.
AUREX spol. s r.o.



prof. Ing. arch. Maroš Finka, PhD.
Ústav manažmentu STU



Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.
generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky
a mestského rozvoja MDV SR



Ing. Attila Tóth, PhD.
odbor stratégie a metodiky, sekcia
regionálneho rozvoja, Úrad vlády SR

→ ciou aktivít, ako sú služby, ale predovšetkým pracovné príležitosti a zaostávajúca koncentrácia obyvateľstva. V roku 1980 na vidieku nebolo ani 25 % pracovných príležitostí a žilo tam 43 % obyvateľstva. Deväťdesiate roky priniesli ďalšiu paradoxnú vlnu – znížil sa počet obyvateľov oficiálne žijúcich v mestách, ale ešte viac klesol počet pracovných miest na vidieku. Štatisticky sme v súčasnosti 53 % vidieckou krajinou. Myslím si však, že mestsťosť a mestská populácia by sa nemala charakterizovať tým, či sú obyvatelia prihlásení v meste, ale podľa ich spôsobu života. Ten je predovšetkým odlišný väzbou na miesto práce. Kým na vidieku bolo typické zamestnanie v poľnohospodárstve, dnes v ňom pracuje iba okolo 3,5 % a je zrejmé, že absolútna väčšina ostatných pracuje v mestách a pravdepodobne nemajú črty vidieckej populácie. A to je, myslím si, kľúčové. A nielen z hľadiska štatistik, ale predovšetkým preto, že pre našu štruktúru osídlenia je typické a osobité zvlášť intenzívne prepojenie medzi jadrovými mestami a ich zázemím. Také intenzívne prepojenie v iných krajinách nie je. Ich mestá, ale aj sídla vidieckeho typu sú oveľa autonómnejšie. Myslím si, že od tohto by sme mali my svoje uvažovanie odvíjať.

Július Hanus: Ja si myslím, že mesto je laický termín, nie odborný. Odborne sú to sídla rôzneho významu. KURS hovorí o mestách ako o centrách osídlenia, je tam explicitne povedané to, že je to istý celok a obec je len jeho centrom. KURS obce kategorizuje a od toho sa potom kategorizujú aj ich záujmové územia, respektíve definujú sa aj niektoré aglomerácie. To ma vedie k tomu, že preferujem pojem sídelné prostredie. Čo sa týka jednotlivých faktorov sídelného prostredia, tak kompetencie ovládať ich alebo nejakým spôsobom určovať ich ďalší rozvoj sú rozdrobené. Keď hovoríme o plánovaní, plánovacej disciplíne, plánovacej kultúre, tak dokumenty sa majú vyjadrovať k celej komplexnosti vývoja daného územia. Či už je to územný plán alebo v symbióze s ním aj príslušný dokument regionálnej politiky. Čiže ten problém je veľmi zložitý.

Attila Tóth: Rád by som reagoval na predchádzajúcich rečníkov na tému úloha silných centier a miest a zároveň aj na vnímanie menších sídiel so statusom mesta, ako sú Dudince. Vedľa Veľkého Krtíša je mestečko Modrý Kameň, ktoré ešte pred niekoľkými desiatkami rokov bolo okresným mestom. V súčasnosti hlavný rozdiel medzi nimi je v škále poskytovaných služieb. V tejto lokalite boli zásoby hnedého uhlia a Modrokamenčania v tom čase banícku činnosť odmietli vzhľadom na blízkosť obydľí, a preto dovtedajšia obec Veľký Krtíš predbehla vtedajšie okresné mesto vo vývoji. To je zaujímavý príklad toho, že ani dnes nemusíme vedieť správne

predpokladať, ktoré mesto bude dominantné o 50 rokov, keďže rozvoj miest závisí od existencie a schopnosti zhodnotenia zdrojov.

Vojtech Hrdina: Rozvinul by som to, čo povedali moji kolegovia. Myslím si, že sme narazili na podstatu – a to je vzťah medzi ekonomickou bázou a sústreďovaním sa obyvateľstva. Treba si uvedomiť, že po 2. svetovej vojne tu bol politický systém, ktorý mal svoje nástroje, proste si ich na to zriadil, a jeho ideológiou bolo dať ľuďom prácu. Preto sa začala urýchlená socialistická industrializácia. To je fenomén, ktorý nikde na svete nebol, všade sa priemyselná revolúcia vyvíjala postupne. No a keď tu vznikol taký politický systém, začal budovať veľké fabriky v tých „kvázi“ centrách, ktoré boli akoby mestá. Za tridsať rokov od vojny takmer každé slovenské mesto narástlo tri-, štyri-, niektoré až päťnásobne oproti pôvodnému rozmeru. Zároveň tam medzi územným a ekonomickým rozvojom bol centrálny plánovaný vzťah. Po politickej zmene a strate tejto väzby mnohé mestá, ktoré predtým výrobné saturovali celé okresy, jednoducho skolabovali – Bardejov, Stropkov, Nižná. Ten problém musíme v podstate doteraz v regionálnej politike riešiť. Okrem toho sa začína meniť aj štruktúra a spôsob poskytovania služieb. Objavujú sa nové faktory, ktorých vplyvy asi ani nevieme úplne predvídať. Už teraz vidíme, čo robí s obchodom internet, keď si môžem čokoľvek kúpiť bez toho, aby som išiel do kamennej predajne. Preto niektoré služby, ktoré boli viazané na mesto – administratíva, banka, obchod – zrazu prestanú mať takú dominanciu. Skôr to bude potreba spoločenského stretávania sa a kultúrneho a spoločenského kontaktu a takých služieb, za ktorými musím fyzicky ísť – ako napríklad lekár. Mestá potrebujú poskytovať nadstavbu, vyššiu pridanú hodnotu. Tak vzniká otázka, ktoré mestá sú schopné toto dodať? Čiže nie iba pracovné príležitosti, ale aj kultúrno-spoločenskú nadstavbu. Predpokladám, že toto bude formovať budúci rozvoj.

Kooperácia mesto – vidiek

Elena Szolgayová: Plne súhlasím s tým, že zamestnanosť aj do budúcnosti a možnosť vytvorenia rôznych typov pracovných miest, bude determinujúca pre to, aké silné, dlhodobé, budú tie centrá, ktoré už dnes centrami sú. Ako sa povedalo, dnes, aj keď ľudia žijú v sídle s vidieckym charakterom, správajú sa „mestsky“. Otázka je, čo chceme: aby ľudia, keď zmenili životný štýl, opustili sídlo, ktoré má vidiecky charakter? Alebo to zoberieme ako pozitívum našej sídelnej štruktúry a povieme si, že vidiecke prostredie im poskytuje vyššiu kvalitu života a treba doplniť to, čo im ich sídlo nemôže systémovo poskytnúť: napríklad typ služieb, ktorý bol naznačený

– zdravotníctvo, školstvo necháme obsluhovať centrálnym sídlom? Pričom dáme pozor, aby boli dostupné, a to environmentálne správnym spôsobom. Podobná dilema je aj v oblasti bývania. Opačkovane sa zdôrazňuje, že v mestách je nedostatok bývania. Na druhej strane vieme, že sídelná štruktúra na Slovensku má čoraz viac voľného bytového fondu vo vidieckych sídlach. A hoci je to vždy rozhodnutie konkrétneho súkromného vlastníka, máme ako štát hľadať cesty ako podporiť, aby sa využil ten súkromný bytový fond, ktorý je k dispozícii, alebo máme hľadať cesty, aby sme vytvárali či už súkromnými prostriedkami alebo kombináciou, alebo aj verejným príspevom nové bytové jednotky tam, kde to objektívne najviac treba, ale bude to stať veľmi veľa peňazí. A máme toľko peňazí ako spoločnosť, aby sme do toho investovali? Toto všetko sú otázky, ktoré s pohľadom na sídelnú štruktúru súvisia.

Maroš Finka: Takéto otázky nemôžeme zodpovedať bez toho, aby sme vedeli, čo je kvalita „urbanita“ teda „mestsťosť“, ako sa mení, ako je vnímaná ľuďmi. Napríklad úpadok celých regiónov v deväťdesiatych rokoch bol spojený s tým, že mestá nedosiahli diverzitu ponuky rôznych pracovných príležitostí, diverzitu prostredia atď., ktorá je jadrom urbanity a ktorá, môžeme povedať, že je jadrom aj odolnosti miest a zvlášť ich ekonomiky. Boli to monosektorálne ekonomiky, mestské a regionálne, v ktorých keď padol jeden podnik, padol celý región. Dnes je potrebné, aby mestá diverzitou svojej ekonomickej základne boli piliermi regionálnej ekonomiky, pričom Slovensko je veľmi otvorená ekonomika a v mnohých aspektoch závislá od rozhodnutí, ktoré sú niekde úplne inde. Ale práve rovnako ako pri ekosystémoch, aj pri týchto ekonomických systémoch je diverzita zdrojom odolnosti voči externým šokom. Dnes sa v mestách oceňujú iné kvality, než aké boli v 2. polovici 20. storočia. Aglomeračný efekt sa posunul od kumulácie priemyselných výrobných aktivít k tomu, že v mestskom prostredí sa kumulujú ľudia a inštitúcie ako nositelia vedomostí. Teda mestá vytvárajú kreatívne prostredie, alebo inovatívny či inovačný ekosystém. Jeho súčasťou je ako sociálna interakcia – „face-to-face“ kontakt, tak aj prostredie pomáhajúce kreativitě. A znova sme pri urbanite, ktorá toto umožňuje. Preto si myslím, že keď hovoríme o vzťahu medzi vidieckym a mestským prostredím a o otázke, či ľudia dostať do miest alebo nie, odpoveďou sú preferencie obyvateľov – potrebujú bývať v meste, aby ich potreby boli naplnené alebo stačí, keď ich majú dostupné?

Spolupráca a koordinácia – je to možné?

Vojtech Hrdina: Tým sa vraciame k podstate – obyvateľ a možnosti jeho realizácie a organizačné a riadiace štruktúry. Je to

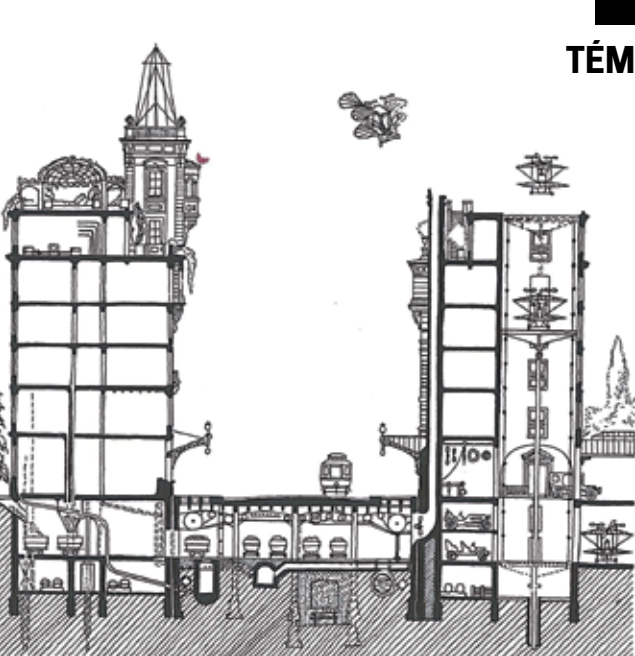
veľmi široká téma, ale dotknem sa len toho, o čom tu hovoríme – centrum a spolupráca so svojim zázemím. Dnes všetky tie subjekty sú postavené ako svojbytné, samostatné, suverénne (ESz: a rovnocenné). Keď my, ako profesionáli hovoríme o tom, že by sa mali vytvárať suburbanizačné, aglomeračné, alebo akokoľvek to nazveme, súbory, ktoré by mali vzájomne spolupracovať, tak sa rovno opýtam: kto je ten, ktorý by to mal organizovať? Mesto? Aká je úloha samosprávneho kraja, keď na to nemá žiadne nástroje?

Maroš Finka: Inštitucionálne takéto nástroje samospráva má, napríklad územné plánovanie alebo PHSR. Problém však je, že v územnom plánovaní narábame iba s nástrojmi, ktoré sú regulačné. Pokiaľ nebude mať nástroje implementačné, resp. reálnu prepojenosť so socioekonomickými stratégiami a na ne naviazanými ekonomickými nástrojmi, bude stále bezzubé. Predstavme si však, že nastavíme systém tak, aby sa spájali prirodzené socioekonomické regióny, teda jednotky, ktoré vedia jasne zadefinovať, čo je ich problém, aké cieľové intervencie potrebujú a vedia spraviť, majú prehľad, zaangažovaných ľudí, ktorí sa stotožňujú s tým regiónom atď. Vytvoríme rámec a nástroje, aby bolo výhodné spolupracovať a manažovať rozvoj v takýchto zoskupeniach. Toto je vlastne podľa mňa jadro diskusie, ktorá by mala teraz nastať. Ako nastaviť systém tak, aby sme využili a podporili kapacity, ktoré sú tu, vedomí si všetkých limitov, nie aby sme nadiktovali, ako to má fungovať.

A čo nám ešte chýba?

Všetci sa zhodli – propagácia dobrých skúseností a kvalitných výsledkov spolupráce a dáta, dáta, dáta. Ďakujem všetkým zúčastneným za podnetnú diskusiu. ■

RESUME: Reflections on the position of cities in regional development The article is based on a debate on the role of cities in regional development. What is currently affecting the stronger involvement of urban capacity in regional development and what challenges need to be addressed has been discussed by representatives of urban planners, academics and state administration staff. They discussed what is understood under the term „city“ in the Slovak context, how the cities in Slovakia have been developing since 1900 and what are the current trends in the understanding of „urbanity“. It has been concluded that a particularly intense connection between core cities and their hinterland is typical and distinctive for the Slovak settlement structure. There is not such an intense interconnection in other countries. Their cities, as well as rural settlements, are much more autonomous. The key issue was how cities with nucleated settlement structures are involved in job creation and service provision for wider territories, and how agglomeration groups should be established to collaborate and who should organize this cooperation or whether the existing systems of spatial planning and socio-economic planning are sufficiently interconnected both horizontally and vertically. All participating speakers agreed that it was necessary to promote good experience and the good results of cooperation, and to promote data collection and analysis that would help to better decide and assess the contribution of cities to the overall development of the country



E. A. Henard ulica budúcnosti, zdroj lit. 3



Amsterdam – profily mestských a krajinných dopravných koridorov, v ktorých je zastúpený priestor pre cyklistický aj peší pohyb, zdroj lit. 4



Mickiewiczova bez áut detail z urbanistickej štúdie Obchodná – Mickiewiczova Autori Kováč, B., Gál, P., Kosnáč, P., Vodrážka, P., FA SVŠT 1989. Archív autora



Bikesharing – Viedeň Foto: autor

URBANISTICKÉ HL'ADISKÁ MESTSKEJ MOBILITY

prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., Fakulta architektúry STU

Pojmom „mobilita“ je označovaný stav alebo schopnosť sa hýbať, pohybovať. V spojení mestská mobilita rozumieme skôr pohyb označovaný všeobecne ako doprava v celom jej spektre komplexnosti druhej a funkčnej. Jiří Hruza vníma pojem doprava v jeho najširšom význame – „zahŕňa akékoľvek premiestňovanie osôb, predmetov, hmôt, energie a tiež správ a informácií“¹.

Otázka mobility má svoje historické kontexty. Zrod problematiky dopravy môžeme vnímať v súvislosti s prekročením hradieb v rozvoji miest. Najmä rozvoj priemyslu spojený s koncentráciou pracovných síl do miest a nástup železnice začali dramaticky meniť proporcie vzťahu mesta a jeho okolia. Vo veľkých mestách, uvedme len príklady ako Viedeň a Paríž, sa začala prostredníctvom regulačných plánov aj významná etapa prestavby centier. Vznikli nové mestské priestory, ulice, bulváre... Keďže nemali len dopravnú, ale aj spoločenskú a reprezentačnú funkciu, začala sa venovať pozornosť aj ich vybaveniu. Nové, v zásade veľkorysejšie vnútorné priestorové pomery v sídlach súčasne umožnili, aby sa ich zmocnila postupne najmä dynamická doprava. Prepravu osôb začína preberať nový fenomén – hromadná doprava. Auto ako produkt pásovej výroby prinieslo do miest nové problémy, jedným z nich je statická doprava. Východiskom z preplnenosti ulíc dopravnými prostriedkami boli prvé koncepcie vertikálnej segregácie dopravného priestoru. Eugène A. Hénard vo svojej štúdii o premenách Paríža bol zrejme prvým protagonistom podzemného urbanizmu (obr. č. 1). V roku 1933 bola formulovaná Aténska charta. Predstava funkčného zónovania mesta na sektory

bývania, práce, rekreácie priniesla značné požiadavky na dopravu, ktorá sa stala štvrtou základnou a „prepojujúcou“ funkciou mesta. Aj keď Aténska charta bola neskôr kriticky vnímaná práve pre zvýšené požiadavky na dopravu, priniesla aj z pohľadu dneška niekoľko inšpiratívnych podnetov. Napr. požiadavku na odstupy plôch bývania od dopravne zaťažených ulíc a dopravných uzlov, požiadavka na vytvorenie priestoru pre chodca a cyklistu (obr. č. 2).

PREFERENCIA PEŠIEHO POHYBU

Medzi krajinou – nositeľov pokroku v riešení dopravnej problematiky miest, patrí nesporne Holandsko. V Rotterdame na ruinách vojnovou zničeného mesta vznikla vôbec prvá klasická pešia zóna Lijnbaan (1953). Projekt architektov Van den Broek & Bakema je v zásade založený na princípe vertikálnej segregácie pešej a automobilovej dopravy, kde chodec ostáva na úrovni terénu. Neskôr tento trend zakladania peších zón našiel nasledovníkov v mnohých mestách Európy. U nás prvú pešiu zónu registrujeme v Trnave (1988, autori Dóka, Danák, Viskupičová a kol.).

V Holandsku vznikla aj myšlienka tzv. obytnej ulice – woonerf. Princíp upokojenia dopravy v prospech obytnej ulice sa stal zá-

važným humanizačným faktorom mestského prostredia. U nás, žiaľ, ani päťdesiat rokov po zavedení tohto spôsobu kombinácie dopravnej obsluhy obytného územia s jeho pobytovými parametrami nemáme takéto príklady.

Zaujímavý postup na riešenie problémov s dopravou zvolili na Broadway v New Yorku v r. 2009. Najskôr išlo len o obmedzenie vjazdu pre automobily (Car free Zone) a uplatnenie tzv. nízkorozpočtových opatrení bez stavebných zásahov. Ulice sa okamžite zmocnili ľudia. Starosta Bloomberg po niekoľkých mesiacoch tohto pokusu vyhlásil toto územie za pešiu zónu a mesto pristúpilo k jej stavebnej rekonštrukcii. Tento počín priniesol v konečnom dôsledku efekt z hľadiska bezpečnosti (zníženie nehodovosti a kriminality), kultúrno-spoločenského (vyhľadávaná atraktivita mesta) a v konečnom dôsledku aj ekonomického.

Pokus s vylúčením dopravy, síce len jednodňový, bol v máji 2018 uskutočnený v Bratislave na Mickiewiczovej ulici. Prvú koncepciu na vylúčenie automobilovej dopravy z tejto ulice a vytvorenie kompaktnej pešej trasy Staré Mesto – Obchodná – Mickiewiczova – Krížna priniesla už v r. 1991 urbanistická štúdia FA STU (obr. č. 3). Problémom tejto iniciatívy je skutočnosť, že kvôli niektorým parking-garážam je dnes cieľom automobilov. Problematika parking-garáží v centrách miest je všeobecne dvojsečnou zbraňou. Na jednej strane sa očakáva, že vyriešia problematiku statickej dopravy v centrách miest a uvoľnia sa tak chodníky pre zeleň, cyklistov a chodcov. Na druhej strane je to zariadenie, ktoré zbytočne láka automobil do hĺbky územia mesta a zťažuje tak prístupové komunikácie. V zahraničí je uplatňovaný systém záchytných parkovísk na obvode mesta alebo širšieho centra pod označením Park and ride (zaparkuj a cestuj). Ide o formu kombinovanej prepravy s nadväznosťou individuálnej automobilovej dopravy na verejnú hromadnú dopravu alebo bicykel. Filozofia odlúčenia závislosti od automobilov sa okrem takýchto opatrení stáva aj filozofiou životného štýlu – život bez potreby vlastného auta. Postupne sa aj v našich mestách začína realizovať systém zdieľaných bicyklov (bikesharing, obr. č. 4). V mestách s dramatickejšími topografickými podmienkami zľahčujú pohyb chodcov pohyblivé chodníky alebo travelátory.

PERSPEKTÍVA KOLAJOVEJ DOPRAVY

K riešeniu problémov hromadnej dopravy väčších miest môžu prispieť aj železnice. V Bratislave systém TIOP (terminál integrovanej

osobnej prepravy) ponúka nové zastávky v prestupových bodoch na MHD a môže tak prispieť k riešeniu problematiky dopravy medzi mestom a regiónom.

V západnej Európe trvá už dlhší čas renesancia električiek. Na túto filozofiu stavila aj Bratislava. Pripravovaná výstavba električkovej trate v Petržalke pomôže sídlisku a mestu len v tom prípade, keď sa na území Petržalky bude vetviť a cez Dunaj prejde na druhú stranu aj v iných miestach ako len cez Starý most. Rozvoj električkovej dopravy v zahraničí výrazne vplýva aj na podobu verejného priestoru. Vo francúzskom Grenobli je električkový bulvár General Champon príkladom jedinečného dizajnu uličného profilu s typickou francúzskou eleganciou.

URBÁNNE PLÁNOVANIE A DOPRAVA

Okrem už spomenutých opatrení a trendov dopravných riešení a dopravnej politiky je to však najmä **urbanistická koncepcia miest**, ktorá determinuje problematiku dopravy. Napr. protesty verejnosti proti akejkoľvek výstavbe v meste alebo na sídliskách len znamenajú vysunutie tejto výstavby na okraj mesta. Takáto „ochrana“ vnútorného územia miest znamená nenávratný záber poľnohospodárskej pôdy a krajinné zelene na periférii. Tak rozširujeme urbanizované územia, a teda aj nároky na dopravu. Kým v zahraničí hľadajú koncepcie miest tzv. krátkych vzdialeností (rozumej dopravne nenáročných), u nás je pretrvávajúcim problémom extenzívna urbanizácia. Vyslovujú sa tiež úvahy o vplyvoch informačnej spoločnosti na osídlenie. Očakáva sa, že vzrastie miera stotožnenia miesta bydliska a pracoviska, čo sa prejaví na znížení nárokov na dopravu. ■

¹ Hruška, E.: Dopravná sieť v krajinnom riešení, Státní tiskárna Praha, 1934, s. 85

RESUME: Urban aspects of urban mobility The term „mobility“ designates the status of moving or ability to move. The phrase urban mobility means movement generally referred to as transport in the entire spectrum of its type and functional complexity. The spatial development of cities, the technological development of means of transport, as well as changes in people's way of life mutually influence each other. The Netherlands is one of the countries that is making progress in addressing the transport issues of cities. An interesting way to solve transport problems was chosen on Broadway in New York in 2009. Bratislava also strives to achieve a reduction of traffic in some areas for the benefit of the population. In May 2018, an attempt to prohibit traffic, although only for one-day, was carried out in Bratislava on Mickiewicz Street. The solution is to apply the system of park-and-ride lots, which operates mainly abroad. Trains can also contribute to addressing the mass transit challenges of larger cities. Apart from transport and transport policy measures, however, it is particularly the urban concept of cities that determines the issue of transport.

ROZVOJ DOPRAVY NA SLOVENSKU VÍZIA, ZDROJE, PROJEKTY



Diaľničný úsek D3 Žilina, Strážov - Žilina, Brodno získal titul Stavba roka 2017. Foto: archív MDV SR

Ing. arch. Katarína Andrášiová, PhD., oddelenie mestského rozvoja MDV SR

Dopravný sektor je z globálneho hľadiska jedným z najrýchlejšie sa rozvíjajúcich hospodárskych odvetví s veľkým významom pre ekonomiky krajín, ale tiež s veľkým vplyvom na životné prostredie. Rozvoj dopravy je z pohľadu národného hospodárstva kľúčovým procesom, ktorý svojimi dôsledkami zasahuje do mnohých iných odvetví. Preto je nevyhnutné koordinovať súvisiace aktivity a rozvíjať dopravný sektor efektívnym spôsobom, ktorý bude podporovať aj spolupôsobenie s ostatnými sektormi.

V súčasnosti je platný Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – fáza II., schválený vládou SR v januári 2017. Je to strategický dokument dlhodobého charakteru, ktorého cieľom je nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určiť spôsob, ako ho realizovať. Zameriava sa na výstavbu a modernizáciu železničnej, cestnej, leteckej, vodnej, intermodálnej infraštruktúry a na rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Zaoberá sa identifikáciou a analýzou problémov dopravného systému v Slovenskej republike a stanovuje opatrenia na ich odstránenie, resp. minimalizáciu.

KĽÚČOVÉ PROBLÉMY DOPRAVNÉHO SEKTORA

Jedným zo základných problémov je dlhodobá nepriaznivý vývoj delby prepravnej práce v prospech cestnej, a to predovšetkým individuálnej (neverejnej) dopravy. Zatiaľ čo v roku 1995 bol pomer výkonov verejnej a neverejnej osobnej dopra-

vy takmer rovnaký, v roku 2014 už verejná doprava predstavovala len štvrtinu celkových dopravných výkonov. Príčinou tejto situácie je neúmerný nárast statickej aj dynamickej individuálnej automobilovej dopravy, čo predstavuje záťaž pre cestnú infraštruktúru i životné prostredie. Nezanedbateľným negatívnym efektom na cestách zaťažených nad prípustnú hranicu sú tiež časové straty plynúce z kongescií, čo má nepriamy vplyv na ekonomickú aktivitu obyvateľstva. Ďalšími problémami sú preťažené cesty I. triedy, vysoký podiel tranzitnej dopravy v mestách, nedostatočná dopravná obslužnosť niektorých regiónov v železničnej osobnej doprave či zastaranosť vozového parku verejnej osobnej dopravy, nedobudovaná infraštruktúra MHD, atď.

VÍZIA ROZVOJA

V dokumente je sformulovaný rozvoj dopravy vo vízii: „Udržiateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní

hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.“ Nadväzuje na víziu boli nastavené globálne strategické ciele, reprezentujúce celospoločenské prínosy plynúce z realizácie stratégie. Je to: zaistenie rovnocennej dostupnosti sídiel a priemyselných zón v rámci všetkých regiónov Slovenska; zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave; zvýšenie bezpečnosti dopravy; zníženie negatívnych environmentálnych a sociálnoekonomických vplyvov dopravy; dlhodobý udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.

OPERAČNÝ PROGRAM INTEGROVANÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Operačný program integrovaná Infraštruktúra (OPII) predstavuje programový dokument SR o čerpaní pomoci z fondov Európskej únie v sektore dopravy a informatizácie na roky 2014 – 2020. Jeho globálnym cieľom je podpora udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

OPII má na roky 2014 – 2020 vyčlenený rozpočet 4 646 130 079 eur (vrátane národného spolufinancovania). Ministerstvo dopravy a výstavby SR (MDV SR) tieto financie prerozdeľuje na významné dopravné projekty, ako sú výstavba diaľnic (najmä na dobudovanie diaľnice D1 a D3) a rýchlostných ciest, obnova ciest I. triedy, modernizácia železníc, nákup nových vlakov a ekologických vozidiel MHD či mestských integrovaných dopravných systémov, ale tiež na projekty v oblasti vodnej dopravy (modernizácia Verejného prístavu v Bratislave) a informatizácie spoločnosti.

PROJEKTY NA ZLEPŠENIE DOPRAVY V SLOVENSKÝCH MESTÁCH

V súčasnosti najefektívnejší známy spôsob dopravy je zabezpečovanie dopravnej obsluhy územia hromadnou osobnou dopravou formou integrovaného dopravného systému (IDS)¹. IDS zahŕňa električkové, trolejbusové a autobusové linky dopravného podniku, regionálne autobusové linky a všetky prímestské vlaky kategórie osobný vlak a regionálny expres. Jeho cieľom je zabezpečiť kvalitnú dopravnú obslužnosť územia a konkurencieschopnosť hromadnej dopravy voči doprave individuálnej. IDS začali na Slovensku vznikať až po roku 2000 v aglomeráciách miest Bratislava, Košice, Žilina a sú v rôznom stupni integrácie. Rozvoj integrovaných dopravných systémov vrátane parkovacej politiky a budovania terminálov IDS má potenciál efektívne nahradiť individuálnu dopravu.

POSUDZOVANIE VPLYVOV ZMENY KLÍMY

Negatívne dôsledky zmeny klímy spôsobujú národohospodárske škody v jednotlivých hospodárskych odvetviach, sektor dopravy nevynímajúc. Preto je nevyhnutné zvažovať tento faktor už v plánovacom procese. Kľúčovým cieľom pri posudzovaní projektu OPII z tohto hľadiska je stanoviť citlivosť variantov projektu na riziká súvisiace so zmenou klímy, určiť rozsah možného vystavenia jednotlivých variantov súčasným a budúcim rizikám, identifikovať a prioritizovať ich. Závazok

vykonávať posudzovanie projektov OPII s cieľom zhodnotiť odolnosť projektov voči rizikám súvisiacim so zmenami klímy je explicitne uvedený v OPII. Z tohto dôvodu MDV SR zabezpečilo vypracovanie metodiky, na základe ktorej bude takéto posudzovanie vykonávané. Táto metodika doposiaľ na Slovensku chýba. Na jej prípravu MDV SR zriadilo Riadiaci výbor pre vytvorenie metodologickej príručky posudzovania vplyvov zmeny klímy na veľké projekty v sektore doprava. Cieľom je navrhnuť komplexnú metodiku posudzovania rizík infraštruktúrnych projektov v sektore doprava, v podsektoroch cestná a železničná doprava a zakomponovať posudzovanie vplyvov zmeny klímy do existujúcich procesov prípravy a realizácie infraštruktúrnych plánov/projektov na základe požiadaviek EÚ a národných autorít definovaných v príslušných právnych aktoch a strategických dokumentoch. ■



V rámci OPII bol zrealizovaný nákup 15 električiek k už 45 dodaným v predchádzajúcom programovom období.



Dopravný podnik mesta Žilina získal s príspevom eurofondov 12 nízkopodlažných trojnápravových kĺbových trolejbusov MHD a 3 dvojnápravové sólo trolejbusy.

¹ Integrovaný dopravný systém (IDS) je systém dopravnej obsluhy určitého územia verejnou dopravou. Zahŕňa viac druhov dopravy, v ktorých sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných prepravných a tarifných podmienok. Cestujúci môžu využiť jednotný cestovný lístok, ktorý platí bez ohľadu na dopravcu a použitý dopravný prostriedok.

RESUME: Development of transport in Slovakia - Vision, resources, projects The Strategic Transport Development Plan of the Slovak Republic is currently in force until 2030 - Phase II. It focuses on the construction and modernization of rail, road, air, water and intermodal infrastructure, and on the development of public passenger and non-motorized transport. One problem is the long-term unfavorable growth of individual (non-public) transport. Ensuring transport of the territory by public passenger transport in the form of an integrated transport system (IDS) is currently the most efficient means of transport. In order to evaluate the resilience of projects to risks related to climate change, the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic ensures the development of the necessary methodology.

UDRŽATEĽNÁ MOBILITA AKO BUDÚCNOSŤ DOPRAVY

RNDr. Vladimír Tóth, PhD., odbor stratégie a rozvoja MDV SR

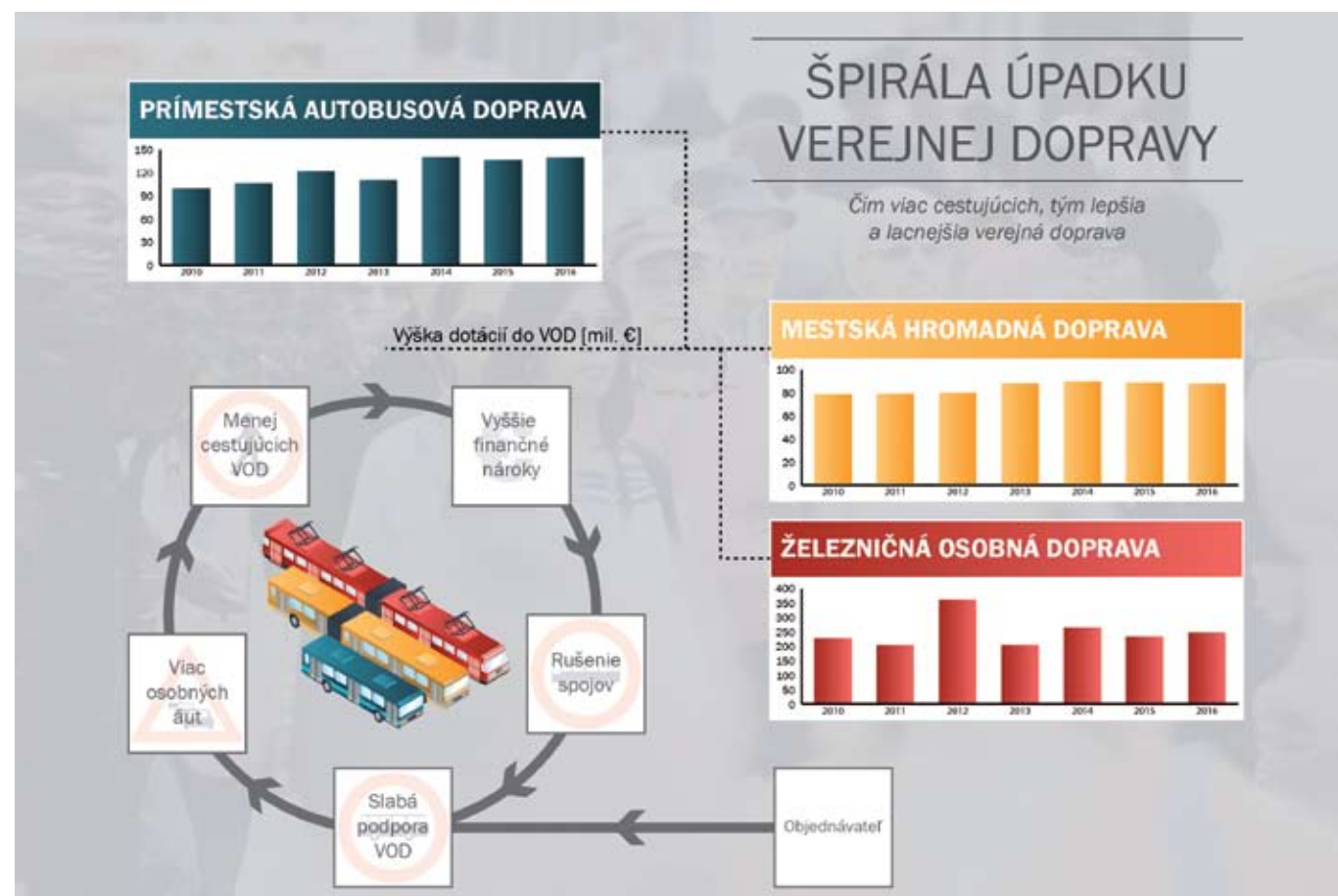
Technologický pokrok zvyšujúci dostupnosť osobných automobilov a prechod z direktívne riadenej ekonomiky na trhovú, ktorý priniesol zvýšenú kúpyschopnosť obyvateľstva, spôsobili počas transformačného obdobia na Slovensku výrazný nárast automobilizmu, prakticky pretrvávajúci dodnes. Cestná sieť na Slovensku, predovšetkým v obciach, nebola nikdy plánovaná na objemy dopravy, ktoré zažívame v súčasnosti.

Ako viditeľné a zdanlivo úspešné riešenie sa pomerne často uvádza možnosť rozširovania ciest. Napriek tomu však na základe vývoja v krajinách, ktoré sú od Slovenska „dopravne“ vyspelejšie, rozširovanie ciest nepredstavuje realizovateľnú budúcnosť, pričom odborníci sa prikláňajú k názoru, že doprava musí byť udržiateľná.

DOPRAVNÁ INDUKCIA JE NA OKRAJI ZÁUJMU

Skutočným problémom je problematika nazývaná dopravná indukcia.¹ V ekonomickej terminológii sa pod indukciou rozumie taká

ponuka služby alebo produktu, ktorá zvyšuje dopyt. V dopravnom kontexte je možné povedať, že podpora výstavby ciest, jazdných pruhov a parkovísk (ako produktu) zvyšuje dopyt po ich využívaní. Vedecky podložené vysvetlenie dopravnej indukcie sa podarilo dokázať až v roku 2009 dvom americkým ekonómom – Mattheowi Turnerovi a Gillesovi Durantonovi. Tí na základe štatistických údajov zistili neuveriteľnú koreláciu medzi dopravným výkonom a množstvom budovaných ciest. Ďalší americký dopravný plánovač navyše dopravnú indukciu zhrnul do výstižnej analógie: „Riešiť dopravné problémy rozširovaním ciest a parkovísk je ako liečiť obezitu kúpou väčších nohavíc.“



SUBURBANIZÁCIA PODNECUJE DOPRAVNÚ INDUKCIU

Suburbanizácia predstavuje demografické správanie, ktoré priamo vedie k vzniku modelu rodiny, v ktorom musí mať každý dospelý člen vlastný automobil. V rámci modelu tejto rodiny je denný dopravný výkon v porovnaní s rodinou, ktorej členovia majú miesto práce totožné s miestom pobytu, enormný. Je to spôsobené predovšetkým vzdialenosťou, ktorú musí rodina prekonávať, ale aj nedostatkom služieb, ktoré musí rodina kompenzovať cestovaním do najbližšieho mesta.

V MESTÁCH VZNIKÁ „NEVYNÚTENÁ“ DOPRAVA

Vinníkom dopravných problémov však nie sú len vodiči mimo miest. Aj v meste obyvatelia využívajú individuálnu dopravu v reláciách, v ktorých to nie je potrebné. Sociológovia takúto dopravu nazývajú „nevynútenou dopravou“ z dôvodu, že realizácia niektorých spojení nie je racionálna. Nevynútenou dopravou je svojím spôsobom aj hľadanie legálneho bezplatného parkovacieho miesta. Odborníci sa zhodujú, že v niektorých mestách s benevolentnou parkovacou politikou až 30 % objemu dopravy v mestskej kolóne tvoria vozidlá, ktorých vodiči hľadajú voľné parkovacie miesto.

RÔZNE DRUHY DOPRAVY SÚ SPOJENÝMI NÁDOBAMI

Závažným problémom je, že volení zástupcovia si neuvedomujú, že doprava je systém. Ak sa nejakým projektom alebo opatrením podporí individuálna automobilová doprava, zákonite musí nastať zhoršenie stavu v ostatných druhoch dopravy. Tento vzťah sa najviac prejavuje práve v obciach. Naopak dopravná redukcia, za predpokladu, že bude robená citlivo vo vzťahu k verejnej doprave (máme na mysli predovšetkým také opatrenia, aby nenastal skutočný dopravný kolaps, ktorý by viedol napríklad k zablokovaniu vozidiel verejnej dopravy na križovatkách), bude takmer vždy viesť k podpore udržiateľných foriem dopravy.

AUTÁ NA POSLEDNOM MIESTE

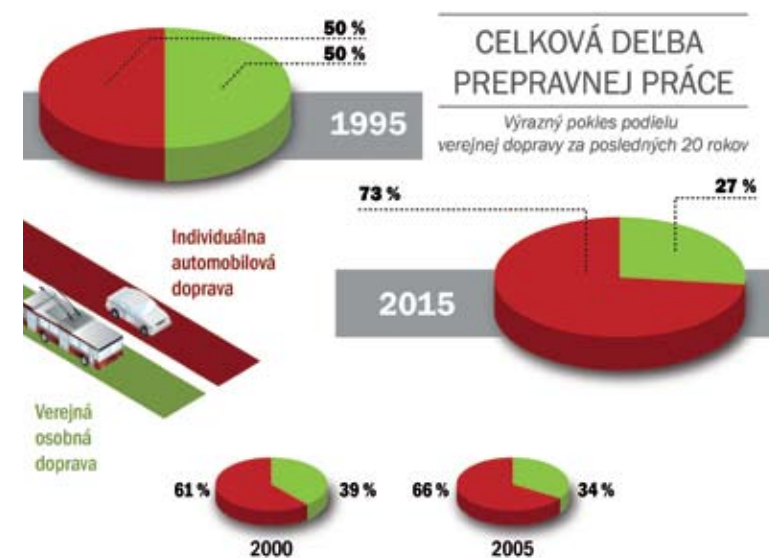
Osobný automobil je štandardný dopravný prostriedok, ktorý má svoje opodstatnenie. Jeho využívanie však nie je vždy racionálne a prospešné, predovšetkým voči ostatným osobám pohybujúcim sa v meste. Neexistuje žiadny racionálny dôvod, prečo dopravné plánovanie prispôbovať iba jednej skupine osôb – užívateľom osobných automobilov. Naopak, tento dopravný móď, ktorý má najhorší vplyv na zdravie obyvateľov, životný štýl a životné prostredie a navyše je neudržateľný, musí byť v dopravnom plánovaní na poslednom mieste.

PEŠIA DOPRAVA JE NAJPRIRODZENEJŠÍ SPÔSOB DOPRAVY

Peší pohyb a jeho analogické druhy sú prirodzené pre všetky živé tvory na planéte od jej vzniku. Každý cestujúci je v určitom čase dňa chodcom (či už ide o pohyb priamo do práce, na zastávku, k zaparkovanému automobilu, do obchodu alebo s cieľom vyniesť z bytu smeti). Je preto paradoxné, že tento najzákladnejší druh dopravy je zároveň najzanedbanejším, čoho svedectvom je stav peších trás, chodníkov a nesystematické bezplatné parkovanie na chodníkoch. Pešia doprava je navyše najzdravším druhom dopravy z dôvodu obligátnych 10 minút odporúčaného pešieho pohybu denne. Podporia ju opatrenia ako rešpektovanie prirodzených peších trás, spomaľovanie cestnej dopravy, odstránenie paušálnej možnosti parkovania na chodníkoch a aplikácia prvkov dopravného upokojujania.

CYKLODOPRAVA NIE JE CYKLOTURISTIKA

Aj v súčasnosti existuje množstvo volených zástupcov, ale, žiaľ, aj odborníkov na dopravné plánovanie, ktorí si zamieňajú termín cyklo doprava a cykloturistika. Kým cyklistický turista sa pohybuje po lesoch, po hrádzach, na východisko svojej cesty sa môže dostať aj osobným automobilom a jeho účel cesty je rekreácia, účastník mestskej cyklo dopravy ide do práce v rámci mesta a cez dopravný priestor. Vzhľadom na komfort a skutočnosť, že ide väčšinou o dopravu do práce, je nesprávne predpokladať, že vzdialenosti, ktoré takýto účastník prekoná, presahujú viac ako 5 km. Podporné opatrenia sú v prípade mestskej cyklo dopravy podobné ako v prípade pešej dopravy – kľúčová je dopravná redukcia a upokojuvanie, ďalej je to podpora vytvárania cyklistických trás na úkor existujúcich jazdných pruhov a zriaďovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry.



VÝZVA PRE VŠETKÝCH

Udržiateľná mobilita predstavuje budúcnosť dopravy. Lokalizácia služieb tak, aby sa eliminovala „nevynútená“ doprava, je krokom vhodným, ale zároveň utopistickým. Cestujúcim je nutné poskytnúť alternatívu, pričom táto podpora by mala byť daná predovšetkým orgánmi verejnej správy – obcami, vyššími územnými celkami a ústrednými orgánmi štátnej správy. Pohľad na aktivity, ktoré tieto orgány robia pre verejnú dopravu, však naznačuje, že cesta k ideálnemu stavu bude zdĺhavá. Súčasťou realitou je rekonštrukcia ciest pre osobné automobily v mestách, neexistujúca prozákaznícka organizácia prímestskej autobusovej dopravy a zastarané a nekvalitné právne predpisy a normy na úrovni ústredných orgánov štátnej správy. Je otázne, či budeme vedieť týmto výzvam čeliť. ■

¹ Terminus technicus: Dopravná indukcia = Induced demand; Mestská cyklistika = Urban cycling transport; Celková deľba prepravnej práce = Modal split; Prirodzené pešie trasy = Desired lines

RESUME: Sustainable mobility as the future of transport Although individual car transport is an unsustainable type of transport, it records continuous growth in Slovakia, which is reflected in increasingly serious problems across the entire transport sector. However, solutions provided by competent authorities to eliminate these problems ultimately contribute to transport induction – even greater support for automotive transport. It is therefore necessary for the competent authorities of public administration to monitor current trends in the world, to learn from the mistakes of countries which are more advanced in terms of transport and promote pedestrian transport, urban cycling and public transport in order to increase the share of sustainable modes of transport in the overall transport division.

MOBILITA A PARKOVANIE

Ing. Igor Dula, CSc. a Ing. Rudolf Surový, Slovenská parkovacia asociácia (SPA)

Jedna z najväčších výziev budúcnosti je zabezpečenie mobility ľudí a tovarov. Ak použijeme známu definíciu, že „trvalo udržateľný rozvoj musí zabezpečiť potreby súčasnosti aj bez obmedzenia potrieb budúcich generácií“, je zrejmé, že v oblasti mobility sa nám toto plniť veľmi nedarí. Problémom je, že rastúcu mobilitu zabezpečujeme na nevyhovujúcej existujúcej infraštruktúre a dopravnými prostriedkami, ktoré majú negatívny vplyv na životné prostredie.

V súčasnosti podmienkou na povolenie novej výstavby je z hľadiska mobility hlavne dodržanie počtu parkovacích miest a napojenie na komunikačnú sieť, ale posúdenie potrieb budúcich generácií úplne absentuje. Otázkou je, kto má byť garantom takýchto posúdení, keďže odborné inštitúcie ako Urbion, CUA (Centrum urbanizmu a architektúry), ÚDI (Útvár dopravného inžinierstva), ÚHA (Útvár hlavného architekta) sme zrušili a odborná úroveň samospráv, ktoré sú za to zodpovedné, na to určite nestačí. Komplexný prístup k rozvoju sa väčšinou končí na úrovni spracovania ÚPD (Územnoplánovacia dokumentácia), ale samosprávou masovo využívaný inštitút „Zmeny a doplnky ÚPD“ väčšinou podľahne tlaku developerov a zlikviduje aj posledné dobré zábery autorov dokumentácie.

DISPONIBILNÉ KAPACITY

Zvyšovanie životnej úrovne, nárast počtu motorových vozidiel, ale aj nedostatočné investície do dopravnej infraštruktúry a kvality MHD (mestská hromadná doprava) spôsobujú dopravné problémy vo všetkých našich mestách. Z tohto dôvodu sa parkovanie a „dopravné kolóny“ stali asi najpopulárnejšou témou v komunálnej politike. Veľkým problémom je aj negatívny trend v delbe dopravnej práce, kde stále rastie podiel ciest v individuálnej automobilovej doprave, klesá podiel MHD a podiel cyklistiky je percentuálne zanedbateľný. Snaha zavádzať vozidlá na elektrický pohon je dobrá z hľadiska životného prostredia, ale vôbec nerieši otázky kapacity ciest a potreby parkovísk. Ak sa vrátíme k parkovaniu, možno konštatovať, že problémy s kapacitami parkovania sú hlavne v existujúcej staršej zástavbe a v historických centrách, kde sa parkuje prevažne na komunikáciách a verejných priestranstvách, čo výrazne obmedzuje plynulosť a bezpečnosť premávky, obme-

dzuje budovanie cyklistických pruhov a zhoršuje životné prostredie. Parkovanie je pritom integrovaná súčasť mestskej mobility a má zásadný vplyv na spokojnosť obyvateľstva a kvalitu verejného priestoru a životného prostredia. Parkovacie kapacity v novej zástavbe sú z hľadiska dnešných potrieb vďaka dodržiavaniu STN (Slovenská technická norma) dostatočné, problémom je však ich nevyužívanie či už pre vysokú nadobúdaciú cenu alebo len vyhradenie pre limitovaný okruh návštevníkov. Osobitným problémom sú tzv. satelitné predmestia, kde je formálne parkovanie vyriešené na pozemkoch vlastníkov, ale neriešenie služieb, napojenia na MHD, často cesty bez chodníkov a cyklistických pruhov vedú k nadmernému využívaniu áut. Na týchto príkladoch je zrejmý nekomplexný prístup a nedostatočná odbornosť zodpovedných útvarov samosprávy.

DOPRAVNÁ OBSLUHA

Ak chceme zabezpečiť kvalitnú dopravnú obslužnosť našich miest pre súčasnosť aj do budúcnosti, je nevyhnutné zmeniť trend v delbe dopravnej práce a preferovať využívanie hromadnej dopravy a nemotorových druhov dopravy. Jednou z možností sú urbanistické riešenia, podľa ktorých sú zdroje a ciele dopravy dostupné nemotorovou dopravou (cyklisti a peši), na čo je potrebné vytvárať podmienky výstavbou infraštruktúry a poskytovať kvalitnú MHD na vzdialenejšie ciele. Toto riešenie je skôr dlhodobé a vyžaduje komplexný prístup. Druhá možnosť, ktorá je použiteľná operatívne, je regulácia parkovania. Nemyslí sa tým spoplatnenie parkovania, ale účinný nástroj na zníženie podielu automobilovej dopravy, a tým aj zlepšenie životného prostredia. Nevyhnutnou podmienkou je vytvorenie „stratégie parkovania“. V nej sa definujú ciele, ktoré chceme dosiahnuť, a spôsoby, ako ich dosiahneme.



Zlá situácia s parkovaním
na bratislavských Kramároch
Foto: SPA

Je naivné si myslieť, že určité obmedzenia sa budú týkať len „tých druhých“ a ja „volič – obyvateľ“ budem jazdiť autom po svojom meste po prázdných uliciach. Asi najcitovanejší autor na túto tému je Donald Shoup, a UCLA urban planning professor and author of the book „The High Cost of Free Parking (Vysoké náklady bezplatného parkovania)“. Názov jeho knihy vystihuje podstatu, že neexistuje bezplatné parkovanie, vždy to niekto zaplatí, ak nie vodič, tak obyvatelia na daniach. Náznym príkladom nepochopenia problému je postoj bratislavskej samosprávy, kde sa len diskutuje o probléme parkovania už piaty rok a problémom nie je ani životné prostredie, ani obslužnosť, ani snaha riešiť katastrofálnu dopravnú situáciu, ale to, kto dostane akú rezidenčnú kartu a či zadarmo. Regulácia parkovania si, samozrejme, vyžaduje vyznačenie parkovacích miest na uliciach, inštaláciu značenia a najmä kontrolu, čo prispieva k poriadku v meste. Keďže reguláciu môže samospráva ako prirodzený regulátor ovplyvniť len na verejných komunikáciách a priestoroch, dôležitejšia je prijatá stratégia a spolupráca aj s ostatnými poskytovateľmi parkovania. Na základe skúseností zo zahraničia zavedenie regulácie parkovania môže priniesť až 30 % zníženie

jázd autom pri hľadaní miesta na parkovanie a podstatné zníženie používania áut dochádzajúcimi do mesta.

Záverom možno konštatovať, že:

- Zodpovednosť za kvalitu obslužnosti a reguláciu parkovania v meste má samospráva.
- Na vzorke 49 slovenských miest bolo v 75 % konštatované podstatné zlepšenie dopravnej situácie po zavedení regulácie parkovania. (Zdroj: prieskum SPA 2017)
- Mobilita v meste sa nedá riešiť len operatívnymi opatreniami, ale komplexne a systematicky.
- Samospráva je odborne nedostatočne vybavená na komplexné riešenie problémov rozvoja a mobility.
- Chýba celoštátne metodické usmernenie o parkovaní – Stratégia riešenia parkovania v SR (Slovenská republika).

RESUME: Mobility and parking The regulation of parking is one of the decisive tools for achieving sustainable mobility in our cities. A major problem is the limited capacity, especially in the centers of our cities, and the reluctance of self-governments to solve problems beyond the length of the electoral period. The local self-governments clearly have the main responsibility for this process, but they do not have enough professional background and do not deal with the situation in a comprehensive way, but mostly only through operational measures.

parking management



- well accepted
- quick implementation
- little investments

road pricing / congestion charging



- political controversial
- mid term implementation
- high investment

Porovnanie použitia regulácie parkovania a spoplatnenia vjazdu v Európe
(Zdroj: Európska parkovacia asociácia)

ZMENA KLÍMY MENÍ ŽIVOT V NAŠICH MESTÁCH

Mgr. Angelika Tamášová, odbor politiky zmeny klímy, sekcia zmeny klímy a ochrany ovzdušia,
Ministerstvo životného prostredia SR

V súčasnosti v kruhoch expertov venujúcich sa problematike adaptácie či už na európskej alebo na národnej úrovni rezonujú nasledujúce otázky. Ako môžu regióny, mestá a obce čo najefektívnejšie čeliť výzvam vyplývajúcim zo zmeny klímy a adaptovať sa na jej nepriaznivé dôsledky? Akú úlohu by napríklad mohlo zohrávať ďalšie sformalizovanie procesu v ich prospech?

Problematika adaptácie na zmenu klímy, ktorej čelíme v miestnom, regionálnom, národnom, ako aj medzinárodnom kontexte, sa opiera o niekoľko pilierov. Tým globálnym pilierom je Parížska dohoda, ktorá sa zrodila v roku 2015 na 21. konferencii zmluvných strán rámcového dohovoru OSN o zmene klímy. Dohoda je prelomová okrem iných skutočností aj v tom, že zakotvuje povinnosť pripravovať sa na dôsledky zmeny klímy, sledovať a hodnotiť zraniteľnosť, zvyšovať adaptívnu schopnosť a budovať odolnosť ekosystémov, sociálnych a ekonomických systémov. V Európskej únii je základným kameňom v prispôbení sa zmene klímy Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy z roku 2013, ktorá následne iniciovala vznik národných adaptačných stratégií v jednotlivých členských štátoch.

ADAPTAČNÁ POLITIKA SLOVENSKA

Vzhľadom na naliehavú potrebu zlepšiť a zefektívniť adaptačné procesy na Slovensku Ministerstvo životného prostredia SR v roku 2014 pripravilo dokument Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy. Z uznesenia vlády SR č. 148/2014 vyplýva povinnosť aktualizácie národnej adaptačnej stratégie s ohľadom na najnovšie vedecké poznatky v oblasti zmeny klímy. Preto MŽP SR v roku 2017 začalo proces aktualizácie, ktorý sa zameriaval predovšetkým na štyri hlavné okruhy: na hodnotenie súčasného stavu a definovanie vízie adaptácie v kľúčových oblastiach a sektoroch, aktualizáciu súboru adaptačných opatrení a rámca na ich realizáciu. Hlavným cieľom aktualizovanej stratégie je zlepšiť pripravenosť SR čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, ako aj zvýšiť celkovú informovanosť o tejto problematike. Stratégia na základe analýzy súčasných adaptačných procesov ustanovuje

inštitucionálny rámec a koordinačný mechanizmus na zabezpečenie účinnej implementácie adaptačných opatrení na všetkých úrovniach a vo všetkých oblastiach. Počas procesu bola otvorená aj otázka prípravy národného akčného plánu adaptácie a prepojenia adaptačných opatrení na finančné zdroje. Následne sa v procese strategického environmentálneho hodnotenia posúdili vplyvy návrhu aktualizovanej stratégie na životné prostredie. Dokument má byť predložený na rokovanie vlády SR v druhom polroku 2018.

PROBLEMATIKA REGIÓNOV, MIEST A OBCÍ V NÁRODNEJ ADAPTAČNEJ STRATÉGIÍ

Aktualizovaná národná adaptačná stratégia vymedzuje šesť čiastkových cieľov adaptačnej politiky SR. Jeden z navrhnutých čiastkových cieľov, konkrétne cieľ 3.2, je venovaný posilneniu problematiky adaptácie na úrovni riadenia územných celkov od regionálnej až po lokálnu úroveň. Aktualizovaná stratégia navrhuje niekoľko rámcových opatrení pre naplnenie tohto cieľa. Odporúča napríklad posilnenie postavenia samospráv v tomto procese, začlenenie adaptačných opatrení do relevantných strategických dokumentov regiónov, miest a obcí alebo vypracovanie regionálnych adaptačných stratégií a adaptačných stratégií veľkých miest kvôli potenciálne najväčším dosahom na obyvateľstvo. Dokument zdôrazňuje potrebu podpory dobrovoľných iniciatív miest a obcí v oblasti adaptácie a dôležitosť implementácie proaktívnych opatrení na posilnenie odolnosti a adaptívnej schopnosti sídelného prostredia. S týmto cieľom, samozrejme, úzko súvisia aj ďalšie čiastkové ciele stratégie. Aktualizovaná stratégia v samostatnej kapitole analyzuje prejavy a dôsledky zmeny klímy v sídelnom prostredí, poskytuje všeobecné usmernenia pre túto oblasť a uvádza príklady adaptač-

Zvolen Foto: Marek Valko



Muráň Foto: Marek Valko

ných opatrení pre príslušné orgány štátnej správy, ako aj pre samosprávy. V budúcnosti bude dôležitou úlohou podrobnejšie rozčleniť adaptačné opatrenia v kompetencii samospráv a tie, ktoré majú v kompetencii špecifickí realizátori.

MESTÁ BUDÚCNOSTI – ODOLNÉ ZMENE KLÍMY?

Dôsledky zmeny klímy v sídelnom prostredí sa na Slovensku, podobne ako inde, odlišujú v závislosti od geografickej polohy, veľkosti a typu osídlenia. V súčasnosti sa najhmatateľnejšie prejavujú v sídlach mestského typu, ktoré sú charakterizované vysokou hustotou obyvateľstva, vysokým podielom zastavaného územia a nepriepustných, spevnených povrchov a vysokou koncentráciou hospodárskej činnosti a infraštruktúry. Mestá čelia dôsledkom zmeny klímy, najmä čo sa týka tepla, napríklad vo forme zosilneného efektu tepelného ostrova a výskytom čoraz dlhších vln horúčav v letnom období. Preto sa značná časť adaptačných opatrení v mestách zameriava na budovanie zelenej (a modrej) infraštruktúry. Zabezpečením zachovania zelených povrchov a zvýšením ich podielu voči spevneným plochám v zastavaných oblastiach miest sa zlepší mikroklima, cirkulácia vzduchu a dosiahne sa ochladenie územia. Ďalším rizikom pre mestá je nerovnomerné rozdelenie zrážok v priebehu roka. Ich nedostatok spôsobuje sucho, zatiaľ čo ich nadbytok môže viesť k povodňam. Presadzovaním adaptačných opatrení založených na ekosystémovom prístupe, doplnených o technické prvky, je možné pri výskyte sucha spomaliť odtok a zabezpečiť zachytávanie vody. Naopak, pri povodniach je možné zabezpečiť efektívne odvedenie vôd z mestského prostredia. Mestá budúcnosti sa musia pripraviť aj na častejší výskyt extrémnych poveternostných situácií.

NEVYHNUTNOSŤ ADAPTÁCIE

Cieľom adaptácie miest na dôsledky zmeny klímy je zlepšenie schopnosti miest prispôbiť sa novým, často extrémnym podmienkam. Adaptácia sa postupne stáva neoddeliteľnou súčasťou činnosti samospráv na lokálnej úrovni či už v operačnej, rozhodovacej alebo plánovacej rovine. Mestá a ich samosprávy majú viacero možností, ako systémovo začleniť tému adaptácie do strategických dokumentov a rozvojových plánov. Základnými nástrojmi sú územné plány a programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja, v ktorých je možné uplatniť systémový prístup k adaptácii. V budúcnosti pri príprave a aktualizácii územnoplánovacej dokumentácie bude zohľadnenie zraniteľnosti sídiel z hľadiska dôsledkov zmeny klímy kľúčové. Zatiaľ však neexistuje zjednotený metodický postup na Slovensku, ktorý by bol účinným podkladom na komplexné hodnotenie územných dosahov zmeny klímy. Účinným dobrovoľným nástrojom, ktorý môže zabezpečiť systematický, realistický a komplexný proces adaptácie, je lokálna adaptačná stratégia, adaptačný akčný plán alebo tzv. katalóg adaptačných opatrení pre určité územie. Ich existencia má motivovať samosprávy reagovať na dôsledky zmeny klímy nielen ad hoc na základe nejakej udalosti, ale usmerňovať čin-



Kremnica Foto: Marek Valko

nosť samospráv k systematickej a dlhodobej vízii, ako sa na zmenu klímy adaptovať. Opatrenia v týchto dokumentoch sú navrhnuté na základe klimatologickej analýzy, vyhodnotenia zraniteľnosti územia a očakávaných dôsledkov zmeny klímy v kľúčových oblastiach.

BUDÚCNOSŤ V RUKÁCH SAMOSPRÁV

Prístup viacúrovňového riadenia, ktorý je oficiálne uznaný aj v Parížskej dohode, by mal prostredníctvom horizontálnej a vertikálnej spolupráce rozvíjať spojenia a odstrániť existujúce rozdiely medzi národnými, regionálnymi a miestnymi klimatickými politikami. Regióny, mestá a obce totiž zohrávajú v klimatickej politike rozhodujúcu úlohu, pretože sú zodpovedné za prijatie širokej škály rozhodnutí, ktoré môžu urobiť medzinárodnú stratégiu týkajúcu sa zmeny klímy úspešnou. Ich kľúčová úloha pri realizovaní proaktívnych adaptačných opatrení v sídelnom prostredí je neustále uznávaná a zdôrazňovaná. Miestne samosprávy sú priamo previazané s miestnymi spoločenstvami a najlepšie poznajú ich problémy. Ťažia z blízkosti občanov, a tým pre nich tvoria najdostupnejšie orgány pri riešení otázok zmeny klímy. Navyše, miestna samospráva má najviac vedomostí o miestnom životnom prostredí, obyvateľstve a jeho potrebách. Pre úspešnú realizáciu adaptačných opatrení na lokálnej úrovni preto bude v budúcnosti absolútne nevyhnutné budovať inštitucionálne kapacity v rámci miestnych samospráv na implementáciu politík v oblasti zmeny klímy a podporovať zlepšovanie informovanosti obyvateľov regiónov, miest a obcí o tejto celosvetovej výzve 21. storočia, ktorej ľudstvo čelí. ■



RESUME: Climate change is changing the lives in our cities The issue of adaptation to climate change is based on several pillars. The global pillar is the Paris Agreement. In the European Union, the EU Strategy on Adaptation to Climate Change is the cornerstone of adaptation to climate change. In 2014, the Ministry of the Environment of the Slovak Republic prepared the Strategy for the Adaptation of the Slovak Republic to the Adverse Effects of Climate Change document. The process of updating it is currently under way. The updated strategy also focuses on reinforcing the issue of adaptation to the vertical level of governance and enhancing the adaptation process at the regional and local level. In a separate chapter, it analyzes the implications and effects of climate change in the settlement environment, provides a general guideline for this area, and provides examples of adaptation measures for the relevant government authorities as well as for self-governments. It addresses the possibilities of systematically integrating adaptation into strategic documents and development plans of self-governments, for example through spatial plans, economic and social development programs or a local adaptation strategy, action plan or catalog of adaptation measures for a given territory.

ENVIROSTRATÉGIA PRE ZELENŠIE SLOVENSKO

Mgr. Pavol Široký, environmentálny analytik Inštitútu environmentálnej politiky

Slovensku dlhodobo chýbajú systémové nastavenia v oblasti ochrany a tvorby životného prostredia, ktoré by riešili najväčšie problémy. Environmentálne témy sú často odsúvané na okraj spoločnosti, uprednostňované sú ekonomické záujmy, sociálne problémy, zamestnanosť alebo vplyv na podnikateľov. Stále pritom pribúdajú nové odborné analýzy, ktoré ukazujú, že nezodpovedný environmentálny prístup vyúsťuje do veľkých ekonomických škôd. Len samotné znečistenie ovzdušia u nás spôsobuje viac ako 5 000 predčasných úmrtí ročne alebo ekonomické straty z extrémov zmeny klímy dosiahli len v roku 2013 viac ako 1,3 miliardy eur. Zodpovedný prístup k prírode je príležitosťou na tvorbu veľkého množstva udržateľných pracovných miest, zdravšiu populáciu a fungujúce regióny.

V súčasnosti stále platná „Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky“ pochádza z roku 1993 a z viacerých dôvodov nemôže splňať požiadavky na urgentné riešenie aktuálnych problémov životného prostredia. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky preto v decembri 2017 predstavilo návrh novej Envirostratégie 2030 (Zelenšie Slovensko – Stratégia environmentálnej politiky Slovenskej republiky do roku 2030).

Medzi najzásadnejšími navrhovanými opatreniami sú okrem iného zjednodušenie systému a prehodnotenie chránených území, dodržiavanie bezzásahovosti v najvyššom stupni ochrany. Pri uplatňovaní tohto opatrenia by sa mali vyriešiť vlastnícke vzťahy v chránených územiach tak, aby lepšia ochrana prírody negatívne neovplyvňovala súkromných vlastníkov ani obce. Okrem toho navrhujeme zabezpečiť udržateľnú ťažbu dreva a dodržiavať zákaz ťažby dreva v najvyššom stupni ochrany a v blízkosti riek, postupne utlmiť výrobu elektriny z uhlia alebo aktívne a systémovo podporovať obehovú ekonomiku. Medzi nemenej dôležité opatrenia patria aj postupné, ale výrazné zvýšenie poplatkov za skládkovanie, zavedenie motivačného množstvomého zberu alebo zlepšenie a skvalitnenie environmentálnej výchovy a vzdelávania.

KTORÉ OBLASTI SA NAJVIAC TÝKAJÚ MIEST A OBCÍ

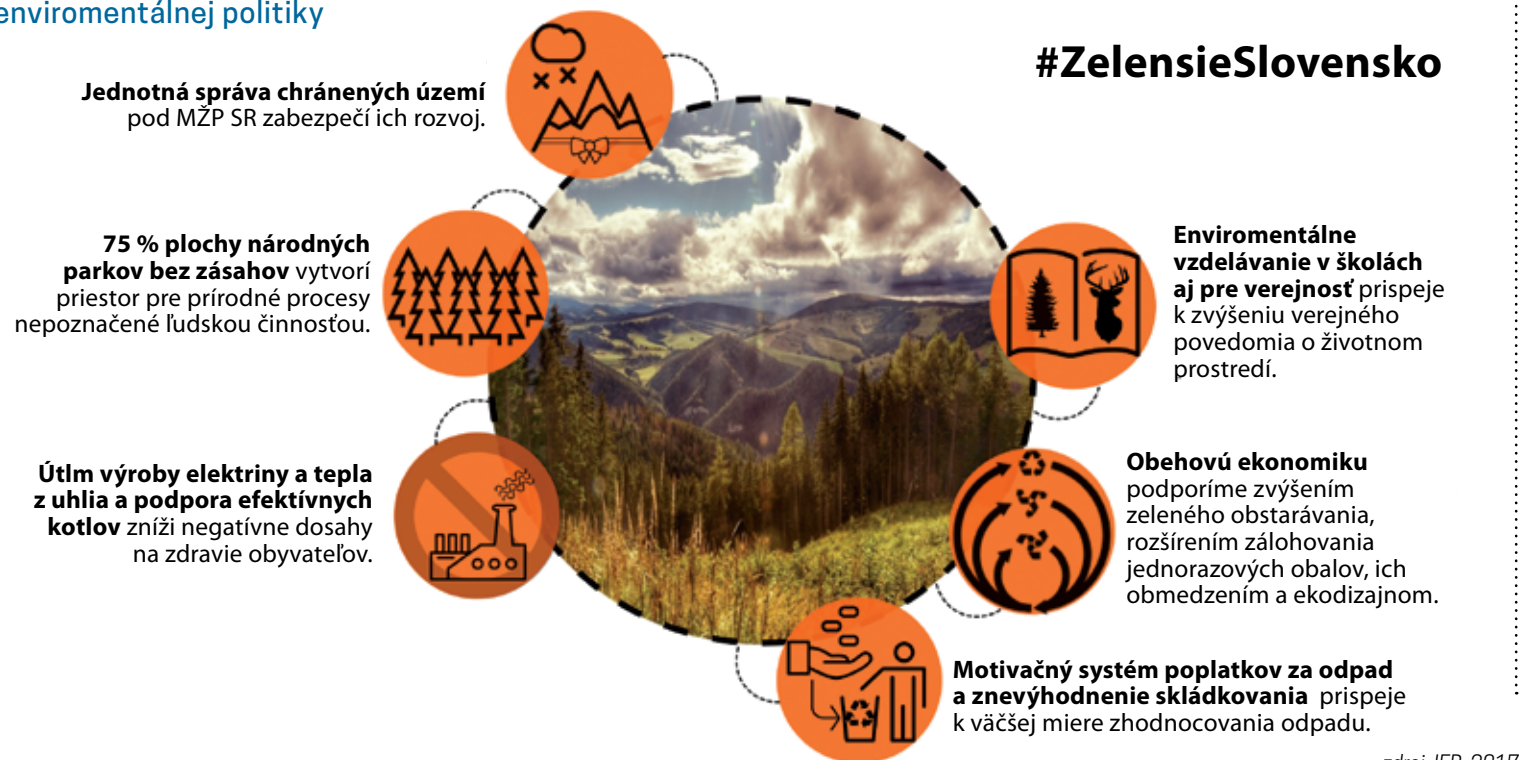
Väčšina opatrení sa priamo alebo nepriamo týka aj obcí a regiónov. Vybrali sme z nich niekoľko opatrení, pri ktorých bude zodpovednosť, spolupráca a ich vykonávanie bezpodmienečne na úrovni obcí a regiónov.

DOSTATOK ČISTEJ VODY PRE VŠETKÝCH

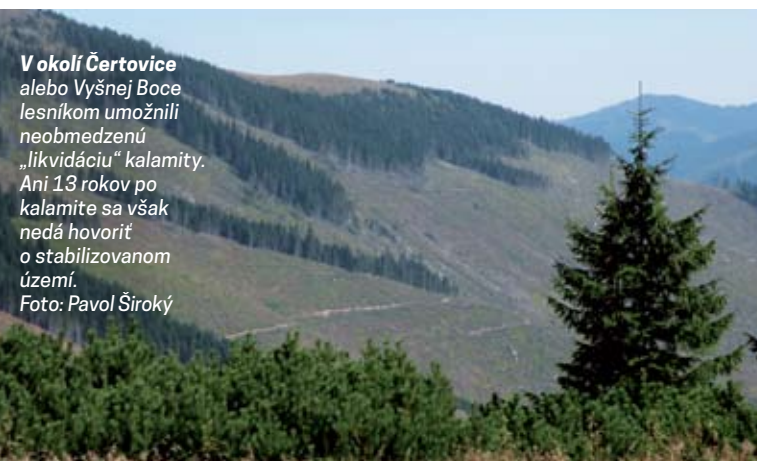
Posilnenie a zefektívnenie kontrol a dokladovanie legálnej likvidácie odpadových vôd je dôležitým krokom na ochranu vôd. Mnohé obce majú nemalý problém s vypúšťaním odpadových vôd do potokov a jazier. Lepšia kontrola a reálne účinné sankcie pomôžu obmedziť takéto konanie. O tom, aký má význam čistenie odpadových vôd nielen pre lepšie životné prostredie, ale aj verejné financie, hovorí nedávno zverejnená štúdia a komentár IEP „Oplatí sa čistiť odpadovú vodu?“

Zelenšie Slovensko už v roku 2030

Hlavné opatrenia Stratégie environmentálnej politiky



zdroj: IEP, 2017



V okolí Čertovice alebo Vyšnej Boce lesníkom umožnili neobmedzenú „likvidáciu“ kalamity. Ani 13 rokov po kalamite sa však nedá hovoriť o stabilizovanom území.
Foto: Pavol Široký



V Tichej a Kôprovej doline bola kalamita ponechaná na prírodu. Vývoj po 13 rokoch ukazuje stabilnú, kvalitnú a druhovo rozmanitú obnovu chráneného územia bez zásahov človeka.
Foto: Pavol Široký

Podiel obyvateľstva pripojeného na verejné vodovody a verejné kanalizácie sa zvýši budovaním novej infraštruktúry a pripájaním občanov, ktorí túto možnosť zatiaľ nevyužili. Ak to umožnia lokálne a regionálne podmienky, bude sa využívať príroda blízka infraštruktúra, ako sú vegetačné, membránové alebo kontajnerové čističky odpadových vôd. Zrážkové vody sú väčšinou odvádzané kanalizačnou sieťou do čistiarní, a stávajú sa tak súčasťou odpadových vôd. Optimalizácia infraštruktúry odpadových vôd umožní, aby boli zrážkové a odpadové vody zbierané oddelene.

Cenový model vody musí zahŕňať náklady na ochranu životného prostredia, ako aj náklady na zdroje v súlade s princípom „znečisťovateľ platí“. Doteraz boli náklady na ochranu životného prostredia zohľadnené iba čiastočne, rast cien bol spôsobovaný najmä nákladmi na výrobu a dodávky pitnej vody verejnými vodovodmi a za odvedenie a čistenie odpadovej vody.

Tam, kde to bude možné a efektívne, budú preferované zelené opatrenia, ktoré spomaľujú odtok vody z krajiny do vodných tokov, zvyšujúce schopnosť povodia akumulovať a udržiavať vodu.

ENVIROZÁŤAŽE A NERASTNÉ SUROVINY

Do roku 2030 sa zodpovedné štátne organizácie pokúsia odstrániť všetky environmentálne záťažové s najvyššou prioritou riešenia. Likvidácia environmentálnych škôd bude plne hradená ich pôvodcami – štát na seba v žiadnom prípade nemá preberať zodpovednosť za

riešenie škôd na životnom prostredí, ktoré spôsobí podnikateľský subjekt alebo jednotlivec.

Pri ložiskovom geologickom prieskume bude zabezpečená nielen spolupráca s miestnymi samosprávami a občanmi, ale ochrana prírody bude považovaná za prioritu. Názor dotknutých subjektov aj jednotlivcov bude v čo najväčšej miere rešpektovaný. Inžinierskogeologický prieskum pred zakladaním stavieb v zosuvných územiach bude povinný a stavať nebude povolené v rizikových územiach. Riziko environmentálnych záťažových zosuvných území je potrebné dostať do rozhodovania na úrovni obecných stavebných úradov.

ZMENA KLÍMY A OCHRANA OVZDUŠIA

Verejne financované projekty v oblasti zmierňovania klimatickej zmeny budú posudzované z hľadiska zelenej infraštruktúry. Tam, kde to bude možné, sa zelená infraštruktúra bude uplatňovať povinne. Už v súčasnosti požaduje napríklad Kodaň zelené strechy na všetkých budovách, kde je sklon striech menší ako 30°. Zavedú sa emisné zóny v mestách, podporené a uprednostňované budú dopravné riešenia bez negatívnych klimatických vplyvov. Samosprávy povinne prijímú adaptačné stratégie a zavedú konkrétne opatrenia.

Domácnosti používaním lacných tuhých palív v zastaraných kotloch závažnou mierou prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia. Štát nastaví také podporné mechanizmy, ktoré výrazne zvýšia podiel efektívnejších a čistejších vykurovacích zariadení. Nelegálne spaľovanie odpadov v domácych kúreniskách bude kontrolované a sankcionované, tak aby sa zabránilo znečisťovaniu ovzdušia a poškodzovaniu zdravia obyvateľov. Vytvorí sa tiež legislatívne a podporné mechanizmy na výmenu starších a menej efektívnych kotlov, ktoré nesplňajú najprísnejšie emisné normy. Ustanoví sa regulácia trhu s kotlami do 0,3 MW s tým, že na trhu budú len kotly dosahujúce najprísnejšie kritériá.

DOPRAVA

Štát musí v spolupráci s obcami a firmami vytvoriť mechanizmus podpory nízkoemisnej dopravy založený na udržateľných palivách s minimálnym vplyvom na kvalitu ovzdušia. Predovšetkým osobná automobilová doprava má rastúci podiel na celkových emisiách skleníkových plynov. Na všetkých emisiách oxidov dusíka sa podieľa takmer polovicou. V obciach bude uprednostňovaná nízkoemisná verejná hromadná doprava a cyklo doprava. V medzimestskej doprave bude podporovaná nízkoemisná hromadná doprava, predovšetkým čistá forma železničnej, električkovej a elektro-autobusovej dopravy. Obce budú môcť spoľahnúť vjazd osobných automobilov do centier miest a vytvorí sa podmienky na znižovanie automobilovej dopravy. V mestách budú delené emisné zóny, s prístupom pre vozidlá spĺňajúce emisné triedy.

Tieto a mnohé ďalšie detailnejšie rozpracované opatrenia sa nachádzajú v samotnom návrhu Envirostratégie 2030. Pevne veríme, že bude vládou prijatý na jeseň tohto roku. Mnohé opatrenia je potrebné začať realizovať čím skôr, aby sa zlý stav prioritných oblastí zlepšil na úrovne, ku ktorým sa Slovensko zaviazalo. ■

RESUME: Enviro-strategy for a Greener Slovakia The Ministry of the Environment considers waste management, air quality and the protection of forest ecosystems to be the main environmental priorities in Slovakia. These priorities address the proposal of the new Enviro-strategy 2030 – Greener Slovakia – Strategy of Environmental Policy of the Slovak Republic by 2030. The Enviro-strategy is prepared in a participatory way according to the requirements of the Open Government Initiative. The proposal was prepared by 160 experts in 7 working groups, responding to nearly 800 public initiatives, as well as the underlying analysis and policy of the Ministry. It was based on the documents that evaluate the most effective measures implemented in other countries, but also in Slovakia. All information regarding the creation of the document is published on the website of the Ministry. Among other things, the main proposed measures include the simplification of the system of protected areas and the observance of non-interference in the highest degree of protection in national parks. It also proposes to ensure sustainable timber harvesting and the expansion of the non-intervention areas in national parks. It will also be important to reduce the production of electricity from coal, to promote efficient and clean domestic heating systems, to set up an efficient circular economy, to significantly increase landfill fees, to introduce incentive waste collection, to promote low-emission zones in cities, to ensure the removal of environmental burdens with the highest priority and to make environmental education more effective.

ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE A ADAPTÁCIA NA ZMENU KLÍMY

RNDr. Tamara Slobodová, Mgr. Jana Ondrejmišková, Ing. Jana Ilčíková
odbor územného plánovania, sekcia výstavby MDV SR

Jednu z kľúčových úloh v prípade klimatických zmien a adaptácie na klimatické zmeny zohráva aj územné plánovanie. Územné plánovanie zabezpečuje kvalitu sídelného prostredia a pomáha čeliť negatívnym vplyvom zmeny klímy, ako sú zvýšenie teploty, letné horúčavy, zadržiavanie vody v krajine a pod. Zároveň je to interdisciplinárny nástroj, ktorý podporuje štúdium klimatických zmien na rôznych úrovniach (národnej, regionálnej či miestnej) a iniciuje zapojenie odborníkov a iných zainteresovaných subjektov.

Územné plánovanie účinne prepája viacero sektorových politík. Všetky potrebné informácie o území, ako aj environmentálne otázky, sú riešené v územnoplánovacej dokumentácii. Z tohto dôvodu by adaptácia na zmenu klímy a konkrétne opatrenia mohli byť jednou z kľúčových častí územných plánov regiónov a obcí ako jeden z nástrojov pre systémový prístup k problematike. Adaptačná stratégia odporúča uvádzanie predpokladov rozvoja regiónu alebo obce z hľadiska negatívnych dosahov zmeny klímy v sídelnom prostredí v koncepte a návrhu územného plánu popri demografických, sociálnych a ekonomických ukazovateľoch. Tieto ukazovatele by sa mali premietnuť do návrhu funkčného využitia územia, osobitne do riešenia záujmov ochrany pred povodňami, do návrhu krajinej štruktúry a územného systému ekologickej stability v riešenom území a pod¹. Schválenie adaptačných opatrení so strednodobým

i dlhodobým charakterom v rámci záväznej časti územného plánu obce je významné pre vlastný rozvoj obce.

V rámci územného plánovania sa využíva regulatív zastavanosti a koeficient vegetačných plôch, ktorý predstavuje požadovaný minimálny podiel vegetačných plôch v území k celkovej ploche územia. Niekedy je tiež označovaný ako koeficient zelene, ktorý udáva pomer medzi plochami zelene a celkovou výmerou vymedzeného územia. Podobne sa vyjadruje aj index zelených plôch. Na lepšie zapracovanie adaptácie do územnoplánovacej dokumentácie vydalo Ministerstvo dopravy a výstavby SR (MDV SR) aj dve metodické príručky – Štandardy minimálnej vybavenosti obcí² a Vytvorenie podmienok pre stanovenie zásad a pravidiel územného plánovania³.

V súčasnosti MDV SR pripravuje nový zákon o územnom plánovaní a vykonávacie vyhlášky, ktoré sa budú venovať aj regulatívom

podporujúcim adaptačné opatrenia na zmiernenie nepriaznivých dôsledkov zmeny klímy v rámci vytvárania podmienok na kvalitné urbanizované prostredie a udržateľný územný rozvoj.

ČO JE EXPERTNÁ PRACOVNÁ SKUPINA, PREČO VZNIKLA A AKO PRACUJE?

Potreba lepšieho prepojenia medzi adaptáciou na zmenu klímy, mitigáciou a existujúcimi stratégiami, politikami či nariadeniami od európskej až po miestnu úroveň si vyžiadala vznik expertnej pracovnej skupiny pre klimatické zmeny so zameraním na územný rozvoj a sídelné prostredie („EWG“). Slovensko, v zastúpení MDV SR, spolupracuje ako hlavný gestor a koordinátor aktivít v problematike zmeny klímy s odborníčkou Zuzanou Hudekovou. EWG má 8 stálych členov – Belgicko, Česká republika, Estónsko, Francúzsko, Nemecko, Holandsko a zástupcom z radov európskych inštitúcií je Rada európskych obcí a regiónov.

Členovia EWG spoločne pripravili dotazník zameraný na prepojenie existujúcich národných adaptačných stratégií (NAS) s inými relevantnými národnými dokumentmi. Cieľom dotazníka bolo zistiť prípadné nedostatky pri integrácii územného prístupu a územnej súdržnosti so zameraním na sociálno-ekonomické faktory ako dôležitej oblasti pre podporu adaptačných opatrení. Prieskum kládol dôraz aj na identifikáciu osvedčených postupov a skúseností od národnej po miestnu úroveň.

Prvým výstupom dotazníka bol vecný dokument „Input paper“, ktorým sa EWG zapojila do verejného konzultačného procesu hodnotenia Európskej adaptačnej stratégie pod záštitou Európskej komisie Generálneho riaditeľstva pre opatrenia v oblasti klímy. Dokument sa zameriaval najmä na začlenenie problematiky adaptácie do územnoplánovacej dokumentácie, koherenciu NAS s inými národnými dokumentmi a prepojenie NAS so sektorovými stratégiami s priamym územným dosahom. Výsledkom boli odporúčania súvisiace s implementáciou Európskej adaptačnej stratégie v štátoch EWG a vzájomné prepojenie otázok adaptácie, mitigácie a odolnosti. Ukázalo sa, že je potrebné začleniť riešenie otázok klimatických zmien do územnoplánovacej dokumentácie a zvážiť ich stupeň závažnosti.

AKO TO V PRAXI FUNGUJE?

V súvislosti s vyplňaním dotazníka pre EWG boli oslovené odbo-ry územného plánovania na Okresných úradoch v sídle kraja, aby zaslali príklady miest a obcí Slovenska, ktorých územné plány re-

flektujú na nepriaznivé dôsledky klimatických zmien. Medzi pozitívne príklady môžeme zaradiť územný plán mesta Trnava, ktorý v roku 2015 zahrnul aj prísnejšie adaptačné opatrenia vyplývajúce z dokumentu Stratégia adaptácie mesta Trnava na dosahy zmeny klímy, Nitriansky a Trnavský samosprávny kraj, mestá Prešov, Hlohovec, Piešťany či obce Cífer a Dubovce. Napriek týmto príkladom riešenie prejavov zmeny klímy je potrebné premietat' do územných plánov vo väčšej miere.

Pre zaujímavosť uvádzame aj príklady zo zahraničia. Holandsko vypracovalo na národnej úrovni dokument s názvom Delta plán pre územnú adaptáciu („DSA“). DSA sa okrem iného zaoberá aj územným aspektom zmeny klímy, významom zelenej infraštruktúry a zelených riešení. V rámci programu je zabezpečené aj financovanie z Delta fondu s priemerným ročným rozpočtom 1,2 miliardy eur. V Nemecku sú podľa zákona o územnom plánovaní orgány územného plánovania na spolkovej aj regionálnej úrovni povinné uplatňovať požiadavky mitigácie a adaptácie na zmenu klímy a v potrebnom rozsahu ich zapracovať do územných plánov. Vplyvy zmeny klímy na životné prostredie sa v územnom plánovaní odrážajú najmä pri tvorbe nových územných plánov (aj v kontexte environmentálneho hodnotenia), ako aj v mestskom rozvoji.

ČO BY CHCELA EWG EŠTE DOSIAHNUŤ?

Vytvorenie takejto medzinárodnej EWG zameranej na zmenu klímy v oblasti územného rozvoja predstavuje veľký prínos najmä z dôvodu aktívnej participácie Slovenska na procese revízie Územnej Agendy EÚ 2020. Už v tomto roku bude potrebné jej preskúmanie ako kľúčového dokumentu, preto EWG pracuje na podnetoch a námetocho, ktorými plánuje prispieť do tejto revízie. ■

¹ <https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmeny-klimy/nas-sr-2014.pdf>

² AŽ PROJEKT s.r.o., 2010

³ AŽ PROJEKT s.r.o., 2013

RESUME: The consequences of climate change are widely acknowledged as one of the major challenges of the nearest future and they are representing a key policy issue. The crucial role of territorial planning was introduced in order to secure the quality of the settlements' environment with facing the climate change negative impacts. The created Expert Working Group on Climate Change and Territorial Development (EWG) is focusing on the issue of climate change, adaptation in the field of territorial development. In 2017, EWG members elaborated the survey, consisting of 7 questions linked to national level and 2 questions considering EU level related to the territorial aspect in the topic of adaptation to climate change.



Prešov Foto: Jano Stovka mqp

Chrám svätého Mikuláša v obci Bodružal
Foto: Jano Stovka mqp

SMART REGIÓNY – VÝCHODISKO PRE SAMOSPRÁVY

PhDr. Michal Kaliňák, PhD., hovorca a tajomník rady expertov ZMOS

Čoraz viac sme atakovaní inteligentnými riešeniami, ktoré každému z nás uľahčujú rôzne životné situácie. Musíme sa pripraviť na zmeny, ktoré zvýšia komfort verejných služieb. Investície do šetrenia, premyslené riešenia a domyslené kroky dokážu vytvoriť novú architektúru našej spoločnosti, ktorá v úzkej spolupráci človeka s technológiami bude chrániť životné prostredie, brániť súkromie, rozvíjať lokálnu identitu a podporovať spoločenskú zodpovednosť. Všetko to je možné dosiahnuť smart riešeniami, ktoré treba rozlíšiť od krátkozrakých technologických riešení.

Smart agendou treba polluďiť džungľu technológií, v ktorej jednotlivé riešenia musia komunikovať medzi sebou a viesť permanentný dialóg s občanmi a inštitúciami. V tom je potenciál pre budúcnosť.

Štvrtstoročie samosprávy v samostatnej Slovenskej republike je dostatočný čas na to, aby sa s prihliadnutím na doterajšie skúsenosti, aplikačnú prax a nové trendy formulovali východiská na jej ďalší koncepčný rozvoj. Miestna územná samospráva predstavuje stabilizovaný model, ktorého funkčnosť závisí aj od miery dynamického prispôsobenia sa novým požiadavkám.

OD MEDZIOBECNEJ SPOLUPRÁCE K SMART REGIÓNUM

Našu štruktúru miestnej územnej samosprávy tvorí celkovo 2 929 samospráv, z ktorých je 96 % obcí. Sme typická vidiecka krajina.

Dokonca zo všetkých samospráv má 2 661 obcí do 3 000 obyvateľov. Okrem toho zo 140 miest má 20 menej ako 5 000 obyvateľov a iba 10 je v kategórii päťdesiatitisícových municipalít.

Keďže sa samosprávy zo svojej podstaty orientujú na výkon originálnych pôsobností a tiež prenesený výkon štátnej správy, netreba zabúdať na pomerne výstižnú formuláciu zo Zákona o obecnom zriadení, podľa ktorej: „*Základnou úlohou obce pri výkone samosprávy je starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov.*“

Keď sa na to pozrieme optikou obyvateľov, ktorých treba vnímať ako konečných užívateľov výhod, je zrejmé, že od miest a obcí sa očakáva, aby svojou činnosťou hľadali kompromis medzi oprávnenými potrebami obyvateľov a svojimi reálnymi možnosťami. A to všetko s cieľom zabezpečovať koordinovaný rozvoj svojho územia.

Agenda smart znamená permanentný rozvoj územia, zvyšovanie efektivity verejných služieb a modernizáciu samospráv, od čoho nie je možné oddeliť medziobecnú spoluprácu v jej rôznych formách, oblastiach a podobách. Hlavne, ak je zjavné, že samosprávy sú ekonomické jednotky s nástrojmi územného plánovania, čo znamená, že môžu aktívne formovať lokálnu hospodársku politiku a regionálnu ekonomiku.

Tieto aspekty dokáže umocniť miera medziobecnej spolupráce, teda kooperácia samospráv a ich integrácia na zabezpečovanie rôznych verejných služieb, v ktorých modernizácia záleží od smart riešení.

OD DEFINÍCIE K OBSAHU

Zrozumiteľný obsah je prvý z predpokladov úspechu. Smart nie je dôležité prekladať, ale vytvoriť zrozumiteľný obsah. Ak túto agendu budeme vnímať ako komplexné, inovatívne a udržateľné riešenia, potom každé, ktoré spĺňa všetky tieto atribúty, v sebe nesie pridanú hodnotu pre obyvateľov, už spomínaných – konečných užívateľov výhod.

Smart regióny sú východiskom pre samosprávy, na ktoré sa treba v prvom rade odborne pripraviť. Ak sa dokážu viaceré samosprávy spojiť pre svoj ďalší koordinovaný rozvoj, budú z nich dobrí susedia s rovnakými záujmami, čo zvyšuje úspešnosť smart riešení. Treba však očakávať výraznejšiu aktivitu vyšších územných celkov, pretože ich poslanie je v servisných agendách na vymedzenom území, kde od rozvoja silných mikroregiónov závisí úspech regionálnej politiky. ■

RESUME: Smart regions – starting points for self-governments The Smart Agenda means the permanent development of the territory, increasing the efficiency of public services and the modernization of self-governments, from which it is not possible to separate inter-municipal cooperation in its various forms, areas and shapes. Especially if it is clear that self-governments are economic units with spatial planning tools, which means they can actively shape local economic policy and the regional economy. These aspects can be enhanced by the degree of inter-municipal cooperation, i.e. the co-operation of self-governments and their integration in the provision of various public services where modernization depends on smart solutions. Smart regions are the starting point for self-governments, which needs to be professionally prepared for first and foremost. If multiple self-governments can join together for their further coordinated development, they will be good neighbors with the same interests, which increases the success of smart solutions.

EURÓPSKA HOSPODÁRSKA KOMISIA PODPORUJE INTELIGENTNEJŠIE MESTÁ

Domenica Carrero, koordinátorka projektu, oddelenie bývania a pozemkového manažmentu, EHK OSN
Preklad spracovala: Lucia Pospišová, MDV SR

Výbor pre bývanie a pozemkový manažment Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN) sa začal venovať problematike inteligentných udržateľných miest v roku 2014, keď bol spustený program „United Smart Cities“. V roku 2016 UNECE spolu s Medzinárodnou telekomunikačnou úniou založili Globálnu iniciatívu Spojených národov pre inteligentné udržateľné mestá (U4SSC), ktorá v súčasnosti zahŕňa 16 orgánov OSN.

SU4SSC definuje inteligentné mesto nasledovne: „Inteligentné udržateľné mesto je inovatívne mesto, ktoré využíva informačné a komunikačné technológie (IKT) a iné prostriedky na zlepšenie kvality života, efektívnosť fungovania mesta a poskytovania služieb a konkurencieschopnosť a zároveň naplňa požiadavky súčasných a budúcich generácií s ohľadom na ekonomické, sociálne, environmentálne i kultúrne aspekty.“ Preto inteligentné udržateľné mesto využíva technológie a IKT na podporu udržateľného rozvoja.

V roku 2017 bol vypracovaný súbor kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI) pre inteligentné udržateľné mestá. Tieto zahŕňajú 92 ukazovateľov (základné a nadstavbové), ktoré sú rozdelené do troch dimenzií udržateľného rozvoja: hospodárstvo, životné prostredie a spoločnosť a kultúra. Medzi kľúčové ukazovatele výkonnosti patria: IKT, doprava, produktivita, infraštruktúra, územné plánovanie, inovácie, kvalita ovzdušia, voda a sanitácia, odpad, verejné priestory, energetika, vzdelávanie, zdravie, kultúra, bezpečnosť, bývanie, potraviny a sociálna inklúzia. Ukazovatele sú plne zosúladené s cieľmi udržateľného rozvoja (SDG) a slúžia ako nástroj rozhodovania na základe dôkazov, monitorovania pokroku a dosahovania SDG na miestnej úrovni.

KPI sú implementované v 50 veľkomestách rôznych veľkostí a úrovne rozvoja na celom svete vrátane Dubaja, Singapuru, Montevidea, Valencie, Ríma, Astany, Manizales, Gorisu, Voznesenska, Bizerte, Pully a ďalších. Výbor ďalej pracuje na budovaní kapacít na národnej aj miestnej úrovni najmä v krajinách s transformujúcou sa ekonomikou. ■

MAPA SLOVENSKÝCH INICIATÍV SMERUJÚCICH K ZAVÁDZANIU KONCEPTU SMART CITY

Ing. arch. Erika Horanská, oddelenie mestského rozvoja MDV SR

V januári 2018 Veľvyslanectvo Veľkej Británie a Severného Írska na Slovensku predstavilo príklady britských miest v prístupe ku konceptu Smart City. Z toho, čo si publikum vypočulo, bolo zrejme, že Veľká Británia ako krajina, ktorá začala priemyselnú revolúciu, má aplikáciu konceptu Smart City na veľmi pokročilej úrovni. Keď sme sa britských expertov opýtali, ako dlho u nich proces zavádzania tohto prístupu trval, s príslovečným anglickým humorom odpovedali: „od zavedenia elektrického osvetlenia?“

To, že prebieha výmena skúseností medzi slovenskými mestami a zahraničnými partnermi o skúsenostiach s uplatňovaním prístupu Smart City, je v každom ohľade pozitívne. Okrem britského sa v tejto veci angažuje napríklad aj francúzske veľvyslanectvo. Slovenské mestá tak získavajú informácie o tom, ako tento prístup vznikol, rozvíjal sa a kde je v rôznych krajinách dnes. Môžeme sa inšpirovať, poučiť, aj využiť know-how, ktoré sa v oblasti Smart City naakumulovalo.

AKO SME NA TOM NA SLOVENSKU? ÚSTREDNÉ ORGÁNY ŠTÁTNEJ SPRÁVY

Podstatou konceptu Smart City je zabezpečiť, aby interakcie, ktoré na území vznikajú medzi rôznymi oblasťami a aktérmi, boli čo najefektívnejšie. Smart City prístup je veľmi komplexný koncept, a nevyhnutne preto zasahuje do kompetencií viacerých rezortov. Na Slovensku má aktivity v rámci tejto agendy viacero ústredných orgánov štátnej správy, pričom žiaden z nich ju nemá vo svojom portfóliu explicitne uvedenú. Rovnako tak zatiaľ nie je stanovený koordinátor, ktorý by zosúladil aktivity jednotlivých rezortov a pomáhal intenzívnejšej vzájomnej spolupráci rôznych nielen štátnych, ale aj samosprávnych súkromných a iných subjektov.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR má vo svojich kompetenciách tvorbu a uskutočňovanie politiky mestského rozvoja. V koncepcii mestského rozvoja SR do roku 2030 sa síce Smart City priamo neuvádza, avšak je prirodzene obsiahnutý už vo vízii rozvoja mestských území, ktoré majú byť udržateľné, odolné a produktívne. Rovnako tak princípy, ktoré koncepcia presadzuje, sú priamo spojené s konceptom Smart City: ak sa majú mestá o rozvoji rozhodovať strategicky, musia mať k dispozícii kvalitné informácie a zároveň získavať spätnú väzbu o tom, ako sú stratégie účinné; prepojenosť jadrových miest so svojimi širšími funkčnými územiami vyžaduje efektívnu komunikáciu, spoluprácu a vzájomnú podporu; princíp integrovaného rozvoja predpokladá uplatňovanie prierezových riešení a považuje ich za efektívnejšie než izolované sektorové prístupy. Ministerstvo sa aktívne zapája do diskusie o koncepte Smart City a usiluje sa o prepájanie rôznych aktérov.

Ministerstvo hospodárstva SR považuje Smart City koncept za príležitosť a výzvu pre slovenské malé a stredné podniky, ale aj za start-upy pri presadzovaní ich inovatívnych nápadov a riešení v mestách s konečným efektom zvyšovať kvalitu života ich obyvateľov. Rezort o problematike pripravil informačnú brožúru a vyhlásil výzvu na podporu pilotného testovania inovatívnych riešení. Inovácie, tvoriace jadro konceptu Smart City, nie sú len technické a technologické, tie sú v kompetencii MH SR, ale predpokladajú celý rad sociálnych a behaviorálnych inovácií a aspektov, ktoré patria do gescie ďalších subjektov verejnej správy vrátane mnohých ústredných orgánov štátnej správy. Ministerstvo sa hlási k podpore vzniku nových druhov finančných mechanizmov a ku kontinuálnemu odstraňovaniu byrokratických a legislatívnych bariér, ktoré bránia nasadzovaniu zmysluplných riešení.

Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu (ÚPVII) pripravil pilotnú schému podpory projektov experimentálneho vývoja a inovácií pre zavádzanie konceptu Smart City na Slovensku. Úrad má záujem naďalej participovať v oblasti Smart City a navrhuje vytvoriť jednotný informačný portál. Za neoddeliteľnú súčasť

konceptu Smart City považuje ÚPVII aj finančný rámec, ktorý by mal obsahovať hybridné finančné nástroje pozostávajúce z kombinácie dostupných finančných verejných a súkromných zdrojov, ktoré budú založené na princípe pákového efektu a revolvingu.

MIMOVLÁDNE INICIATÍVY

Smart Cities klub je občianske združenie, založené pred tromi rokmi. Jeho cieľom je podporovať vznik konceptov inteligentných miest v slovenských mestách a mestských regiónoch. Poslaním združenia je meniť slovenské mestá nielen v oblasti využívania Smart technológií, ale najmä v oblasti zvyšovania kvality života svojich obyvateľov. Smart Cities klub každý rok organizuje celoštátnu konferenciu Slovensko na ceste k smart cities. Tento rok vo februári to bola štvrtá konferencia. Členstvom v klube mestá okrem iného získajú možnosť zúčastňovať sa na zahraničných študijných cestách organizovaných klubom. Medzi aktivity poradného zboru patrí aj zdieľanie domácich a zahraničných skúseností a technológií cez originálnu platformu City: One.

Slovak Smart City Cluster je záujmové združenie právnických osôb, ktoré spája zástupcov podnikateľského prostredia, nositeľov technologických inovácií, reprezentantov verejnej správy a akademického prostredia. Iniciatíva vznikla v decembri 2016 ako reakcia na súčasný ekonomický a sociálny vývoj nielen v rámci slovenského podnikateľského prostredia, ale aj samosprávy miest predovšetkým v kontexte rozvoja novej synergickej infraštruktúry. Táto by mala integrovať inovácie v oblasti spracovania dát, udržateľných zdrojov energií a ich udržateľného využívania a zdieľanej ekonomiky. Koncept Smart City združenie vníma nielen ako technológie, ale

hlavne z hľadiska kvality života a ochrany životného prostredia a zdôrazňuje potrebu synergií medzi všetkými aktérmi.

FINANČNÉ INICIATÍVY

Financovanie projektov v oblasti Smart City je možné zabezpečiť aj výhradne prostredníctvom bežných finančných produktov dostupných na trhu poskytovaných etablovanými komerčnými finančnými inštitúciami a bankami. Na Slovensku však prevažnou formou financovania projektov v rámci konceptu Smart City je verejné financovanie, teda zo štátneho rozpočtu a prostriedkov Európskej únie. Smart City riešenia sú však predovšetkým o prepájaní, a to aj finančných zdrojov. Hybridné financovanie je nielen nutnosťou vyplývajúcou z limitov verejných finančných zdrojov, ale najmä je pre uplatnenie konceptu Smart City veľmi prirodzené. Podstatným faktorom úspešnosti zavádzania konceptu Smart City je, aby slovenské mestá, obce a samosprávne kraje postupne prechádzali pri financovaní svojich projektov z výlučne grantovej formy aj na návratné formy financovania. Tento prechod nebude jednoduchý, keďže príprava projektov na návratné financovanie je iná než pri žiadostiach o grantové zdroje. Keďže finančné nástroje budú mať v novom európskom rozpočtovom období ešte väčšiu váhu než v súčasnosti a dostupnosť grantov sa bude postupne oslabovať, tento prechod na nové formy financovania je nevyhnutný.

Spoločnosť **SZRB Asset Management, a.s.** (SZRB AM), bola založená v roku 2014 ako správca v spoločnosti Slovak Investment Holding, a. s. Táto bola vytvorená ako prostriedok na implementáciu finančných nástrojov v programovom období 2014 až 2020 →



Foto: Shutterstock.com

→ v špecifických oblastiach – podpora dopravnej infraštruktúry, energetickej efektívnosti, odpadového hospodárstva a obnoviteľných zdrojov energie, sociálnej ekonomiky, malých a stredných podnikov. Poslaním SZRB Asset Management je podpora investičných projektov v SR formou návratnej finančnej pomoci, či už z finančných nástrojov SZRB AM, Európskej investičnej banky alebo iných medzinárodných finančných inštitúcií. SZRB AM sa v oblasti uplatňovania konceptu Smart City momentálne venuje identifikácii projektov vhodných na takúto formu financovania. Na tejto iniciatíve spolupracuje s Európskou investičnou bankou a konzultačnou spoločnosťou Ernst & Young.

MEDZINÁRODNÁ SPOLUPRÁCA

Francúzske veľvyslanectvo na Slovensku má problematiku podpory konceptu Smart City medzi svojimi prvými prioritami. V tejto súvislosti minulý rok v októbri zorganizovalo veľké bilaterálne fórum v úzkej spolupráci so slovenskými ministerstvami, samosprávami a združeniami a za prítomnosti mnohých francúzskych firiem a samospráv ako Orléans, Štrasburg, Bordeaux a Grenoble. V tejto práci bude zastupiteľstvo pokračovať cez rôzne tematické workshopy a bilaterálne návštevy, aby sa vytvorili trvalé a hmatateľné putá medzi samosprávami v oboch krajinách, čo umožní vzájomnú výmenu príkladov dobrej praxe a lepšiu spoluprácu na európskej úrovni. Veľmi úspešné bolo bilaterálne fórum, v rámci prípravy ktorého veľvyslanectvo diskutovalo s viacerými ministerstvami a navštívilo niektoré slovenské mestá. Ohlas, s ktorým sa táto iniciatíva stretla, svedčí o tom, že téma Smart City je na Slovensku veľmi aktuálna.

Britské veľvyslanectvo na Slovensku zaradilo výmenu skúseností v oblasti Smart City medzi svoje aktivity. Zintenzívňuje

väzby medzi východným Slovenskom a severným Anglickom, kde vidí veľa spoločných znakov. Začiatkom roka veľvyslanectvo organizovalo návštevu predstaviteľov Popradu, Kežmarku a Košíc do britských miest Sheffield, Manchester a Barnsley, ktoré sú lídrami v oblasti uplatňovania konceptu Smart City. V budúcnosti plánuje usporiadať ďalšie výmeny expertov z miest ako Coventry, Bath alebo Bristolu s ďalšími slovenskými mestami. Veľvyslanectvo taktiež plánuje priviesť obchodnú delegáciu digitálnych spoločností z oblasti South Yorkshire na budovanie vzájomne prospešných vzťahov a väzieb. Na posilnenie revolúcie Smart City je dôležitá vyššia angažovanosť žien v oblasti IT – preto veľvyslanectvo pozvalo Liverpool Girl Geeks na prvú návštevu Slovenska a teší sa na prácu v tejto zaujímavej oblasti so slovenskými partnermi ako IT Valley a AtytyvIT. ■

RESUME: Map of Slovak initiatives to implement the Smart City concept To support the Smart City concept, activities and initiatives by state and non-governmental organizations, the preparation of financial instruments, as well as the involvement of the Embassies of France and Great Britain and Northern Ireland in Slovakia, were created in Slovakia. In Slovakia, several central governmental bodies – the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic, the Ministry of Economy of the Slovak Republic, the Office of the Deputy Prime Minister for Investment and Informatization, have activities within this Agenda, but none of them have it explicitly mentioned in its portfolio. Similarly, no coordinator has yet been set up to reconcile the activities of individual ministries. Non-governmental organizations have been created to support the implementation of the Smart City concept – the civic association Smart Cities klub and the Slovak Smart City Cluster Association of Legal Entities. In the future, the hybrid financing of Smart City projects will be required, not only because of limits of public financial resources, but also because such funding is very natural for implementing the Smart City concept. The Company of Slovak Guarantee and Development Bank, Asset Management, a.s., would like to contribute to this. In the area of the application of the Smart City concept, it is currently focusing on identifying projects suitable for this type of funding, with the co-operation of the European Investment Bank and the consultancy company Ernst & Young on this initiative. The French Embassy and the British Embassy in Slovakia are actively involved in the promotion of the Smart City concept and the transfer of information from abroad.

KTORÝM SMEROM SA VYBRAŤ NA CESTE K SMART CITY

Hodnotenie vývoja Smart Cities v praxi, nastavenie a analýza indikátorov, dáta a ich využitie

Juraj Hošťák, Smart City koordinátor pre CSE region, EY

Súčasná technologická riešenia a inovatívne modely fungovania spoločnosti ako takej vytvárajú pre predstaviteľov miest nové výzvy. Vyplýva to z množstva faktorov ako napríklad veľkého počtu obyvateľov, na ktoré mesto nie je pripravené, interakcií medzi nimi či nových technologických výdobytkov. Projekty Smart Cities ponúkajú inteligentnú a predovšetkým prepojenú infraštruktúru, ktorá pomáha zvyšovať kvalitu života v mestách, ich efektívnosť, podporuje ekonomický rast a konkurencieschopnosť.

Nové technológie nachádzajú uplatnenie v rôznych oblastiach, akými sú napríklad verejná správa, podnikanie, mobilita, energetika či vodné a odpadové hospodárstvo. Postupné zavádzanie inteligentných riešení vyvoláva aj potrebu mesta zmerať tento proces *smartifikácie*, aby bolo možné správne nastaviť smer jeho vývoja s prihliadnutím na unikátnosť mesta, jeho silné a slabé stránky. Na mapovanie stavu, vplyvu a procesov súvisiacich s ekosystémom miest existuje množstvo modelov, tzv. indexov, ktoré sa odlišujú v závislosti od stanoveného primárneho cieľa, charakteru či počtu mapovaných oblastí.

Pri zhodnocovaní je teda dôležité vybrať vhodný nástroj merania a spôsob jeho aplikácie.

VÝHODY ANALÝZY SMART CITY INDEXU

Meranie indikátorov efektívnosti a snaha o porozumenie a prepojenie čiastkových funkcionalít inteligentných miest prináša množstvo výhod. Mestu ponúka možnosť vyhodnotiť jeho súčasný stav a zobrazí silné a slabé stránky pre účinnejšiu prioritizáciu opatrení a investícií. Vďaka indexu sú mestá schopné zlepšiť svoju inovačnú politiku a stupeň jej integrácie. Taktiež prispieva k hľadaniu takých →



Foto: Pixabay.com

→ inteligentných riešení a projektov, ktoré môžu byť mestu šité na mieru. Umožňujú sledovanie premeny mesta v čase a vyhodnotenie dosahu implementácie daných inteligentných riešení a projektov, a teda aj vynaložených investícií. Jednotlivé mestá môžu byť zároveň porovnávané medzi sebou, čo podporuje zdieľanie skúseností medzi nimi – identifikáciu osvedčených postupov a riešení, ako aj rizík či hrozieb a uľahčuje proces budovania špecifických kapacít v oblasti Smart City. V neposlednom rade tento prístup pomáha štátnej správe vytvárať štandardy, potrebné na zabezpečenie integrovaných a interoperabilných riešení Smart City, a urýchljuje implementáciu koncepcie na regionálnej, národnej a medzinárodnej úrovni.

Na národnej úrovni môže nástroj slúžiť na dlhodobý komplexný monitoring miest a regiónov, môže byť zdrojom informácií pre plánovanie a hodnotenie národných stratégií a podporných programov pre udržateľný rozvoj miest a rovnako aj pre správne nastavovanie

ligentné nástroje a zdroje potrebné na dosiahnutie stanoveného cieľa, je vhodné využiť indexy, ktoré mapujú špecifickú oblasť a porovnávajú ju s pôvodným stavom – funguje teda ako akýsi kompas na vedenie mesta a pomáha identifikovať konkrétne čiastkové priority a kroky pre napredovanie. Ďalšou cestou je možnosť využiť všeobecnú metodiku, ktorá sa sústreďí na inteligenciu miest, a to predovšetkým z pohľadu využívania inovatívnych prístupov, nových obchodných modelov, digitalizácie a integrácie. V prípade potreby väčšej úrovne detailu mestá majú k dispozícii personalizované indexy pripravené na meranie úspešnosti konkrétnej stratégie či projektu mesta.

Do akej miery teda môžeme kvantifikovať kvalitu života v meste? Všetko sa odvíja od zberu dát a ich následného vyhodnocovania, bez ktorého by sledované indikátory boli len nič nehovoriacimi číslami. Množstvo projektov je zameraných na jednu vertikálnu oblasť, resp. jeden element takejto oblasti, ako je na-

a v ktorom funguje. Druhá sa sústreďuje na obyvateľov ako „užívateľov a spolutvorcov“ mestského ekosystému a na kvalitu ich života.

POZITÍVNE PŘÍKLADY

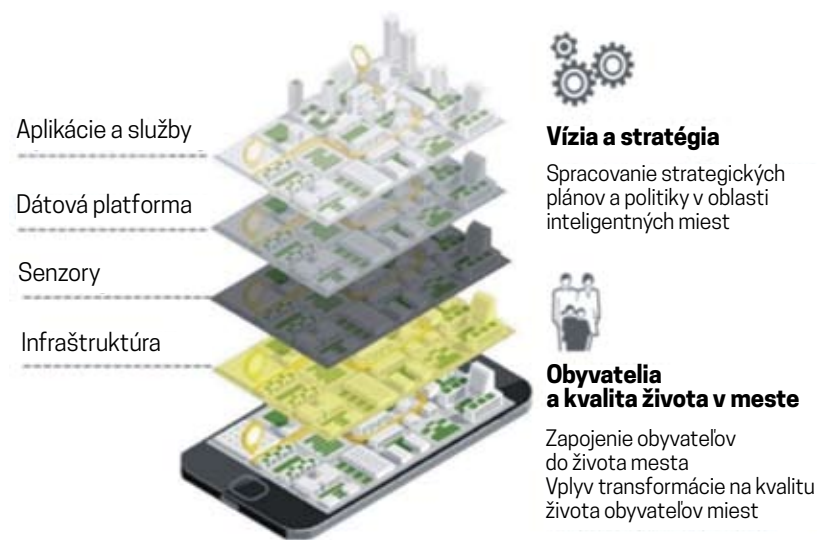
Ako príklad možno uviesť základné ukazovatele vzťahujúce sa na oblasť dopravy a mobility. Na úrovni infraštruktúry digitálna transformácia uvažuje predovšetkým o hodnotení hromadnej dopravy, sieti cyklotrás, chodníkov pre chodcov, parkovísk či systému zdieľania áut a bicyklov. Na úrovni senzorov a dátových zdrojov sa hodnotí napríklad možnosť sledovania aktuálnej pozície prostriedkov hromadnej dopravy, dostupnosti v rámci systému zdieľania, bezpečnosti cyklotrás alebo kvality ovzdušia v blízkosti dopravných uzlov. Na úrovni platformy sa sleduje prístup k vyzbieraným dátam a ich otvorenosť. Na najvyššej štvrtej úrovni sa hodnotenie zameriava na počet, respektíve kvalitu aplikácií a služieb, ktoré čerpajú

kálnej digitalizácie. Vízia a riadenie inteligentného mesta by mali byť v súlade s týmto prístupom, a to z hľadiska právomocí a inštitucionálnych kompetencií aj financovania projektov. Cieľom je vytvorenie integrovanej infraštruktúry a spoločnej platformy na poskytovanie služieb, ktorá dokáže spracovať informácie zaslané senzormi na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom.

BUDÚCNOSŤ PATRÍ EFEKTÍVNYM MESTÁM

Používanie indikátorov na dlhodobé sledovanie a vyhodnocovanie dosahov rôznych programov a projektov na mestské ekosystémy bude v ďalších rokoch pravdepodobne stúpať. Prepojenosť konceptu transformácie Smart City vytvára takémuto vývoju ideálny rámec. S rastom dostupných dát o mestách ich prepajovaním s ďalšími informáciami a nasadzovaním umelej inteligencie je možné očakávať, že sofistikovanosť monitorovaných systémov sa výrazne zvýši. Z hľadiska sledovania vývoja a poskytovania efektívnej podpory na národnej

ÚROVNE DIGITÁLNEJ TRANSFORMÁCIE EY SCI



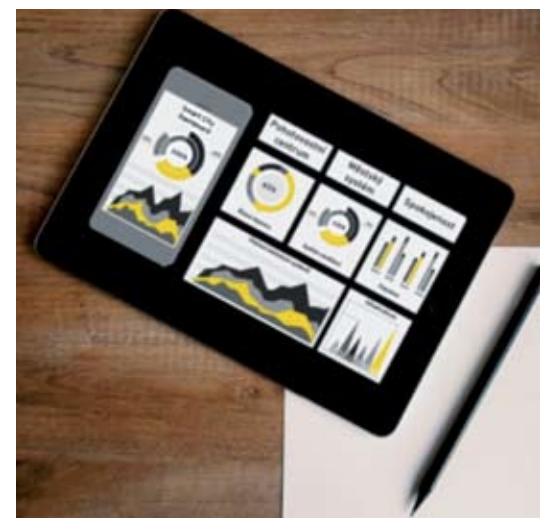
Zdroj: EY

HODNOTENÉ FUNKČNÉ OBLASTI MESTA



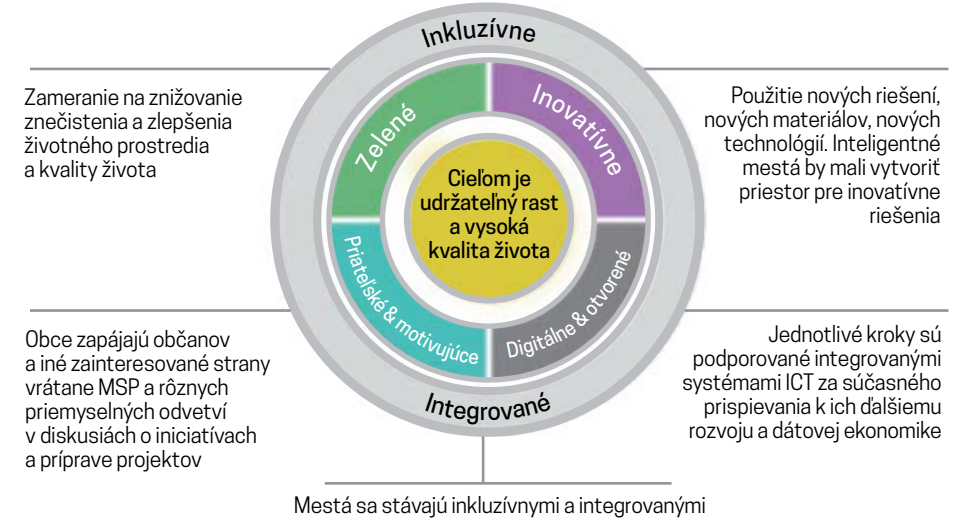
Zdroj: EY

SMART CITY DASHBOARD



Zdroj: EY

ZÁKLADNÉ PRINCÍPY SMART CITY



Zdroj: EY

finančných mechanizmov podpory. Na mikroekonomickej úrovni umožňuje analýza Smart City Indexu spoločnostiam určiť regióny, mestá či obce s najväčším potenciálom pre rozvoj. Podnikateľské subjekty na základe takéhoto „mapovania inovatívneho potenciálu“ môžu získať cenné informácie, aby včas rozpoznali trendy na trhu a s nimi spojené príležitosti.

Vyhodnocovanie efektívnosti projektov reaguje aj na ďalšiu z výziev pre mestá – financovanie projektov inovatívnym spôsobom. Verejný dopyt bude zohrávať dôležitú úlohu a predstavitelia miest budú musieť súťažiť o verejné financovanie, aby zlepšili kvalitu projektov a zaviedli škálovateľné a dynamicky prispôbené riešenia, či maximalizovali dosah využitých zdrojov. Možným riešením je práve zavádzanie týchto riešení pomocou pilotných projektov – teda testovanie riešení v reálnom prostredí v menšom rozsahu, v oblastiach vyplývajúcich z výsledkov indexu.

UKAZOVATELE KVALITY ŽIVOTA V MESTE

Existujú dva prístupy k použitiu indexov vo vzťahu k hodnoteniu fungovania miest. Vzhľadom na to, že *smartifikácia* je nástrojom na dosiahnutie udržateľného rozvoja miest a vysokej kvality života v nich, mnoho indexov sa zameriava na hodnotenie udržateľnosti ako takej. V prípade, že mestá ešte dostatočne nepoužívajú inte-

príklad energetická účinnosť budov, a následne chýba systémový integrujúci prístup, ktorý podporuje synergie, interoperabilitu a škálovateľnosť. Práve pre zachytenie integrovaného prístupu vyhodnocovania vybraných ukazovateľov bol vyvinutý komplexný diagnostický nástroj – EY Smart City Index (EY SCI). Tento hodnotiaci model zachytáva prierez šiestich základných úrovní transformácie (digitálnej a spoločenskej) mesta a jednotlivých oblastí jeho fungovania. Základom je infraštruktúrna úroveň, ktorá umožňuje elementárne fungovanie daných systémov a časť jeho prvkov zároveň umožňuje prepojenie jednotlivých sietí a technologických zariadení mesta. Následne nadväzuje vrstva senzorov, prostredníctvom ktorých dochádza k zberu dát o prevádzkových režimoch a užívateľskom správaní a ktoré z diaľky dokážu riadiť mestskú infraštruktúru. Tieto informácie ďalej vstupujú na dátovú platformu na poskytovanie služieb. Na tejto úrovni prebieha spracovanie a integrované vyhodnocovanie dát a tvoria sa tu vstupy pre najviditeľnejšiu digitálnu vrstvu organizácie inteligentného mesta, ktorou sú aplikácie a služby s pridanou hodnotou pre občanov. Prídavnými vrstvami sú dve spoločenské kategórie, ktoré vyjadrujú transformáciu na úrovni verejnej správy a spoločnosti ako takej. Prvá sa zameriava na vyhodnotenie strategického rámca, z ktorého mesto vychádza

z fungovania predchádzajúcich troch vrstiev. Ako príklad môžeme uviesť aplikácie poskytujúce používateľovi informácie v reálnom čase o električkách nasadených v prevádzke, o nasadení displejov poskytujúcich tieto informácie na zastávkach alebo aplikáciu umožňujúcu flexibilné využívanie systému zdieľania.

Príkladom použitia personalizovaného Smart City Indexu v praxi je koncept Smart Prague Index (EY), napojený na dlhodobú víziu mesta pre udržateľnú Prahu do roku 2030. Na základe analyzovaných nedostatkov vo fungovaní hlavného mesta bolo identifikovaných šesť strategických oblastí. Pre každú z oblastí sú definované strategické ciele a tematické okruhy, pri ktorých sa predpokladá, že k dosiahnutiu definovaných strategických cieľov významne prispievajú. Menovite sú to funkčné oblasti ako mobilita budúcnosti, bezodpadové mesto, inteligentné budovy a energie, atraktívna turistika a ľudia a mestský priestor. Tieto sú doplnené o všeobecnú podpornú dátovú oblasť, ktorá zahŕňa komunikačné a informačné technológie. Kľúčové projekty v jednotlivých oblastiach konceptu *Smart Prague* sú vyhodnocované pomocou tejto metodológie a kvantifikovateľných kľúčových indikátorov, čo umožní kvalifikovane odhadnúť potenciál strategických cieľov.

Inteligentné mesto vyžaduje inovatívny prístup prostredníctvom vrstveného riešenia, ktorý presahuje tradičný proces verti-

a regionálnej úrovni by preto bolo vhodné, aby v budúcnosti došlo aspoň k čiastočnej konsolidácii týchto procesov. Ideálne formou jedného, prípadne niekoľkých špecifických indexov, alebo formou štandardizovaného súboru základných indikátorov, ktorým sa mestá nad určitý počet obyvateľov zaviažu pravidelne sledovať svoj vývoj a súčasne upravovať svoje smerovanie. Napokon primárnym cieľom Smart City Indexu nie je mestá medzi sebou porovnávať, ale práve zmerať ich progres, efektívnejšie nastaviť ďalšie smerovanie pri riešení výziev a lepšie využiť ich silné stránky a unikátne zdroje. ■

RESUME: What direction to choose on the journey to a Smart City The introduction of smart solutions into cities and regions, coupled with the evolving Smart City concept, also raises the need to monitor and evaluate how these new solutions contribute to linking a city's partial functionality and overall efficiency. At the same time, the systematic mapping of the development and change of cities over time is a prerequisite for the correct decision making on the direction of further development. Data collection and evaluation have a major impact on the formation of the vision of the smart city, its management and the planning of individual projects. Specific indices that enable the city to evaluate its current state and areas with the greatest development potential as well as the degree of integration of innovative solutions and therefore their suitability and effectiveness can serve as a good measuring tool. The trend of using indicators for long-term monitoring and the evaluation of the impacts of individual projects as a basis for the quantification of the quality of life is also increasing. Comprehensive diagnostic tools such as the EY Smart City Index link these resources to each functional area of the city. The result is a holistic view of the functioning of the city and the subsequent evaluation of projects and investments with the highest priority, the use of data to formulate the vision of a smart city, its management and the planning of individual projects.

AKO SA BRATISLAVA STALA HLAVNÝM MESTOM SLOVENSKA, A PRITOM VŠETCI BOLI PROTI

Spracovala Katarína Andrášiová z pôvodného textu: Monika Vrzgula:

Ako sa Bratislava stala hlavným mestom Slovenska, a pritom všetci boli proti.

In: Monika Vrzgula: PRÍRUČKA VLASTENECTVA Pre začiatočníkov aj pokročilé. Bratislava, MONMART, s. r. o. 2007, s. 160 – 167.

Fakt, že Bratislava je hlavné mesto Slovenskej republiky, je pre väčšinu z nás triviálnou samozrejmosťou. Vnímanie Bratislavy a jej obyvateľov dokazujú síce v rôznych kútoch našej krajiny často pozoruhodné vyjadrenia a komentáre, ale nič to nemení na jej pozícii ako centra Slovenska. Nebolo to vždy tak. Ani nie pred sto rokmi sa nikomu, a najmenej obyvateľom (dnes) Bratislavy, nesnívalo o tejto jej funkcii.

Ked sa na konci prvej svetovej vojny rozpadalo mnohonárodnostné Rakúsko-Uhorsko, na mapách Európy ešte nefigurovalo ani Slovensko, ani Bratislava. V priestore medzi Viedňou a Budapešťou sa nachádzalo pomerne veľké mesto, kedysi slobodné kráľovské, s dlhou tradíciou vinohradníctva a obchodu. Jeho nemeckí obyvatelia ho nazývali Pressburg, maďarskí Pozsony a slovenskí národovci Prešporok, Požoň, Bretislav či Bratislava.

CESTA K HLAVNÉMU MESTU

Ked sa rúcajú staré impériá a vznikajú nové štáty, zvyčajne sú ich hlavné mestá tie, ktoré boli prirodzenými historickými centrami národného politického a kultúrneho života štátotvorného národa. To nebol prípad Bratislavy. Na konci 19. storočia mali v Prešporoku prevahu Nemci. „Kraxelhuberi“ tvorili 59,9 % obyvateľov, v roku 1910 sa k nim hlásilo 41,9 %, k Maďarom 40,5 % obyvateľov.

Po vyhlásení vzniku Republiky československej 28. 10. 1918 v Prahe a po martinskej Deklarácii slovenského národa (30. 10.), ktorou sa oficiálne jeho predstavitelia prihlásili k spoločnému štátu, nebolo ešte nič jasné. Prezident T. G. Masaryk v decembri 1918 verejne vyhlásil: „Mesto Prešporok neprináležalo vlastne ani Maďarom, práve tak ako nám. Je to nemecké mesto. My máme ale naň právo, lebo zázemie je slovenské. My potrebujeme bezpodmienečne Dunaj.“ Následne padlo v Prahe rozhodnutie vojensky obsadiť Wilsonovo mesto (toto pomenovanie navrhovali americkí Slováci), čo sa aj začalo diať presne na Silvestra a československé vojsko vstúpilo do mesta úplne symbolicky – prvý deň nového roku. Ako je zaznamenané vo vojenskej správe, v meste došlo k menším šarvátkam, zahynulo 15 civilistov. Väčšina obyvateľov sa správala pokojne. V. Šrobár (predseda tzv. dočasnej slovenskej vlády) si zapísal: „Piateho v nedelu do môjho bytu v hoteli sa len tak hrnuli návštevy. Všetko ma uistovalo o tom, s akou radosťou

prijímajú československé vojsko. Hlavne Nemci prízvukovali, že im donášame slobodu takú, o akej sa im ani nesnívalo.“

Úvahy a reakcie o budúcom hlavnom meste Slovenska neboli bez emócií ani mimo Prešporka (Názov Bratislava sa oficiálne prijal až 27. 3. 1919.) Hľadal sa vhodný kandidát. Do úvahy prichádzali viaceré mestá: Nitra, Liptovský Mikuláš, Zvolen, Banská Bystrica, Turčiansky Svätý Martin, Žilina. Zostala Bratislava. Praktické dôvody prevážili. Zásluhu na tomto úspechu mal nepochybne bratislavský župan Samuel Zoch so svojím iniciatívnym pozvaním dočasnej slovenskej vlády do Bratislavy. Tým najzrozumiteľnejším spôsobom jej členom dokázal, že Bratislava je metropola, akej na Slovensku páru niet, má potrebné „vybavenie“ administratívneho centra, má strategickú polohu, rozvinutý priemysel a obchod.

PERIPETIE METROPOLY SLOVENSKA

Faktom je, že Bratislava po celý čas trvania Republiky československej (1918 – 1938) mala príchut hlavného mesta druhej triedy. Ved' nový štát vznikol ako republika československého národa, s priznaním práv ostatným prítomným menšinám, hlavným mestom spoločného štátu bola Praha. Druhoradý význam Bratislavy ako (síce) hlavného mesta Slovenska v rámci Republiky československej prestal platiť pri skone tohto štátu. Po vyhlásení



Historická veduta Bratislavského hradu, r. 1787
Zdroj: archív Erika Horanská

autónómie Slovenska 6. októbra 1938 sa Bratislava stala sídlom slovenského parlamentu a vlády. Na rozdiel od roku 1918 sa tak stalo automaticky, bez akýchkoľvek diskusií.

Po oslobodení v roku 1945 čakali na bratislavských obyvateľov ďalšie zmeny. Po februári 1948 sa Bratislava postupne stala nie hlavným mestom, ale jedným z regionálnych centier Slovenska. Táto tendencia kulminovala v centralistickej ústave z roku 1960. Vtedy sa Bratislava stala iba centrom jedného z troch slovenských krajov. Zmena prišla až v roku 1968, vtedy sa samotné mesto dostalo na administratívnu úroveň kraja.

Posledná tretina 20. storočia sa niesla v znamení industrializácie hlavného mesta – úplne v protiklade s tendenciami v metropo-

lách Európy, kde sa od priemyslu prechádzalo k službám. Na konci 70. rokov boli Bratislave prisúdené tri funkcie: funkcia hlavného mesta Slovenska, funkcia politického, ekonomického a kultúrneho života Slovenska, a napokon funkcia lokality s najväčšou koncentráciou urbánnej populácie na Slovensku.

HLAVNÉ MESTO DNES

Dnes je Bratislava hlavným mestom samostatného štátu – Slovenskej republiky. Obraz Bratislavy, z celoslovenského pohľadu, je stále ovplyvňovaný podozreniami na centralistické metódy riadenia, kde „sa zbiehajú nitky do určitých rúk“, ktoré majú primárny prístup k zdrojom – informácií, financií a kontaktov. Zlepšeniu kreditu nepomáhajú ani hlboké ekonomické rozdiely v krajine a s tým súvisiace priepastné rozdiely v životnom štandarde Bratislavčanov a zvyšku Slovenska.

Mesto Bratislava zápasí tiež s administratívne zložitou štruktúrou, v ktorej je okrem vlastného hlavného mesta 17 mestských častí. Tie sú právnickými osobami, hospodária so zvereným majetkom a finančnými prostriedkami, majú svojho starostu, miestne zastupiteľstvo a miestny úrad.

Je existujúca administratívna štruktúra Bratislavy vyhovujúca a nemenná alebo sa pripravujú nejaké zmeny?

Odpovedá riaditeľka sekcie verejnej správy Ministerstva vnútra SR Mgr. Monika Filipová:

„Vzhľadom na to, že existujúca administratívna štruktúra hlavného mesta vrátane delby kompetencií medzi mestom a mestskými časťami, ako aj systému financovania boli nastavené pred desaťročiami, otázka zmien v týchto oblastiach je nepochybne relevantná, avšak vyžaduje diskusiu na širokej odbornej platforme. Bratislava, ako každé mesto, sa vyvíjala rapídne v uplynulom období, a to nielen čo sa týka príchodu ľudí z celého Slovenska za prácou a za štúdiom, ale aj v oblasti kultúry, cestovného ruchu, nárokov kladených na životné prostredie, dopravu a radu ďalších služieb. Z uvedených dôvodov je problematika administratívno-správneho členenia, financovania a celkového nastavenia hlavného mesta vysoko relevantná. V súčasnosti sa na pôde Ministerstva vnútra SR nepripravujú zmeny, avšak rezort chystá spoločný projekt v oblasti samosprávy s Radou Európy, pričom jednou z tém by malo byť práve postavenie Bratislavy ako hlavného mesta.“

RESUME: How Bratislava became the capital of Slovakia, despite of everyone being against it Bratislava became the capital of Slovakia after the establishment of the Czechoslovak Republic. Its position as a metropolis of Slovakia changed in connection with the cultural and political changes and development of Slovakia in the 20th century. Today, Bratislava is the capital of an independent state – the Slovak Republic. Given that the existing administrative structure of the capital, including the division of competences between the city and its districts as well as the funding system, was set up decades ago, the issue of changes in these areas is relevant but requires discussion on a broad professional platform.

KAM KRÁČA BRATISLAVA

Ing. arch. Peter Žalman, CSc., architekt

Mestá sú živé organizmy, formovali sa stáročia na základe určitých pravidiel, ale aj plánov. Dôležitou vlastnosťou súčasného mesta je samoregulácia, spolužitie s okolitým prostredím. Dva pohľady – mesto ako dokonale kontrolovaný poriadok a mesto ako neustály chaos, ktorý nie je možné riadiť – sú krajné pozície. Každé chaotické konanie spontánne vedie k určitým usporiadaniam. Bratislava súčasnosti skôr pripomína živelné sa rozvíjajúce mesto temer bez regulácie. Ako zabezpečiť návrat k rovnováhe, regulácii rozvoja nášho hlavného mesta?

Uplynulé storočie bolo pre Bratislavu významné najmä tým, že sa z provinčného mesta postupne stala hlavným mestom nového štátu. Plošné zväčšovanie mesta najmä po roku 1946 bolo odrazom nárastu počtu obyvateľov: v roku 1900 mala Bratislava 65 867 obyvateľov; v roku 1946 už 154 226, v roku 1970 to bolo 305 035 a v roku 1990 dosiahla 445 248 obyvateľov. (1) Počet obyvateľov sa za 90 rokov zvýšil temer sedemnásobne... Dnes sa formuje aglomerácia Veľká Bratislava, ktorá vykazuje počas pracovných dní do 750-tisíc prítomných obyvateľov. Podrobnosti sú uvedené v publikácii Urbanistický atlas Bratislavy. (2)

ÚZEMNÉ PLÁNY

Mesto Bratislava nemalo na začiatku 20. storočia oficiálny územný či regulačný plán. Predchodcom územných plánov mesta bol plán z rokov 1849 – 1850, ktorý spracoval Ing. Halácsi a slúžil ako podklad na zástavbu až do roku 1907. Téma rozvoja mesta bola obsahom nasledovných Regulačných plánov: Antal Palóczi, 1917,

Alois Balán, Jiří Grossmann, 1924, Kamil Gross, 1949. Po roku 1950 sa stali územné plány štandardným nástrojom mesta pri jeho rozvoji. Spomenutý Urbanistický atlas dokumentuje územné plány z rokov 1954 – 1986. Mesto zriadilo osobitný útvar zaoberajúci sa územným rozvojom mesta – útvar hlavného architekta – ÚHA, ktorý bol zrušený v roku 1990. Nové územné plány mesta nezahrňovali širšie okolie mesta, ktoré ležalo na prísne stráženej hranici dvoch systémov a názorov.

Zmena spoločenskej situácie po roku 1990 znamenala čiastočné pozastavenie plánovania rozvoja mesta (všetko vyrieši trh...). Mesto začalo pripravovať nový územný plán od roku 1993 a po prietahoch bol schválený až v roku 2007. (3)

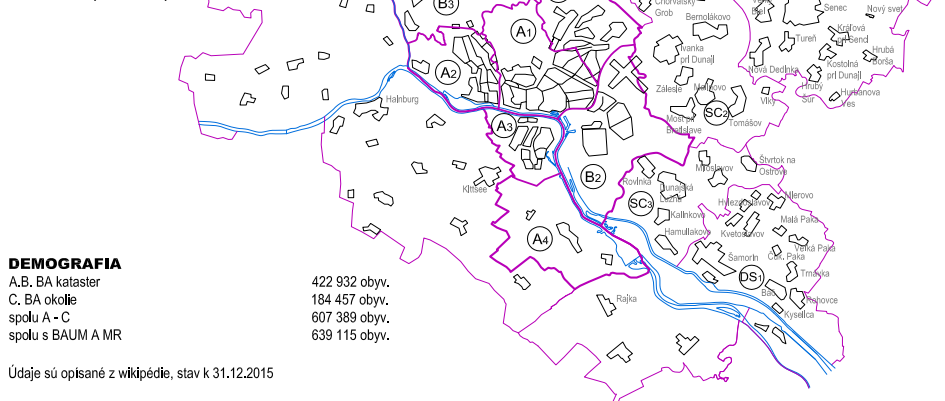
MESTO A ŠIRŠIE OKOLIE, VZNIK VEĽKEJ BRATISLAVY

Bratislavu v súčasnosti nevytvára len zástavba v hraniciach katastra, ale najmä jej okolie. Stalo sa to, čo sa udialo vo väčších európskych mestách už skôr. Veľká Bratislava sa formovala dlhšie obdobie, zmenila sa krajina okolo mesta. Mesto a jeho okolie sa

SCHÉMA 1 Demografia

BAUM		
1. Marchegg	2,937 obyv.	
2. Lassee	2,711 obyv.	
3. Engelhartstetten	1,959 obyv.	
4. Eckartsau	1,244 obyv.	
5. Hainburg	6,376 obyv.	
6. Wolfsthal	1,001 obyv.	
7. Berg	867 obyv.	
8. Hundstheim	544 obyv.	
9. Bad Deutsch Altenburg	1,629 obyv.	
10. Edelstall	651 obyv.	
11. Kittsee	2,710 obyv.	
12. Prellenkirchen	1,538 obyv.	
13. Pama	1,116 obyv.	
14. Deutsch Jahndorf	606 obyv.	
Spolu sektor	25,889 obyv.	
Hustota zástavby	61,9 obyv./km ²	
Maďarsko		
1. Rajka	2,550 obyv.	
2. Bezenye	1,426 obyv.	
3. Dunakiliti	1,861 obyv.	
Spolu sektor	5,837 obyv.	
Hustota zástavby	50,5 obyv./km ²	

MA 1		
1. Stupava	10,597 obyv.	
2. Borinka	747 obyv.	
3. Marianka	1,864 obyv.	
4. Zohor	3,302 obyv.	
5. Lozorno	2,965 obyv.	
6. Vysoká pri Morave	2,247 obyv.	
Spolu sektor MA 1	21,722 obyv.	
Hustota zástavby	116,8 obyv./km ²	



DEMOGRAFIA	
A.B. BA kataster	422 932 obyv.
C. BA okolie	184 457 obyv.
spolu A - C	607 389 obyv.
spolu s BAUM A MR	639 115 obyv.

Údaje sú opísané z wikipédie, stav k 31.12.2015

SC 1		
1. Veľký Biel	2,446 obyv.	
2. Nová Dedinka	2,431 obyv.	
3. Tureň	1,115 obyv.	
4. Senec	18,658 obyv.	
5. Bolodg	445 obyv.	
6. Rieca	1,445 obyv.	
7. Kráľová pri Senci	1,845 obyv.	
8. Kostolná pri Dunaji	618 obyv.	
9. Hrubý Šúr	908 obyv.	
10. Hurbanova Ves	306 obyv.	
11. Hrubá Borša	709 obyv.	
12. Nový Svet	94 obyv.	
13. Blatné	1,746 obyv.	
14. Čataj	1,171 obyv.	
15. Igram	562 obyv.	
16. Kaplná	751 obyv.	
17. Veľký Grob	1,360 obyv.	
Spolu sektor SC 1	36,610 obyv.	
Hustota zástavby	184,3 obyv./km ²	

SC 2		
1. Ivanka pri Dunaji	6,384 obyv.	
2. Zálesie	1,875 obyv.	
3. Bernolákovo	6,408 obyv.	
4. Malinovo	2,570 obyv.	
5. Most pri Bratislave + Studená	2,780 obyv.	
6. Tomášov	2,469 obyv.	
7. Vlky	415 obyv.	
8. Chorvátsky Grob	5,040 obyv.	
+ Čierna Voda		
Spolu sektor SC 1	27,941 obyv.	
Hustota zástavby	245,6 obyv./km ²	

SC 3		
1. Rovinka	3,262 obyv.	
2. Dunajská Lužná	5,794 obyv.	
3. Kalinkovo	1,273 obyv.	
4. Hamuliakovo	1,803 obyv.	
5. Miloslavov	2,265 obyv.	
+ Alžbetin Dvor		
6. Štvrtok na Ostrove	1,750 obyv.	
Spolu sektor SC 3	16,147 obyv.	
Hustota zástavby	194,7 obyv./km ²	

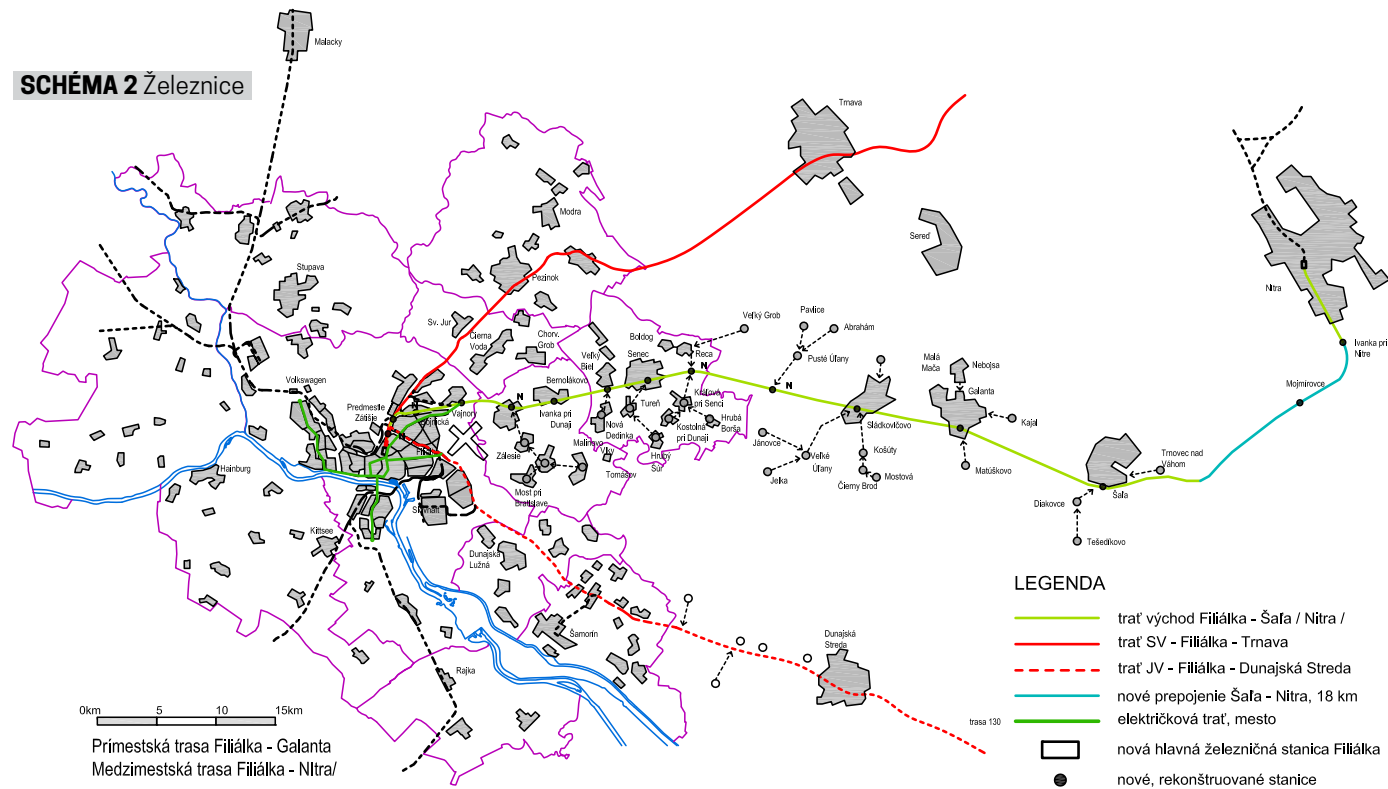
PK 1		
1. Svätý Jur	5,523 obyv.	
2. Slovenský Grob	2,846 obyv.	
Spolu sektor PK 1	8,369 obyv.	
Hustota zástavby	198,1 obyv./km ²	

PK 2		
1. Limbach	1,959 obyv.	
2. Pezínok	22,467 obyv.	
3. Vinčine	2,316 obyv.	
4. Vinosady	1,311 obyv.	
5. Senkvice	4,711 obyv.	
6. Modra	8,901 obyv.	
7. Dubová	1,010 obyv.	
Spolu sektor PK 2	42,675 obyv.	
Hustota zástavby	223,3 obyv./km ²	

PK 3		
1. Báňoň	1,794 obyv.	
2. Budmerice	2,846 obyv.	
3. Častá	2,233 obyv.	
4. Dolany	1,076 obyv.	
5. Jablonec	993 obyv.	
6. Pila	319 obyv.	
7. Štefanová	354 obyv.	
8. Višňuk	1,318 obyv.	
Spolu sektor PK 3	10,460 obyv.	
Hustota zástavby	77,8 obyv./km ²	

DS 1		
1. Šamorín	13,147 obyv.	
2. Kvetoslavov	1,207 obyv.	
3. Hviezdoslavov	1,153 obyv.	
4. Mierovo	461 obyv.	
5. Veľká Paka	942 obyv.	
6. Bač	558 obyv.	
7. Trávka	490 obyv.	
8. Rohovec	1,204 obyv.	
9. Kyslica	155 obyv.	
10. Vojka nad Dunajom	453 obyv.	
11. Dobrohošť	483 obyv.	
Spolu sektor DS 1	20,233 obyv.	
Hustota zástavby	153,2 obyv./km ²	

SCHÉMA 2 Železnice



LEGENDA

- trať východ Fílička - Šafa / Nitra /
- trať SV - Fílička - Trnava
- trať JV - Fílička - Dunajská Streda
- nové prepojenie Šafa - Nitra, 18 km
- električková trať, mesto
- nová hlavná železničná stanica Fílička
- nové, rekonštruované stanice

stalo cieľom mnohých ľudí, ktorí tu nemajú trvalý pobyt, ale kupujú či stavajú si tu byty. Dôležitým faktorom územného rozvoja Bratislavy a jej okolia sa stala mobilita obyvateľov.

O veľkej Bratislave uvažovali architekti Balán a Grossman už v roku 1926 (4), názov Veľká Bratislava bol použitý aj v roku 1946, keď boli k mestu pričlenené mnohé okolité obce.

História sa dnes opakuje, ale v inej kvalite. Bratislava ako mesto na hranici ovplyvňuje aj okolité obce v Rakúsku a Maďarsku. Urbanistický atlas prináša námet na nové členenie územia Veľkej Bratislavy (schéma č. 1).

Súčasný rozvoj mesta na princípoch dekoncentrácie spolutvára geomorfológia Veľkej Bratislavy, prírodné podmienky, komunikačné trasy a systém satelitov popri rozvojových koridoroch. (5)

Dekoncentrická urbanizácia neznamená súvislé zastavané územie. Rozvojové plochy rôznych funkcií sú lokalizované popri hlavných komunikáciách, vzniká nová sústava, sieť zástavby s nezastavanými plochami v širšom okolí Bratislavy. Takto vzniknutá štruktúra osídlenia má osobité nároky na mobilitu a racionálne spravovanie územia.

Rozsiahla výstavba sa realizuje aj v hraniciach katastra mesta, ktorý možno z hľadiska urbanistickej štruktúry rozdeliť na tri časti: A. vonkajšie mesto, B. vnútorné mesto a C. centrum mesta. Najmä vonkajšie mesto tvorí zväčša nezastavané územie, čo komplikuje mobilitu v meste.

Vznik aglomerácie zaskočil obyvateľov, ale aj samosprávy a štátnu správu. Nikto nevie, čo robiť s dopravou. V súčasnosti sa mesto aj s okolím správa značne nepredvídateľne – tzv. tekuto. Každý deň je v meste iný počet automobilov, ináč sú obsadené preplnené nedostatočné komunikácie. Nestačia parkoviská, pomaly už ani chodníky.

Mesto a jeho centrum zaťažuje denný presun ľudí a automobilov z okolia. Centrum mesta je samostatný problém – Bratislava si síce od roku 1990 vybudovala most Lafranconi a most Apollo, ale diaľnica vedie cez mesto, tvorí južnú hranicu dnešného centra mesta. Náporu pomaly nestačí ani tunel Sitina a napriek nazeraniu na pôvodný dopravný koncept s tromi okruhmi je zrejmé, že mesto okrem okruhu D4 potrebuje cestný tunel popod Karpaty.

Využitie trás železnice je osobitná téma, Bratislava má rozsiahlu sieť železníc a základné trasy spájajú centrum s okolím, s časťami novej aglomerácie. Zatiaľ sa potenciál železníc využíva v meste málo (schéma č. 2). Integrovaný systém dopravy je stále len v začiatkoch.

AKO ĎALEJ

Mnohé väčšie európske mestá v súvislosti s kritickým rozvojom urbanizmu reorganizovali mestskú správu, organizujú dlhodobý výskum a medziodvetvovú diskusiu. Napríklad Praha dokončila v decembri 2017 Metropolitný plán Praha, ktorý sa pripomienkuje (5). Viedeň dlhodobo systematicky pracuje so širokým okruhom odborníkov na svojom rozvoji. Spoločným znakom úspešne sa transformujúcich miest je vytvorenie vízie či stratégie určujúcej budúci rozvoj, priority mesta. Úspešné mestá sa vzájomne inšpirujú, preberajú skúsenosti.

Bratislava má zastaralý územný plán, chýbajú základné koncepcné úvahy o jej územnom, priestorovom rozvoji v budúcnosti. Súčasnoscť – to je izolovaná predstava Bratislavy, ktorú chápe územný plán v hraniciach katastra oddelene od jej okolia. Chýba spolupráca, previazanosť mesto – kraj – vedenie štátu. Rozvoj mesta je značne živelný, hlavné slovo má výstavba výhodná pre investičné a finančné skupiny. Dnes nikto nesleduje záujmy celku, nerieši sa dostatočne doprava ani verejný priestor, potrebná vybavenosť... Mesto však patrí všetkým a výsledky dnešnej výstavby budeme korigovať desaťročia. Takže Bratislava dnes stojí pred úlohou analyzovať uplynulý vývoj od roku 1990 a stanoviť ciele pre nový územný plán mesta, ktorý by zohľadňoval aj širšie okolie a územné väzby. ■

RESUME: Where Bratislava is heading The article draws on the current tendencies in the development of Bratislava and also contains ideas for the possible future development of the city and its surroundings. The population has grown by almost seven times in 90 years. According to the Urbanistic Atlas of Bratislava (author Peter Žalman), the agglomeration of Great Bratislava is now being formed, which shows up to 750,000 inhabitants during working days. The biggest problem of present-day Bratislava is mobility, the flooding of the city in particular by individual car transport. The largest shortcomings are in the integrated transport and improvement of public transport in conjunction with the reduction of car transport. Several territorial plans dealt with the development of Bratislava in the 20th century. Today, the city needs a new territorial plan that would encompass its surroundings as well.



Spolupráca obyvateľov a starostlivá komunikácia občianskeho združenia sa pre proces zisťovania potrieb verejnosti ukázali ako kľúčové
Foto: Illah van Oijen (o.z. Punkt)

SKÚSENOŠŤ Z PANENSKEJ: PRE ÚSPEŠNÚ PARTICIPÁCIU JE NEVYHNUTNÁ VYSPELÁ KOMUNITA OBYVATEĽOV

MSc. Livia Gažová, o.z. Punkt

Štúdia potrieb obyvateľov Panenskej a okolia, ktorú v minulom roku spracovalo združenie Punkt, bude slúžiť ako záväzný podklad prvého manuálu verejných priestorov v Bratislave. Staromestská štvrť medzi Palisádami a Staromestskou ulicou dostane koncepčný dokument, na jeho vzniku majú nemalú zásluhu aktívni obyvatelia.

Začalo sa to rozvinutím trojmetrového realizačného výkresu pred zarazenými obyvateľmi štvrte Panenskej na susedskom pikniku v parčíku Svoradova. Výzva MČ Staré Mesto na pripomienkovanie už skoro hotového projektu rekonštrukcie Panenskej vyústila do jednej významnej požiadavky občanov: chceme sa podieľať na riešení. Mestská časť požiadavku komunity okolo Panenskej vypočula a začala s obstarávaním procesu zisťovania potrieb verejnosti, ktorý mal poslúžiť ako podklad na manuál verejných priestorov celej štvrte. Spracovateľom štúdie sa stalo občianske združenie Punkt, ktoré sa v oblasti už sedem rokov venuje komunitnému manažmentu pri príprave populárneho podujatia Dobrý trh. Súčasťou príprav trhu sú susedské stretnutia, pikniky, program trhu pripravujú aj prevádzky a inštitúcie v susedstve. Silná komunita, overená databáza susedov a ľudský prístup pri zbere dát sa ukázali ako dobrý predpoklad úspešného procesu participácie.

Participatívny proces prebiehal od septembra do decembra 2017. Mapované územie zahŕňalo historicky výnimočnú štvrť Starého Mesta okolo ulice Panenská medzi Staromestskou ulicou a ulicou Palisády (ulice Podjavorinskej, Kozia, Konventná, Lýcejná, Štetinova, Zochova a Svoradova). Autorkou metodológie je Milota Sidorová, ktorá sa dlhodobo venuje participatívnym projektom v mestskej plánovaní a ktorá na procese so združením Punkt spolupracovala. Keďže výsledný dokument má slúžiť pre pomerne malé územie, proces zapojenia verejnosti bol lokálny. Dotazníkový prieskum, komentovaná prechádzka aj susedské stretnutie sa uskutočnili priamo na mieste – počas Dobrého trhu na Panenskej, susedské stretnutia prebiehali v Goetheho inštitúte na Panenskej. Aj vďaka dobrým vzťahom so susedmi a starostlivej práci s komunitou, ktorá zahŕňala osobné pozvania do schránok, mailovú komunikáciu, plagátovú kampaň, sa na dotazníkovom prieskume zúčastnilo až 385 respondentiek a respondentov, obyvateľov, podnikateľov a pracujúcich.

SILNÁ KOMUNITA PANENSKEJ

Štvrť Panenskej je charakteristická množstvom kultúrnych, vzdelávacích, zahraničných a duchovných organizácií, ktoré sú vďaka susedským aktivitám dobre previazané. Zaangažovanosť obyvateľov do vecí verejných sa preukázala nielen početnými odpoveďami v dotazníkoch, ale aj aktívnou účasťou na susedských stretnutiach. Ako sa ukázalo pri príprave štúdie, ľudia v susedstve majú prehľad o dianí na ulici, vyžadujú informovanosť a možnosť reálne ovplyvniť život na ulici. Takáto situácia prináša dobrú komunikáciu s aktérmi, ale predstavuje pre samosprávu aj zodpovednosť. Jedným z hlavných odporúčaní, ktoré vyplývajú zo štúdie o. z. Punkt, bolo nielen nadviazanie, ale aj udržiavanie kontaktu medzi obyvateľmi a samosprávou, posilnenie informovanosti, vytvorenie systému spätnej väzby alebo komunitnej rady. Dokonca si obyvatelia počas jedného z workshopov spontánne vyžiadali rozpracovať zoznam aktivít, ktoré v oblasti môžu sami realizovať: napríklad antigrafiti kampaň, pravidelné čistenie ulice, organizovanie kultúrnych a spoločenských aktivít. V otázke parkovania vznikol nápad urobiť zoznam obyvateľov, ktorí by sa zaviazali na ulici neparkovať pokiaľ by došlo k jej dočasnému uzatvoreniu.

MOBILITA A ZELEŇ V STAROMESTSKEJ ŠTVRTI

Výskum potrieb sa venoval aj otázke mobility. Vďaka dobrej obslužnosti oblasti MHD a centrálnej polohe v rámci mesta v štvrti prevažuje peší pohyb. Ulice však nie sú vnímané ako komfortné pre chôdzu. Prekvapením bolo, že takmer 40 % obyvateľiek a obyvateľov, ktorí sa zapojili do prieskumu, žijú v oblasti úplne bez auta. Verejnosť však parkovanie vnímala ako veľký problém, a to najmä preto, že veľké množstvo zaparkovaných áut na uliciach znižuje

kvalitu verejných priestorov. Ako sa ukázalo v dotazníku, zlepšenie mobility v oblasti by malo smerovať v prvom rade k vytvoreniu väčšieho množstva oddychových prvkov na ulici, zvýšeniu bezpečnosti v prospech iných spôsobov mobility. Až v treťom kroku volali respondenti po náhradnom parkovaní v oblasti. Skoro desatina opýtaných uviedla, že by sa oblasť mala uzavrieť a mal by sa zakázať vstup akýchkoľvek vozidiel. Hoci ide o menšie zastúpenie, toto opatrenie nebolo medzi možnosťami a respondentky a respondenti ho do dotazníka priniesli sami. Na susedských aj expertných stretnutiach sa opakovane diskutovalo o forme a prítomnosti zelene. Mala by si štvrť ponechať historický charakter bez stromov alebo by rekonštrukcia mala reagovať na zmenu klímy a so zeleňou počítať? Aj týmto problémom sa bude zaoberať spracovateľ manuálu. Obyvatelia vnímali negatívne aj stavanie vo vnútroblokoch a výstavbu podzemných garáží, ktoré zabraňujú prirodzenému odtoku vody. Navrhli tiež generálnu rekonštrukciu kanalizácie.



Medzi pripomienkami obyvateľov boli stav budov, neúnosná situácia so zaparkovanými autami, chýbajúca zeleň či stará kanalizácia
Foto: Illah van Oijen (o.z. Punkt)

Okrem sietí, zelene či mobility identifikovali obyvatelia 125 konkrétnych podnetov v oblasti kvality života, bezpečnosti, architektúry, údržby ulice, informovanosti. Všetky podnety a odporúčania zo štúdie slúžia ako záväzný dokument pre spracovateľa manuálu verejných priestorov, architekta Ľudovíta Urbana. V rámci prípravy manuálu sa uskutočnia ďalšie dve susedské stretnutia. Proces tvorby manuálu koordinuje referát územného plánovania Bratislava-Staré Mesto. Rekonštrukcia časti Panenskej ulice v roku 2018 bude vychádzať z jeho princípov.

Projekt participatívneho mapovania Panenskej a okolia je pre Bratislavu pozitívnym pilotným projektom, ktorý dokazuje, že keď komunikácia s verejnosťou presahuje legislatívne minimum a nie je politickým PR, obyvatelia autentickú výzvu berú pozitívne a sú ochotní spolupracovať s expertmi aj so samosprávou. Procesy participácie by nemali byť pre obyvateľov prekvapivým darčekom za zásluhy, ale štandardným spôsobom ako v blízkej Prahe, kde je participatívny proces povinnou súčasťou všetkých verejných tendrov v meste. ■

RESUME: Experience from Panenská: A well-developed community is essential for successful participation The study of the needs of the people of Panenská and its surrounding area, which was carried out by the association Punkt last year, will serve as a binding basis for the first handbook of public spaces in Bratislava. The Old Town Quarter between Palisády and Staromestská Street will receive a document defining the concept of the reconstruction and maintenance of public spaces. For the process, the citizens' activity and experience of the Punkt citizen's association with community management, which was developed during the preparation of the Dobrý trh event, was essential. Mapping the public needs included a questionnaire survey, commented walk, neighborhood meetings or a professional workshop. One of the main recommendations that emerged from the study of the citizen's association Punkt, is not only establishing but also maintaining the contact between residents and self-government. The project of participative mapping of Panenská and its surrounding area is a positive pilot project for Bratislava, which proves that when public communication exceeds the legislative minimum and is not a political PR, citizens are positive about the authentic challenge and willing to cooperate with experts and self-government.

INTERPRETÁCIA ZELENÉHO DEDIČSTVA V ZMYSLE ODKAZU FLÓRISA RÓMERA

Mgr. Michaela Kubíková, riaditeľka, Národný Trust n.o.

Národný Trust n. o. je mimovládna nezisková organizácia, ktorej poslaním je ochrana kultúrneho a prírodného dedičstva – historického prostredia Slovenska. Národný Trust na Slovensku vznikol v roku 1996 inšpirovaný filozofiou a myšlienkami národných (heritage) trustov. Najstaršie trusty na svete boli založené na základe jednoduchej a stále aktuálnej myšlienky, že človek potrebuje historické, krásne a prírodné miesta. Tie mu ponúkajú perspektívu, únik, oddych a pocit identity. Táto myšlienka je po viac ako 120 rokoch stále aktuálna i v čase, keď viac ako 54 percent ľudstva žije vo veľkých urbánnych centrách (UN Habitat, World Cities Report, 2016) – a verejné financovanie je veľmi redukované.

Napriek tomu, že národné (heritage) trusty môžu mať rozdielnú formu či veľkosť, existujú aj spoločné črty, ktoré ich charakterizujú. Sú to právna forma charitatívnych organizácií, vlastná sieť členov a podporovateľov, vlastníctvo, správa a manažment historických objektov a lokalít, vzdelávanie a práca s verejnosťou a väčšinou sú to organizácie nezávislé od štátu. Národný Trust n. o. realizuje projekty na území celého Slovenska, avšak na tomto mieste by sme radi spomenuli dve iniciatívy, ktoré realizujeme v Bratislave.

VÍKEND OTVORENÝCH PARKOV A ZÁHRAD

Prvou iniciatívou je podujatie s názvom Víkend otvorených parkov a záhrad. V rokoch 2007, 2008 a 2011 až 2017 sme úspešne zrealizovali desať ročníkov kultúrno-vzdelávacieho a dobrovoľníckeho podujatia s názvom „Víkend historických parkov a záhrad“, od roku 2012 pod upraveným názvom „Víkend otvorených parkov a záhrad“. Hlavným cieľom podujatia je atraktívnou formou predstaviť obyvateľom a návštevníkom miest a obcí Slovenska kultúrno-historické, spoločenské, prírodné a zdravotno-rekreačné či mnohé ďalšie hodnoty najmä historických parkov a záhrad a cez pochopenie týchto hodnôt zapojiť ľudí do ich zmysluplného využívania a aktívnej ochrany.

Aj keď parky a záhrady sú často chápané najmä ako dôležité kultúrno-historické a prírodné dedičstvo, nesmieme zabudnúť na ich význam pre ďalšie oblasti fungovania komunit či už v meste alebo na vidieku – rozvoj osobnosti, fyzické i duševné zdravie, ekonomický prínos či rôzne sociálne benefity atď. Parky a záhrady nie sú podľa nás luxusom, ktorý si nemôžeme dovoliť, ale

sú nevyhnutným predpokladom na všestranný a hodnotný rozvoj komunit a tiež najmä v mestskom prostredí poskytujú ideálny priestor na zblíženie sa ľudí rôznych národností, pochádzajúcich z rôznych kultúr či častí sveta. Veríme, že pre ochranu hodnôt zeleného dedičstva miest a obcí je dôležité ich poznanie a pochopenie. Z tohto dôvodu mimoriadnu pozornosť venujeme atraktívnemu a interaktívnemu spôsobu vzdelávania návštevníkov podujatia. Naším cieľom je kvalitná interpretácia historických parkov a záhrad a ťažiskovou aktivitou v tomto smere je poskytovanie **sprievodcovských služieb**.

Počas podujatia sa snažíme organizovať aktivity, ktoré sa svojím charakterom a svojou formou hodia do takéhoto typu prostredia, keďže chceme poukázať na možnosti citlivého spôsobu využívania parkov a záhrad a zároveň na nevyhnutnú potrebu krátkodobej rekreácie obyvateľov mesta vo vonkajšom prostredí. Podujatie sa z roka na rok teší čoraz väčšej obľube, stúpa nielen počet návštevníkov a lokalít, ale aj pozitívnych hodnotení.

REVITALIZÁCIA DOMU V HISTORICKOM JADRE MESTA

Druhou iniciatívou je obnova Rómerovho domu. Od roku 2014 sa v spolupráci s mnohými dobrovoľníkmi usilujeme o záchranu vzácneho renesančného meštianskeho domu na Zámočnickej ulici 10. V tomto dome sa v roku 1815 narodil František Rómer – významný vedec a polyhistor, na ktorého sa na Slovensku neprávom zabúda. Rómer bol vysokoškolský pedagóg, rímskokatolícky kňaz a cirkevný hodnostár, ktorý sa do uhorskej, a tým aj slovenskej a maďarskej histórie a vedy natrvalo zapísal najmä ako archeológ, historik a prírodovedec. Skúmal flóru Bratislavy a jej okolia a v petržalskom



Kochova záhrada Záhrada je súčasťou areálu sanatória Dr. Kocha. Napriek dlhodobej zanedbanosti táto záhrada stále predstavuje mimoriadny dendrologický objekt. Snahou Národného Trustu n.o. je spolu s vlastníkom Kochovej záhrady nájsť efektívne riešenie, ktorým v prvom rade zastavíme ďalšiu degradáciu záhrady a následne ju vhodným spôsobom sprístupníme verejnosti. Foto: archív Národný Trust n. o.



Parčík Svoradova Pozemok bol súčasťou už zaniknutej historickej Pálffyho záhrady. Parčík, novovybudovaný v roku 2017, je riešený ako oddychová zóna v zeleni s možnosťou pripojenia na WiFi. Poskytuje tiež priestor pre organizovanie menších podujatí, pre ktoré je pripravené javisko a hladisko. Foto: archív Národný Trust n. o.

parku založil botanickú záhradu. Pri príležitosti 9. putovného zjazdu uhorských lekárov a prírodovedcov v Bratislave inicioval vydanie publikácie o meste a jeho okolí, v ktorej upozornil na jeho významné archeologické pamiatky. Bol spoluzakladateľom Mestského múzea v Bratislave atď.

V 70. rokoch 20. storočia v danom objekte realizovali nevhodnú modernizáciu na účely výstavby bytov, pričom sa len do malej miery rešpektovali pamiatkové hodnoty objektu. V súčasnosti je objekt Rómerovho domu vlastníctvom dvoch evanjelických cirkevných zborov, ktoré ho v roku 2014 dali do dlhodobého prenájmu našej organizácii s cieľom využívať objekt najmä na výchovno-vzdelávacie účely a prezentáciu dedičstva Slovenska. Takáto „nekomerčná obnova“ objektu je zatiaľ jedným z mála experimentov v tomto smere, avšak veríme, že môže priniesť z dlhodobého hľadiska zaujímavé poznanie a výsledky.

SPOLUPRÁCA PRE KULTÚRNE DEDIČSTVO

O spoluprácu pri obnove a využívaní priestorov Rómerovho domu sme požiadali partnerov majúcich vzťah k pamiatkam. Vzniklo tak unikátne partnerstvo, ktorého cieľom je nielen samotná obnova historických priestorov budovy, ale aj snaha o vytvorenie priestoru, v ktorom sa budú zdieľať tvorivé myšlienky smerujúce k zmysluplnému využívaniu kultúrneho i prírodného dedičstva. Aktivitami v Rómerovom dome chceme nepriamo nadviazať na dielo a odkaz



Rómerov dom Projekt obnovy Rómerovho domu Národného Trustu n.o. a jeho partnerov má za cieľ obnoviť pamiatku spôsobom, aby rešpektovala svoje historické prostredie, architektonické, umelecké a ďalšie hodnoty. Foto: archív Národný Trust n. o.

F. F. Rómera, ktorý v oblasti ochrany pamiatok, histórie umenia či archeológie a prírodovedy svojím progresívnym myslením predstihol svoju dobu.

V rámci plánovaných aktivít môžeme spomenúť niektoré oblasti a témy, ktorým sa v Rómerovom dome plánujeme venovať: manažment aktív kultúrneho dedičstva, netradičné formy interpretácie pamiatok, rekreačné vzdelávanie a aktívny kultúrny turizmus, konzultačné a poradenské služby pre vlastníkov a správcov pamiatok, prevencia formou údržby, budovanie infobanky tradičných stavebných technológií, postupov a lokálnych produktov, zdravé historické budovy a životné prostredie, ekonomické aspekty kultúrneho dedičstva atď. ■

RESUME: Interpretation of green heritage in the sense of Florián Rómer's message Národný Trust n. o. is a non-governmental organization that has been devoted to the protection, restoration, accessibility and meaningful use of heritage in Slovakia since its establishment in 1996. There are two inspiring and successful initiatives in the territory of Bratislava which this organization implements especially with the help of its volunteers and partners. The first one is the event called Weekend of Open Parks and Gardens (Víkend otvorených parkov a záhrad). The main objective of the event is to present the cultural, historical, social, natural and health-recreational values of historical parks and gardens in an attractive way and, through understanding these values, to involve people in their meaningful use and active protection. The second initiative is the renovation of the Renaissance mosque house on Zámočnická Street 10. František Rómer – a prominent scientist and polyhistor, who is unjustly forgotten in Slovakia, was born in this house in 1815. To cooperate on the renovation and use of the premises of Rómer's house, we have approached the partners who are interested in monuments. This has created a unique partnership that aims not only at the actual renewal of the historic premises of the building but also at an effort to create a space in which creative ideas will be shared towards the meaningful use of cultural and natural heritage.

BEZ ODBORNEJ VEREJNOSTI JE PLÁNOVANIE ROZVOJA MESTA BEH NA DLHÉ TRATE

Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD., generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky a mestského rozvoja MDV SR

Ingrid Konrad pochádza z Bratislavy a vyštudovala architektúru v Bratislave a vo Viedni. Vyše 20 rokov žila v Rakúsku, kde aj prednášala problematiku architektúry a verejných priestorov na Viedenskej univerzite. Vo Viedni viedla vlastný súkromný architektonický ateliér. Istý čas pôsobila aj v komisii pre územné plánovanie vo Vajnorochoch. O očakávaniach a realite na poste hlavnej architektky Bratislavy sa s Ingrid Konrad rozprávala Elena Szolgayová.

S akými predstavami a očakávaniami ste prijali post hlavnej architektky?

Hlavní architekti mali v bývalom Československu tradíciu. Ale v Bratislave bola táto funkcia zrušená. Čím viac som sa po mojom profesijnom návrate na Slovensko v roku 2006 zoznamovala s tunajšou praxou, tým viac som chápala, prečo. A nakoniec bola funkcia znova obnovená a hlavným architektom sa stal Štefan Šlachta.

V roku 2011 bolo na túto funkciu vyhlásené výberové konanie. S transparentnosťou, ktorá mi dovtedy bola neznáma. Dozvedela som sa, ako sa kolegovia architekti zaslúžili o návrat funkcie hlavného architekta do Bratislavy, veľmi si to vážim. Bol to jeden z dôvodov, prečo som sa prihlásila. Navyše, za štyri roky vo Vajnorochoch som získala skúsenosť, že magistrát dostatočne nekomunikuje s mestskými časťami, že je okolo neho akoby sklenená stena. Dnes už viem, že som bola rozmaznaná z Viedne. Tam sa úradníci na magistráte venovali občanom nadmieru ochotne a bolo to prínosom pre všetkých.

Všetko vyzeralo pre prácu hlavného architekta dobre pripravené, zákon o Bratislave s paragrafom o jeho právomociach, v štatúte stálo to isté, tak som bola spokojná. No po nástupe som nemala ani len sekretárku. S tým som už spokojná nebola. Nebol ani zámer dať do právomoci hlavného architekta rozhodovať o územnom pláne, t. j. o celej agende magistrátu, týkajúcej sa rozvoja mesta.

Čo vás čakalo na magistráte?

Prácu hlavného architekta nerámcejú len zákonné dokumenty, predpisy a vyhlášky, ale aj konkrétne podmienky, v ktorých pôsobí. Nie náhodou som po rokoch od zrušenia útvaru hlavného architekta mala pri nástupe dva základné východiskové pocity.

V prvom rade som cítila veľký pretlak očakávaní, že dokážem zastaviť zaužívané praktiky – proinvestorské posudzovanie projektov a zneužívanie nejednoznačnosti stavebného zákona a územného plánu.

Ďalším bol pre mňa pocit prekvapenia, ktorý sa neskôr stal istotou, že môj úrad nemá podmienky na prácu, aké by potreboval. Aj keď som žiadala personál, mala som sa uspokojiť s málom. Po dvoch rokoch som mala sekretárku a dvoch referentov. Útvar hlavného architekta v Bratislave nemá doteraz v rámci štruktúry samosprávy pozíciu, ktorá mu zo zákona náleží. Nedávno mi nový hlavný architekt Brna rozprával, ako si dal podmienku, že potrebuje 30 ľudí a po roku ich mal už 20! Nikdy som nechcela porovnávať, ale o tom, ako nás vo všetkom predbehla Praha, ktorej

politickí predstavitelia podporili budovanie inštitútu plánovania a rozvoja, už čvrikajú vrbce na stromoch. Je pravda, že ma to veľmi trápi. Operatívna spojená s rozvojom mesta potrebuje koncepčné riešenia, témy rozvoja mesta potrebujú svojich špecializovaných odborníkov.



Ingrid Konrad
Foto: archív ÚHA



Parčík Svoradova Foto: archív ÚHA

Ako zvýšiť kvalitu v stavebníctve a architektúre?

Územný plán ako jediný nástroj na riadenie kvality rozvoja mesta v tej podobe, v akej je, nestačí. Posudzovanie investičných zámerov len podľa funkčného využitia územia spolu s indexmi zastavanosti je síce základným vstupom do plánovania, ale nie jediným. Z hľadiska posudzovania ich kvalitatívnej stránky by sa v stavebnom zákone malo hovoriť o stavebnej kultúre a organizácii orgánu na úrovni obce, ktorý bude kľúčovým pri posudzovaní najdôležitejších investičných zámerov z hľadiska rozvoja mesta – niečo, ako je vo Viedni Rada mesta Viedne pre plánovanie a obraz mesta. Odborníci z rôznych oblastí sú volení na tri roky a zastupujú stavovské organizácie alebo univerzity, ktoré ich nominujú.

U nás nie je pokrytá potreba školených mestských architektov, znalcov lokality, histórie miesta a jeho kvality z hľadiska tvorby verejného priestoru a stavebných zámerov. Na tom by mal stavať svoju prácu hlavný architekt mesta a jeho tím, ktorý by tieto funkcie pokrýval.

V čom je najväčší rozdiel medzi fungovaním viedenského a bratislavského magistrátu v oblasti rozvoja mesta?

Zatiaľ je stále veľký. Máme veľa šancí a dobrých príkladov, že sa to dá. Aj investori potrebujú zdravé a životaschopné mesto. Aby sme mohli presadzovať verejný záujem, musíme ho definovať. Bez širokej participácie odbornej verejnosti je plánovanie rozvoja mesta prekážkový beh na dlhé trate s neistým cieľom.

Aké sú pozitíva, ktoré ste dosiahli, možno nie sú všeobecne známe?

Operatívna nás tlačí do riešenia každodenných problémov mesta – na to je samospráva. Mesto má významnú strategickú víziu – Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja. Chýbala však reálna podpora stratégií udržateľného rozvoja. Iniciovali sme prístupenie k dohovoru primátorov o klíme. S podporou európskeho projektu RESIN mapujeme v súvislosti s klimatickou zmenou zraniteľnosť nášho mesta. Založili sme grantovú schému na podporu zadržiavania zrážkovej vody v území. Vďaka projektu EU GUGLE v spolupráci s odborníkmi na tzv. „zelené budovy“ propagujeme alternatívne energetické riešenia. Dôležité je, že pri tom zdieľame naše skúsenosti i problémy s inými mestami EÚ, ako sú napr. Paríž, Bilbao, Manchester, Tampere, Viedeň a Miláno.



Archa strecha Foto: archív ÚHA

Pracujeme na revitalizácii verejných priestorov – Námestia slobody a Komenského námestia. Máme za sebou úspešné realizácie za tzv. nórske fondy, napr. zelené strechy na domove seniorov na Kramároch či revitalizáciu parčíka Svoradova. Pre narábanie s pozemkami pod radovými garážami vo vlastníctve iných subjektov sme vypracovali koncepciu, ktorá riadi predaj a prenájom týchto na prvý pohľad malých pozemkov, ktoré však majú nesmierny dosah na kvalitu obytného prostredia v našom meste. Spracovali sme manuál pre predajné stánky, draft manuálu o vonkajšej reklame či prístreškoch pre zberné kontajnery OLO a o električkových tratiach, ktorý si vyžiadala pripravovaná rekonštrukcia karloveskej radiály.

Organizovanie architektonických súťaží – na novú budovu múzea v Gerulate, vianočné stánky, riešenie petržalskej osi či revitalizáciu Námestia slobody nám potvrdilo jednak ich dôležitosť, jednak potrebu celého oddelenia na tento účel. Podobne by si viac odborníkov zaslúžila téma zmena klímy či posudzovanie investičných zámerov. V roku 2011 som na tento účel založila tzv. Radu hlavnej architektky. Mojm cieľom bolo do súkromných či mestských projektových zámerov zapojiť aj mestské časti, čo sa nepodarilo, a považujem to za veľkú škodu. Mojm poradným orgánom je Komisia pre tvorbu mesta, kde sú zastúpení odborníci z rôznych oblastí – filozofie, sociológie, kunsthistórie, urbanizmu a architektúry.

Práca hlavného architekta dnes pokrýva mnohé oblasti, o ktorých som sa nezmienila, a budovanie útvaru, resp. funkčného systému posudzovania investičných zámerov podľa mňa ani zďaleka nekončí. Som za kvalitnú profesionálnu samosprávu mesta so základným menovateľom, ktorým je v prvom rade obhajovanie verejného záujmu, nielen záujmov a predstáv jednotlivcov či skupín. ■

RESUME: Interview with Ingrid Konrad Ingrid Konrad comes from Bratislava and studied architecture in Bratislava and Vienna. She has lived and worked professionally in Austria for over 20 years. She has been the chief architect of Bratislava since 2011. In an interview with Elena Szolgayová, she stated that after starting work at the department she found out that despite her positive expectations the Office does not have the conditions for the work it needs and does not currently have the position within the self-government structure that it is legally entitled to. To improve the quality of construction and architecture, the role of professionals, such as trained urban architects, is important. The chief architect ranked activities of Bratislava related to climate change, the revitalization of public spaces, the organization of architectural competitions and the establishment of the Council of the Chief Architect among the positive aspects. It promotes a high-quality professional self-government of the city, whose primary denominator is primarily to defend the public interest, not only the interests and perceptions of individuals or groups.

PRÍKLADY SLOVENSKÝCH Miest

Trnava, Poprad a Nové Mesto nad Váhom patria medzi pozitívne príklady, ako mestá dokážu uchopiť príležitosti a posunúť svoje smerovanie bližšie k filozofii smart cities.

Kľúčom k úspechu týchto miest je dobre sformulovaná vízia a trpezlivé kroky k jej napĺňaniu, ktoré vyžadujú dlhodobý, koncepčný a dôsledný prístup.



Nádvorie Trnava, Štefánikova ulica, návrh



Nádvorie Trnava, Štefánikova ulica, realizácia

TRNAVA – MESTO PRIPRAVENÉ PRIJÍMAŤ VÝZVY

Pripravila: Ing. arch. Erika Horanská, oddelenie mestského rozvoja MDV SR

Autori vizualizácie nádvorja: VALLO & SADOVSKY ARCHITECTS s.r.o.,

Autori vizualizácií kruhového móla: architekti Šercel Švec, s. r. o.

Zdroj fotografií: archív mesta Trnava

Trnava – mesto na rovine, obklopené poľnohospodárskou pôdou. Prvé slovenské mesto, ktoré získalo výsady slobodného kráľovského mesta a prvé, ktoré prilákalo veľkú zahraničnú automobilku na „zelenú lúku“. Mesto, vďaka ktorému má okres aktuálne najnižšiu mieru evidovanej nezamestnanosti na Slovensku. Samospráva, ktorá postupne presúva hlavnú pozornosť od zamestnanosti ku kvalite prostredia a života občanov. Čo je podstatou úspechu?

V roku 2001 bola nezamestnanosť v okrese 13 %. V porovnaní s celoslovenským priemerom, ktorý sa blížil k 20 %, však na tom Trnava stále nebola najhoršie. Dá sa to pripísať priemyselnej histórii a dostatku pracovnej sily, ktorú pre svoje založenie využili prvé významné podniky so zahraničným kapitálom. Samosprávu mesta však vysoká nezamestnanosť nenechávala pokojnou a hľadala nový hospodársky impulz. Mesto

aktívne a úspešne zabojovalo o možnosť, ktorú ponúkla americká zahraničná pomoc krajinám v transformácii. Bolo jedným zo štyroch na Slovensku, ktoré získali privilégium prenesenou americkou metódou pripraviť svoj strategický plán ekonomického rozvoja. V tom čase nebolo štandardné okrem územných plánov pripravovať miestne rozvojové plány. Trnava zoskúpila odborníkov, podnikateľov, zástupcov mesta a občianskej spoločnosti a v participatívnom

procesе zostavila plán, ktorého väčšinu tvorili opatrenia na vytvorenie podmienok na investície, podporu malého a stredného podnikania, rozvoj ľudských zdrojov a zvýšenie atraktivity mesta. Mesto do svojej stratégie ekonomického rozvoja vložilo ambíciu prilákať silného zahraničného investora, ktorý vytvorí stovky a viac pracovných miest. V čase, keď iné samosprávy začali opatrne otvárať drobné priemyselné parky, to bola úloha veľmi trúfalá. Trnava ponúkla svoju výhodnú lokalizáciu, blízkosť k hlavnému mestu, dobré dopravné napojenie, dostatok voľných pracovníkov a schopnosť rokovať so zahraničným investorom. Začiatkom roka 2003 došlo k podpisu investičnej dohody so spoločnosťou PCA Slovakia, s.r.o. – PSA Peugeot. Od podpísania dohody po výstavbu a spustenie prevádzky v roku 2006 muselo mesto vyvinúť nadpriemernú akcieschopnosť a dokonca aj pomôcť tomu, aby sa závod vybudoval v katastri susednej obce Zavar, keďže v katastri Trnavy neboli vhodné pozemky. Automobilka je dodnes najväčším zamestnávateľom v okrese Trnava a mesto tým vyriešilo zdanlivo najväčší problém – zamestnanosť.



Parčík Bela IV

Svoju plánovaciu skúsenosť mesto ďalej rozvíjalo aj po tom, čo do platnosti vstúpil zákon o podpore regionálneho rozvoja, ktorý zaviedol nový plánovací dokument – program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta. Systematická práca od prijatia prvého strategického plánu ekonomického rozvoja mala pokračovanie v príprave Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Trnava na roky 2006 – 2014. Rozvojový plán sa obsahovo posunul, podpora podnikateľského prostredia a ľudských zdrojov sa skoncentrovala do jednej prioritnej oblasti, ale pribudla oblasť dopravnej a technickej infraštruktúry ako predpokladu vyváženého rozvoja a predpokladu príťažlivosti mesta, skvalitňovanie mestského životného prostredia, podmienky na voľnočasové aktivity spolu s verejnými službami a celkovou orientáciou na občana. O tom, že rozvojový program bol nastavený správne, svedčí aj skutočnosť, že pri jeho aktualizácii v roku 2015 bolo možné na kontinuuálne nadviazať bez toho, aby sa zmenila vízia mesta alebo prioritné oblasti rozvoja. Čo sa však zmenilo, je váha jednotlivých tém.

V aktuálnom dokumente sa oveľa väčší dôraz kladie na kvalitu životného a sídelného prostredia. Trnava sa vo väčšej miere chce zamerať na budovanie krajinných prvkov, zelene a na adaptáciu na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, čo je vzhľadom na umiestnenie a morfológiu mesta a deficit zelene kľúčové pre kvalitu života. Má k nej prispieť aj skvalitňovanie fyzickej štruktúry mesta, podpora hromadnej a nemotorovej dopravy a posilňovanie komunitných aktivít. Novým prvkom, ktorý mesto začalo uplatňovať, je prehĺbenie spolupráce s obcami vo svojom zázemí. V roku 2016 vzniklo

ako samostatná právnická osoba Združenie obcí mestskej oblasti Trnava a jedným z jeho prvých projektov bolo aj vypracovanie spoločného programu hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja územia. Trnava a okolité obce sa tým začali spoločne pripravovať na budúce trendy, vnútorné a vonkajšie výzvy, ktoré ovplyvnia rozvoj a verejné služby na miestnej úrovni.

STRATEGICKY PLÁNOVAŤ A VYTRVALO REALIZOVAŤ

Historické jadro mesta Trnavy sa stalo mestskou pamiatkovou rezerváciou pomerne neskoro – až v roku 1987, avšak pešia zóna v historickom jadre mesta bola vybudovaná medzi prvými na Slovensku v 80. rokoch 20. storočia, a to výrazovými prostriedkami poplatnými dobe – veľa betónu a neudržiavanej zelene, ktorá po rokoch narastla do výšky. Nový návrh, ktorý vzišiel z architektonickej súťaže už v roku 1998 mal ambíciu priestor viac komponovať, podporiť dominantu priestoru, ktorou je mestská veža. Na jeho realizáciu si však občania mesta museli počkať až do júna



Mólo rybník, návrh

2014, a to najmä preto, že mesto, ako sa už uviedlo, riešilo iné priority. Dnes je obnovená pešia zóna realitou a aktivity mesta sa sústreďujú na jej rozširovanie smerom k severovýchodným hradbám vrátane ich obnovy, iluminácie a budovania verejnej zelene. Popri tom sa do rozpočtu dostali aj investície na prezentáciu archeologických nálezov – kanner a podzemná architektúra a Dolná brána. Investíciami do obnovy fyzickej štruktúry sa však zámer rozširovať a zatriktívňovať centrum mesta nekončí. Mesto sa celkom prirodzene začína obzerať po tzv. „smart“ riešeniach, ktoré vďaka nasadeniu moderných technológií môžu priniesť efektívne skĺbenie regulácie intenzity dopravy, parkovacej politiky a zvýšenia bezpečnosti.

ÚSPEŠNÉ MESTO PRIŤAHUJE

Lokálpatriotizmus a atraktivita mesta, nielen vizuálna, ale aj z hľadiska ľudského kapitálu boli pravdepodobne hlavnými faktormi, ktoré rozhodli o tom, že obnova jedného meštianskeho domu sa rozrástla na projekt, ktorý do mesta priniesol nezvyčajnú kombináciu kreativity, kultúry a súkromných investícií. Súkromný investor postupne nakúpil meštianske domy od mesta, súkromných vlastníkov a vybudoval jedinečný prepojený priestor, prístupný z troch ulíc v úplnom centre historického jadra. Investície, ktoré presiahli sumu 15 miliónov eur, však primárne nemajú za cieľ osobný profit. Projekt Nádvorie je nielen výnimočným architektonickým dielom, ale vytvoril aj významný mestotvorný prvok s pestrú ponukou kultúrnych aj oddychových funkcií, určených širokej verejnosti. ■→



Kruhový objazd



Národné tréningové centrum Slovenského futbalového zväzu v Poprade



AQUAPARK AquaCity Poprad

TRANSFORMÁCIA MESTA POPRADE

Pripravila: Ing. arch. Erika Horanská, oddelenie mestského rozvoja MDV SR

Zdroj fotografií: archív mesta Poprad

Poprad je desiate slovenské mesto, ktoré uzatvára množinu miest s viac ako 50 000 obyvateľmi.

V zmysle spoločnej definície OECD a Európskej komisie mestá pod touto hranicou obyvateľov nie sú mestami (v angličtine „city“) iba akými „mestečkami“ (v angličtine „town“).

Táto veľkostná hranica miest má význam aj v našom administratívno-finančnom nastavení, keďže je v prerozdeľovaní daňových príjmov o niečo zvýhodnená. Mesto Poprad však v posledných rokoch obyvateľov stráca, a to preto, že sa ľudia z mesta sťahujú preč. Takáto tendencia samosprávy nenecháva pokojnú a hľadá spôsoby, ako trend zvrátiť a urobiť z Popradu mesto, v ktorom sa oplatí žiť. Nové výzvy vyžadujú nový prístup. Poprad sa do toho pustil „na plný plyn“.

Za prelomový krok v nástupe na novú rozvojovú trajektóriu mesta Poprad sa považuje pripojenie sa na trasu budovanej Košicko-bohumínskej železnice v roku 1871. Mesto tým získalo náskok oproti svojim konkurentom v regióne, ktorí železniciu odmietli, a zároveň umožnilo lepší nástup do Vysokých Tatier, v ktorých sa začal prebúdzat cestovný ruch. Poprad železničným pripojením získal impulzy na rozširovanie priemyselnej výroby a stal sa „bránou do Tatier“. Úlohu priemyselného centra regiónu v kombinácii s dopravným uzlom pre aktivity v cestovnom ruchu hral dlho a úspešne, postupne však táto funkcia prestala stačiť. K rozvoju mesta prispel podnikateľský projekt komplexnej prestavby plavárne na areál AquaCity s využitím termálnej vody z neďalekého geotermálneho vrtu. Popri tom boli zrealizované aj projekty obnovy športových zariadení vrátane prebudovania futbalového štadióna v bezprostrednej blízkosti Aquaparku, ktorý

tiež využíva geotermálnu energiu. Tieto počiny boli realizované s finančnou a majetkovou účasťou mesta.

PLÁNY

Samospráva sa púšťa do boja aj s úplne novými výzvami a popri tom nadpriemerne plní aj rutinné povinnosti. Pripravila nový územný plán, v ktorom je vyčlenený dostatok plôch pre novú bytovú výstavbu, a mesto pracuje na pozemkových úpravách tak, aby pre rozvojové zámery boli k dispozícii ucelené plochy. Moderným dokumentom je aj rozvojový program mesta. Uvádza, že globálnym cieľom mesta Poprad je „naštartovať dynamiku kvantitatívneho a kvalitatívneho rozvoja a rastu mesta Poprad v jeho ekonomike, počte a skladbe obyvateľov a návštevníkov, založenú na využití rôznych faktorov atraktivity (kultúra, príroda, kvalita služieb, tradícia produkcie) a inovácií“. Popri tradičných oblastiach ako kvalita života, cestovný ruch,

partnerstvo prináša aj témy ako smart ekonomika a smart governance, čím sa Poprad ako prvý na Slovensku prihlásil k prístupu „smart“. Deklarovanie postoja bolo dostatočne silné na to, aby upútalo aj iné mestá, s ktorými Poprad spoločne založil záujmové združenie právnických osôb „Slovak Smart City Cluster“. Spoločné stretávanie sa, výmena informácií, sietovanie so zahraničnými partnermi sú nepochybne správne kroky k tomu, aby sa o koncepte „smart“ diskutovalo viac a bolo možné ho kalibrovať na slovenské podmienky.

SKUTKY

Poprad nezostal iba pri slovách a odvážne sa vydal na cestu k energetickej samostatnosti. Keď sa po 20 rokoch skončila zmluva medzi mestom a spoločnosťou Veolia Energia Poprad, mesto založilo Popradskú energetickú spoločnosť plne v majetku mesta, ktorá sa stala novým výrobcou a dodávateľom tepla. Úspech transakcie bol podmienený nákupom plynu za finančne výhodných podmienok. Popradská energetická spoločnosť prevádzkuje kotolne, odovzdávacie stanice a dodáva teplo a teplú vodu pre vyše 14-tisíc domácností a ostatných odberateľov, medzi ktorými sú aj školy. Za rok 2017 dosiahla zisk, ktorý ostane v meste a bude použitý na zveladenie majetku mesta v oblasti tepelného hospodárstva. Nižšiu cenu tepla pocítili Popradčania vo vyúčtovacích faktúrach.

REZERVY

Súčasťou skvalitňovania energetickeho manažmentu mesta je plán zveriť objekty škôl v majetku mesta do správy spoločnosti pre energetické služby, ktorá by na základe koncesnej zmluvy investovala do opatrení na zlepšenie energetickej efektivity budov, zabezpečila ich modernizáciu vrátane spoločnej vizuálnej identity. Tieto investície by mesto splácalo z peňažných úspor za energie. Schémy tohto typu – garantované energetické služby¹ – sú síce dnes vo svete už bežné, ale k takému rozsiahlemu projektu sa zatiaľ žiadne slovenské mesto neodhodlalo. Netreba sa čudovať, že popradskí poslanci váhajú. Opatrne sa v meste tiež diskutuje o energetickom zhodnocovaní komunálneho odpadu, keďže v tomto ohľade je veľmi problematická ekologická bezpečnosť.

Ekonomická základňa Popradu je tvorená priemyselnou výrobou. Ak sa mesto chce kvalitatívne zmeniť, bude treba poobzerať sa po odvetviach s vyššou pridanou hodnotou. Lákovou možnosťou sa ukazuje rozvoj sektora informačných technológií, avšak vybudovanie takéhoto ekosystému by vyžadovalo cielavedomé úsilie – od prilákania investorov a pracovníkov až po budovanie takto orientovanej komunity. Dôkazom toho, že aj medzi Popradčanmi sú šikovní mladí ľudia – experti práve v tejto oblasti, je projekt vývoja svetovo unikátnej mobilnej aplikácie. Prostredníctvom nej je možné reálny svet kombinovať s virtuálnym, takže bude možné vidieť, ako budú vyzerat plánované objekty či priestory a objektívnejšie hodnotiť urbanistické plány a štúdie. Táto aplikácia by napríklad mohla mestu uľahčiť rozhodovanie o revitalizácii priestoru bývalých Dukelských kasární. Pozemky, ktoré sú vedené ako zastavané plochy a nádvoria s celkovou výmerou viac ako 41-tisíc štvorcových metrov, na mesto bezodplatne previedlo ministerstvo obrany. Kasárne, ktoré chátrajú od roku 2005, sa nachádzajú v tesnej blízkosti sídliska Západ, z južnej strany sú ohraničené riekou Poprad. Je vysoko pravdepodobné, že v časti územia armáda po sebe zanechala environmentálne znečistenie. V každom prípade sa však do budúcnosti bude treba s touto nevyužitou plochou v rámci zastavaného územia mesta vyrovnáť.

Poprad sa snaží aktívne prispievať k rozvoju cestovného ruchu a tvorbe produktov cestovného ruchu. Táto úloha je však bez dobrých a zohraných partnerstiev nemožná. Pozitívne sa dá hodnotiť mobilná aplikácia, ktorá návštevníkom poskytuje komplexné informácie. Tá aktuálne presiahla hranice Slovenska a je prepojená s poľským mestom Zakopané, avšak tieto podporné nástroje nevyriešia samotnú absenciu ucelených produktov cestovného ruchu.

Veríme, že Poprad má dostatočnú kapacitu a energiu na to, aby, ako to uvádza jeho rozvojový plán, mohol byť „najlepším miestom na život a podnikanie v spišsko-tatranskom regióne“.

¹ Garantované energetické služby – názov pochádza z anglického výrazu Energy Performance Contracting (EPC) – sú formou zmluvného vzťahu medzi poskytovateľom GES (zaužívaný anglický výraz je Energy Service Company, čiže skrátené ESCO) →

NOVÉMU MESTU NAD VÁHOM SA V ROZVOJI BÝVANIA DARÍ

Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD., generálna riaditeľka sekcie bytovej politiky a mestského rozvoja MDV SR

Nové Mesto nad Váhom je moderným mestom s rozvinutým priemyslom a výhodnou polohou na hlavnom dopravnom ťahu Považím. S počtom obyvateľov tesne nad 20 000 je typickým stredným slovenským mestom. Je zároveň jedným z nemnohých miest, ktoré dlhodobo a systematicky využívajú možnosti dotačného Programu rozvoja bývania. Ten funguje už dvadsať rokov.

V rámci Programu Ministerstvo dopravy a výstavby SR poskytuje dotácie na obstaranie nájomných bytov, súvisiacej technickej vybavenosti a na odstránenie systémových porúch bytových domov. Vďaka Programu a výhodným úverom zo Štátneho fondu rozvoja bývania (ŠFRB) pribudlo na Slovensku za ten čas vyše 42 000 obecných nájomných, cenovo dostupných bytov a bola obnovená veľká časť bytových domov. Je zaujímavé, že o podporu nájomného bývania väčší záujem dlhodobo prejavujú skôr vidiecke sídla než mestá. Dá sa dokonca povedať, že čím väčšie mesto, tým menší záujem. Jednu z výnimiek predstavuje Nové Mesto nad Váhom. Čo sú ciele Programu rozvoja bývania a v čom je tajomstvo úspechu Novomešťanov v jeho využívaní?

Dôvodom na vytvorenie ŠFRB v roku 1996 a programu dotácií v roku 1998 boli dôsledky spoločenských zmien po roku 1989. V oblasti bývania priniesli okrem iného ukončenie štátnej komplexnej bytovej výstavby a následný výrazný prepád bytovej výstavby, ale aj privatizáciu bytového fondu. Pri sčítaní v roku 1991 verejný nájomný sektor predstavoval takmer 27 % bytového fondu na Slovensku. Proces privatizácie nechal v tomto segmente iba okolo 3 %. V súčasnosti je viac ako 90 % bytov v súkromnom vlastníctve, to je jeden z najvyšších podielov v EÚ. Spolu s cenovou dereguláciou a následným rastom cien bytov na voľnom trhu negatívne ovplyvnil dostupnosť bývania.

Štátna bytová politika sa preto snažila ekonomickými nástrojmi postupne vytvárať podmienky na zabezpečenie adekvátneho bývania pre čo najširšie vrstvy obyvateľstva. Významnú úlohu v tom zohrala spomínaná kombinácia dotácií a úverov, ktorá dodnes tvorí stabilný a spoľahlivý systém podpory bývania, pozitívne hodnotený aj v EÚ. Kľúčovú úlohu pri jeho využívaní zohráva aktivita obcí a miest, ktoré by mali poznať potreby svojich občanov a podľa nich realizovať lokálne bytové politiky.

CIELE PROGRAMU ROZVOJA BÝVANIA

Vytvorený systém umožňuje financovanie cenovo dostupného nájomného bývania kombináciou dotácie z ministerstva a úveru zo Štátneho fondu rozvoja bývania. Kombináciou týchto zdrojov môžu obce financovať nájomné byty a súvisiacu technickú vybavenosť do výšky 100 % obstarávacích nákladov. Výhodou je, že úver zo ŠFRB sa nezapočítava do rozpočtového deficitu obce.

Cieľom je opätovné vytváranie verejného nájomného sektora, ktorý v dôsledku privatizácie takmer zanikol. Jeho úlohou je zabezpečiť cenovo dostupné bývanie pre tých, ktorí si nedokážu strechu nad hlavou zaistiť zo svojich príjmov. V súčasnosti sa Program riadi zákonom č. 443/2010 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania a o sociálnom bývaní. Nájomné byty sú určené domácnostiam

s čistým príjmom do trojnásobku životného minima. Na Slovensku je ich okolo 60 %.

Miera využitia tejto možnosti financovania nájomného bývania sa líši aj regionálne, aj lokálne. Dlhodobo sú aktívnejšie menšie sídla, ale aj regióny s hospodárskym rastom, s výnimkou Bratislavy. V období 2000 – 2017 pribudlo na Slovensku priemerne 7,75 nájomného bytu na 1000 obyvateľov. V Bratislave to však bolo iba 1,29 bytu, ale v Novom Meste nad Váhom vyše 26.

KONCEPČNÝ PRÍSTUP MESTA

Miestna bytová politika priamo ovplyvňuje kvalitu života v meste, dostupnosť bývania ovplyvňuje počet jeho obyvateľov. Ten má zas dosah na ekonomickú silu mesta a príjmy do mestskej pokladnice.



Ocenený projekt nájomných bytov, Čachtická ulica Foto: Viliam Polák



Upravený verejný priestor pred kostolom Narodenia Panny Márie Foto: Bohumil Kováč

Jednou z významných úloh samosprávy je preto vytvárať na rozvoj bývania priaznivé podmienky. Mesto má na to viacero formálnych nástrojov – základnými sú územný plán, program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR), ale aj program rozvoja bývania. Pokiaľ však nemá skutočný záujem a vôľu, veľa toho v tejto oblasti nedosiahne.

Nové Mesto nad Váhom má v súčasnosti Program rozvoja bývania na obdobie 2014 – 2024. Sú v ňom vytýpované lokality pre bytovú výstavbu v súlade s územným plánom, zabezpečujúce rovnovážny rozvoj územia, s dôrazom na riešenie dosahov na dopravnú obslužnosť. Základným princípom je ponuka bývania rôzneho charakteru a veľkosti pre rôzne cieľové skupiny. Prioritným cieľom je však dostupnosť bývania pre mladé rodiny.

Cieľom je zabezpečiť sociálne bývanie v potrebnom rozsahu, spolupracovať so súkromnými investormi pri príprave územia, zvýšiť starostlivosť o bytový fond a revitalizovať obytne zóny. Mesto však svoje zámery mení na skutky. Potvrdzuje to aj 534 nájomných bytov a ďalšie projekty pripravené do budúcnosti.

Ako jedno z prvých na Slovensku pripravilo mesto už v rokoch 2008 – 9 ambiciózný projekt obytnej skupiny autorov B. Kováča a J. Komrsku s dvesto bytmi na území bývalých kasární vrátane verejných priestorov, malého detského ihriska a parkovania. Realizácia bola ocenená v súťaži Progresívne, cenovo dostupné bývanie v roku 2009 ako jedna z mála, ktorá riešila malý urbanizmus, nie iba jeden objekt. Tu sa ukázala úloha vizionárskeho, dobre koncipovaného územného plánu a zúročila sa dlhodobá spolupráca s jeho autorom profesorom Bohumilom Kováčom.



Pohľad na Námestie slobody – hlavné námestie mesta Foto: Bohumil Kováč



Reštaurácia v parku Foto: Bohumil Kováč

TAJOMSTVO ÚSPECHU

Víziu Nového Mesta nad Váhom formulovanou v súčasnom PHSR je vytvoriť podmienky pre kvalitný a plnohodnotný život obyvateľov podporou bytovej výstavby, mládeže a zvýšenia kvality trávenia voľného času. Mesto sa venuje výstavbe a rekonštrukcii občianskej a technickej infraštruktúry na zlepšenie podmienok pre podnikateľské subjekty i obyvateľov. Zámerom je využívať prírodný a kultúrny potenciál a prítomnosť podnikateľských subjektov v meste a okolí na zabezpečenie zamestnanosti. Mladí môžu byť aj potenciálom pre posun mesta od priemyselného k znalostnému. Ciele Novomešťanov sa na prvý pohľad zdajú pomerne skromné. Netúžia po extenzívnom raste, v súčasnosti počet obyvateľov trochu presahuje 20 000, ambícia je dosiahnuť maximálne 22 000. Dôraz kladú na kvalitu, nie kvantitu. Ako hovorí primátor Jozef Trstenský: „My nechceme byť veľké mesto. My chceme byť pekné mesto.“

Čo sú teda ingrediencie úspechu? Primátor, ktorý vedie mesto už od roku 1996, zastupiteľstvo, ktoré sa vie dohodnúť na naplňaní rozvojových zámerov. Vedenie mesta, ktoré počúva svojich občanov. Využívanie dlhodobého strategického plánovania, rešpektovanie schválených dokumentov, dohodnutých pravidiel, postupné naplňovanie dobre formulovanej vízie. Rozumná pozemková politika, zameraná skôr na získavanie než predaj pozemkov. A ako najdôležitejšie – úprimný záujem o verejné blaho.

Nové Mesto nad Váhom sa chce zaradiť medzi moderné a životaschopné mestá s perspektívnou budúcnosťou. Všetky doterajšie kroky naznačujú, že sa mu to darí. Aj iné mestá by sa mohli pri rozvoji bývania Novomešťanmi inšpirovať. ■

RESUME: Examples of Slovak cities - Trnava, Poprad, Nové mesto nad Váhom

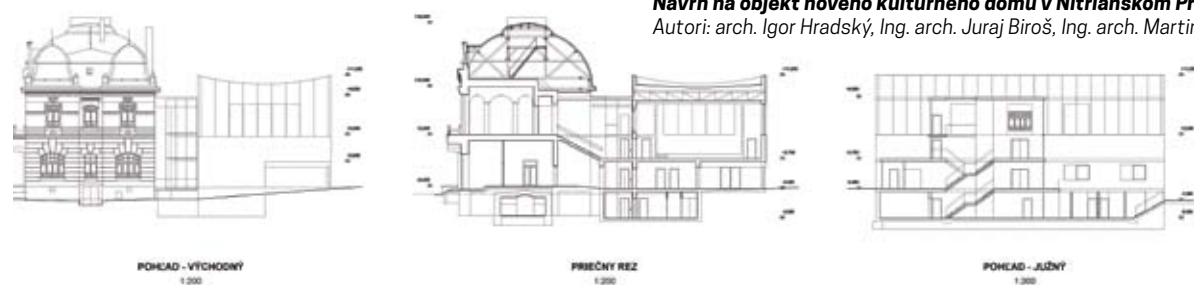
Three articles describe the experiences of cities on their path to sustainability and durability. The city of Trnava is presented as self-government, which applies the principles of strategic planning and program budgeting on a long-term and purposeful basis. The city was the first one in Slovakia to attract a large foreign car maker, thanks to which the district currently has the lowest registered unemployment rate. Trnava is gradually shifting the main attention from employment toward the quality of the environment and the life of citizens. In 2001, the local government through a participatory method prepared a strategic plan for economic development, the majority of which was comprised of measures to create conditions for investment, support for small and medium-sized enterprises, improving the conditions for the development of human resources and increasing the attractiveness of the city. The same priority areas for strategic development have also been incorporated into successive economic and social development programs, without changing the vision of the city, but with a greater emphasis on the quality of living and residential environment. Trnava is much more focused on building landscape elements, greening and adapting to the adverse impacts of climate change, promoting public and non-motorized transport and strengthening community activities. The new element that the city has begun to apply is the deepening of cooperation with municipalities in its background. In 2016, the Association of Municipalities of Trnava was established as a separate legal entity and one of its first projects was the processing of a joint program of economic development and social development of the territory.

The second example is the city of Poprad, which aims to change its focus and move from the "Gateway to the Tatras" toward the implementation of the Smart City concept. The municipality has prepared a new territorial plan with sufficient land allocated for new housing, and the city is also working on land consolidation so that comprehensive areas are available for development plans. The city's development program is also a modern document, which, alongside traditional areas such as quality of life, tourism, and partnerships, includes topics such as a smart economy and smart governance, making Poprad the first in Slovakia to have "smart" approach. The declaration of this position was strong enough to attract other cities, which with Poprad jointly established the "Slovak Smart City Cluster" Interest Association of Legal Entities.

The third example is Nové Mesto nad Váhom as one of the few Slovak cities that have long-term and intensive use of the possibilities of the Housing Development Program in the development of the public rental sector. It relies on conceptual documents that have paid reasonable attention to housing – mainly a visionary and generously conceived territorial plan, a realistically constructed program of economic and social development, and a well-conceived housing development program. By systematically meeting their intentions, the city is successfully striving to be included among modern and viable cities with dynamic growth, conditions for a high quality of life for citizens, and a prospective future. The key to the success of these cities is a well-formulated vision and patient steps toward its fulfillment, which require a long-term, conceptual and consistent approach.



Návrh na objekt nového kultúrneho domu v Nitrianskom Pravne.
Autori: arch. Igor Hradský, Ing. arch. Juraj Biroš, Ing. arch. Martin Skalický



ARCHITEKTONICKÉ SÚŤAŽE NÁVRHOV

Mgr. art. Martin Zaiček, referent pre súťaže návrhov na úrade SKA, doktorand FASTU, člen medzinárodnej skupiny DOCOMOMO, člen OZ Archimera

Slovenské mestá sa za posledné roky zmenili. Postupný rast životnej úrovne sa odráža na kvalite stavebnej realizácie individuálnej výstavby, vďaka čomu sú naše mestá vizuálne krajšie. Tento trend však upriamuje pozornosť na zanedbané verejné investície do sociálnej infraštruktúry miest a stav verejných priestranstiev, ktoré kvalitou často zaostávajú. Architektonické súťaže návrhov, overované v gescii Slovenskej komory architektov, sú dlhodobo najlepším nástrojom hľadania podoby verejných investícií, ktoré majú potenciál zvýšiť kvalitu životného prostredia miest a prispieť k rastu životnej úrovne obyvateľstva.

V celom 20. storočí môžeme na základe súťaží návrhov sledovať meniace sa spoločenské, umelecké, ale aj technické znaky formujúce slovenskú architektúru. Za ostatné storočie súťaže viedli k vzniku ikonických stavieb, ktoré dodnes reprezentujú slovenskú architektúru. Z mnohých spomeňme Liečebný dom Machnáč v Trenčianskych Tepliciach z roku 1932 alebo pyramídu Slovenského rozhlasu z rokov 1967 – 1984. Aj dnes sú architektonické súťaže návr-

hov naďalej ideálnym nástrojom pre hľadania podoby investičných zámerov s pozitívnym dosahom na kultivovanie architektonickej diskusie a verejného priestoru našich miest.

Predmetom súťaže však nemusia byť len veľké stavby. Je vhodným nástrojom aj pre malé zadania. Dôležité je správne formulovaný predmet súťaže, na ktorý reagujú architekti, prípadne krajinní architekti súťažnými návrhmi. Každý návrh prináša do súťaže jedinečné riešenie s individuálnym rukopisom autora. Porovnávaním jednot-



Vítaný návrh v súťaži návrhov na koncepciu územného plánu mesta Dubnica nad Váhom. Autori: ARCH.EKO – Ateliér architektúry, urbanizmu a územného plánovania, Banská Bystrica. Ing. arch. Michal Gaj, Ing. arch. Eva Faragóová, Ing. arch. Michal Dovičovič

livých návrhov poskytuje vyhlasovateľovi možnosť získať najkvalitnejšie riešenie pre jeho zadanie podľa ním zvolených a porotou hodnotených kritérií.

SLOVENSKÁ KOMORA ARCHITEKTOV

Súťaže návrhov na Slovensku organizujú zväčša vyhlasovatelia samostatne. Sú to subjekty z radov verejného, najčastejšie komunálneho prostredia alebo súkromného sektora. Na základe zákona 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní platí, že súťaž návrhov je zároveň formou verejného obstarávania projekčných služieb. Podľa rovnakého zákona je Slovenská komora architektov (SKA) jedinou organizáciou, ktorá má oprávnenie vydať osvedčenie o férovosti architektonického súťaženia v podobe dokladu o overení súťažných podmienok danej súťaže. Túto činnosť SKA vykonáva na základe Súťažného poriadku. SKA poskytuje vyhlasovateľom či už z radov verejných alebo súkromných vyhlasovateľov odbornú pomoc pri organizovaní verejných súťaží a procese ich vyhodnotenia.

Od roku 2007, teda za ostatných 10 rokov overila Slovenská komora architektov 85 súťažných podmienok na súťaže návrhov. Len na porovnanie, za dekádu sa realizovalo toľko súťaží, čo v susedných krajinách ako Rakúsko alebo Česká republika prebieha počas jedného, respektíve dvoch rokov, čo je aj pri zohľadnení veľkosti krajín zarážajúco nízke číslo. Navyše práve tieto krajiny sú často uvádzané ako referenčné pri porovnávaní stavu verejnej infraštruktúry miest a obcí.

V roku 2016 vydala SKA publikáciu Manuál súťaží návrhov. Ten je poskytovaný možným vyhlasovateľom z verejného a súkromného sektora a ponúka návod, ako sa pripraviť na organizovanie súťaží s poukazaním na ich benefity. Na všeobecné prekvapenie v tom istom roku 2016 prebehlo na Slovensku 14 architektonických súťaží návrhov a v minulom roku 2017 stúpol ich počet na 16. Práve príklady pozitívnej praxe v kombinácii s aktívnou osvetovou činnosťou sa ukazujú ako cesta k zvyšovaniu verejného povedomia o prednostiach súťaží návrhov ako ideálneho nástroja na hľadanie podoby investičných zámerov.

VÝVOJ ARCHITEKTONICKÝCH SÚŤAŽÍ NÁVRHOV V ROKOCH 2016 AŽ 2017

Za ostatné dva roky súťaže rozprúdili domácu architektonickú scénu. Už spomínané súťaže na verejné priestranstvá sa postupne



Vítaný návrh v súťaži návrhov na krajinárske riešenie medzipriestoru Agátka na sídlisku Družba v Trnave. Autor: Ing. Ivana Štigová Kučírková, MSc. – Martin

rozširujú aj na odvážnejšie zadania. Príkladom je mesto Trnava, kde za posledné dva roky uskutočnili 3 súťaže na revitalizáciu mestských parkov. Rok 2017 odkryl dlhodobo zanedbávanú oblasť sociálnej infraštruktúry našich miest – kultúrnych domov. Spomeňme tohtoročné súťaže na rekonštrukciu kina na kultúrne centrum v Leopoldove, rekonštrukciu kultúrneho domu Družba v Leviciach alebo nový kultúrny dom v Nitrianskom Pravne. Súťaže otvorené pre nové typológie pozitívne poukazujú na nevyužitý potenciál domácej tvorby.

V roku 2016 výraznejšie rezonovala téma športu. Nevyužitý potenciál súťaže na futbalový štadión Tatran v Prešove prekryli dve úspešnejšie súťaže menšieho rozsahu na športovú halu vo Vajnorochoch či kúpalisko Sihot v Nitre. V roku 2017 sa k tejto téme pridala aj Žilina so súťažou na rozsiahly komplex Dubeň na pravom brehu Váhu. Ukazuje sa však, že najmä pri zadaniach väčšieho rozsahu by bolo v prospech výsledku a ďalšieho postupu, ak by sa zvolila cesta viackolových súťaží s dostatočnou časovou rezervou.

Prax súťaží návrhov ukazuje, že umožňujú verejne diskutovať o rôznych spoločenských témach spojených s otázkami stavebného rozvoja miest. Zďaleka sa súťaže netýkajú len otázok estetiky a dizajnu, ale aj sociálnych tém architektúry, ako ukázala súťaž návrhov na Luník IX v Košiciach (2017) alebo súťaž na Nemocnicu budúcnosti v Martine (2017), ktorá navyše poukázala na potrebu prehodnotenia súčasného stavu fyzickej sociálnej infraštruktúry štátu. Práve dlhodobé zanedbávanie verejných investícií štátu mimo infraštruktúrnych dopravných projektov vytvorilo prostredie vo vnútri administratívy štátu a samospráv, kde dochádza k značným zdržaniam až neschopnosti realizovať výsledky súťaží návrhov.

SÚKROMNÝ DEVELOPMENT

V rokoch 2014, 2016 a 2017 vyhlásili súkromní investori priemerne 2 súťaže ročne, ktoré boli zároveň overené Slovenskou komorou architektov. Neoverených, zväčša vyzvaných súťaží vyhlasovaných developermi je však ročne niekoľko desiatok a postupne pribúdajú. Na rozdiel od verejných anonymných súťaží tieto obmedzujú účasť mladej generácie a etablovujúcich sa architektov, čím súťaže prichádzajú o škálu možných progresívnych →

→ riešení. Čo je horšie, tieto súťaže a ich výsledky ostávajú skryté pred verejnosťou, ktorá tak nemá možnosť byť konfrontovaná so zámerom investičného rozvoja lokalít, často o veľkosti celých mestských štvrtí. Prezentovanie informácií o súťažiach a ich výsledkoch vzbudzuje zvedavosť publika. Súťaže návrhov sú tak jedným z mála nástrojov, ako priblížiť samotnú architektúru širokej laickej verejnosti. Vytvárajú tak priestor, kde je možné upozorniť na prehliadané spoločenské témy spojené so stavom verejného priestoru, kvality stavebnej produkcie a urbanizmu.

Rozsiahle developerské projekty majú dosah na podobu a fungovanie miest. Vzhľadom na fakt, že v súčasnosti sa aktivity väčšiny developerov sústreďujú predovšetkým do oblasti bytovej výstavby, kde naopak verejný investor a samosprávy dlhodobo figurujú len okrajovo,¹ je použitie súťaží návrhov požadovaných samosprávou voči investorovi vecou verejného záujmu.

Slovenská komora architektov vo svojej stratégii podpory súťaží návrhov akceptuje súčasné a perspektívne nástroje plánovania. Inštitút participatívneho plánovania má potenciál osloviť komunity a obyvateľstvo dotknutých rozvojových území a podporiť tak udržateľnosť súťažených projektov ako verejných, tak aj súkromných developerov. Transparentný a voči verejnosti otvorený proces prípravy rozvojových zámerov formou súťaží návrhov je v záujme všetkých zúčastnených subjektov developmentu.

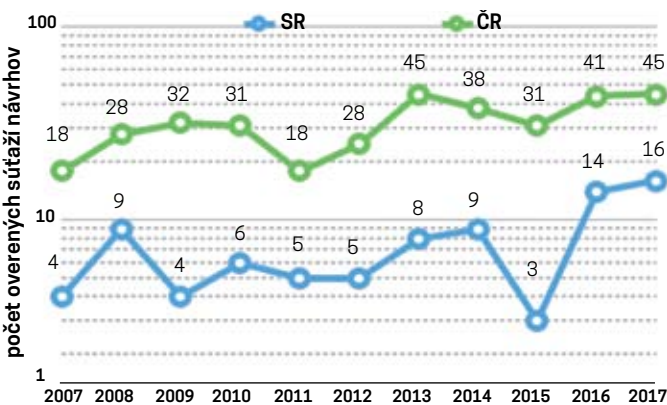
STAGNÁCIA INVESTÍCIÍ VEREJNÉHO SEKTORA

Zadania súťaží miestnych samospráv sa za posledné roky často zameriavajú na hľadanie podoby verejných priestranstiev, parkov a námestí alebo novej podoby rekonštrukcie ich kmeňového majetku. Pri bližšom pohľade však zistíme, že tieto súťaže sú vyhlasované s cieľom hľadať podobu nie komplexných investičných zámerov, ale zväčša iba výhladových akcií menšieho alebo stredného rozsahu. Štát, štátne príspevkové organizácie, verejné inštitúcie, vyššie územné celky, ba aj magistráty sú pri vyhlasovaní súťaží zastúpené len ojedinele. Dokazuje to, že o kvalitnú architektúru je zo strany štátu, verejnej správy a samospráv len minimálny záujem. S výnimkou súťaže na Nemocnicu budúcnosti v Martine nie je možné hovoriť o investíciách do zásadnejšieho rozvoja krajiny v celoštátnej mierke.

Z hľadiska súťaží overených SKA je však verejný sektor cez mestá a obce takmer výlučným organizátorom súťaží. Výsledok súťaží návrhov sa však premieta do fázy realizácie len minimálne. Z 85 overených súťaží medzi rokmi 2007 až 2017 sa realizovali ich výsledky len v 8 prípadoch. Z toho výrazne do štatistiky zasahuje výstavba kultúrnej infraštruktúry pre Európske hlavné mesto kultúry Košice 2013. Práve košický príklad ukazuje, že keď sa spojí investičný zámer krytý alokovanými prostriedkami so schopným lokálnym manažmentom, je možné v relatívne krátkom čase realizovať niekoľko stavieb.

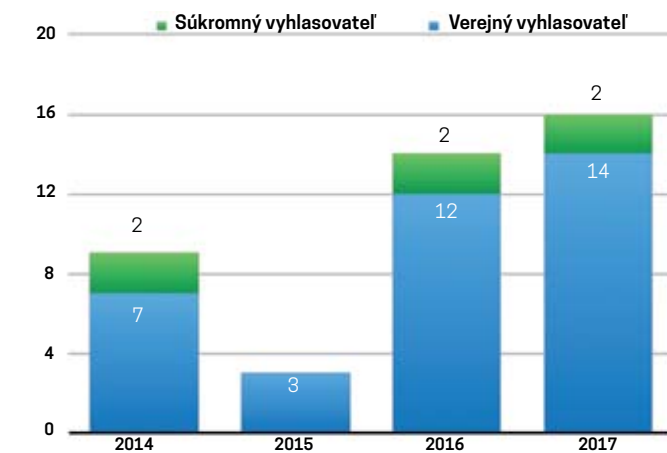
Slovensko v mnohých ohľadoch nevyužilo uplynulé dekády ekonomického rastu na ukotvenie architektúry ako nástroja pre rast životnej úrovne obyvateľstva. Už bolo poukázané na fakt, že okolité krajiny dokázali v rovnakom období lepšie zladit' hospodársky rast spojený s prísunom prostriedkov zo štrukturálnych fondov s rozvojom a skvalitnením hmotného prostredia.² Štátne úrady majú mnoho vlastných dôvodov nehľadať podobu veľkých investícií inštitútom súťaže návrhov. Výber dodávateľa projektových prác cez najnižšiu cenu súčasne eliminuje akúkoľvek možnosť poznať, ako inak a kvalitnejšie by bolo možné danú stavbu alebo priestor riešiť pri splnení daných ekonomických, ekologických a iných parametrov. Takéto rozhodnutia a súťaženie o najnižšiu cenu však značne obmedzujú rozvoj slovenskej architektúry a jej konkurencieschopnosť na poli európskeho a globálneho súťaženia.³ ■

Vývoj počtu súťaží návrhov overených Slovenskou komorou architektov medzi rokmi 2007 až 2017 v porovnaní s vývojom počtu súťaží návrhov overených Českou komorou architektov v ČR medzi rokmi 2007 až 2017.



Zdroj: Slovenská komora architektov

Porovnanie počtu verejných a súkromných vyhlasovateľov v súťažiach návrhov overených Slovenskou komorou architektov medzi rokmi 2014 až 2017.



Zdroj: Slovenská komora architektov

¹ Architektonická kvalita verejne dotovaného bývania dlhodobo zaostáva za vývojom v oblasti súkromného developmentu. Podoba realizácie nájomných bytov sa nehladá formou súťaží návrhov a obstarávanie projektov sa realizuje najčastejšie súťažou o najnižšiu cenu. Výnimkou je súťaž na obecné byty v obci Jarok z roku 2014 alebo súťaž na obecné byty v Prešove z roku 2001, za ktorú v roku 2005 dostali Cenu ARCH architekti zezero.

² H. Moravčíková, P. Szalay, K. Haberlandová, L. Pastoreková, R. Rutkowski: Ročenka slovenskej architektúry 2014/2015. Slovart: Bratislava, 2016. str. 6.

³ Pozri nízke zastúpenie slovenskej tvorby v európskej cene za súčasnú architektúru Mies van der Rohe Award. H. Moravčíková, P. Szalay, K. Haberlandová, L. Pastoreková, R. Rutkowski: Ročenka slovenskej architektúry 2014/2015. Slovart: Bratislava, 2016. str. 9.

RESUME: Architectural design contests One of the long-term objectives of the Slovak Chamber of Architects is to create a document called the Architectural Policy of Slovakia. This document is a declaration of the importance of architecture for the area of public institutions and focuses on the need to declare architectural design contests for the search for a form of public investment. In an ideal fulfillment of architectural policy, the state as a provider of significant investments, either directly or through self-government, seeks the form of investment plans primarily through the institute of design contests. The architectural policy of Slovakia, together with the design competition agenda, places a discussion on the mission of architecture and its benefits for the creation of the environment and the growth of living standards to the responsible institutions. By maintaining the current trend of the increasing number of design contests in the calendar year, more attention can be paid to improving the course of competitions. The role of Slovak Chamber of Architects in this area is the training of jurors of competitions and processors of competitions terms and conditions. A well-prepared and highly rated competition has the best prospects to shift winning ideas towards the realization of the work. Ultimately, such a competition has the best impact on the growth of the quality of architecture and the growth of living standards. Graph No. 1 The number of design contests verified by the Slovak Chamber of Architects between 2007 and 2017 compared to the number of design contests verified by the Czech Chamber of Architects in the Czech Republic between 2007 and 2017.

URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ SÚŤAŽ LUNÍK IX

Ing. arch. Martin Jerguš, Útvar hlavného architekta mesta Košice

Názvom Luník boli pôvodne označované jednotlivé okrsky sídliska Nové Mesto (Terasa) v Košiciach, ktoré boli odovzdávané do užívania postupne v 60. a začiatkom 70. rokov 20. storočia. Po ukončení výstavby okrskov I – VIII sa na konci 70. rokov začala výstavba ďalšej obytnej zóny Luník IX, ktorá dopravným spojením síce nadviazala na Luník VIII, z kompaktnej štruktúry mesta však bola vyčlenená štvorprúdovou cestnou komunikáciou. Nosnú funkciu súboru malo predstavovať bývanie pre armádne a bezpečnostné zložky vo viacpodlažných bytových domoch s príslušenstvom objektmi základnej občianskej vybavenosti.

O d roku 1978 sa do bytov sťahovali prví nájomníci. Do užívania boli odovzdávané podnikové byty a do štátnych bytov za začali postupne umiestňovať „neprispôsobivé“ rodiny z centra mesta. Aj napriek skutočnosti, že pomer štátnych a podnikových bytov bol približne jedna k jednej, Rómovia počtom prevažovali.

Postupne sa koncentrácia rómskych rodín zvyšovala aj odchodom nájomníkov z podnikových bytov (koniec 80. – priebeh 90. rokov). Sídlisko upadalo. Čoraz horšia platobná disciplína za služby spojené s bývaním spôsobila ich obmedzovanie až rušenie. Devastácia domov a vandalizmus prerástli všetky medze, čo nie je pod kamerovým dohľadom, to je odsúdené na deštrukciu. Pôvodne tu bolo približne 600 bytov, dnes sa bytový fond sídliska z dôvodu nevyhovujúceho technického stavu zredukoval približne na polovicu. Juhovýchodne od sídliska vznikla ilegálna osada „Mašličkovo“, ktorú založili obyvatelia z asanovaných bytoviek.

POTREBA OBNOVY SÍDLISKA

Aktuálne sú evidované dva investičné zámery. MČ Luník IX má záujem o výstavbu dvoj- až trojpodlažných bytových domov nižšieho štandardu. Mesto Košice v spolupráci s ETP Slovensko chce poskytnúť podporu a pomoc individuálnym stavebníkom, ktorým sa po splnení stanovených podmienok vrátane tvorby úspor umožní stavať rodinné domy. V súčasnosti si v programe ETP pod vedením odborných konzultantov sporia 6 klienti.

Tieto snahy, ako aj realizované asanácie bytových domov vyvolali potrebu redizajnu sídliska. S podobnou úlohou sme sa na Slovensku v posledných desaťročiach nestretli. Aj vzhľadom na nedostatok skúseností s touto problematikou sa mesto Košice rozhodlo vypísať urbanisticko-architektonickú súťaž, ktorej cieľom bolo nájsť originálne a optimálne riešenie v oblasti bývania pre Luník IX, schopné dopracovania do realizácie. Aplikácie vzorových projektov pre sociálne znevýhodnených občanov, ktoré ponúka štát, sme sa obávali z dôvodu ich nevhodnosti do mestského prostredia. Vychádzali sme z axiómy, že toto sídlisko bolo postavené ako každé iné sídlisko v rámci komplexnej bytovej výstavby vrátane školy, obchodu, technickej infraštruktúry. Naším dlhodobým cieľom je teda urobiť z neho opäť normálne sídlisko tak, aby o byty na Luníku IX bol rovnaký záujem ako na hociktorom inom košickom sídlisku.

Samozrejme, tento proces je potrebné etapizovať a v každom kroku brať ohľad na súčasných obyvateľov sídliska.

PRÍPRAVA A VÝSLEDKY SÚŤAŽE

Rozhodnutie realizovať súťaž vyvolalo pozitívnu reakciu u všetkých dotknutých. Príprava bola veľmi náročná, presných informácií o tejto téme bolo najmä na začiatku málo.

Počas prípravy organizátori súťaže z Útvaru hlavného architekta intenzívne spolupracovali so starostom Mestskej časti Luník IX Marcelom Šaňom a neziskovou organizáciou ETP – Centrum pre udržateľný rozvoj, so sociálnym referátom mesta aj komunitným centrom na Luníku IX.

Súťažiaci mali možnosť zúčastniť sa na obhliadke sídliska, ktorú mnohí využili. Na spracovanie návrhov mali súťažiaci **10 týždňov**. Zo zaregistrovaných **24 súťažných tímov nakoniec odovzdalo súťažný návrh 10 účastníkov**. Všetky odovzdané návrhy boli po overení predložené porote na posúdenie. Porota po dôkladnom posúdení a prehodnotení jednotlivých variantov rozhodla o nasledovnom výsledku:

1. miesto – ocenené cenou 1 400 €

návrh autorského tímu: Oto Nováček, Zuzana Capková, Marek Trebula, Patrik Bartas, Kristína Bogárová, Jakub Budaj

2. miesto – ocenené cenou 800 €

návrh autorského tímu: Michal Gerda, Lucia Kostrubová

3. miesto – ocenené cenou 500 €

návrh autorského tímu: Miriam Vyšňovská, Lenka Halčáková, Veronika Bruncková, Peter Špiesz

Porota taktiež rozhodla o pridelení **mimoriadnej odmeny vo výške 300 €** návrhu Miloša Hájnika a Maroša Kostelanského.

Porota hodnotila návrhy v tomto zložení:

Doc. Ing. arch. Václav Kohlmayer, CSc.,

Mgr. art. Michal Sládek, PhD.,

Ing. arch. Viktor Malinovský, PhD.,

Ing. arch. Branislav Ivan,

Bc. Marcel Šaňa,

Mgr. Izabela Mačátová,

Ing. arch. Ladislav Kočiš.

AKO MÔŽE SLOVENSKÝM MESTÁM POMÔČŤ URBACT?

Ing. Richard Száraz, oddelenie mestského rozvoja MDV SR

Operačný program URBACT je program európskej územnej spolupráce, ktorý už 15 rokov podporuje udržateľný a integrovaný rozvoj v mestách po celej Európe. Jeho úlohou je umožniť mestám spoločne riešiť problémy, s ktorými sa stretávajú. URBACT umožňuje pomocou vytvárania partnerských sietí miest, vzájomnej výmeny skúseností a identifikácie osvedčených postupov zlepšovať podmienky na rozvoj mestských politík. Po úspechu programov URBACT I a II program URBACT III (2014 – 2020) pokračuje v podpore udržateľného a integrovaného rozvoja miest a prispieva k plneniu stratégie Európa 2020.

Zapojením sa do operačného programu URBACT môžu mestá získať cennú skúsenosť z európskeho prostredia a získať podnety na riešenie vlastných problémov. Zamestnanci miestnych samospráv a organizácií zriadených mestom získajú užitočné vedomosti, ktoré sa v praxi osvedčili. Aktivity realizované mestom v rámci účasti v partnerskej sieti budú hrať finančným príspevkom do výšky im alokovaného rozpočtu z celkového rozpočtu projektu. Oprávnené výdavky projektu pokryjú personálne náklady na zamestnancov partnerských inštitúcií a organizácií, ktorí sú oficiálne zapojení do projektu, na cestovné a ubytovacie náklady zainteresovaných osôb, uskutočnenie externej expertízy a iné výdavky nevyhnutne spojené s realizáciou stanovených aktivít. Zapojenie sa do siete URBACT nielen zviditeľní mesto na európskej úrovni, ale taktiež poskytne príležitosť spoznať zaujímavých ľudí.

PRÍKLADY DOBREJ PRAXE Z EURÓPSKÝCH MIEST

Scieľom jednoduchou formou sprostredkovať osvedčené riešenia konkrétnych problémov miest vytvoril OP URBACT zoznam 97 príkladov dobrej praxe. Príklady sú dostupné na webovej stránke¹, kde je možné vyhľadávať ich prostredníctvom témy, veľkosti mesta alebo krajiny.

PRIORITY PROGRAMU URBACT DO BUDÚCNOSTI

URBACT sa snaží šíriť nadobudnuté vedomosti z partnerských sietí miest takou formou, aby boli ľahšie dostupné pre širšie publikum. Neprestajne aktualizuje webové sídlo urbact.eu, ktoré je zdrojom informácií o udržateľnom mestskom rozvoji. URBACT prikladá dôležitosť tvorbe nových poznatkov založených na existujúcich skúsenostiach partnerov programu URBACT, ako aj ostatných európskych iniciatív. Jeho cieľom je osloviť širšie spektrum mestských aktérov, ktorí nie sú priamo zapojení do sietí URBACT.

URBACT je riadený všetkými členskými krajinami spoločne, prostredníctvom monitorovacieho výboru. Monitorovací výbor aktualizoval implementáciu akčného plánu OP URBACT o nasledujúce témy:

INTEGROVANÝ A PARTICIPATÍVNY ROZVOJ MIEST

Jednou z tematických oblastí, ktorej sa chce URBACT naďalej venovať, je integrovaný a participatívny rozvoj miest, zbieranie a sprostredkovávanie vedomostí a uvádzanie praktických príkladov integrovaného a udržateľného rozvoja miest, ktorého význam už pred 10 rokmi vyzdvihla Lipská charta. Zámerom je neustále aktualizovať informácie, s ktorými prichádza URBACT do kontaktu. Siete partnerských miest, z ktorých URBACT získava najviac informácií o konkrétnej téme, sú Change! – Model kooperujúcich verejných služieb; Resilient Europe – Odolnosť európskych miest; Refill – Mobilizácia občanov pri opätovnom použití nevyužívaných verejných priestorov. Výstupom bude zriadenie 4 pracovných skupín v mestách zapojených do URBACT-u a vytvorenie digitálneho nástroja.

PRETVÁRANIE MESTSKÉHO PRIESTORU

Cieľom digitálneho nástroja je spojenie osvedčených postupov miest z partnerských sietí do logického rámca, ktorý bude zobrazovať spôsoby inovatívneho plánovania a príklady tvorby mestského priestoru podľa dvoch aspektov. Prvým je nedostatočné využívanie priestoru a druhým problematické oblasti v mestách. Snaha URBACT-u spolu s expertmi na mestský rozvoj spočíva vo vytvorení webového nástroja, ktorý by mal uľahčiť mestám identifikovať nevyužívané priestory. Konečná verzia nástroja by mala byť spustená v polovici roka 2019.

RODOVÁ ROVNOSŤ V MESTÁCH

#GenderEqualCities je iniciatíva URBACT a CEMR (Rada európskych samospráv a regiónov), ktorej cieľom je vytvoriť priestor na úvahu o vplyve rodovej rovnosti na mestský rozvoj. Namiesto obmedzenia sa na konkrétne témy ako mobilita, klíma, bezpečnosť či chudoba v mestách, by sa mal klásť väčší dôraz aj na podporu rodovej rovnosti. Výstupom konkrétnej témy budú aktivity, ktoré je potrebné



Ukončenie Urbact City Festivalu 2017 spojené s vyhodnotením záverečného workshopu Foto: Kamila Gejdošová



„Strom participácie“ – vizualizované posolstvo programu URBACT, vytvorené v spolupráci slovenských a českých účastníkov Urbact City Festivalu 2017 Foto: Kamila Gejdošová



Stretnutie miestnej podpornej skupiny URBACT – v rámci siete USEACT, mesto Nitra Foto: Štefan Lančarič

urobiť, aby sa mestá stali rodovo rovnými a zohľadňovali rodovú rovnosť aj pri spravovaní miest.

Mestá s príkladmi dobrej praxe na konkrétnu tému je možné dohľadať v skupine na sociálnej sieti LinkedIn, ktorá vznikla v marci 2018 a do marca 2019 plánuje o. i. organizovať podujatia v rôznych mestách EÚ a zviditeľniť dobré príklady rodovej rovnosti². Príklad dobrej praxe URBACT zo švédskeho mesta Umea³.

BÝVANIE V EURÓPSKÝCH MESTÁCH

Cenovo dostupné a primerané bývanie je výzvou pre všetky európske krajiny. Nájom v hlavných mestách rastie enormným tempom a viac ako 25 miliónov domácností je preťažených nákladmi spojenými s bývaním, čo znamená, že zaplatia viac ako 40 % zo svojho príjmu na bývanie. Cieľom je využiť existujúce vedomosti URBACT-u, poskytnúť námety, ako by mestá mohli riešiť krízu v oblasti bývania a podporovať dôležitý medzinárodný dialóg o cenovo dostupnom a primeranom bývaní.

BUDÚCE MESTÁ

Svet, v ktorom žijeme, je čoraz komplexnejší a je ťažké predpokladať, akú budúcnosť má. Spoločné vytváranie a skúmanie možných predstáv o budúcnosti je však jedným z najlepších nástrojov, ktoré majú tvorcovia politiky vo všetkých oblastiach a úrovniach k dispozícii. Platí to najmä na miestnej úrovni, kde sa priamo prejavujú globálne trendy, ako je meniaci sa klíma, rastúce nerovnosti alebo digitalizácia.

Existujúce siete partnerských miest URBACT dokázali čiastočne odpovedať na otázky o budúcich prognózach. Jednou z nich je Resilient Europe, ktorá sa zameriava na sociálnu, environmentálnu a hospodársku odolnosť európskych miest, ako aj na dosahy rôznych trendov budúceho vývoja. Sieť TechTown rieši vplyv digitálnych ekosystémov, Arrival Cities migračné toky a SmartImpact sa zaoberá smart riešeniami v oblasti správy miest. Výstupom bude vypracovanie príručky o predvídaní rozvoja miest. Publikácia bude obsahovať prípadové štúdie vypracované odborníkmi na mestský rozvoj.

NADCHÁDZAJÚCE VÝZVY PROGRAMU URBACT

Vyhlásenie druhej výzvy na tvorbu sietí pre akčné plánovanie sa očakáva v januári budúceho roka. Siete partnerských miest pre akčné plánovanie podporujú výmenu informácií a schopnosť učiť sa od ostatných miest v celej Európe. Účastou v sieti si mesto vymení skúsenosti so špecifickými politickými výzvami na riešenie problémov spojených s udržateľným mestským rozvojom. Inštitúcie budú mať príležitosť spolupracovať s inými miestnymi orgánmi na konkrétnych urgentných problémoch, s ktorými sa stretávajú, a v rámci témy, ktorú si zvolia, formulovať inovatívne riešenia vo forme integrovaných akčných plánov. Mesto získa užitočné informácie od odborníkov z iných miest v Európe, expertov na mestský rozvoj a v neposlednom rade aj finančnú podporu. ■

¹ Zdroj: <http://urbact.eu/good-practices/home>

² Zdroj: <https://lnkd.in/dgzX59A>

³ Zdroj: <http://urbact.eu/gender-equality-heart-city>

RESUME: How can URBACT help Slovak cities? The URBACT Operational Program is a European Territorial Cooperation Program which has been promoting sustainable and integrated development in cities throughout Europe for 15 years. By joining the Operational Program, cities can gain valuable experience from the European environment and get incentives to solve their own problems. In order to easily convey well-proven solutions to specific urban problems, OP URBACT created a list of 97 good practice examples. The URBACT priority is to disseminate the acquired knowledge from partner cities in a way that is easier to access for a wider audience. The Operational Program is managed by all Member States together through the Monitoring Committee. Thematic areas that URBACT intends to continue to focus on include integrated and participatory urban development, urban conversion, gender equality in cities, housing in European cities and the future of cities.



CHANGE!
social design of public services
Sieť „Change!“
vytvára akčné plány na zlepšenie sociálnych služieb
Zdroj: urbact.eu

TechTown
Sieť TechTown
skúma, ako môžu mestá podporiť podniky s prístupom k digitálnym zručnostiam a inováciám
Zdroj: urbact.eu

Arrival Cities
Sieť Arrival cities
podporuje sociálne začlenenie migrantov
Zdroj: urbact.eu

SmartImpact
Sieť SmartImpact
podporuje udržateľný rozvoj a smart riešenia v mestách pomocou vypracovania špecifických akčných plánov
Zdroj: urbact.eu

Refill
Mestá zapojené do siete Refill
experimentujú s koncepciou dočasného využívania voľných priestorov
Zdroj: urbact.eu

Resilient Europe
Mestá v sieti Resilient Europe
si vzájomne vymieňajú skúsenosti s cieľom zlepšiť svoju odolnosť a udržateľnosť
Zdroj: urbact.eu



TINA SAABY – MESTO PRE ĽUDÍ

Tina Saaby bola hlavným hosťom bratislavských Dní architektúry a dizajnu DAAD 2018. Pri tejto príležitosti sa s ňou rozprával Ing. arch. Viktor Kasala.

V septembri to bude osem rokov, odkedy Tina Saaby pôsobí na poste mestskej architektky Kodane. Za ten čas sa jej podarilo spoluvytvárať novú tvár mesta, podieľať sa na tvorbe viacerých stratégií a politík, ktorými Kodaň reaguje na aktuálne výzvy spojené napríklad so zmenou klímy, alebo s rapídnyim prírastkom obyvateľov. Kodaň, dnes považovaná za najpriateľskejšie mesto k cyklistom, zvädza niektoré podobné zápasy ako Bratislava. Pri ich riešení stavila na ľudí. Hlavný odkaz Tiny Saaby pre účastníkov DAAD 2018 znie: „Pochopenie obyvateľov je základnou požiadavkou na vytvorenie dobrého mesta.“

Mestá dnes prijímajú rôzne „zelené“ stratégie zaoberajúce sa zadržiavaním dažďovej vody, znižovaním energetickej náročnosti budov, tvorbou inteligentných štvrtí a pod. Tlačí sa na znižovanie uhlíkovej stopy miest. Je známe, že Kodaň dlhodobo patrí medzi top mestá pre život. Je to aj vďaka jej ekologickému zmýšľaniu? Ako sa vám darí presadzovať tému udržateľnosti vo verejnej diskusii?

V júni 2011 Kodaň zasiahla silná prietrž, ktorá paralyzovala mesto a ochromila bežný život mnohých Kodančanov. Výsledkom boli zaplavené ulice a zatopené pivnice. Odhalili sme závažný problém, ktorý vyústil do politického dopytu po hľadaní riešenia. Mesto Kodaň v roku 2012 predstavilo nový plán manažmentu dažďovej vody, v ktorom sa uvádza: „Mesto Kodaň pracuje na dosiahnutí neutrálnej uhlíkovej stopy a zároveň sa pripravuje na očakávané extrémne výkyvy počasia v budúcnosti. Kodaň musí byť bezpeč-

ným a príjemným miestom pre jej obyvateľov aj turistov – pre dnešné aj budúce generácie.“

Mojou úlohou ako mestského architekta je zabezpečiť, aby pri prispôsobovaní sa mesta na budúce výkyvy počasia tieto úpravy prinášali pridanú hodnotu tým, že budú vytvárať nové možnosti rekreácie a zabezpečia viac plôch mestskej zelene vyššej kvality. Dobrým príkladom je Taasinge Plads, ktorý bude čoskoro prvým dokončeným projektom mestského verejného priestoru prispôbeného zmenám klímy v Kodani.

Vaša práca odzrkadľuje vašu úprimnú snahu porozumieť správaniu ľudí. Rozvojové stratégie Kodane navádzajú na tvorbu prostredia, ktoré podporuje vzájomný očný kontakt užívateľov a združovanie ľudí rôznych vekových či sociálnych skupín. Veľký dôraz kladiete na tvorbu mäkkých hraničných línií medzi

budovami a verejným priestorom. Do popredia kladiete život pred budovy, čo potvrdzuje celosvetový trend – tvoriť mestá okolo miest (rozumej kvalitných verejných priestorov). Kedy si poviete, že ste na dobrom mieste? Ktoré sú najdôležitejšie kvality verejných priestorov pre vás?

V Kodani je pre nás prvoradý mestský život, z neho vychádzame pri návrhu mestských verejných priestorov. Samotné projektovanie budov prichádza na rad až po týchto verejných priestoroch. Robíme to z dôvodu, že je to práve mestský život, ktorý tvorí mesto. Žiadne mesto neexistuje bez ľudí, ktorí by ho užívali, ktorí by v ňom žili, pracovali a pohybovali sa v jeho budovách a po jeho uliciach. Pochopenie obyvateľov je základnou požiadavkou na vytvorenie dobrého mesta. Architektúra je tvorená ľuďmi a je tvorená pre ľudí. Vytvára fyzické prostredie pre naše životy, pre nás ako spoločstvo a tiež pre nás ako individuality.

Ako dobrý príklad môžeme použiť projekt námestia Krøyers. Je to intímny mestský priestor, ktorý je zároveň vizuálne prepojený na vodu, na oblohu a s prístupom ku kvalitnej mestskej zeleni. Ako dobré miesto spája malú aj veľkú mierku – miesto na posedenie a relax pri vychutnávaní si slnka a sledovaní mestského života okolo vás.

Rozvoj mesta je závislý od aktívnej spolupráce verejného a súkromného sektora. Komunikácia mesta a súkromných investorov býva spravidla náročná najmä kvôli financiám a názorovej odlišnosti. Developeri sú často zdržanliví pri investíciách do verejného priestoru. Akú pozíciu máte v tomto dialógu ako mestská architektka a aké sú vaše nástroje na presadzovanie záujmov mesta?

Mesto Kodaň je od začiatku súčasťou dialógu s developermi. To pomáha vytvoriť spoločné pochopenie konkrétneho miesta v kontexte celkovej stratégie zóny, v ktorej sa nachádza. Týmto zabezpečujeme, aby sa každý projekt stal súčasťou väčšieho plánu a vytvoril spojenie s okolitým mestom.

Mojou úlohou ako hlavného architekta mesta je uľahčiť tento dialóg a súčasne vyjadriť svoj názor, pokiaľ sa developeri nezúčastňujú na dialógu a projekt nepropaguje záujmy mesta. Konečné rozhodovanie je na politikoch.

Ďalší nástroj, ktorý používam, je hovoriť o architektúre ako o niečom, čomu všetci rozumieme a čo všetci cítime. Je to niečo, čo nás všetkých ovplyvňuje, ale nie je len o tom, ako to vyzerá.

Na Slovensku sú participatívne procesy zapájajúce verejnosť do rozvoja územia stále novinkou. V Kodani máte „Program rozvoja susedstiev“, ktorý je založený na aktívnej občianskej participácii. Participácia nie je len v rovine rozvoja hmotnej časti mesta, ale aj v ekonomickej a sociálnej, čo prináša aj istú formu preberania občianskej zodpovednosti za verejný priestor. Skúste tento program lepšie popísať a vyjadriť, v čom vidíte najväčšie prínosy zapojenia verejnosti do rozvoja mesta?

Program Integrovaná obnova mesta je trojfázový proces. Počiatková fáza predstavuje participáciu občanov – vytvorenie pracovných skupín. Tie v spolupráci s mestom vytvárajú nový plán pre susedstvo. Tento plán sa stáva základom budúcich zásahov v území v rámci obdobia obnovy. Napokon je plán schválený na politickej úrovni.

Najdôležitejšou časťou Programu na zlepšenie susedstva je skutočnosť, že zástupcovia mesta fyzicky navštevujú územie a stávajú sa tak súčasťou každodenného života jeho obyvateľov. Rozhodnutia sa prijímajú spolu s občanmi a miestnymi stakehol-

dermi. Fyzické zmeny sú život medzi budovami a vytvorenie nových komunít.

Ako sa mení doba, mestá a spoločnosť, menia sa aj nároky a úlohy jednotlivých profesií. Architekti dnes už mnohokrát nie sú len tvorcami dizajnu, ale pomáhajú pri tvorbe ekonomických, ekologických či sociálnych štúdií, o ktoré potom opierajú svoje návrhy. Často sú to architekti, ktorí facilitujú participatívne stretnutia. Prečo podľa Vás u architektov nastala táto zmena? A kam až môže viesť?

Architekt a filozof Vitruvius opísal už pred viac ako 2000 rokmi úlohu architekta ako všestranného umelca, ktorý zhromažďuje znalosti expertov a organizuje ich do fyzickej formy – vybudovaného prostredia. Uvádza: „Architekt má byť vyzbrojený všestranným vzdelaním a vedomosťami z mnohých študijných odborov, aby správne posúdil dielo vytvorené radom ďalších umení. Tieto poznatky sa rodia z praxe (fabrica) a z teórie (rationatio). Prax predstavuje nepretržité a každodenné vykonávanie zamestnania, v ktorom sa podľa návrhu a nákresu uskutočňuje manuálna práca s potrebným materiálom. Teória potom dokáže vypracované veci dôvtipne demonštrovať a vysvetliť na princípoch proporcionality.“

Úloha facilitátora nie je pre profesiu architekta nová. Z druhej strany dlho sme žili v období, v ktorom bol architekt viac chápaný ako profesista, než ako všestranný umelec. Som však presvedčená, že sa to znova mení a úloha architekta sa vracia k tomu, že je facilitátor s komplexným pochopením projektu. ■

Rozhovor bol uverejnený v novinách DAAD 2018.



Krøyer, Kodaň Zdroj: <http://www.urbanspacearchive.com/downloads/quai-krøyers-plads-copenhagen-dk-ghbcobe/>

RESUME: Tina Saaby – City for People Tina Saaby has been a city architect of Copenhagen for eight years. During that time, she has managed to create a new shape for the city, to participate in the development of several strategies and policies through which Copenhagen responds to current challenges such as climate change or rapid population growth. In environmental strategies, they pay attention to enhancements that improve the quality of urban spaces. The priority of creating an environment is to support the everyday, urban life of the population. In a city development, the city architect leads an active dialogue with developers, and considers the participation of citizens to be important in planning. According to her, architect is a versatile artist whose role of the facilitator with a complex grasp of the project is getting stronger. Tina Saaby was the main guest of the Bratislava Days of Architecture and Design DAAD 2018, and her main message for the participants was: „Understanding the inhabitants is a basic requirement for creating a good city.“

6 – 9 AGENDA 2030 A JEJ NÁRODNÁ IMPLEMENTÁCIA

Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.

Návrh Cestovnej mapy k Národnému infraštruktúrnemu plánu Slovenskej republiky na roky 2018 – 2030 – nové znenie, ÚPVII, UV-10774/2017 (uznesenie 111/2017) 1.3.2017
Návrh národných priorít implementácie Agendy 2030, ÚPVII, UV-21586/2018 (uznesenie 273/2018) 13.6.2018
Návrh Národného investičného plánu SR na roky 2018 – 2030 – pilotná verzia, ÚPVII, UV-28914/2018 (uznesenie 412/2018) 12. 9. 2018
<https://www.vicepremier.gov.sk/index.php/investicie/agenda-2030/dokumenty/index.html>

10 – 11 NOVÁ URBÁNNÁ AGENDA

Autor: Ing. Lucia Pospíšová

1. The New Urban Agenda <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>
2. Správa o konferencii OSN o bývaní a udržateľnom urbánnom rozvoji Habitat III <https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LP/2017/76>

26 – 27 URBANISTICKÉ HLADISKÁ MESTSKEJ MOBILITY

prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.

1. Hruška, E.: Dopravná síť v krajinném řešení, Státní tiskárna Praha, 1934
2. Hruška, J.: Slovník soudobého urbanismu, Odeon Praha, 1977
3. Hruška, J.: Stavitelé měst, Agora Praha 2011, ISBN978-80-86820-08-8
4. van Es, E., Harbusch, G., Maurer, B., Pérez, M., Somer, K., Weiss, D. ed.: Atlas of the Functional City – CIAM

4 and Comparative Urban Analysis, THOTH Publishers gta Verlag, 2014, ISBN 978 90 6868 648 7

34 – 35 ZMENA KLÍMY MENÍ ŽIVOT V NAŠICH MESTÁCH

Mgr. Angelika Tamášová

Parížska dohoda

1. Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy
2. Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia 2018
3. Správa o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom
4. Interné materiály Ministerstva životného prostredia SR – 2017, 2018

38 – 39 ÚZEMNÉ PLÁNOVANIE A ADAPTÁCIA NA ZMENU KLÍMY

RNDr. Tamara Slobodová, Mgr. Jana Ondrejmišková, Ing. Jana Ilčíková

1. <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/medzinarodna-spolupraca/problematika-zmeny-klimy-v-sidelnom-prostredi>
2. MDVRR SR, Štandardy minimálnej vybavenosti obcí, 2013 dostupné na <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny>
3. MŽP SR, Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, 2014 dostupné na <https://www.minzp.sk/files/oblasti/politika-zmeny-klimy/nas-sr-2014.pdf>
4. KRI, Stratégia adaptácie mesta Trnava na dopady zmeny klímy – vlny horúčav, 2015 dostupné na http://www.trnava.sk/userfiles/download/attachment/Strategia_adaptacie_Trnava%20schv%C3%A1len%C3%A1.pdf

sk/userfiles/download/attachment/Strategia_adaptacie_Trnava%20schv%C3%A1len%C3%A1.pdf
5. Delta Decision on Spatial Adaptation, <https://ruimtelijkeadaptatie.nl/english/delta-decision/delta-decision/>

48 – 49 AKO SA BRATISLAVA STALA HLAVNÝM MESTOM SLOVENSKA, A PRITOM VŠETCI BOLI PROTI

Ing. arch. Katarína Andrášiová, PhD.

Monika Vrzgula: Ako sa Bratislava stala hlavným mestom Slovenska, a pritom všetci boli proti. In: Monika Vrzgula: PRÍRUČKA VLASTENECTVA Pre začiatníkov aj pokročilých. Bratislava, MONMART, s. r. o. 2007, s. 160 – 167

50 – 51 KAM KRÁČA BRATISLAVA

Ing. arch. Peter Žalman

1. kolektív autorov: Dejiny Bratislavy, Obzor Bratislava, 1982,
2. Peter Žalman: Urbanistický atlas Bratislavy, 2017, vyd. GDA Visual, ISBN: 978-80-972542-0-9
3. Územný plán hl. m. SR Bratislavy, rok 2007
4. Grossman, Jiří – Balán Alois: Regulační studie velké Bratislavy. Časopis československých architektů 25, 1926, 1.
5. kolektív autorov: Územní plán města Praha, Metropolitní plán, pracovní podklad, 2017, vyd. IPR Praha

72 – 73 TINA SAABY – MESTO PRE ĽUDÍ

Noviny Dní architektúry a dizajnu 2018 (DAAD), strana 4, 5, rok vydania: 2018, ročník šiesty, boomboom s.r.o. ■



