

Iniciatívy
Európskej únie a OSN

Koncept
SMART CITY

Inšpirácie
na spravovanie miest



1-2/2016, 28. ročník

URBANITA

Mestský rozvoj



Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.



Ing. arch. Erika Horanská

Mestá sa rozvíjajú, prekvitajú, stagnujú alebo upadajú, často akoby nezávisle od našej vôle. Mestský rozvoj je poháňaný a ovplyvňovaný širokou paletou vplyvov: ekonomických, sociálnych, prírodných. Mestský rozvoj je téma večná, ale číslo, ktoré dostávate do rúk, má veľmi aktuálne načasovanie. Rok 2015 bol rokom prijatia významných medzinárodných dokumentov – novej globálnej klimatickej dohody na COP 21 v Paríži, ale aj cieľov udržateľného rozvoja – SDGs v Agende 2030 pre udržateľný rozvoj OSN. To všetko zaväzuje aj Slovensko k určitému smerovaniu.

Rok 2016 zas bude rokom historicky prvého predsedníctva Slovenska v Rade EÚ, ktoré bude mať aj svoj urbánny rozmer. Bude však aj rokom konania významnej svetovej konferencie o bývaní a mestskom rozvoji HABITAT III, ktorá sa uskutočňuje iba raz za dvadsať rokov. Bude to prvá celosvetová konferencia po prijatí cieľov udržateľného rozvoja na pôde OSN. Od nej očakáva svetová verejnosť Novú mestskú agendu, ktorá by mala naznačiť smerovanie urbánneho rozvoja na najbližšie dve desaťročia. V máji zasa počas holandského predsedníctva očakávame prijatie Amsterdamského paktu, ktorý má formálne uviesť do európskeho priestoru a do života mestskú agendu EÚ. Zároveň by tento rok vláda SR mala prerokovať a prijať aj Konceptiu mestského rozvoja, prvú svojho druhu v novodobých dejinách Slovenska. Takže nás čaká skutočne urbánny rok.

Vnímanie problematiky rozvoja miest sa za posledné dekády výrazne posunulo. Od pomerne úzkeho technického pohľadu, v ktorom hralo dominantnú rolu územné a priestorové plánovanie, k podstatne širšiemu vnímaniu procesov v pozadí vývoja. Omnoho väčší dôraz sa začal klásť na aspekty sociálne a ekonomické. Pochopiteľne, že s dlhodobým trendom ekologizácie nášho rozmyšľania o rozvoji sa aj tento rozmer premieta do úvah o mestách a ich živote. Prioritu dostáva strategické plánovanie, ktoré okrem územných aspektov rozvoja dáva dôraz na procesy a aktérov. Čoraz viac sa v súvislosti s úvahami o mestskom rozvoji objavujú pojmy partnerstvo, spolupráca a dobré spravovanie. A od prijatia Lipskej charty sa pojem integrovaný prístup stal niekedy až zneužívanou mantrou.

Preto považujeme toto číslo Urbanity za šťastne načasované. Je to náš prvý celistvý príspevok k téme mestského rozvoja. Pokúsili sme sa v ňom načrtnúť širšie medzinárodné i myšlienkové súvislosti, ktoré sa mestského rozvoja týkajú, priniesť informácie o najaktuálnejšom dianí v tejto oblasti. Najmä sme však chceli ponúknuť mozaiku príspevkov, ktoré sa týkajú slovenskej reality. Sledovali sme pri tom logiku troch pilierov udržateľného rozvoja. Prinášame preto pohľad odborníkov na demografický vývoj slovenských miest, na ich ekonomickú robustnosť či slabiny, na dosahy a možné prispôsobovanie sa klimatickým zmenám. Pozornosť venujeme dnes takému populárnemu konceptu Smart City, ale aj informáciám o prvých praktických skúsenostiach s programom URBACT na Slovensku. Prajeme všetkým v tomto urbánnom roku inšpirujúce čítanie.

Redakčná rada

Ing. Peter Podstupka
predseda

*Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR,
odbor komunikácie*

Ing. Tibor Németh
podpredseda

*Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR,
generálny riaditeľ sekcie výstavby*

Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.
podpredsedníčka

*Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR,
generálna riaditeľka sekcie bytovej
politiky a mestského rozvoja*

Ing. arch. Andrej Alexy

*Slovenská komora architektov,
člen predstavenstva*

Mgr. Zoja Droppová

*Spolok architektov Slovenska,
Projekt Revue*

Ing. Branislav Dudáš

*Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR,
kancelária štátneho tajomníka*

Mgr. Petra Hašová

*Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja 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. arch. Peter Kovačik

*Zväz stavebných podnikateľov
Slovenska*

prof. Ing. Dušan Petráš, PhD.

*Združenie pre podporu obnovy
bytových domov, prezident*

Ing. Dana Pištová

*Štátny fond rozvoja bývania,
generálna riaditeľka*

doc. Ing. arch. Ľubica Vitková, PhD.

*Slovenská technická univerzita
v Bratislave, dekanka Fakulty
architektúry*

12

6 – 7/ ROZHOVOR

Naším cieľom sú produktívne mestá

Rozhovor so štátnym tajomníkom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Františkom Palkom

8 – 9/ ROZHOVOR

Doprava musí spolupracovať

Rozhovor so štátnym tajomníkom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Viktorom Stromčekom

10/ ZAUJALO NÁS

11/ TÉMA

Medzinárodný kontext mestského rozvoja

12 – 16

Mestský rozvoj v širších súvislostiach

Medzinárodný kontext, spolupráca na európskych a svetových programoch
Ing. arch. Elena Szolgayová

17 – 19

Vybrané aktuálne otázky mestského rozvoja v Nemecku

Lipská charta a cenné skúsenosti z Nemecka
Dipl. Geograph Tilman Buchholz

20 – 23

Vízie budúcich miest

Hľadanie ideálnej formy a optimálnej prevádzky našich miest
doc. Ing. arch. Henrich Pífkó, PhD. prof. Ing. arch. Robert Špaček, CSc.

24 – 27

Sídliště, jak dál?

Projekt venovaný problematike sídlisk v Českej republike a Vyšehradskej skupine
Doc. Ing. arch. Michal Kohout, Ing. arch. David Tichý, Ph.D., Ing. arch. Filip Tittl

28 – 29/ TÉMA

Mestský rozvoj na Slovensku

30 – 32

Stredoveký pôvod našich miest

Vznik, delenie a vlastnosti stredovekých miest na území dnešného Slovenska
Doc. PhDr. Juraj Šedivý, MAS, PhD.

33 – 35

Koncept SMART CITY nie je len o digitálnych technológiách

Rozhovor s doc. Ing. Silviou Ručinskou, PhD. a Mgr. Davidom Bárto
Ing. arch. Erika Horanská

36 – 38

Ako Košice zmenil projekt EHMK 2013

Vplyv jednej z najvýznamnejších aktivít EÚ v oblasti kultúry
doc. Ing. Peter Džupka, PhD.

39/ ANKETA

Ako projekt Košice EHMK 2013 vnímajú zainteresovaní?

Ing. arch. Erika Horanská

40

Program URBACT v kocke

10 rokov programu európskej územnej spolupráce
Ing. arch. Kamila Gejdošová, Ing. arch. Erika Horanská

41

Creative SplN

Priebeh a výsledky projektu v Košiciach
Ing. Lucia Pospíšová, Ing. arch. Erika Horanská

42

URBACT v meste Nitra

Priebeh a výsledky projektu v Nitre
Ing. Štefan Lančarič, PhD.

43 – 45

Sú mestá súčasťou ekonomiky?

Súčasná úloha miest v ekonomike štátu
doc. RNDr. Ján Buček, PhD.

46 – 47

Mestá v ekonomike. Ekonomika v mestách

Analýza ekonomického rastu miest na Slovensku
Ing. Štefan Rehák, PhD.

48 – 51

Mestá a demografický vývoj

Najzávažnejšie demografické zmeny za posledných 20 rokov
doc. RNDr. Branislav Bleha, PhD., RNDr. Branislav Šprocha, PhD.

52 – 57

Reakcia na zmenu klímy v sídelnom prostredí

Plánovanie a realizácia adaptačných opatrení
Ing. Zuzana Hudeková, PhD., RNDr. Andrej Šteiner, PhD.

58 – 61

Malé a veľké (ne)úspechy mestského rozvoja

Skúsenosti, úspechy či nenaplnené očakávania v oblasti mestského rozvoja
Ing. Magdaléna Bernátová, PhD.

62 – 65

Pohľad na urbanistické vízie s odstupom času

Vyhodnotenie urbanistických prognóz vo vybraných mestách
prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.

66 – 69/ SÚŤAŽ

Súťaž o nové Košice

Ing. arch. Martin Jeruš

70 – 73/ HISTÓRIA

Výstavba obytných súborov na Slovensku v rokoch 1956 – 1975

prof. Ing. arch. Peter Vodrážka, PhD.

74/ POUŽITÁ LITERATÚRA

52

62

70

URBANITA

Časopis o urbanizme a územnom plánovaní, štvrťročník, ročník 28, Február 2016, ISSN 0139-5912 • Zápis v zozname periodickej tlače EV3776/09
Vydavateľ: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (MDVRR SR), Námestie slobody 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
IČO 30416094 • www.mindop.sk
Šéfredaktorka: Mgr. Petra Hašová, MDVRR SR, telefón: 02/594 94 773, e-mail: info@mindop.sk
Odborná gestorka témy Medzinárodný kontext mestského rozvoja: Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.
Odborná gestorka témy Mestský rozvoj na Slovensku: Ing. arch. Erika Horanská
Grafická úprava: MDVRR SR • Foto na titulnej strane: shutterstock
Jazyková úprava: Mgr. Silvia Mičeková, MDVRR SR • Tlač: Fetex, s. r. o.
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.

Naším cieľom sú produktívne mestá

Rozhovor so štátnym tajomníkom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Františkom Palkom

„Hlavným cieľom koncepcie mestského rozvoja SR je vytvoriť systémovo lepšie prostredie pre udržateľný mestský rozvoj, výsledkom ktorého budú produktívne mestá poskytujúce zdravé sídelné prostredie,“ zdôraznil na úvod F. Palko smerovanie sekcie bytovej politiky a mestského rozvoja MDVRR SR.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR je v zmysle zákona o organizácii ústrednej štátnej správy centrálnym orgánom štátnej správy pre tvorbu a uskutočňovanie politiky mestského rozvoja. Čo to znamená v praxi?

Na úvod chcem povedať, že táto kompetencia vznikla iba v roku 2010. Dovtedy sa štát neusiloval o systematickú koncepciu podporu mestských samospráv, tie boli v procese decentralizácie ponechané na vlastné sily. V zmysle legislatívneho usporiadania sú mestá dodnes rovnocenné s obcami, pričom majú rovnaké práva a povinnosti.

Zároveň chcem zdôrazniť, že ministerstvo plne rešpektuje samosprávne usporiadanie Slovenskej republiky a nemá ambíciu zasahovať do autonómnosti mestských samospráv. Naše snahy smerujú v súlade s európskymi tendenciami k vytvoreniu rámca pre systematickú podporu mestského rozvoja. Ten zahŕňa rôzne aspekty života miest a ich funkčných území, tak hospodárske, ako aj sociálne a environmentálne.

Napĺňanie tejto úlohy má viacero dimenzií. V prvom rade bolo na ministerstve nutné vytvoriť útvar, ktorý sa tejto téme bude venovať. Na sekcii bytovej politiky a mestského rozvoja tak vzniklo malé oddelenie mestského rozvoja. Ako som už naznačil, mestský rozvoj je veľmi širokospektrálna téma, ktorú by takýto malý tím nemohol obsiahnuť. Pre tvorbu prvého koncepčného materiálu v oblasti mestského rozvoja bola preto založená pracovná skupina, ktorej členmi

sa stali zástupcovia iných relevantných ministerstiev, akademickej sféry, podnikateľského sektora aj mimovládnych organizácií. Hlavnými partnermi pre nás sú však mestá, ktoré sú v pracovnej skupine zastúpené jednak účasťou všetkých krajských miest, ale aj Združením miest a obcí, ako aj Úniou miest SR. Pracovná skupina sa stretáva približne raz za dva mesiace a postup v príprave koncepcie mestského rozvoja SR mapujeme v médiách a na odborných podujatiach. Spracovaných bolo viacero štúdií o špecifických aspektoch rozvoja miest.



Začiatkom roka 2016 predstavil František Palko zmeny v oblasti nájomných bytov Foto: SITA

Okrem toho sme v roku 2014 uskutočnili dotazníkový prieskum o rozvojových prioritách slovenských miest, na ktorom sa zúčastnilo viac než 78 % zo všetkých miest. (Výsledky tohto prieskumu nájdete na <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=149992>. Pozn. redakcie).

Ako sa prejavila zvýšená pozornosť venovaná mestskému rozvoju zo strany Európskej únie?

Okrem tradičnej podpory prostredníctvom programu Európskej územnej spolupráce URBACT členské štáty aj Európska komi-

sia spoločne pripravujú Mestskú agendu EÚ. Je to vyústenie vyše 20-ročnej diskusie o udržateľnom mestskom rozvoji. Keďže politika súdržnosti sa spočiatku zameriavala najmä na vyrovnanie regionálnych rozdielov, podporované boli najmä projekty revitalizácie degradovaných území. V krátkom čase sa však ukázalo, že investície do fyzickej obnovy nie sú účinné, ak sa súčasne neinvestuje aj do sociálneho začleňovania a ekonomického rozvoja. V roku 2007 bola prijatá Lipská charta, ktorá zdôraznila potrebu medzisektorového investovania, ale aj nutnosť spolupráce

medzi rôznymi úrovňami správy, podnikateľského prostredia a občianskej spoločnosti. Položila tak základ integrovaného prístupu k udržateľnému mestskému rozvoju. Tento princíp je aj podmienkou na čerpanie prostriedkov z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EŠIF), konkrétne v časti špecificky alokovanej pre mestá a funkčné mestské územia. To, že sú mestá ako prijímatelia pomoci z EŠIF v programovom období 2014 – 2020 uvedené explicitne, vyplýva z presvedčenia, že mestá sú hnacími motormi rozvoja, ktorý je potrebné akcelerovať.

Platí to, že mestá sú hybnou silou rozvoja, aj o slovenských mestách?

Nepochybne. Je síce zložitý tento predpoklad podložiť štatistickými údajmi, najmä čo sa týka príspevku k tvorbe HDP, keďže tento údaj je sledovaný na úrovni krajov. Parciálne dôkazy však existujú. V slovenských mestách je umiestnených až 66 % všetkých firiem, mestá dosahujú vyššiu úroveň vzdelania než je celoštátny priemer, aktuálne poskytujú bývanie pre viac ako 54 % obyvateľstva, sú prirodzenými centrami verejných aj komerčných služieb. Napriek tomu, že počet obyvateľov trvale prihlásených na pobyt v mestách sa nezvyšuje, ľudia do miest prichádzajú za vzdelaním, do zamestnania, za službami, a preto počet denne prítomných je oveľa vyšší než počet obyvateľov. Tým sa úloha miest a ich funkčných území posilňuje.

V predchádzajúcej odpovedi ste použili pojem „funkčné mestské územie“, môžete ho objasniť?

Ide o územia, ktoré presahujú administratívne hranice mesta, avšak prebiehajú v nich intenzívne interakcie a väzby, najčastejšie súvisiace s dochádzkou za prácou a využívaním služieb.

Slovenská republika je v štatistikách EÚ uvádzaná ako najmenej urbanizovaná krajina spomedzi členských štátov. Viacerí odborníci s takýmto hodnotením nesúhlasia. Je potrebné si uvedomiť rozdiel v definovaní „mesta“ na Slovensku, v Európe a vo svete. Asi najpodstatnejším rozdielom je veľkosť sídla. 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. Podľa takejto definície je na Slovensku iba 10 miest, pričom v zmysle slovenskej legislatívy je k dnešnému dňu 140 obcí so štatútom mesta. Najmenšie slovenské mesto má menej než 1 500 obyvateľov. Ako som však už naznačil, obyvatelia žijúci mestským spôsobom života nemusia mať trvalú adresu v meste. Čoraz viac sa „pomeštuje“ aj obyvateľstvo v okolitých obciach a dokonca vlastná fyzická štruktúra týchto obcí. Mnohé obce od administratívne vymedzeného mesta oddeľuje iba vzdialenosť, ktorá je pri súčasnej mobilite zanedbateľná. Aj preto Európska únia dala možnosť čerpať prostriedky na udržateľný rozvoj miest vo funkčných mestských oblastiach a nie iba mestách.

Spomínali ste priebeh prípravy koncepcie mestského rozvoja. Kedy môžeme očakávať jej prijatie?

V procese prípravy bol stanovený hlavný cieľ koncepcie. Tým je vytvoriť systémovo lepšie prostredie pre udržateľný mestský rozvoj, výsledkom ktorého budú produktívne mestá poskytujúce zdravé sídelné prostredie. Usilovať sa o „produktívne mestá“ pre nás znamená podporovať mestá v tom, aby efektívne zhodnocovali svoje zdroje a zároveň tvorili pridané hodnoty, ktoré sa prejavujú vo forme kvalitnejších pracovných príležitostí, bývania a služieb. Za neoddeliteľnú súčasť mestského rozvoja považujeme aj kvalitný urbanizmus, architektúru a dobré životné prostredie. Zároveň chceme mestá podnietiť k tomu, aby rozvíjali

širšie územia než tie, ktoré sú vymedzené administratívnymi hranicami, rozhodovali strategicky a uplatňovali integrovaný prístup. Naše ministerstvo chce tomu dopomôcť užšou medzirezortnou koordináciou, poskytnutím metodologickej podpory a stimulovaním spoločenskej diskusie. V neposlednom rade považujeme za potrebné vytvoriť ekonomické nástroje, najmä rozšíriť možnosti viaczdrojového financovania mestského rozvoja.

Čo sa týka harmonogramu, koncepcia by mala byť prerokovaná a prijatá vo vláde SR do konca roka 2016. Plán realizácie bude jej súčasťou.

Ďakujem za rozhovor.



Doprava musí spolupracovať

Rozhovor so štátnym tajomníkom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Viktorom Stromčekom



„Dlhodobou prioritou v oblasti infraštruktúry je predovšetkým budovanie diaľnic a rýchlostných ciest, ale nezanedbávame ani ostatné druhy dopravy,“ hovorí štátny tajomník ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Viktor Stromček. V rámci dopravných služieb je naším cieľom, aby nosná železničná verejná doprava bola vhodne doplnená autobusovou dopravou, ideálne v integrovaných dopravných systémoch spolu s mestskou hromadnou dopravou.

Aké sú dlhodobé zámery rezortu dopravy v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry?

Základnou víziou dopravy na Slovensku je vybudovať kvalitnú, dostupnú, bezpečnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, ktorá pokryje potreby ľudí aj firiem. Okrem toho chceme podporovať predovšetkým ekologickú, energeticky efektívnu dopravu, pretože to je trend, ktorým ide celá Európa. Táto vízia je zohľadnená aj v strategických materiáloch ministerstva dopravy a v tomto zmysle sme pripravili aj Operačný program Integrovaná infraštruktúra.

Ktoré sú najdôležitejšie priority ministerstva vo výstavbe cestnej infraštruktúry?

Prioritou je určite budovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest, a to najmä v koridoroch siete TEN-T, ktoré Európska únia považuje za chrbtovú kosť cestnej siete celej Európy. V uplynulých štyroch rokoch sme väčší dôraz začali klásť, a chceme v tom pokračovať, aj na modernizáciu ciest I. triedy. Najdôležitejšími prioritami v tomto roku je pokračovanie vo výstavbe rozostavaných úsekov diaľnice D1 (Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná skala, Hubová – Ivachnová), diaľnice

D3 (Žilina, Strážov – Žilina, Brodno, Svrčinovec – Skalité – št. hr.) a rýchlostnej cesty R2 (Ruskovce – Pravotice, Zvolen, východ – Pstruša). Chceme začať realizáciu troch ďalších stavieb, pri ktorých v súčasnosti prebieha verejné obstarávanie na zhotoviteľa stavebných prác (D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec, D1 Prešov, západ – Prešov, juh a D1 Budimír – Bidovce). Tesne pred koncom je aj súťaž na výstavbu vonkajšieho obchvatu Bratislavy D4 a s ním súvisiacej rýchlostnej cesty R7.

Financovanie týchto stavieb je zabezpečené z eurofondov?

Všetky dnes rozostavané alebo súťažené stavby majú zabezpečené financovanie z európskych zdrojov prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. Výnimku tvorí iba projekt D4/R7, ktorý sa súťaží formou PPP. Na diaľnice a rýchlostné cesty je pre toto obdobie vrátane spolufinancovania zo štátneho rozpočtu určená suma v celkovej výške vyše 1,568 miliardy eur, ktorá je však už v celej výške alokovaná na určené stavby v príprave a realizácii. Možnosť získania ďalších finančných zdrojov je obmedzená. Na realizáciu prioritných stavieb, ktorými sú najmä diaľnica D1 Turany – Hubová, D3 do Poľska a úseky rýchlostných ciest R4 a R2, je preto nevyhnutné hľadať finančné prostriedky v štátnom rozpočte a využívať aj alternatívne zdroje financovania. Toto bude jedna z najdôležitejších úloh novej vlády.

Veľkým problémom je tranzitná doprava. Pomôže výstavba diaľnic odľahčeniu miest od škodlivých vplyvov tranzitnej dopravy?

Samozrejme. Modernizáciou a rozvojom dopravnej infraštruktúry dochádza k znižovaniu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie aj obyvateľstvo, ktoré trpí predovšetkým v obciach, kde sa historicky pri výstavbe pôvodných ciest nepočítalo s dnešnými intenzitami tranzitnej dopravy. Aj vďaka zmenám v mýtnom systéme, ktoré sme v posledných rokoch urobili, vodiči kamiónov už nemajú dôvod obchádzať diaľnice a rýchlostné cesty po cestách nižších kategórií. Preto veríme, že na súběžných trasách vedúcich často husto zastavaným územím obcí ľudia pocítia výrazné zlepšenie.

Aké zámery máte v železničnej doprave?

Ak by som mal odpovedať dvoma slovami, tak by to boli modernizácia a spolu-

práca. Určite budeme pokračovať v modernizácii železničných koridorov na rýchlosť 160 kilometrov za hodinu a aj v obnove vozňového parku, aby čo najväčší rozsah dopravných služieb regionálnej dopravy obsluhovali moderné vlaky. Tak isto chceme ďalej pracovať na posilnení spolupráce medzi verejnou vlakovou a autobusovou dopravou tak, aby tieto dva dopravné systémy na seba nadväzovali a nekonkurovali si. Ak sa nám to podarí, vieme si predstaviť aj rozšírenie niektorých sociálnych programov na autobusovú dopravu. V tejto súvislosti chceme pokračovať aj v budovaní integrovaných dopravných systémov.

Aké sú snahy ministerstva o zlepšovanie podmienok na cyklistickú dopravu a zväčšovanie podielu nemotorovej dopravy?

V súlade s Cyklostratégiou vytvára rezort dopravy podmienky na postupné napĺňanie jej základnej vízie, ktorou je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy, jej plná integrácia do dopravného systému, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky. Súčasťou vízie je aj snaha o posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti.



Pri začatí realizácie jednej zo stavieb cestnej infraštruktúry

Takže budete riešiť aj vnútromestskú dopravu?

My sme sa riešeniu problémov mestskej dopravy venovali aj doteraz. Z operačného programu doprava sme financovali napríklad rozšírenie električkovej dopravy do Petržalky alebo veľkú obnovu trolejbusov v hlavnom meste a električiek v Bratislave či Košiciach. V tomto trende chceme, samozrejme, pokračovať aj v nasledujúcich rokoch a okrem nových vozidiel MHD by sme sa chceli zamerať aj na podporu integrovaných systémov alebo budovanie odstavných parkovísk. Pravdaže, mestá nesmú čakať, že my za ne vyriešime všetky problémy. Musia sa aktívne o riešenie svojich dopravných problémov zaujímať. Iba pri vzájomnej spolupráci môžu občania dostať efektívnu verejnú dopravu.

Aké zdroje išli doteraz na cyklodopravu?

Z verejných zdrojov štátneho rozpočtu z kapitoly ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja sme vyčlenili za ostatné tri roky takmer 900-tisíc eur. Tieto prostriedky boli určené na spracovanie projektových dokumentácií pre výstavbu cyklistickej infraštruktúry tak, aby sa oprávnení žiadatelia – mestá, obce, samosprávne celky, ale aj právnické osoby pôsobiace v danej oblasti – mohli efektívne uchádzať o nenávratné finančné prostriedky z aktuálneho programového obdobia na roky 2014 – 2020. Operačný program – Integrovaný regionálny operačný program, Program rozvoja vidieka, ako aj Program cezhraničnej spolupráce vytvárajú základné predpoklady pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR.

Ďakujeme za rozhovor.

Regionálna konferencia OSN „Európsky Habitat“

„Európsky Habitat“, ktorý sa bude konať v dňoch 16. – 18. marca 2016 v Prahe, je medzinárodnou regionálnou konferenciou OSN pre región Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN). Tá predstavuje jednu z 5 regionálnych komisií OSN a združuje spolu 56 členských štátov Európy, Balkánu, severnej Ameriky a centrálnej Ázie. Podujatie je oficiálnou súčasťou prípravného procesu na tretiu celosvetovú konferenciu OSN o bývaní a rozvoji miest Habitat III, ktorá sa bude konať v Ekvádore v Quite v októbri 2016 na základe rozhodnutia Valného zhromaždenia OSN z decembra 2014. Konferencia Habitat III bude jednou z pr-

ferencia je otvorená okrem vládnych predstaviteľov aj širokej odbornej verejnosti. Očakáva sa na nej účasť vyše 1 500 delegátov.

Oficiálnym výstupom konferencie bude dokument „Prague Declaration“ (Pražská deklarácia). Jeho návrh bol prijatý v decembri 2015 plénom Výboru pre bývanie a pozemkový manažment EHK OSN, ktorý je výkonným orgánom EHK OSN pre otázky bývania a rozvoja miest. Výbor pre bývanie a pozemkový manažment po päťročnom náročnom negociačnom procese schválil v októbri 2014 „Ženevskú Chartu OSN o udržateľnom bývaní“, ktorú prijalo plénum EHK OSN



Možnosť pre mestá zapojiť sa do druhej výzvy programu URBACT

V priebehu prvého štvrtroka 2016 Riadiaci orgán operačného programu URBACT III zverejní výzvu na predkladanie návrhov na vytvorenie 15 implementačných sietí. Pripravovaná výzva by mala prebiehať od marca do júna 2016. Pri príležitosti vyhlásenia výzvy prebehne 23. marca 2016 v Bruseli úvodné podujatie. Bližšie informácie budú zverejnené na oficiálnej stránke operačného programu www.urbact.eu.

Operačný program URBACT III je programom európskej územnej spolupráce a umožňuje európskym mestám riešiť problémy v otvorenej diskusii s partnermi s podobnými problémami. Cieľom implementačných sietí je predovšetkým posilniť návrhy a realizáciu integrovaných mestských stratégií. Kontaktným bodom pre program URBACT na Slovensku je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.



vých implementačných konferencií OSN reflektujúcich Ciele udržateľného rozvoja agendy OSN „Post-2015“.

Témou konferencie Európsky Habitat bude „Housing in Liveable Cities“ (bývanie v obývateľných mestách), ktorú OSN schválila a vysoko ju hodnotí, pretože udržateľné bývanie zohráva kľúčovú úlohu v kvalite ľudského života. Kon-

v apríli 2015 ako základný strategický dokument pre bývanie a zároveň oficiálny príspevok daného regiónu ku konferencii Habitat III. Ženevská Charta OSN o udržateľnom bývaní <http://www.unece.org/housing/charter.html> formuluje princípy a ciele, na ktoré bude Pražská deklarácia nadväzovať.

zdroj <http://www.europeanhabitat.com/>

Nová možnosť finančného príspevku na inovatívne mestské projekty

Inovatívne mestské projekty „Urban Innovative Actions (UIA)“ je nový finančný nástroj Európskej komisie, ktorá poskytne mestským územiam v celej EÚ finančné zdroje na odskúšanie inovatívnych riešení mestských problémov. Celkový rozpočet iniciatívy na roky 2014 – 2020 predstavuje 372 miliónov eur z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERFR). Projekty UIA sa budú od roku 2016 do roku 2020 vyberať prostredníctvom ročných výziev na predkladanie návrhov. Každý projekt môže získať z ERFR až 80 % na financovanie celkovej výšky hodnoty projektu, pričom jej horná hranica je až 5 miliónov eur.

Prvá výzva je otvorená od 15. decembra 2015 do 31. marca 2016, 14:00 hod. a rozdelí sa v nej 80 miliónov eur. O podporu môže žiadať mesto, obec či mest-



ská časť s najmenej 50 000 obyvateľmi, združenie alebo skupina miest, obcí či mestských častí, kde je celkový počet obyvateľov najmenej 50 000. To môže zahŕňať nielen združenia alebo zoskupenia v rôznych regiónoch vrátane cezhraničných, pričom však regióny vrátane organizácií v ich zriaďovateľskej pôsobnosti a rozvojové agentúry nie sú oprávnenými žiadateľmi. V prvej výzve by sa projekty mali zamerať na rieše-

nie **chudoby v mestách** so špeciálnym dôrazom na zanedbané mestské štvrte; **integráciu prístahovalcov a utečencov**; **transformáciu energetiky**; **pracovné miesta** a profesijné zručnosti v miestnej ekonomike. Realizácia projektu nesmie prekročiť 3 roky. Podstatné je, aby projekty preukázali výsledky a závery, ktoré budú prenositeľné do iných miest.

Pri výbere projektov zohrá najdôležitejšiu úlohu inovatívnosť projektu (40 %), partnerstvo (15 %), merateľnosť výsledkov (15 %) a možnosť preniesť výsledky do iných miest (10 %). Bližšie informácie nájdete na oficiálnej stránke UIA www.uia-initiative.eu. Druhá výzva sa očakáva koncom roka 2016, jej témy budú zverejnené v septembri tohto roku.

Medzinárodný kontext mestského rozvoja



Foto: shutterstock

Mestský rozvoj v širších súvislostiach

Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD., Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Urbánný alebo mestský rozvoj je témou, ktorej sa venuje pozornosť už veľmi dlho. V uplynulých štyroch desaťročiach sa však zásadne zmenili vonkajšie podmienky aj uhol pohľadu. Predovšetkým sa výrazne začali presadzovať globalizačné trendy, rozšíril sa koncept trvalej udržateľnosti z ekologického aj na sociálny a ekonomický pilier, dosahy klimatických a demografických zmien sa premietli do dlhodobých koncepcií. Téma rozvoja miest sa stala predmetom celoeurópskych diskusií, odborné koncepty sa začali presúvať z akademickej oblasti čoraz viac na politickú úroveň a zároveň došlo k významnému posunu v úlohách jednotlivých aktérov. To všetko našlo svoj priemet do aktivít medzinárodného spoločenstva, jednotlivých krajín aj odbornej verejnosti.

Pohľad na modernú knižnicu varšavskej univerzity
Foto: shutterstock

Vývoj miest a procesy sociálnych a ekonomických zmien v spoločnosti už dávno nemajú iba národný rozmer. Ide o medzinárodné faktory a globálne vývojové vplyvy, ktoré ovplyvňujú jednotlivé hospodárske a politické systémy v rozličných situáciách a v rozličnej miere.

Chápanie mestského rozvoja sa v ostatných rokoch vo väčšine európskych krajín výrazne posunulo a rozšírilo. Vníma sa čoraz menej iba ako fyzická, stavebná a časovo ohraničená aktivita, posúva sa do polohy veľmi komplexného a trvalého procesu, permanentnej úlohy. Na mestský rozvoj sa hľadí v širokom kontexte ako na množstvo rôznych spoločenských, ekonomických, technických i kultúrnych problémov, ktoré v mestách nadobúdajú svoju viditeľnú podobu. Tie sú však často podmienené vývojovými trendmi.

Trendy

Na formulovanie politík, koncepcií a stratégií zásadným spôsobom vplývajú hlavné vývojové trendy danej doby. Medzi najvýznamnejšie z nich v ostatných štyroch desaťročiach môžeme zaradiť globalizáciu, ktorá významne ovplyvňuje podmienky a smerovanie mestského rozvoja. Pozícia miest a regiónov je čoraz viac ovplyvnená procesmi a silami mimo nich.

Environmentalizácia, ekologizácia sú ďalšími významnými fenoménmi súčasnosti. Ochrana životného prostredia dnes dosiahla vo väčšine krajín status dôležitej politickej otázky. Pri formálnych rozhodovacích procesoch zohráva hodnotenie vplyvov ľudských aktivít na životné prostredie kľúčovú úlohu. S ekologizáciou súvisí aj ďalší pojem, často používaný až zneužívaný. Tým je udržateľný rozvoj. Diskutuje sa o jeho merateľných i nemerateľných hodnotách, ukazovateľoch, normách a cieľoch.

Tretím významným trendom ostatných desaťročí je decentralizácia. Európska mestská a regionálna politika sa v 90. rokoch minulého storočia orientovala na decentralizáciu verejnej správy.

Krátka historická exkurzia

Nazeranie na problematiku mestského rozvoja v Európe za posledné štyri desaťročia zaznamenalo výrazný názorový posun. Postoje k mestským oblastiam, hlavne niekdajším veľkým priemyselným mestám, sa dramaticky zmenili. V sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch dvadsiateho storočia, keď sa presun z mesta na vidiek a deindustrializácia stali dominantnou črtou premeny mestskej

krajiny, boli názory týkajúce sa budúcnosti mestských oblastí veľmi pesimistické. Dalo sa hovoriť o čoraz rozšírejšom pocite nevyhľaditeľného úpadku. Mestá boli často vnímané ako miesta, odkiaľ tí, ktorí mohli, odišli, a tí, ktorí nemohli, zostali v krajine priemyselnej schátralosti, koncentrovanej chudoby a sociálneho vylúčenia.

Vlády viacerých západoeurópskych krajín, medzi nimi Francúzska, Holandska a Veľkej Británie ako reakciu na túto situáciu začali koncipovať národné stratégie, snažiace sa čeliť tomuto vývoju. Predstavovali symbolický záväzok voči mestu ako dôležitému ekonomickému, politickému a sociálnemu priestoru v spoločnosti.

V priebehu deväťdesiatych rokov došlo postupne k zásadnému názorovému posunu v postoji k mestským oblastiam, tie začali byť opäť vnímané v optimistickom svetle. V celej západnej Európe sa vlády na národnej, regionálnej i miestnej úrovni zamerali na hľadanie spôsobu, ako by sa mohli mestá prispôbiť zmenám, spôsobeným ekonomickými, technologickými a spoločenskými silami v európskych a globálnych systémoch.

Európska únia

Aj na pôde Európskej únie sa problematika mestského rozvoja a bývania dostala na program politických diskusií a následne prvých pokusov koncipovať príslušné programy. V roku 1994 začala Európska komisia (EK) program URBAN. Bol zameraný na hľadanie spôsobov, ako pristupovať k vysokej koncentrácii sociálnych, environmentálnych a ekonomických problémov v európskych mestách. Program, ktorý trval do roku 2006, sa zameriaval na mestské, plošne pomerne malé a extrémne upadnuté mestské štvrte. Prvý raz boli tradičné fyzické opatrenia kombinované s aktivitami sociálneho a ekonomického charakteru. Mestá a ich rozvoj či úpadok sa postupne začali dostávať do centra politických debát.

V posledných dvoch desaťročiach EK a viaceré predsedníctva upozorňovali na problémy, ktorým čelia európske mestá, a na potrebu rozvíjať strategické a koordinované reakcie na tieto problémy na úrovni EÚ.

Za významné možno považovať formulovanie programu z Lille počas francúzskeho predsedníctva v roku 2000. Predstavovalo dovtedy najzaujímavejší pokus o vytvorenie jasne stanovenej mestskej agendy ako základu pre budúce politické rokovania.





Kodaň Foto: shutterstock



Londýn Foto: shutterstock

Po roku 2000 sa pokrok pri rozvíjaní tohto programu spomalil. Ďalším významným impulzom bolo prijatie Urban Acquis v Rotterdame počas holandského predsedníctva v roku 2004. Odvtedy bolo možné badať sústavnejšiu a väčšiu pozornosť venovanú mestskej agende, či už to bolo v Bristolskom dohovore z roku 2006, v Lipskej charte z roku 2007, alebo v Marseillskej či Toledskej deklarácii v rokoch 2008 a 2010. Mimoriadny význam mala Lipská charta, ktorej ambíciou bolo vytvoriť základ pre novú mestskú politiku v Európe.

Zároveň od roku 2004 na európsku scénu vstúpili záujmy nových členských krajín, reflektujúce špecifické podmienky a výsledky transformačných procesov, ktoré sa v týchto krajinách odohrali. V čase prípravy programového obdobia 2007 – 2013 vytvorili krajiny V4 fórum ministrov zodpovedných za bývanie a mestský rozvoj. Jeho výsledkom bola formulácia Memoranda o Podpore zo štrukturálnych fondov EÚ na obnovu veľkých povojnových sídlisk. Memorandum zohralo významnú úlohu pri presadzovaní záujmov nových členských krajín EÚ na celoeurópskej úrovni.

Návrhy predložené v tomto dokumente predstavovali významné zmeny dovtedy platných princípov a praxe štrukturálnych fondov. Podarilo sa spustiť proces, ktorý bol po dvoch rokoch koncentrovaného úsilia na všetkých úrovniach, od expertnej po najvyššiu politickú, úspešný.

Podarilo sa presadiť, že nariadenie pre Európsky fond regionálneho rozvoja po prvýkrát v histórii pripustilo v programovom období 2007 – 2013 podporu do bývania.

V rovnakom období sa začalo najprv pripúšťať a následne aj zdôrazňovať, že mestské oblasti sú motormi hospodárskeho rastu a zohrávajú kľúčovú úlohu pri posilňovaní konkurencieschopnosti európskeho hospodárstva. Problematika mestského rozvoja sa stala horizontálnou témou politiky súdržnosti Európskej únie. Začalo sa intenzívnejšie diskutovať o prijatí mestskej agendy. Motto Lipskej charty „Európa potrebuje silné mestá a regióny, kde sa dobre žije“ sa stalo leitmotívom diskusií o mestskom rozvoji.

Na uskutočnenie nových cieľov sa začali vytvárať príslušné postupy a nástroje. Samotná Lipská charta za základný prístup k mestskému rozvoju považovala integrované stratégie. Tie sa stali novým nástrojom, ktorý mal zabezpečiť optimálne a efektívne využitie verejných a súkromných prostriedkov a harmonizáciu jednotlivých aktivít pri mestskom rozvoji.

S cieľom ponúknuť inovatívny nástroj na financovanie projektov mestského rozvoja bola vytvorená iniciatíva JESSICA. Takto sa v podstate finančný nástroj stal súčasťou systému strategického plánovania, zameraného na trvalo udržateľný mestský rozvoj.

Je zaujímavé, že Slovensko bolo jednou z prvých členských krajín EÚ, ktoré tento inovatívny nástroj úspešne využili. V Štátnom fonde rozvoja bývania sme vytvorili fond JESSICA ako monotematický balík úverov zameraných na zatepľovanie bytových domov.

Mestská agenda EÚ

Napriek spomínanému posunu v názoroch na potenciál mestského rozvoja bola Európa na konci prvého desaťročia 21. storočia konfrontovaná s otázkami dosahov globálnej ekonomickej a finančnej krízy, stagnujúcej ekonomiky, znečisteného životného prostredia, klimatických a spoločenských zmien. Najnovšie k tomu pribudol doteraz nepoznaný prílev migrantov. Väčšina z týchto výziev má priamy priemet v mestskom prostredí. Je zrejmé, že bez aktívneho príspevku európskych miest Európa nie je schopná týmto výzvam čeliť.

Aj keď EÚ nemá kompetencie priamo v oblasti mestského rozvoja, prijíma množstvo politik a právnych predpisov, ktoré fungovanie miest ovplyvňujú. Zároveň sú problémové oblasti, ktoré jednotlivé krajiny bez podpory a spolupráce samotné nezvládnu. Po niekoľkoročných diskusiách sa preto konkretizuje predstava o Urbánnej – mestskej agende EÚ. Bolo identifikovaných viacero kľúčových tém, ktorým sa má mestská agenda venovať. Tematický záber je široký – od možností vytvárania pracovných miest, cez

otázky mestskej chudoby, začleňovania migrantov a utečencov, bývania, udržateľného využívania územia až k otázkam obehového hospodárstva, adaptácie na zmeny klímy, kvality ovzdušia, mestskej mobility a digitalizácie.

Formálne proces tvorby mestskej agendy vyvrcholí prijatím Amsterdamského paktu v máji tohto roku počas holandského predsedníctva v Rade EÚ. Ten má uviesť urbánnu agendu EÚ do života.

Medzitým sa pilotne začínajú rozpracovávať tri témy modelom partnerstiev. V priebehu dvoch-troch rokov sa majú pripraviť a zrealizovať akčné plány. Výsledkom má byť zlepšené právne prostredie, transfer know-how, zlepšenie možností financovania a celkové posilnenie akcieschopnosti všetkých partnerov. Slovensko sa aj s ohľadom na nastupujúcu úlohu predsedníckej krajiny Rady stalo koordinátorom partnerstva v oblasti dostupného bývania.

Európska hospodárska komisia OSN (EHK OSN)

Problematika urbánneho rozvoja a bývania síce nie sú predmetom medzinárodných záväzných dokumentov, napriek tomu sú témami, ktorým sa venujú príslušné medzivládne fóra. To umožňuje, aby sa na medzinárodnej úrovni hľadali spoločné postoje a reflektovali trendy, ktoré ovplyvňujú vývoj a majú zásadný dosah na formulovanie sektorových, ale aj prierezových politik.

Výbor pre bývanie a pozemkový manažment EHK OSN, ktorý predstavuje najvyššiu medzivládnu platformu 56 členských štátov v regióne EHK OSN pre problematiku bývania, územného plánovania a pozemkového manažmentu, prijal v roku 2000 na ministerskom stretnutí „Stratégiu EHK pre udržateľnú kvalitu života ľudských sídel v 21. storočí“, ktorá predstavovala víziu smerovania práce zameranej na zlepšenie bytových a urbánnych podmienok v celom regióne EHK.

Následne Výbor po päťročnom negociačnom procese schválil v októbri 2014 „Ženevskú Chartu OSN o udržateľnom bývaní“, ktorú prijala EHK OSN v apríli 2015 ako základný strategický dokument pre bývanie. Slovensko sa na príprave a rokovaniach aktívne podieľalo. Prijaté princípy Ženevskej charty sa premietli aj do Koncepcie štátnej bytovej politiky do roku 2020, ktorú schválila vláda v roku 2015.

Ženevská charta zahŕňa štyri kľúčové princípy určujúce rámec udržateľného rozvoja bývania: ochranu životného prostredia, ekonomickú efektivitu, sociálnu inklúziu a participáciu a kultúrnu primeranosť. Je zároveň vkladom regiónu EHK a inšpiráciou pre ostatné regionálne komisie OSN v ich prípravnom procese na konferenciu HABITAT III.

Slovensko sa dlhodobo aktívne podieľa na práci Výboru. Silná pozícia Slovenska sa premietla aj do skutočnosti, že už druhýkrát od roku 2000 sa dostalo cti byť zvolenou za predsedníčku Výboru

Ing. arch. Elene Solgayovej z MDVRR SR. To nám umožňuje aktívne ovplyvňovať smerovanie jeho koncepcnej práce.

Konferencia HABITAT III

HABITAT III, ktorá sa uskutoční v ekvádorskom hlavnom meste Quito 17. – 20. októbra 2016, bude historicky tretou konferenciou OSN o bývaní a udržateľnom rozvoji miest. Konferencia sa koná raz za dvadsať rokov. Má prijať Novú urbánnu agendu a naznačiť tak trendy urbánneho rozvoja vo svete na dlhé obdobie. Nadviaže na predchádzajúce dve konferencie vo Vancouveri v roku 1976 a Istanbule v roku 1996.

HABITAT III bude jedným z prvých summitov OSN po prijatí rozvojovej Agendy 2030, jej cieľov udržateľného rozvoja a novej dohody o zmenách klímy na COP 21 v Paríži. Ponúkne jedinečnú príležitosť diskutovať o dôležitých výzvach pre mestá a naznačiť implementáciu nových globálnych cieľov v oblasti bývania a mestského rozvoja. Konferencia privíta účastníkov zo všetkých členských štátov OSN vrátane hláv štátov, reprezentantov parlamentov, organizácií občianskej spoločnosti, zástupcov regionálnej a miestnej správy, odborníkov akademickej obce, súkromného sektora, ako aj medzivládnych organizácií.

Prípravný proces

Konferencii v Quite predchádzajú tri zasadnutia prípravného výboru. Prvé bolo

► v New Yorku v septembri 2014, druhé v Nairobi v Keni v apríli 2015, tretie sa uskutoční v meste Surabaya v Indonézii v júli 2016 už počas nášho predsedníctva v Rade EÚ. Tam nás čaká neľahká úloha pri formulovaní spoločných pozícií členských štátov EÚ v globálnom negociačnom procese. Slovensko sa preto postavilo k procesu príprav aktívne, spolu s Českou republikou reprezentujeme v 10-členom byre prípravného výboru východoeurópsky región. Západoeurópsky región zastupuje Francúzsko a Nemecko. Súčasťou prípravy na HABITAT III sú aj urbánne dialógy, tvorené verejne prístupnými diskusiami prebiehajúcimi elektronicky. Cieľom je dať možnosť čo najširšej participácie a priniesť nové myšlienky k vypracovaniu Novej urbánnej agendy.

Pohl'ad na činnosť koncepcnej skupiny

O činnosti PU6 profesor M. Finka povedal: Naša práca je zameraná na prípravu politického rámca, princípov a odporúčaní v oblasti plánovania a stratégií rozvoja miest ako podkladu pre Novú mestskú agendu OSN. Jej prerokovanie a prijatie bude kľúčovým bodom programu HABITAT III. Expertná skupina nadväzuje svojou prácou na ciele a východiská definované v najaktuálnejších dokumentoch OSN týkajúcich sa priestorového plánovania, ako sú „Perspektíva svetovej urbanizácie, v znení z roku 2014,“ dokumenty „Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj,“ „Charta verejného priestoru,“ „Hlavné princípy pre plánovanie aktivít miest zameraných na problematiku

- podstatne zvýšiť počet sídiel, ktoré prijali a implementujú integrované politiky.
- Úlohou expertov je aj návrh odporúčaní pre aktivity na úrovni OSN, národných vlád, ako aj regionálnych a lokálnych samospráv. Jedným z nich je návrh vytvoriť medzivládny panel pre udržateľnú urbanizáciu a bývanie s cieľom kontinuálne hodnotiť implementácie záverov konferencie HABITAT III, identifikovať nové a očakávané výzvy, ako aj šíriť poznatky z výskumov.

Nová urbánna agenda

Výsledkom všetkých spomínaných aktivít bude nultý návrh záverečného dokumentu, ktorý bude predmetom formálnych prerokovaní so všetkými oficiálnymi partnermi v systéme OSN od apríla do júna, následne bude verzia so zapracovanými podnetmi predstavená koncom júla na treťom prípravnom stretnutí v Indonézii, znova bude predmetom formálnych negociácií a jej výslednú verziu oficiálne prijme rokovanie konferencie HABITAT III. To, že v polovici februára ešte nie je k dispozícii ani nultý návrh, dáva dôvod na obavy. Verme, že dokument splní očakávania svetovej verejnosti....

Blízka budúcnosť

Významnou črtou súčasnosti sú nové prístupy k tvorbe koncepcií a politík. Stávajú sa skôr rámcovými, motivačnými, inšpiratívnymi nástrojmi. Dôležitým aspektom je aj vznik nových foriem spolupráce, kde významnú úlohu zohrávajú rovnako štát ako samospráva, vytvárajúc partnerstvá s vertikálnymi i horizontálnymi úrovňami riadenia a jednotlivými aktérmi procesov mestského rozvoja. Zdôrazňuje sa pri tom potreba integrovaného a strategického prístupu.

Ísť európskou cestou predpokladá snažiť sa aj v budúcnosti poznať a využívať tie najlepšie overené skúsenosti, systémovým spôsobom pristupovať k tvorbe štátnych politík a na lokálnej úrovni koncipovať miestne stratégie tak, aby umožnili čo najširšiu participáciu, a tým aj naplnenie zámerov. To je však možné iba vo vzájomnom permanentnom dialógu a za aktívnej účasti všetkých dotknutých.

Arthur Schopenhauer sa raz s trpkosťou vyjadril, že svet je niečo, čo radšej vôbec nemalo byť. Napriek tomu sa generácia za generáciou snaží o to, aby svet bol krajší, lepší a obývateľnejší. Je síce pravda, že sa táto snaha strieda s vojnami, konfliktmi, nenávisťou a obmedzenosťou. Pozitívne však je, že napriek tomu všetkému sme tu, sú tu mestá a sú tu snahy, aby sme to, čo robíme, robili lepšie. Tak nech sa nám darí. ●

Vybrané aktuálne otázky mestského rozvoja v Nemecku

Dipl. Geograph Tilman Buchholz, Federálne ministerstvo životného prostredia, ochrany prírody, výstavby a jadrovej bezpečnosti Nemeckej spolkovej republiky, Berlín, Nemecko
Preklad: Ing. arch. Kamila Gejdošová

Lipskou chartou udržateľných európskych miest sa v roku 2007 ministri členských štátov EÚ zodpovední za mestský rozvoj dohodli na spoločných princípoch a stratégiách pre politiku mestského rozvoja. Charta položila základy aktívnejestskej politiky v Európe – samozrejme, za predpokladu subsidiarity, pretože mestský rozvoj zostáva úlohou obcí, regiónov a členských štátov. Cieľom je udržať mestá Európy hospodársky konkurencieschopné, zabezpečiť sociálnu súdržnosť a takisto aj zohľadňovať ekologický rozmer udržateľnosti. Charta odporúča dôslednejšie využívať prístupy integrovanej politiky mestského rozvoja a venovať pritom zvýšenú pozornosť znevýhodneným mestským štvrtiam v celomestskom kontexte.

Ministri sa v Lipskej charte zaviazali k tomu, že v členských štátoch iniciujú zapracovanie cieľov a stratégií Lipskej charty do národných, regionálnych a miestnych rozvojových politík. Na to, aby sa mohol nástroj integrovaného mestského rozvoja

rozvíjať a aby bolo možné podporovať príslušné štruktúry spravovania, je nutné vytvoriť potrebné rámcové podmienky na národnej úrovni.

Nemecko v roku 2012 vypracovalo štúdiu „5 rokov Lipskej charty“ s cieľom dozvedieť sa, do akej miery si princípy

Lipskej charty našli cestu do politik členských štátov. Zistilo sa, že ciele sa široko uplatňujú v členských štátoch, prirodzene, s veľkými rozdielmi medzi krajinami, na základe ich odlišnej priestorovej štruktúry a špecifických štruktúr spravovania. Na pozadí 10-ročného výročia Lipskej charty ►



Frankfurt Foto: shutterstock

Počas prípravného procesu sa uskutočňujú štyri regionálne a sedem tematických stretnutí. Záverečné dokumenty z týchto konferencií sú spolu s regionálnymi a národnými správami oficiálnymi vstupmi pre prípravu Novej urbánnej agendy. Európsky Habitat zameraný na udržateľné bývanie, ktorý organizuje Česká republika v Prahe 16. – 18. marca 2016, prijme Pražskú deklaráciu, ktorá bude nadväzovať na princípy a ciele Ženevskej charty.

Ďalšiu líniu prípravy na konferenciu otvorilo spracovanie 22 tematických správ, na ktoré nadväzuje práca desiatich koncepcných skupín (Policy units – PU). Informácie o tematickom zameraní koncepcných skupín nájdete na www.habitat3.org. V každej z nich pracuje 20 expertov. Slovensko je zastúpené v dvoch skupinách. Profesor M. Finka pôsobí v skupine PU6 Urbánne priestorové stratégie, Ing. arch. E. Szolgayová v PU10 Bývanie. Hlavnou úlohou koncepcných skupín je identifikovať aktuálne výzvy pre Novú mestskú agendu, určiť priority pre jej implementáciu a formulovať odporúčania zamerané na uskutočňovanie reálnych krokov na naplnenie jej cieľov.

klímy“ a „Medzinárodné smernice pre mestské a územné plánovanie.“

Ako základné východisko pre formulovanie princípov a odporúčaní označili experti cieľ číslo 11 Agendy 2030 pre udržateľný rozvoj – „urobiť mestá a ľudské sídla inkluzívnymi, bezpečnými, odolnými a udržateľnými.“ To znamená, že pripravovaný dokument by mal sledovať základné ciele stratégií rozvoja miest a plánovania:

- zabezpečiť prístup k adekvátnemu, bezpečnému a kvalitnému bývaniu, službám, dopravným systémom a hlavne verejnej doprave,
- podporiť inkluzívnu a udržateľnú urbanizáciu a kapacity pre participatívne integrované plánovanie a manažment sídiel,
- posilniť ochranu kultúrneho a prírodného dedičstva,
- redukovat' počet obetí a ekonomické straty v dôsledku katastrof,
- poskytnúť pre všetkých prístup k verejným priestorom a zeleni,
- prostredníctvom priestorového plánovania podporiť pozitívne ekonomické, sociálne a environmentálne väzby medzi mestom, mestským zázemím a vidiekom,

Hamburg Foto: K. Beckers



► bude Nemecko v roku 2017 opäť realizovať takúto štúdiu, aby mohlo urobiť predbežnú bilanciu 10 rokov po prijatí charty, a tým aj identifikovať podnety pre práve vznikajúcu mestskú agendu EÚ.

Lipská charta sa v Nemecku od roku jej prijatia uplatňuje prostredníctvom Národnej politiky mestského rozvoja. Spolková úroveň má v Nemecku len veľmi obmedzené kompetencie v oblasti mestského rozvoja, pretože je to predovšetkým úloha obcí a spolkových krajín. Napriek tomu zostáva posilnenie miest aj zodpovednosťou štátu. Národná politika mestského rozvoja je iniciatívou všetkých troch v Nemecku relevantných úrovní – spolkovej úrovne, úrovne krajín a úrovne obcí. Ponúka všetkým, ktorí majú záujem a sú aktívni, aby prispeli k témam ako dobrá mestská politika, spoluúčasť občanov, zmena klímy, stavebná kultúra alebo mestsko-regionálna spolupráca. Základom je vedomie, že mestský rozvoj nemôže byť len úlohou správy, do diskusie a rozhodovania o budúcnosti miest musia byť zapojení mnohí ďalší aktéri.

Národná politika mestského rozvoja je postavená na dvoch pilieroch. Pojmom „Dobrá prax“ sa označuje legislatíva na spolkovej úrovni (Stavebný zákon) a podporné programy, ktoré podporujú mestá pri zdolávaní výziev súvisiacich s politikou mestského rozvoja. Zaviedli sme päť programov s rôznym zameraním podpory. Napríklad v programe Sociálne mesto ide o integrované stratégie pre sociálne a ekonomicky znevýhodnené mestské časti. V ďalšom programe ide o podporu malých a stredne veľkých miest vo vidieckom prostredí, ktoré sú postihnuté odlivom obyvateľov. Tu sa podporuje medziobecná spolupráca, aby boli zabezpečené základné verejné služby a infraštruktúra. Na týchto päť podporných programov bolo v roku 2015 vyčlenených spolu 700 miliónov eur. Východiskom podpory sú vždy integrované rozvojové koncepty, ktoré sú zosúladené s jednotlivými sektorovými politikami.

Druhým pilierom je „Séria projektov pre mesto a urbanizáciu“. Ide o experimentálnu časť Národnej politiky mestského rozvoja. Tu prebiehajú pravidelné projektové výzvy na určité témy, s cieľom nájsť inovatívne nápady v obciach. Pilotné projekty na testovanie nových prístupov a postupov sú ako „best practice“ finančne podporované počas troch rokov a následne vyhodnocované.

Zásadným aspektom iniciatívy Národnej politiky mestského rozvoja je

to, že slúži ako platforma na diskusiu. Každoročné spolkové kongresy, ktoré sa zakaždým konajú v inom nemeckom meste, sú s vyše 1000 účastníkmi centrálnym fórom na výmenu poznatkov o aktuálnych otázkach mestského rozvoja v Nemecku. Každý rok stojí v popredí iná téma, v roku 2015 to bola téma utečenci a integrácia.

Integrácia utečencov a migrantov

Prílev približne milióna utečencov do Nemecka v roku 2015 stavia mestá pred obrovskou výzvou. Krátkodobu ide o prvotné ubytovanie žiadateľov o azyl a utečencov v obciach. Pre riešenie vzniknutej situácie boli na spolkovej úrovni vytvorené zjednodušenia, umožňujúce jednotlivým krajinám a mestám urýchlenia konaní a väčšiu flexibilitu pri zriaďovaní ubytovní pre utečencov. Ide o zmeny v stavebnom zákone a nariadení o úspore energií, urýchlenie zadávacieho procesu a uľahčenie prostredníctvom používania modulárnych, cenovo výhodných štandardných stavebných postupov pre ubytovne pre utečencov, ako aj ponuku zlacnených nehnuteľností vo vlastníctve štátu, predovšetkým bývalé vojenské budovy.

Podstatne väčšou a veľmi dlhodobou výzvou je však integrácia tu zostávajúcich, prijatých azylantov, do spoločnosti. Dotýka sa to všetkých oblastí od vzdelávania a odbornej prípravy cez trh práce až po bývanie. Čo sa týka trhu s bývaním, už dnes je v Nemecku vo veľkých metropolitných oblastiach najmä južného Nemecka značná núdza o cenovo dostupné a sociálne byty. Narastajúci počet prisťahovalcov a utečencov prehlbuje dopyt po obytnom priestore. Je potrebné výrazne zvýšiť výstavbu bytov. Výstavba sociálnych bytov patrí v Nemecku do kompetencie krajín. Štát už krajinám výšku platieb na budovanie sociálnych bytov zdvojnásobil.

Na dosiahnutie úspešnej integrácie bude rozhodujúce nevytvárať monofunkčné štvrte pre utečencov na okraji miest, ale dodržiavať princípy zdravého sociálneho mixu, v zmysle cieľov Lipskej charty. Cenovo výhodnejší obytný priestor musí byť vytvorený pre všetky sociálne znevýhodnené skupiny obyvateľov, nie len pre utečencov. Pre sociálnu súdržnosť je najvýhodnejšie urbanisticky a funkčne začleniť nové obytné priestory do existujúcich štvrtí a mestských oblastí a zabezpečiť vyváženú štruktúru obyvateľstva. Existujúce a osvedčené nástroje podpory mestského rozvoja v Nemecku, ktoré sa za-



Národná politika mestského rozvoja podporuje témy ako napríklad spoluúčasť občanov, zmena klímy či stavebná kultúra Foto: Berlin_@_ABussinger



Každoročné kongresy sú fórom na výmenu poznatkov o aktuálnych otázkach mestského rozvoja Foto: M. Schlösser



Jedným z projektov pre integráciu migrantov do spoločnosti bola podpora mobility pomocou bicyklov Foto: G. Hillen

meriavajú na zvýšenie urbanistickej hodnoty štvrtí a vytvorenie miest na stretávanie sa a vzdelávanie, sú dobrým predpokladom na to, aby sa dlhodobu uľahčovali podmienky na integráciu. Či sa toto podarí, sa však ukáže až o niekoľko rokov.

Každoročne sa v rámci Národnej politiky mestského rozvoja udeľuje cena „Ľudia a úspechy“. Ide o ocenenie dobrovoľníckej práce vo vidieckom prostredí, zlepšujúcej perspektívne výhľady malých miest a dedín. Viani znelo motto „Vo vidieckych oblastiach víťania!“ Oslovení boli

ľudia, ktorí sa vo vidieckom prostredí aktívne zasadzovali za prijímanie a integráciu utečencov. Obrovský ohlas na túto výzvu v tematických oblastiach „Prísť“, „Zostať“ a „Vzájomne si ísť v ústrety“ ukazuje, že aj vo vidieckych regiónoch existuje pôsobivá občianska angažova-

nosť v téme utečencov. Ťažiskom bola podpora pri výučbe jazyka, sprostredkovanie stáží a praxí, odbornej prípravy, podpora mobility utečencov pomocou bicyklov alebo aj spoločné aktivity a podujatia. Veľké množstvo úspešných príbehov dokazuje, že integrácia utečencov v dedinách s dobre fungujúcimi sociálnymi štruktúrami môže byť jednoduchšia. Tak môže napríklad pekár, ktorý už dlhší čas na vidieku nenašiel žiadneho učňa, získať nového angažovaného spolupracovníka.

Zmena energetickej doktríny

Mestá zohrávajú rozhodujúcu úlohu pri implementácii energetickej zmeny, o ktorej sa rozhodlo v Nemecku v roku 2011, ako aj pri realizácii klimatických cieľov dohodnutých na Klimatickom summite v Paríži v roku 2015. Ide o úsporu energie, efektívne využívanie energie a o využívanie obnoviteľných energií s cieľom znížiť emisie CO₂.

Značný potenciál v tejto oblasti má stavebný fond. Z pohľadu integrovaného mestského rozvoja ide o to, aby sa nielen podporovala energetická sanácia jednotlivých budov (na čo v Nemecku už dlhodobo existujú príslušné podporné programy), ale zohľadňovala aj energetická bilancia celých mestských štvrtí. Energetické zmeny pritom musia byť prepojené s otázkami demografie, bývania a urbanizmu miest.

Podporný program „Energetická sanácia mesta“ uplatňuje spomínaný prístup k mestským štvrtiam. Na jednej strane zahŕňa dotácie na zhotovenie integrovaných energetických konceptov pre obce, bytové podniky alebo pre súkromných vlastníkov na prípravu investícií a na sanačných manažérov, ktorí sprevádzajú realizáciu konceptov v mestských štvrtiach. Na druhej strane sa poskytujú úrokovno zvýhodnené pôžičky na investície zamerané na zlepšenie energetickej účinnosti obecných, resp. komunálnych zásobovacích systémov. Tieto sa vzťahujú na zásobovanie teplom a chladom a na energeticky efektívne zásobovanie vodou a odvádzanie odpadových vôd. Konkrétne ide napríklad o investície do kogeneračných zariadení, prestavbu existujúcich a budovanie nových vykurovacích sietí a využívanie bioplynu. Od roku 2011 tento program dal k dispozícii okolo 350 miliónov eur. Týmto programom prispieva spolková úroveň v Nemecku k tomu, aby sa mestá ďalej rozvíjali s ohľadom na ochranu klímy a energetickú efektívnosť.

Vízie budúcich miest



Solar City Linz je príkladom sídla koncipovaného s víziou využívania

solárnej energie Foto: H. Piľko



Hannover-Kronsberg ponúka vysokú kvalitu bývania Foto: H. Piľko

doc. Ing. arch. Henrich Piľko, PhD., prof. Ing. arch. Robert Špaček, CSc. Fakulta architektúry STU

Hľadáme novú tvár našich miest, hľadáme ich ideálnu formu a optimálnu prevádzku. Nadväzujeme na úvahy architektov a urbanistov spred pár desaťročí, pripomínáme si históriu definovania ideálu mesta od filozofických traktátov staroveku cez náčrty ideálnych miest renesancie k chartám moderného urbanizmu. Menil sa nielen obsah ideálu, ale aj spôsob jeho definovania. Nahliadnime od literárnych úvah a individuálnych „modelových“ projektov k zhutneniu a zovšeobecneniu zásad tvorby sídiel do pomerne stručných dokumentov. Charty, deklarácie či manifesty vyjadrujú reprezentatívne názory odborníkov aj politikov a vytyčujú víziu mestského rozvoja.

Náš aktuálny strategický pohľad na mesto ako všeobecný fenomén bude nepochybne vymedzený celoeurópskymi a svetovými stratégiami, najnovšie výsledkami Konferencie OSN o zmene klímy (COP21) v Paríži v decembri 2015. Po skúsenostiach z predchádzajúcich globálnych konferencií môžeme očakávať formulovanie nových mestských stratégií, nových chart či deklarácií. Najbližšou príležitosťou bude Habitat III – konferencia OSN o bývaní a udržateľnom sídelnom rozvoji v Quite v októbri 2016. Prípravy na účasť našej politickej reprezentácie už prebiehajú, aj keď o nich veľa nepočujeme. Za architektov sa iniciatívy pravdepodobne chopia pracovné skupiny ACE pre udržateľnú architektúru a urbánne problémy. Samotný obsah budúcej agendy bude zrejme ovplyvnený „SMART“ prístupmi, ktoré sa presadzujú priam formou ideológie. Budeme oscilovať na pomedzí globálnych práv a kultúrno-historickej identity mesta.

V očakávaní vecí budúcich si pripomeňme, čo všetko súčasným trendom predchádzalo.

Vízia ideálneho mesta

Pojem ideálneho mesta prechádza históriou urbanizmu ako červená niť. Už v dielach Aristotela či Platóna sa nám zachovali predstavy ideálnych miest v rovine spoločenského života obce, viac „urbanistickému“ chápaniu zodpovedá návrh ortogonálnej siete ulíc maloázijského mesta Priene či Hippodamov plán obnovy Milétu. V stredoveku ideálne mesto predstavoval Nový Jeruzalem ako biblický obraz, ku ktorému sa pozemské „božie obce“ majú priblížiť. Z mnohých renesančných vízií ideálneho mesta iste stoja za zmienku predstavy Vitruvia či Albertiho, zo skíc Leonarda da Vinci bol nedávno rekonštruovaný jeho ideál mesta. Najznámejšia je však Filaretoho Sforzinda. Jeho pôdorys osemcípej hviezdy s centrálnym námestím a symbolickými

pólmi chrámu a hradu inšpiroval mnohé ďalšie renesančné úvahy.

V období baroka a klasicizmu sa do ideálu premietali vysoké nároky na kompozíciu priestorov: Rím, zachytený neskôr v Nolliho mape, bol inšpiráciou Wrenovej obnovy Londýna, štýlu Versailles či neskoršej Haussmanovej prestavby Paríža. Vývoj ideálu pokračoval, Pierre Charles L'Enfant navrhol racionálnu štruktúru Washingtonu DC, Camillo Sitte vo svojich dielach obhajoval romantickú nepravidelnosť. Objavujú sa aj vízie inšpirované technikou (lineárne mesto Soriu Y Matu či Sant Eliov Manifest futuristickej architektúry) alebo reakcie na negatíva industrializácie (Howardovo záhradné mesto). Sledujeme postupné smerovanie k funkcionalistickému prístupu (Garnierovo Priemyselné mesto) a k víziám moderny. Na živelný vstup priemyslu do amerických miest reagovali hnutia City Beautiful a Green City. Predstava ideálneho mesta sa spájala s dôrazom na zlepšenie hygienic-

kých podmienok a v tom období vznikajú v Európe Baumeisterove Zásady rozširovania miest.

Sociálne a formálne chápanie ideálu

Vnímanie ideálneho mesta ako obrazu spoločnosti prechádza od Thomasa Mooka cez utopistických socialistov k Le Corbusierovi a k ľavičiarom Bauhausu. Dnes

naň v inej rovine nadväzujú environmentalisticky orientované prístupy.

V hľadaní ideálnej formálnej organizácie mesta nachádzame racionálne ortogonálne siete, radiálne systémy, pásmové usporiadania. Podstatou tohto formálneho nazerania sú vopred dané geometrické pravidlá organizácie mesta. Svoje mestské vízie kreslili mnohí významní architekti od F. L. Wrighta po J. Dahindena. Sieťová pravouhlá štruktúra ako ideál mesta má korene v starom Egypte, prešla antikou, Španieli ju uplatnili v Barcelone, preniesli do Buenos Aires, no k dokonalosti ju doviedol Thomas Jefferson, ktorý „naštvočekoval“ celé Spojené štáty.

Moderné urbanistické vízie majú svoje počiatky v spomenutých ideáloch 19. storočia, ktoré charakterizuje lineárne mesto, záhradné mesto, futurizmus, sociálne a hygienické hľadiská. Významnú úlohu tu zohrávajú predstavy Le Corbusiera (Súdobé mesto, Plán Voisin, Žiarivé mesto), kresby Priestraného mesta F. L. Wrighta sú skôr víziou dezurbanizácie. K charakteristike tohto obdobia prispievajú aj rôzne modifikácie predstavy pásového mesta (Ladovskij, Miljutin, MARS, Voženílek), na ktoré neskôr nadväzuje výstavba „ideálnych“ nových miest Chandigarh a Brasília.

Zaujímavý príklad nového ideálneho hlavného mesta nachádzame v Austrálii. Canberra vznikla ako dôsledok spolupôsobenia zakladateľského idealizmu i pragmatizmu a trochu prekvapujúcej potreby vyjadriť demokratické princípy absolutistickým monumentalizmom. Súťaž na ňu vyhral v roku 1911 W. B. Griffin, ovplyvnený americkou tradíciou

i záhradnými mestami. Do geometrickeho základu premietol prírodné danosti a symboliku. Myšlienky záhradného mesta sa premietli do radiálnych schém i do oddelenia bývania od hlavných ulíc a iných funkcií. Z pôvodného symbolizmu prežilo málo, no Canberra ostala mestom alejí s vyše 10 miliónmi vysadených stromov z celého sveta. Každé ročné obdobie je plné farieb a dnes je považovaná za najväčšie záhradné mesto na svete.

Postmoderna – a čo po nej?

Koncom dvadsiateho storočia sme nadošli presvedčenie, že vízie moderny zlyhávajú a prišlo hľadanie novej paradigmy. Ponúkanou odpoveďou boli postmoderné vízie a prístupy bratov Krierovcov, no môžeme spomenúť aj Bofilla, Calthorpa či Alexandra a nové americké mestá. Išlo však o odpoveď formálnu až formalistickú, síce v duchu najlepších tradícií „ideálnych miest“, ale skutočné riešenia problémov miest dneška nepriniesla. Tým riešením bude skôr ohľaduplnosť k prostrediu, kultúrnohistorická udržateľnosť, možno aj reakcia na zmeny klímy. K poslednému spomínanému odpoveď ešte hľadáme, ale jej „pracovné verzie“ sa už objavujú v nových víziách, chartách a deklaráciách. Tie sú prietom úvah urbanistov o optimálnom spôsobe stavby miest, nevyjadrujú však len ich individuálne názory, ale sú výsledkom spoločných stretnutí, diskusií a nakoniec spoločného vyjadrenia názorov na ideálne riešenie mesta. Prvým z radu takýchto dokumentov bola Aténska charta.



Hippodamov plán Milétu vychádzal z ortogonálneho rastra Zdroj: WMC - Den svenska staden

► Späť k Aténskej charte

Poprední predstavitelia európskej architektonickej avantgardy založili v roku 1928 združenie CIAM a dohodli sa na usporadúvaní kongresov. Štvrtý, s názvom „Funkčné mesto“, mal byť v Moskve, no pre odklon ZSSR od architektonickej moderny bolo zvolené náhradné riešenie – plavba po Stredozemnom mori so záverečným rokovaním v Aténach. Kongres v roku 1932 prijal závery, ktoré sa po vojne stali základným dokumentom moderného urbanizmu.

Praktická aplikácia zásad Aténskej charty i ťažisko jej neskoršej kritiky sa sústreďovali na požiadavku segregácie základných funkčných prvkov mesta: bývania, práce, rekreácie a dopravy. Paradoxom je, že takáto požiadavka v dokumente explicitne vyjadrená nie je a ak sa pozrieme na jej znenie (napríklad v Hrůzovej knihe Charty moderného urbanizmu), nachádzame tam dodnes úspešne fungujúce zásady či odporúčania a aj jasný popis problémov miest, ktoré v nich od začiatku minulého storočia pretrvávajú dodnes. Z tohto hľadiska je Aténska charta stále aktuálnym dokumentom a vidíme, že popis problémov ani návrh na ich riešenie nepostačujú na to, aby boli skutočne vyriešené.

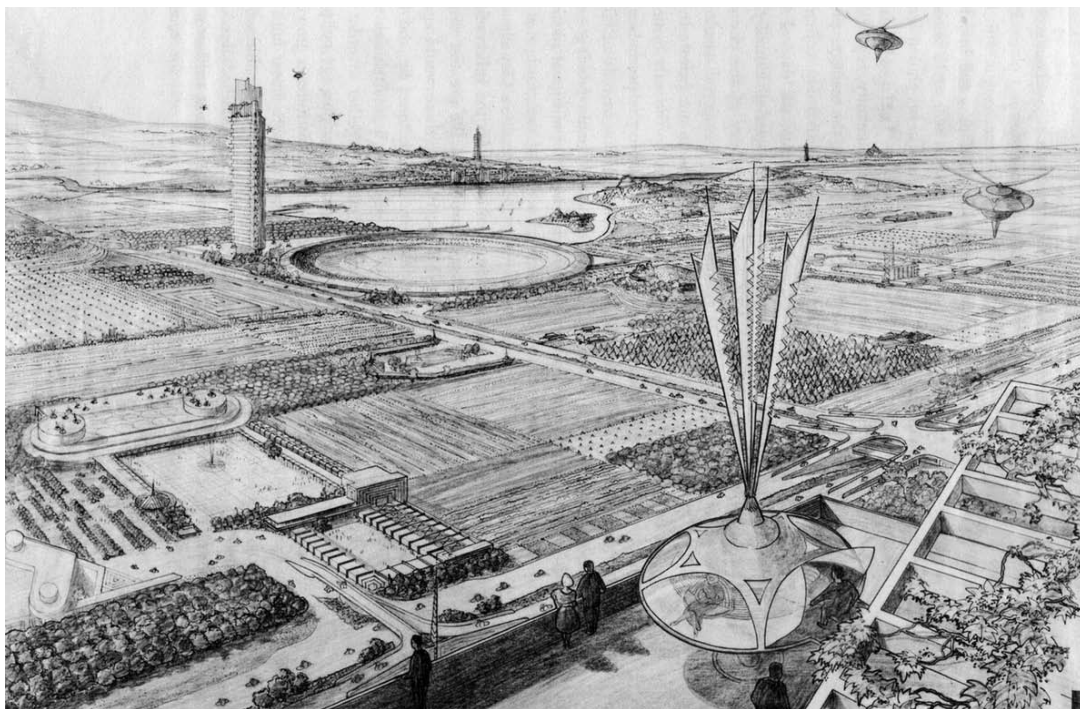
Ďalšie kongresy CIAM dokumenty podobného významu nepriniesli, organizácia v roku 1958 zanikla. V nasledujúcich rokoch sa objavilo množstvo rôznych uznesení a deklarácií, ktoré mali ambíciu riešiť problémy súdobých miest.

Hľadanie nových prístupov

Deklarácia z Délu bola pokusom gréckeho urbanistu C. A. Doxiadisa nadviazať na Aténsku chartu. Jeho „ekistika“ ovplyvnila názory mnohých urbanistov, no priamy vplyv podnetov sympózií na ostrove Délos ťažko vypátrať.

Amsterdamská deklarácia bola prijatá v roku 1978 na kongrese venovanom starostlivosti o pamiatky. Hovorí o ochrane architektonického dedičstva v podmienkach súčasného urbanizmu a územného plánovania. Obdobným témam sa venovali dokumenty kongresov ICOMOS-u (napríklad Medzinárodná charta pre ochranu historických miest z roku 1987) či Benátska charta ešte z roku 1965. Historickému dedičstvu miest však bola venovaná aj celá, v praxi často „zabúdaná“, kapitola Aténskej charty.

Torremolinská charta, presnejšie Európska charta regionálneho a územného plánovania, bola prijatá ako oficiálny dokument Európskeho spoločenstva v roku 1983. Ďalším dokumentom iniciova-



Utopický návrh Broadacre City F. L. Wrighta dnes vnímame skôr ako dystopiu
Zdroj: paleofuture.gizmodo.com

ným Radou Európy bola Európska charta miest. V nej sa zdôrazňuje potreba zlepšenia životného prostredia v mestách, obnova bytového fondu, podnetnosť sociálneho a kultúrneho prostredia i podpora spoluúčasti obyvateľov na správe miest. Tento dokument predznamenáva environmentalistické prístupy v úvahách nasledujúcich desaťročí.

V roku 1991 sa zišlo niekoľko amerických urbanistov (medzi nimi aj P. Calthorpe), aby naformulovali požiadavky na tvorbu obývateľnejších sídiel. Princípy z Ahwahnee síce reagovali na vtedajšie špecifické americké problémy, no mnohé z nich sú inšpiratívne aj pre nás. Tieto diskusie sa stali základom hnutia Nový urbanizmus, ktoré hľadá cesty udržateľného sídelného rozvoja v podmienkach americkej výstavby, v roku 1996 precíznejšie naformulované vo forme Charty Nového urbanizmu.

Agenda 21 a jej následníci

Impulzom na úvahy o udržateľnom rozvoji sídiel bol v roku 1992 „Summit Zeme“ v Riu de Janeiro a jeho niekoľko stostranový záverečný dokument, Agenda 21. Jej siedma kapitola je venovaná podpore udržateľného rozvoja ľudských sídiel. Osem programových oblastí bolo spracovaných od východísk cez ciele a činnosti až k spôsobu realizácie. Z viacerých spomeňme obecné zabezpečenie vhodného prístrešia pre všetkých a zlepšenie starostlivosti o sídelné útvary, konkrétnejšiu podporu udržateľných energetických a dopravných sys-

témov či podporu činností udržateľného stavebníctva.

Agenda 21 inšpirovala mnohé ďalšie dokumenty. Výstup z Európskej konferencie o udržateľných mestách, Aalborgská charta z roku 1994, je vlastne vyhlásením zúčastnených miest, ktoré sa ním hlásia k podpore udržateľného rozvoja. Je to základný dokument aktuálnych environmentalistických prístupov k tvorbe a správe európskych sídiel. Popisuje ich problémy a navrhuje spôsob ich riešenia nielen v technickej, ale aj v politickej rovine. Ďalšie Európske konferencie o udržateľných mestách tiež prinášali podnetné dokumenty: Lisabonský akčný plán (1996), Hannoverská výzva (2000), Závazky z Aalborgu (2004), Duch Sevilly (2007), Výzva z Dunkerque na podporu klímy (2010) – nájdete ich na www.sustainablecities.eu. Konferencia v Ženeve (2013) bola venovaná zelenej a sociálne zodpovednej ekonomike. Pripravované stretnutie v Bilbau v roku 2016 by malo byť zamerané na diskusiu o COP21 a o pripravovanej Urbánnej agende EÚ.

Ďalšie charty a iniciatívy

Európska rada urbanistov iniciovala vypracovanie Novej Aténskej charty (1998). Niektoré z jej zásad sa nám zdajú byť samozrejmé, iné zasa diskutabilné či bez určenia nástrojov na dosahovanie určených cieľov – chýba jej údernosť pôvodnej Aténskej charty. Lisabonská deklarácia zo stretnutia európskych ministrov dopravy v máji 2001 je venovaná udržateľnej doprave v sídlach, definu-



Griffinov project Canberra dodnes cítime v štruktúre mesta
Zdroj: www.idealcity.org.au

je však aj kontext – ciele udržateľnosti v mestách, trendy a nástroje.

Melbournská charta z roku 2002 je ďalším dokumentom definujúcim princípy udržateľných miest: formuluje víziu udržateľného mesta na zásadách rovnosti a individuality, hovorí o dosahovaní dlhodobej sociálnej a ekonomickej bezpečnosti, o prírodných hodnotách a biodiverzite v sídle, o minimalizácii jeho ekologickej stopy, o inšpirácii ekosystémami, o stavaní na individualite mesta, o podpore participácie a spolupráce, o podpore udržateľnej produkcie a spotreby, o potrebe trvalého zlepšovania podmienok a overovania pokroku. Nie je u nás príliš známa, no jej vízia je inšpiratívnejšia než mnohé kompromisné politické deklarácie.

Charta z Lipska je výsledkom neformálneho stretnutia európskych ministrov na tému urbánneho rozvoja a územnej súdržnosti v Lipsku v máji 2007. Ministri sa v nej zaväzujú presadzovať a podporovať jej stratégie, vychádzajú z európskej polycentrickej štruktúry.

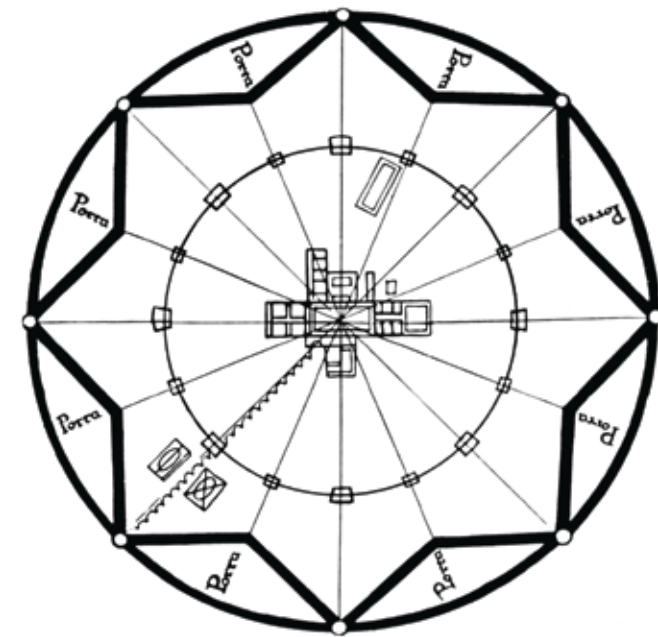
Výskumný projekt EÚ „Ecocity – sídelný rozvoj k primeraným štruktúram pre udržateľnú dopravu“ (2002 – 2004) nepriniesol závery vo forme charty či deklarácie, ale formuloval víziu udržateľného mesta. Definovanie cieľov a princípov udržateľnosti sídelného rozvoja, jeho dimenzií a možných scenárov v aplikácii na pilotné projekty môže byť zaujímavou inšpiráciou.

Ecocity však nie je len uvedený európsky projekt, je to aj medzinárodné hnutie.

Svetové summity Ecocity sú každé dva roky, zatiaľ posledný bol v roku 2015 v Abú Dhabí. Na piatej konferencii bola v roku 2002 prijatá Shengenská deklarácia s výzvou na ekologické navrhovanie sídiel a s formuláciou jeho zásad.

Prínos konferencie Habitat

Konferencia OSN „Habitat“ je celosvetovým stretnutím politikov, ktoré sa koná každých dvadsať rokov a venuje sa bývaniu a sídlam. Habitat I v roku 1976 priniesol Vancouverškú deklaráciu a Akčný plán uvádzajúc, že primerané bývanie a služby sú základným ľudským právom. Na konferenciu nadviazalo vytvorenie Centra OSN pre ľudské sídla Habitat. Istanbulska deklarácia o ľudských sídlach a rozsiahla Agenda Habitat je výstupom Konferencie OSN o ľudských sídlach Habitat II o dvadsať rokov neskôr. Deklarácia vyjadruje vôľu zúčastnených oficiálnych zástupcov štátov a miest riešiť čoraz naliehavejšie problémy miest i vidieka v súlade s požiadavkami udržateľného rozvoja. Agenda Habitat vyjadruje konkrétne opatrenia, aby naše sídla boli bezpečnejšie, zdravšie, životaschopnejšie, spravodlivejšie, udržateľnejšie a produktívnejšie. Je základným dokumentom, ktorý definuje udržateľnosť sídelného rozvoja a nástroje na jeho dosiahnutie. Paralelne s konferenciou prebiehalo otvorené fórum NGO a odborníkov, ktoré tiež ponúklo svoje odporúčania vo forme Posolstva. Pripravu konferencie Habitat III (Quito 2016) sme už spomenuli. Verme, že aj na



Filareteho ideálne mesto Sforzinda odráža renesančné videnie sveta
Zdroj: WMC – Reiner Zenz

Slovensku ju dokážeme využiť na precizovanie odborných názorov na optimálny spôsob formovania a fungovania našich sídiel. Diskusia by mala začať pohľadom architektov a urbanistov na to, ako sa darilo prenášať myšlienky Istanbulskej deklarácie do života. Pokračovať by mala hľadaním novej paradigmy urbanizmu a nástrojov, ktorými by sme dokázali primerane reagovať na nové výzvy, v neposlednom rade aj na zmeny klímy.

Kam smerujeme?

Budú naše mestá „smart“ sídla ovládané inteligentnými technológiami alebo „naturopolis“ zosúladené s prírodou? Dnešný ideál mesta či sídla ešte len hľadáme, nadväzujúc na predchádzajúce deklarácie a vízie. Urbanistické problémy sa prelínajú so sociálnymi, ekonomickými a environmentálnymi témami. Udržateľnosť sídelného rozvoja, či už explicitne vyjadrená alebo niekde v úzadí, je dnes nosnou témou úvah o ideálnom meste namiesto niekdajších formálnych prístupov. Predpokladáme, že v blízkej budúcnosti sa budú rozvíjať koncepty zníženej závislosti od primárnych energetických zdrojov a uspokojovania miestnych potrieb na miestnej úrovni, očakávame priateľskú koexistenciu mesta s jeho širším zázemím a prírodným prostredím. Hľadáme víziu zdravého, obytného a spravodlivého mesta a azda sa k nej približujeme nielen v úvahách urbanistov, ale aj v ochote politikov a v záujme občanov.

Sídliště, jak dál?



Sídliště Růžový Vrch, Karlovy Vary,
případová studie v projektu Sídliště, jak dál?
(semestrální práce studentky T. Kačkové
z ateliéru Kohout – Tichý na FA ČVUT v Praze)

doc. Ing. arch. Michal Kohout, Ing. arch. David Tichý, Ph.D., Ing. arch. Filip Tittl, Fakulta architektury ČVUT v Praze

Panelová sídliště tvoří v zemích střední a východní Evropy významný společenský fenomén. Představují vysoce specifické oblasti měst vyžadující koncepční a promyšlené rozhodování veřejné správy. Jejich prostorová struktura s sebou nese komplikace v oblasti ekonomické i sociální udržitelnosti. Dlouhodobější pozornost je ale více věnována samotným domům než komplexním problémům těchto lokalit. Jak dál? Jakým způsobem do těchto území koncepčně vstupovat a jak nastartovat proces jejich transformace ve fungující a atraktivní součásti městské struktury? Jak omezit rizika budoucího negativního vývoje? Hledání odpovědí na tuto otázku se snaží přinést projekt „Sídliště, jak dál?“.

Výzkumný projekt „Sídliště, jak dál?“ začal na Fakultě architektury ČVUT, ve spolupráci s Centrem kvality bydlení, Heinrich Böll Stiftung a Národní sítí Zdravých měst ČR, na jaře roku 2014. Projekt popisuje současnou situaci sídlišť v České republice a hledá dlouhodobé vize pro budoucnost těchto lokalit nejen v České republice, ale přiměřeně i ve středoevropském regionu zemí Víšegrádu. Zásadním záměrem projektu je věcně popsat problémy sídlišť a hledat možnosti jejich transformace. Projekt se pokouší přinést odpovědi na základní otázky jako například, jak s tímto prostředím nově koncepčně pracovat a do budoucna nakládat nebo jakým způsobem, v reakci na sociologické změny ve společnosti, upravovat existující zástavbu po typologické stránce. Důležitým tématem je zvýšení rezidenční atraktivity těchto lokalit. Projekt se věnuje i výzkumu a možnostem zapojení veřejné správy města do tohoto procesu.

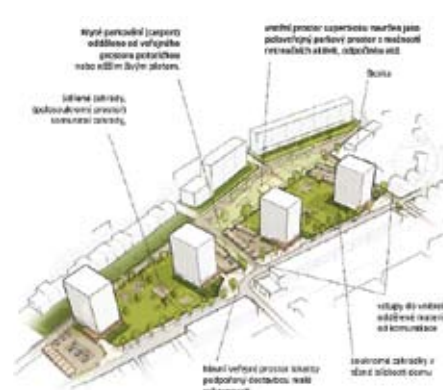
Přestože různé lokality sídlišť čelí diametrálně odlišným konkrétním problémům od postupného vyliďňování v chudších regionech až po tlak na novou zástavbu ve velkých městech, lze pojmenovat společná obecná specifika i problémy, na které je třeba hledat odpovědi napříč konkrétními situacemi. Jedním ze základních společných rysů je nízká kvalita technického standardu staveb, která je ve srovnání se současnými požadavky na stavební a technické standardy doprovázena poměrně úzkým typologickým profilem lokalit. Zástavba na sídlištích je složena z typizovaných stavebních jednotek – několika stále se opakujících typových bytových domů. Typologická stejnorodost je navíc ještě umocněna podobným charakterem většiny bytů s vyšším zastoupením velikostní kategorie bytů 3+1 jako určitého dobového standardu, určeného pro typickou jadernou rodinu.

Ve své době měla sídliště naplnit sociální ideál hygienického bydlení pro všechny bez rozlišení, což však dnes už neplatí. V prostředí sídlišť se začíná projevovat nejen demografický vývoj spojený se stárnutím populace, ale i odchod těch úspěšnějších a bohatších. Pozitivní dědictví poměrně širokého sociálního mixu obyvatel sídlišť se začíná oslabovat. Typologická monotónnost tak bude zásadně ovlivňovat i monotónnost sociální.

Prostor sídlišť

Jako jeden z hlavních charakteristických rysů sídlišť je možné jmenovat naddi-

menzovaný veřejný prostor. Původní modernistická idea bydlení v parku s sebou přinesla zcela nový pohled na systém uspořádání a fungování města. Tradiční městská prostranství, kořenicí v po staletí pěstovaných kognitivních i senzuačních schopnostech člověka osvojovat si, užívat a identifikovat se s místem, vystřídal volný prostor s nejasnou náplní. Symptomatické přitom je, že se pro veřejné prostory sídlišť za celých bezmála 70 let užívání nepodařilo nalézt adekvátní všeobecně sdílené názvy. Pojmenování „zeleň“ pro toto „mezidomí“ v sobě paradoxně vyjadřuje bezradnost ohledně bližšího pochopení a využití. Fenomenologie míst pracující s termíny, jako jsou park, zahrada, sad, hřiště, louka, les, ale i stromořadí, alej, náměstí se stromy, pomáhá člověku místu rozumět.



Transformace veřejných prostranství
do bohatší škály využití parteru
Zdroj: semestrální práce studentů ateliéru
Kohout – Tichý FA ČVUT v Praze; sídliště
Skalka, Praha, návrh: M. Decker

A srozumitelnost napomáhá nejen se s místem lépe identifikovat, ale především pochopit, jak se v něm chovat, jak je možné ho užívat, a tím si i vyjasnit, komu místo patří a kdo se o něj stará. Veřejný prostor sídlišť ale s těmito fenomény neumí pracovat nebo je neumí dostatečně lapidárně artikulovat, přestože v názvech některých míst se o tato pojmenování snaží. Problematická srozumitelnost veřejného prostoru ústí do jeho nízké celkové kvality. Navíc ve srovnání s tradičním městem, kde je poměr veřejných prostranství vůči celku přibližně 30 procent, mají sídliště tento poměr 60 až 80 procent. Takové prostory tak pro svého správce představují nejen vyšší běžné provozní náklady, ale ve spojení s jejich vyšší anonymitou a nárůstem vandalizmu i zvýšené riziko jejich bezpečnosti. Sociální koheze spo-

lečenství skrze jeho identifikaci s místem je tak silně narušena.

V prostorovém uspořádání běžného města hrají klíčovou roli hlavních veřejných prostranství zpravidla komunikace (ulice) a jejich významná křižování (nároží, náměstí). Podstatným rysem komunikační sítě většiny sídlišť je, že tato síť z valné části nekoresponduje s hmotovou strukturou staveb a veřejných prostranství. Veřejná prostranství nevytváří srozumitelný hierarchický systém od významnějších po sekundární. Komunikace tak z velké části vůbec nenabývají charakteru ulic, ale podobají se spíše silnicím, tedy charakteru komunikací typických pro extravilán. Následek rozvolnění vztahu mezi strukturou a infrastrukturou je snad ještě více patrný u aspektu, který se při plánování budoucích úprav může projevit jako zásadní: vedení sítě infrastruktury technické není koncentrováno do jasných koridorů podél komunikací, jak je tomu v běžné zástavbě, ale je často vedeno volně předimenzovaným veřejným prostorem mezi domy. Současná situace tak klade nepřiměřené nároky na všechny aktéry v území.

Adaptace sídlišť

U každé městské struktury dochází v průběhu času k její obměně, někde více, někde méně. Každá společnost vykazuje v čase změny ve svém chování, struktuře, zvycích, požadavcích, ve své kultuře, způsobu obživy, i ve způsobu bydlení a stavění obecně. A vystavěné prostředí představuje obraz příslušné doby, a je tak reakcí na dané požadavky a potřeby lidí. Domy se proto upravují, modernizují, ale také bourají či staví nové. Je obtížné si představit, že sídliště se těmito procesům vyhnou, že jsou to již hotová území, ve kterých bude jen docházet k opravám stávajících budov a „stříhání keřů“ v okolní zeleni. I tyto struktury je tedy potřeba konfrontovat s možnými způsoby rozvoje, transformace či revitalizace. Každé místo je přirozeně jiné, každé sídliště má svoje specifika a u každého musí být zvoleno specifické řešení vycházející z místních podmínek. Přesto lze identifikovat několik systémových principů, které lze považovat za stěžejní pro nalezení dlouhodobé stability sídlištních lokalit. Mezi ně lze zařadit především potřebu zřetelnosti prostorové struktury do srozumitelných celků podle měřítek obytného prostředí.

Klíčové je zejména vymezení rozhraní mezi veřejným a soukromým prostorem, tedy vymezení urbanistických bloků. Důležitost tohoto kroku lze dobře ilu-

strovat na příkladu vymezení toho „co je a co není zastavitelné“, tedy zřetelnosti identifikace možných stavebních vstupů do území. Na rozdíl od tradičního města, kde je obvykle proluka v zástavbě dobře rozpoznatelná, a není tak pochyb, kde se případně může stavět, na sídlišťích je velmi obtížné identifikovat vhodná místa pro případné stavební záměry.

Vybraná témata koncepčních úprav sídlišť

Důležitým tématem je charakter prostředí, a zejména hierarchie míry soukromí, která vychází vstříc rozmanitým způsobům užívání a pomáhá člověku se s prostředím lépe identifikovat. Toto členění města je přitom možné relativně jednoduchými zásahy do jeho struktury docílit i v prostředí sídlišť, a to ve většině případů pouhou úpravou parteru. Takové řešení může zároveň napomoci nalezení nového využití pro často předimenzovaná veřejná prostranství, přivést

Jedním z nejvýrazněji vnímaných problémů sídlišť je dnes parkování. Nedostatek parkovacích míst ale nelze vyřešit jedním rozhodnutím. Pomoci může jen kombinace různých řešení, počínaje srozumitelnou strukturou komunikační sítě přes ekonomicky přiměřené návrhy parkování například v polootevřených garážích v rámci bloků až po doplnění podzemního parkování nebo parkovacích domů.

Koordinate změn

Lidé si na sídliště do určité míry zvykli. Jejich nižší oblíbenost oproti tradičnímu městskému prostředí se sice projevuje v nižších cenách nemovitostí, ty ale zároveň znamenají i jejich větší dostupnost. Jejich uplatnitelnost na druhotném trhu bydlení z nich proto dosud nečiní nerentabilní investici. I přes odliv movitějších obyvatel zůstávají zatím sídliště ve většině případů sociálně pestrá. Přesto je i zde možné identifikovat řadu sys-

a dlouhodobou stabilitu prostředí. Pakliže tyto kroky nebudou koordinovány, hrozí naopak zhoršení celé situace a nebezpečí, že to do budoucna zabráni uspokojivému komplexnímu řešení.

Projekt: Sídliště, jak dál?

Projekt navazuje na výzkum sledování kvality obytného prostředí podle jeho různých měřítek a charakterů, který ve spolupráci s Centrem kvality bydlení dlouhodobě probíhá na Fakultě architektury ČVUT v Praze.

Smyslem projektu obecně bylo, a stále je, hledání dlouhodobé vize rozvoje a udržitelnosti sídlišť – hledání přístupů, jakými lze z území sídlišť vytvořit plnohodnotné lokality s adekvátním společenským statutem, mentálním obrazem i fungujícím uspořádáním. Cílem bylo připravit širokou škálu možných řešení transformace sídlišťního prostředí tak, aby toto prostředí mohlo nabídnout vyšší rezidenční atraktivitu. Protože

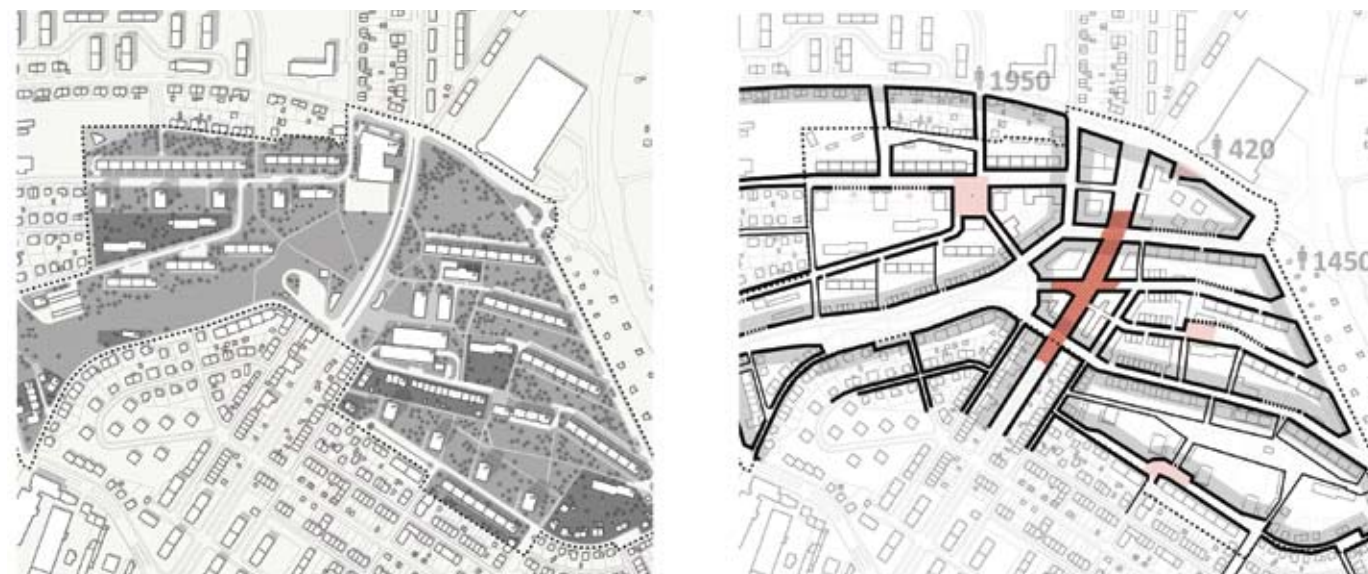
prověření velikosti jednotek v území, velikosti komunit a jim odpovídajících veřejných prostranství, funkčního mixu, ale i rozbor místních podmínek od historie přes analýzu dopravy či zeleně až po zjištění všech okolních vlivů na stavby i prostředí kolem nich. Byly prověřovány meze zachování charakteru prostředí v souvislosti s možnostmi dostaveb a práce s vymezením a charakterem veřejných prostranství. Zároveň se jednotlivé projekty zabývaly i typologií samotných staveb a jejich vztahem k urbanistickému měřítku. Cílem práce nebylo pouze najít řešení vhodné pro vybranou lokalitu, ale využít srovnání mezi různými typy prostředí k nalezení koncepčních přesahů v rámci zobecnění prověřovaných principů.

Mezinárodní kontext projektu

Jádrum projektu bylo zpracování dvaceti studií v šesti lokalitách v České republice, které zpracovávali studenti v ateliéru Kohout – Tichý. Studie zároveň podpořily urbanistické analýzy, které studenti souběžně zpracovávali v rámci výuky předmětu Urbanismus 5. Spolupráce těchto předmětů umožnila získání většího množství dat a informací a hlubší prozkoumání problematiky. Výsledky těchto studií se zároveň staly podkladem pro mezinárodní spolupráci v rámci víšegrádských zemí. Po pražském workshopu se loni uskutečnil další, tentokrát v Maďarsku, kde studenti z Prahy i Budapešti společně hledali možnosti adaptace dvou velkých panelových sídlišť Ujpest a Havana. V letošním roce se podobný workshop uskuteční v Bratislavě ve spolupráci s Fakultou architektury STU a další rok v Polsku.

Součástí celého projektu byl i cyklus přednášek na fakultě architektury s odborníky z Česka i ze zahraničí, a především dvoudenní mezinárodní konference. V jejím rámci byly představeny tři realizované projekty revitalizace modernistických sídlišť z Lyonu, Amsterdamu a Lipska, a to z pohledu architektů, úředníků i soukromých investorů. Každý projekt reprezentoval jiný způsob koncepce úprav sídlišť – od většinové demolice v Amsterdamu až po opravy jednotlivých domů a restrukturalizaci veřejného prostoru v Německu.

V současné době pokračuje spolupráce s dalšími obcemi nad konkrétním řešením vybraných lokalit měst Jilemnice a Štětí. K celému tématu se navíc připravuje rozsáhlá publikace, která by měla vyjít na jaře 2016. Více informací k projektu: www.sidlitejakdal.cz



Vymezení srozumitelných celků v území; vlevo stávající stav, vpravo návrh možného uspořádání Zdroj: semestrální práce studentů ateliéru Kohout – Tichý FA ČVUT v Praze; sídliště Skalka, Praha, návrh: M. Decker

do nich život a rozdělit náklady na údržbu. Současný charakter „domů v zeleni“ se přitom nemusí významně měnit.

Jednou z cest oživení prostředí sídlišť i podpory celkové udržitelnosti místa je doplnění nových obytných typologií a vznik polyfunkčního prostředí. Nové obytné typologie mohou přitáhnout obyvatele z jiných sociálních skupin a podpořit tak větší různorodost sociální skladby. Přiměřená bohatost prostředí také souvisí s jeho funkční rozmanitostí. Polyfunkčnost města se historicky ukázala jako udržitelnější model než principy města zónovaného. Podpora mixu funkčních aktivit je tak logickým řešením pro posílení udržitelnosti celého prostředí.

témových problémů, které současnou relativně pozitivní situaci mohou stále více ohrožovat. Zároveň i zde platí, že prevence problémů je výhodnější a pro všechny zúčastněné příznivější než následná vynucená řešení.

Relativně dobrý stav mnohých sídlišť a stále existující ochotu investovat soukromé prostředky v těchto lokalitách lze tak považovat za optimální příležitost ke kvalitativnímu posunu celých lokalit. Pomalu začíná docházet k dílčím úpravám veřejných prostranství, parkování nebo změnám vlastnických poměrů pozemků a je dobré to využít pro nastavení celkové koncepce jednotlivých zásahů se synergickým efektem pro celkovou kvalitu

k dosažení takového cíle může přirozeně vést více cest, je úkolem projektu i iniciace širší diskuse mezi odbornou i laickou veřejností o budoucí podobě panelových sídlišť.

Metodicky práce vycházela z komplexních analýz problémů sídlišť obecně i místně. Identifikací vlastností tohoto prostředí a jejich rozbořením či srovnáním s jinými formami obytného prostředí se hledaly nástroje a metody pro možnou transformaci panelových sídlišť tak, aby toto prostředí bylo sociálně udržitelné a jeho vlastnosti naplňovaly přiměřenou míru adaptability městské urbánní struktury. Podrobná víceetapová analýza vybraných lokalit obsahovala zejména

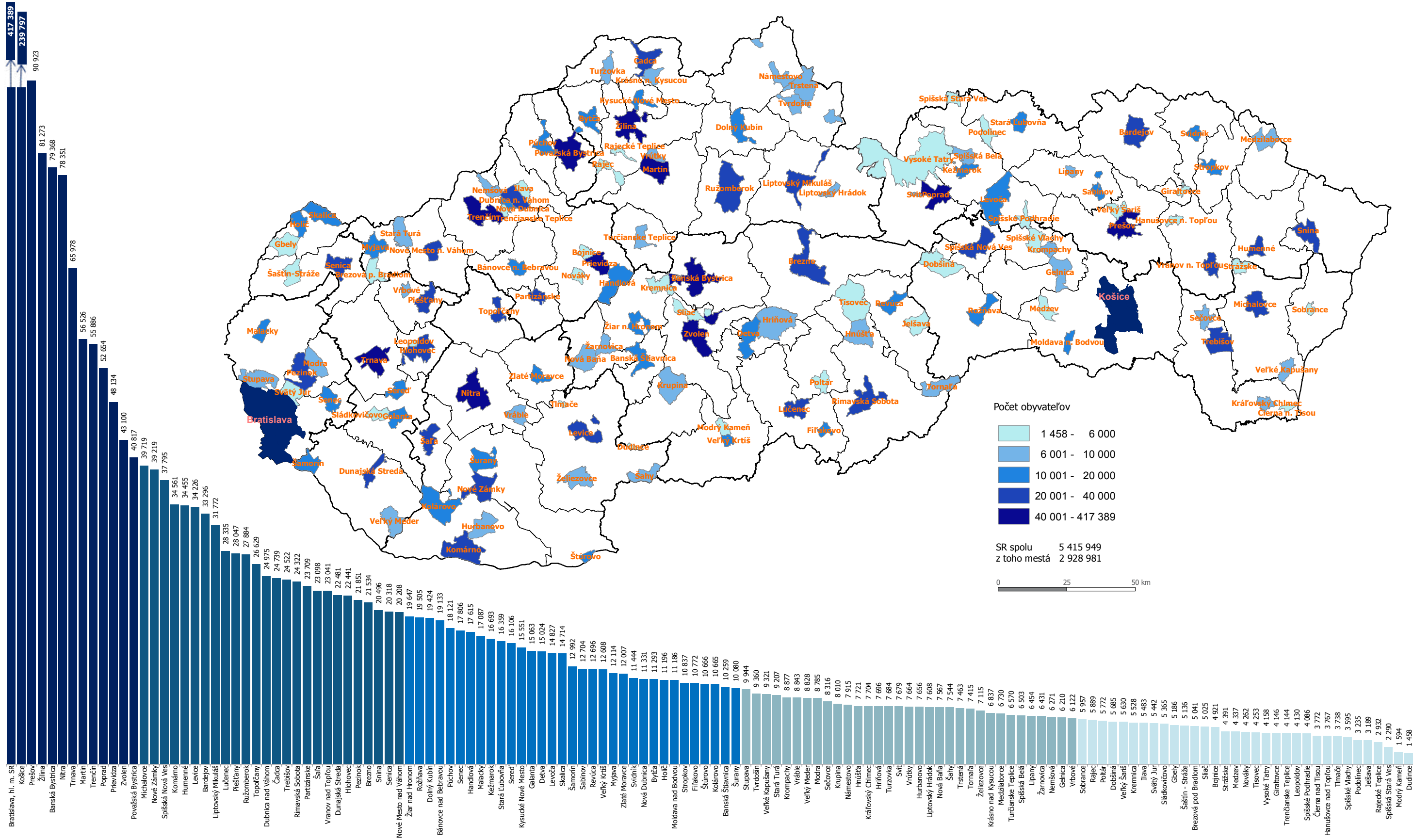


Koncepce úprav sídlišť Spořilov v Jilemnici; uspořádání vnitrobloku se zahrádkami; M. Kohout, D. Tichý, F. Tittl, Š. Doležalová, Centrum kvality bydlení (2015); barevné schéma představuje hierarchii míry soukromí v barevné škále od soukromé (nejtmavší), přes polosoukromou, poloveřejnou až po veřejnou (nejsvětlejší)



Koncepce úprav sídlišť Spořilov v Jilemnici; uspořádání vnitrobloku s otevřeným garážovým parkingem; M. Kohout, D. Tichý, F. Tittl, Š. Doležalová, Centrum kvality bydlení (2015)

G 5. Mestá SR podľa počtu obyvateľ'ov k 31. 12. 2013



Zdroj: Štatistický úrad SR

Mestský rozvoj na Slovensku

doc. PhDr. Juraj Šedivý, MAS, PhD.
Filozofická fakulta UK

Pre človeka typické napätie medzi dvoma extrémami – tiahnutím k „mestskosti“ a naopak útek do prírody – pozorujeme asi posledných 7 000 rokov. Aj na našom území vznikali najneskôr od doby bronzovej prvé centrálna sídla, v ktorých sa koncentrovala mocenská, kultová a výrobná elita. Už v mladšej dobe železnej disponovalo bratislavské keltské oppidum opevnením, kamennými stavbami, dokonca i funkčným peňažným systémom. Neskoršia veľkomoravská

Nitra predstavovala aglomeráciu s viacerými hradiskami, pevnosťou kniežaťa, hlavným kresťanským chrámom a najvýznamnejším trhom na širokom okolí. Tieto staré sídelné centrá však nie sú priamymi predchodcami dnešných miest. Chýba im totiž kontinuita osídlenia vyššieho typu. Až vo vrcholnom stredoveku sa u nás vytvorili mestá s kontinuitou do dnešných čias.



Turisti môžu aj dnes historické jadro ľahko vizuálne odlíšiť od zvyčajne menej atraktívneho zvyšku mesta Foto: J. Šedivý

Stredoveký pôvod našich miest

Územie dnešného Slovenska bolo vtedy súčasťou Uhorska, tiahnuceho sa od Karpát až k Jadranu. Práve sídla „našej“ Dalmácie sa vďaka kontaktom s talianskymi mestami ako prvé zoznámili s mestskými atribútmi a začali meniť svoj charakter už v 12. storočí. Neskôr sa k nim pridali centrá v Zадunajskej (napr. Ostrihom, Budín), na juhozápadnom Slovensku či v Sedmohradsku. Proces vzniku stredovekých miest bol však len súčasťou asi storočie trvajúcej modernizácie krajiny, ktorú možno priradiť k procesu prechodu Slovenska od socializmu ku kapitalizmu. V „starej spoločnosti“ 9. – 12. storočia patrila prakticky všetka pôda kráľovi (štátu). Kráľovské (štátne) príjmy tvorili najmä naturálie, napríklad dávky z plodín, zvierat či koristi. Centrami moci a špecializovanej výroby boli hradiská a väčšina ich obyvateľov závisela od hradného pána. Počas revolučného 13. storočia prebehol proces, ktorý by sme mohli nazvať akosi „privatizáciou“, keď veľká časť pôdy prešla do súkromných rúk. Stratu príjmov kompenzoval panovník podporou a následným zdanením rýchlo

sa rozvíjajúcich meštianskych komunít. Inicialoval kolonizáciu málo osídlených území a výsadami zvýhodňoval skupiny nových, zo západu prichádzajúcich či domáciach developerov. Tí druhí sa prvým prispôbovali právne, materiálnou kultúrou aj jazykovo. Na rozdiel od dnešnej „business english“ používali vtedy všetci stredovekú nemčinu.

Výstavba a vznik samospráv

Oproti starším centrám hrala v nových mestách 13. storočia výroba pre obchod významnejšiu úlohu než produkcia pre vlastnú spotrebu; mestá sa vyznačovali nielen hradbami, ale aj premysleným urbanistickým rozvrhnutím priestoru ako uličná čiara domov, trhové námestia. No hlavnou novinkou bol vznik sociálne diferencovanej, ale navonok jednotnej komunity mešťanov. Tá získala výsadu, ktorú užívame aj dnes – slobodnú voľbu svojich zástupcov. Mešťania si vytvorili samosprávu. Katalyzátorom mestotvorného procesu boli aj na Slovensku veľké stavebné projekty: budovanie hradieb, kostolov, kláštorov, výstavných objek-

tov mestskej elity prilákalo investorov a kapitál zo zahraničia, ako aj pracovné sily z okolia.

Delenie stredovekých miest

Z hľadiska vývoja možno naše mestá rozdeliť do dvoch hlavných skupín. Staré

centrá ako Nitra a Bratislava patria medzi „postupne rastúce“. Boli dlhšie pod vplyvom hradných županov a ich elity tvorili spočiatku mešťania vojenského pôvodu, takzvaní Ritterbürgeri. Druhú hlavnú formu predstavovali „zakladané mestá“, ktoré sa za pomerne krátky čas sformovali ako trhové centrá okolitého vidieka (napr. Trnava, Košice). Vznikli obrazne povedané „na zelenej lúke“ vďaka homogénym investorským skupinám. Z hľadiska topografie išlo v prvom prípade o urbanistické celky s ulicami kopírujúcimi terén, v druhom prípade o celky s pravidelnou sieťou ulíc odvíjajúcich sa od hlavného trhového námestia.

Najvýznamnejšiu približne desiatku miest označovali za „slobodné kráľovské“. Patrili sem okrem Bratislavy aj Trnava, Košice, Bardejov, možno k nim priradiť aj popredné banské mestá ako Kremnica, Banská Štiavnica. Ich obyvatelia si volili richtára a prísazných, disponovali rozsiahlymi privilégiami, ku ktorým patrilo aj oslobodenie od mýt a ciel. Druhú skupinu tvorili tri až štyri desiatky menších, no hospodársky vý-

znamných miest, ktorých samosprávu ovplyvňoval zemepán ako napríklad Nitra, Trenčín, Topoľčany. Najväčšiu skupinu tvorili mestecká ako Sv. Jur, Pezinok, Spišské Vlachy, s obmedzeným regionálnym významom.

Hustota mestskej siete vtedy, ako aj dnes, závisela do veľkej miery od prírodných podmienok, no vo všeobecnosti najvýznamnejšie mestá prvej kategórie boli od seba vzdialené približne 100 a viac kilometrov, druhej kategórie len asi 50 a tie najmenšie delilo okolo 25 kilometrov.

Výhody a slabiny stredovekých miest

Silou stredovekých miest bola koncentrácia obyvateľstva, kapitálu a myšlienok. Oproti väčšine krajiny, kde poddaných ovládali feudáli, panovala v mestách osobná sloboda. „Mestský vzduch oslobodzuje“, hovorilo sa. Nielen muži, ale aj ženy mohli využívať mestské školy a „špitále“, ktoré boli spolu s radnicou, kostolom a krčmami s obchodom zvanými



Pečať bola symbolom stredovekej mestskej komunity (na ilustrácii pečate Bratislavy a Trnavy).

Po vyše pol tisícročí nahrádzame pečaťné symboly našich miest ahistorickými logami. Aj to je výraz nášho „zmyslu pre kontinuitu“ Foto: J. Šedivý



Pravouhlé pravidelné rozvrhnutie ulíc a parciel Bardejova je dokladom jednorazového mestotvorného aktu Model: Múzeum mesta Bardejov



Aj pôdorys historického Bardejova prezrádza, že ide o plánovito založené mesto 13. storočia Kresba: B. Krpelec (1935)



Pravidelný tvar topografie Trnavy – ako dokazuje ranonovoveká veduta – prezrádza, že mesto vzniklo pomerne rýchlo zakladateľskou skupinou developerov Archív Pamiatkového úradu SR.

▶ taverny súčasťou každého urbánneho centra. Slabinou miest bola nízka hygiena. Koncentrácia množstva ľudí v kombinácii s chýbajúcou kanalizáciou dávala priestor šíreniu nakažlivých chorôb. Navyše mestá nikdy neboli demograficky sebestačné a boli závislé od prílevu ľudí zvonku. Veľká urbanizácia 13. storočia, umožnená prílevom ľudí z relatívne preľudneného západu, sa definitívne skončila v polovici 14. storočia, keď západ a juh Európy zdecimovali veľké morové epidémie. No aj neskôr sa naše mestá dopĺňali i obyvateľstvom zo širšieho územia. Do Bratislavy prúdili nielen ľudia z malokarpatskej oblasti, ale najmä z Dolného Rakúska a Moravy.

Vývoj v nasledujúcich storočiach

Celkovo možno konštatovať, že po zakladateľskom 13. storočí sa v tom nasledujúcom dotvorila klasická sociálna štruktúra miest, keď sa vyčlenili skupiny ako obchodníci, remeselníci, chudobní. Zdokonalila sa topografia (hradby, uličné čiary), vznikali korporátne inštitúcie (cechy, bratstvá, špitály, školy).

V 15. storočí sa vplyvom husitov a bratříkov v časti slovenských miest posilnila pozícia slovensky hovoriacich mešťanov, no zároveň sa prejavovali aj krízové javy ako zhoršenie klímy, tlak Osmanov na juhu, protižidovské pogromy. Po nešťastnej bitke pri Moháči v roku 1526 sa mestá na Slovensku naplnili utečencami z južných častí kráľovstva, menila sa jazyková štruktúra v prospech maďarsky hovoriacich, ako aj sociálne zloženie, čo sa prejavilo najmä prienikom šľachty. Zmeny sa prejavili aj v urbanizme – rozšírilo sa búranie častí pred hradbami a stavanie barbakánov. Boje proti Turkom a protihabsburským povstalcem počas 16. a 17. storočia viazali financie miest a bránili ich urbanistickému rozvoju. Až v osvieteneckom 18. storočí sa búraním hradieb mestá otvorili ďalším zmenám, aby sa v nasledujúcom storočí vďaka industrializácii tie významnejšie urbanisticky rozčlenili na historické jadro a s fabrikami či poľnohospodárskym zázemím spojené predmestia.

Výraznú zmenu našich miest predstavovala aj necitlivá modernizácia počas „reálneho socializmu“ a po Nežnej revolúcii. Dnes sa viaceré iniciatívy, ako napríklad www.PamMap.sk, snažia o digitalizáciu rôznych typov prameňov k dejinám našich miest a ich sprístupnenie verejnosti. ●



Foto: dreamstime

Koncept SMART CITY

nie je len o digitálnych technológiách

Ing. arch. Erika Horanská, MDVRR SR

Nájsť slovenský ekvivalent pojmu „smart“ v kontexte mestského rozvoja je veľmi ťažké, ak nie nemožné. V prekladových slovníkoch nájdete množstvo ponúk ako pohotový, obratný, inteligentný, čulý či poriadny, ale aj módný, švihácky a luxusný. Najčastejšie sa stretneme s prekladom „inteligentný“, pričom sa natíska otázka typu „keď niečo nie je *smart*, je to neinteligentné?“ Môže vôbec existovať mesto bez inteligencie? A môže si to dovoliť?

Podobne rozpačito by dopadlo, keby ste sa pokúšali koncept *smart city* jednoznačne definovať. Z mnohých dostupných variantov definícií vyberám ten, ktorý od roku 2013 používa oddelenie pre podnikanie, inovácie a zručnosti britskej vlády: „Koncept *smart city* nie je statický, žiadna absolútna definícia mesta, ktoré je smart, neexistuje. Koncept je nekonečný a je skôr procesom či sériou krokov, ktorými sa mestá stávajú obývateľnejšími a odolnejšími, a teda schopnými rýchlejšie reagovať na nové výzvy“.

V technokratickom poňatí pojmu *smart cities* sa môžu mnohí stratiť a naletieť na „predavačov technológií“. Preto som sa o tom, čo koncept *smart city* znamená pre slovenskú a českú realitu, zhovárala s:

doc. Ing. Silviou Ručinskou, PhD. z Univerzity Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Fakulty verejnej správy, ktorá je vzdelaním ekonómka. Kedysi sa venovala konkurencieschopnosti regiónov a úlohám, ktoré v regionálnom rozvoji zohrávajú univerzity najmä v oblasti inovácií. Odtiaľ sa dostala k územnej dimenzii

a teda aj úlohe miest, z čoho logicky vyplynul aktuálny trend *smart cities*.

Mgr. Davidom Bártom, ktorý je výskumník v oblasti dopravy a už viac než 10 rokov sa zaoberá rôznymi technológiami pre riadenie dopravy. Vnímal, že v českých podmienkach sa nekonceptne nakupujú technológie, ktoré sú zastarané. Zhodou okolností bol zapojený do projektu, ktorého cieľom bol prenos poznatkov zo západu na východ. Navrhol, aby publikačným výstupom bolo periodicky vychádzajúce médium, ktoré bude poskytovať infor-

► mácie o aktuálnych prístupoch. Napriek tomu, že prijímateľské krajiny to zaujalo, Nemecko a Veľká Británia návrh nepodporili. Keďže však potenciálny vydavateľ periodikum „Smart Cities“ pochopil ako investíciu, začala sa publikačná činnosť, s výhradným finančným zdrojom reklamou. Cieľom časopisu je byť inšpiráciou, nie propagovať dotačné schémy. V priebehu vydávania časopisu sa ukázalo, že české mestá sa v oblasti inovácií angažujú, ale navzájom o sebe nevedia. Ambíciou časopisu je podať konkrétne príklady, pričom zámerne ponechalo vo svojom názve trendový názov smart cities. Sú si vedomí, že vykladačov pojmu je „viac než dosť“.

EH: Čo pre Vás znamená pojem *smart cities*?

DB: Mestá, v ktorých sa nám dobre žije, nie tie, v ktorých „všetko automaticky funguje“. Technológie sú iba nástrojmi pre prepracované koncepčné programy, ktoré by mali naštartovať rozvoj. Prvky, ktoré sú prierezové a nie sektorovo vymedzené. Napríklad na škôlku sa nie je možné pozerieť iba ako na ustanovizeň pre deti.

SR: Rodičia predsa musia dopraviť deti a sami sa dostať do práce. Takže určite

nejde iba o parciálne riešenie napríklad pre dopravu, lebo tá smeruje od bývania, cez školu či škôlku do práce a späť. Je to teda veľmi komplexný súhrn problémov a riešení.

DB: A práve preto, že ide o komplexnosť, výsledky sa nedostávajú rýchlo. O to dôležitejšie je celú vec premyslieť v tíme ľudí s rôznymi špecializáciami. Ak sa to niekomu podarí (u nás nič také zatiaľ nemáme), budú to tie najlepšie príklady pre ostatných.

SR: Okrem toho by bolo veľmi kontraproduktívne neodraziť sa od existujúcich strategických plánov. Preto ani koncept *smart city* nemôže existovať mimo štandardných materiálov, či už sú to plány rozvoja mesta alebo územné plány. Navyše je nutné rešpektovať, že v území je mnoho záujmov rôznych zainteresovaných skupín a samospráva by mala byť ich aktívnym koordinátorom.

EH: Akú teda použiť motivačnú rétoriku smerom k *smart city*?

DB: Najväčším problémom od politických zmien v roku 1989 je strata dôvery občanov k voleným zástupcom. Avšak situácia sa mení a politické sľuby už nestačia. Úlohou úspešného politika by malo byť vy-

stihnúť dlhodobú víziu smerovania mesta a stanoviť krátkodobé merateľné ciele. Napríklad, keď smerujem k udržateľnej doprave a podpore nemotorovej dopravy, vytvorím pre ňu podmienky formou cyklotrás a zariadení pre cyklistov vrátane stojanov na bicykle, čo sú merateľné ciele. Ďalšia forma aktivizácie občanov je vyhlásiť výzvu na projekty, ktoré by chceli podporovať, pričom je možné poskytnúť ich predbežný zoznam a nechať hlasovať o prioritách.

SR: Je však pritom zrejmé, že miestni volení predstavitelia majú k dispozícii iba obdobie, na ktoré sú zvolení, a tak sa budú správať politicky – teda nepopulárne opatrenia na začiatku a populárne na konci volebného cyklu. Určite by som všetkým odporučila získať čo najväčšiu legitimitu a vypočítať celú škálu aktérov. Asi by som nesľubovala veľmi širokospektrálny program, skôr postup malých krokov navzájom prepojenými projektmi, ktoré sa dajú zmerať. Okrem toho, najlepšou motiváciou sú dobré príklady. Tie sa však najmä v podmienkach jednej malej krajiny, akou je Slovensko, hľadajú ťažko, lebo mestá sa navzájom informujú iba limitovane a systematicky sa tým nikto nezaobrá. Paradoxom po-

tom je, že ak aj niekto vymyslí a zrealizuje *smart* riešenie, nie je natoľko *smart*, aby mu robil publicitu.

DB: Je pochopiteľne množstvo aspektov, ktoré sa nedajú ustrážiť obyčajnými ľudskými kapacitami a je potrebné si vziať na pomoc digitálne technológie. Napríklad také smart parkovanie, pri ktorom každé miesto v centre je vybavené senzorom, ktorý zaznamená, či je voľné. Vďaka tomu nemáme iba informácie o tom, ktoré miesto je voľné, ale aj celkovo o tom, koľko ľudí a kedy prichádza a parkuje. To všetko sú informácie, ktoré môžu pomôcť *smart* plánovaniu. Zároveň každé naozaj smart riešenie má tiež vyčísliteľné benefity pre občana. To môže podporiť jeho angažovanosť.

EH: Nedá mi nespýtať sa, máme teda na Slovensku alebo v Čechách nejaké smart mestá?

SR: Je potrebné si úprimne povedať, že koncept *smart city* má veľkostné limity. Určite sa ním nestane malá obec. Na Slovensku sú iba dve mestá strednej veľkosti v celosvetovom meradle, a to Bratislava a Košice. Veľkostné parametre sa pochopiteľne odrážajú na problémoch, s ktorými mestá zápasia, ale aj na ich

primárnych charakteristikách. Veľkosť malých miest by sa mala odraziť v tom, že sa na veľké budú schopné napojiť. Avšak všetky slovenské mestá môžu pracovať na kvalite života svojich obyvateľov, čo je smart. Napríklad ja by som ocenila, keby si niekto všimol, že nie je dobré, keď každý rodič ráno individuálne dovezie dieťa do školy, musí zaparkovať a znova naštartovať, čím zaťažuje priestorové kapacity aj životné prostredie. Riešením by mohli byť bezpečné cyklotrasy a zariadenia pre cyklistov v kombinácii školských autobusov, ktorých režim by vedeli sledovať mobilné aplikácie. Nechcem sa vašej otázke vyhnúť. Určite máme dobré parciálne príklady, avšak celostne nazvať niektoré mesto *smart* by som si netrúfla, najmä v porovnaní s Kodaňou, Amsterdamom či Viedňou.

DB: Aj v Čechách sa *smart city* stáva trendom a veľa miest chce tento koncept nejakou uchopiť. Téma začína byť podporovaná aj zo štátnej úrovne, keďže Ministerstvo pre miestny rozvoj ČR si nechalo vypracovať „Metodiku konceptu inteligentných miest“. Mám informáciu o tom, že niektoré mestá v ČR (napríklad, Praha, Brno, Písek) si chcú vyskúšať ako tá-ktorá technológia funguje. Nasadia ju

na časť ulice, a skúmajú, ako sa správa, aby sa rozhodli, či sa týmto smerom vydať alebo nie. Myslím si preto, že toto technologické zázemie už začína fungovať. Čo však považujem za najdôležitejší smart aspekt, je vnútorné fungovanie procesov samosprávy a meniť to je zložité. Doslova platí, že „starého psa nové kúsky nenaučíš“ a obava z nového je veľmi veľkou prekážkou. Aj pri vydávaní časopisu sme si uvedomili, že nie je možné „vymeniť ľudí“, a preto sa viac usilujeme o to, prichádzať s príkladmi z iných miest a ponechať na úradníkoch, aby si predstavili, či niečo podobné môžu urobiť aj vo svojom vlastnom meste. Musím povedať, že ohlas je dobrý, avšak konkrétne príklady uceleného prístupu nie sú. *Smart* však môže byť mesto aj bez technológií.

EH: Aké je Vaše záverečné posolstvo?

DB: Ľudia si začínajú všímať, v akom prostredí žijú, a ich mienka by mala mestské samosprávy veľmi zaujímať. Popri technológiách sú totiž pre pre *smart city* dôležití ľudia.

SR: A úplne ideálna situácia by nastala, keby mesto bolo také, aby si ho obyvatelia „vedeli užito“.

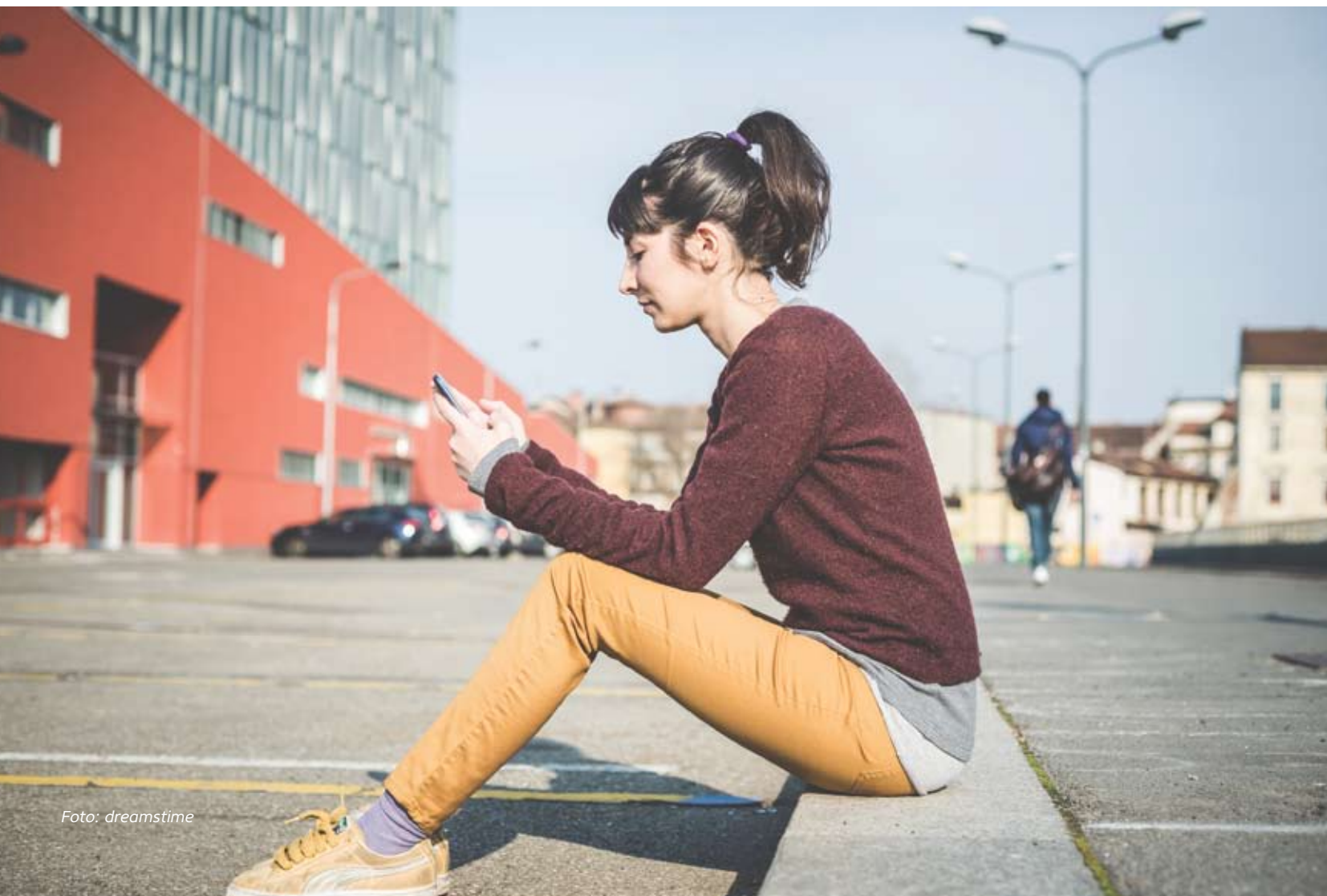


Foto: dreamstime



Foto: shutterstock

Ako Košice zmenil projekt EHMK 2013

doc. Ing. Peter Džupka, Phd., Vedúci katedry regionálnych vied a manažmentu, Ekonomická fakulta, Technická univerzita v Košiciach

Projekt Európske hlavné mesto kultúry (EHMK) je jedným z najvýznamnejších aktivít EÚ v oblasti kultúry. Po prvýkrát bol titul udelený v roku 1985 mestu Atény. Pôvodným účelom bolo zvýrazniť európsku kultúrnu diverzitu a zbližovať európske krajiny prostredníctvom kultúry. Prvé mestá, ktorým bol titul udelený, boli typickými kultúrnymi a turistickými centrami Európy (Atény, Florencia, Amsterdam, Berlín, Paríž). Tieto mestá titul využívali predovšetkým na propagáciu existujúcej kultúrnej ponuky.

V roku 1990 sa stal Európskym hlavným mestom kultúry Glasgow, ktorý prvýkrát využil projekt na transformáciu tradičného industriálneho mesta prostredníctvom kultúry, čo so sebou prinieslo významné verejné investície do budovania novej kultúrnej infraštruktúry. Ďalším významným míľnikom vo vývoji projektu bolo v roku 2008 mesto Liverpool, ktoré zapojilo do projektu koncept podpory kreatívneho priemyslu. Na tejto vlne sa niesla aj kandidatura mesta Košice na titul EHMK. Projekt, s ktorým mesto vyhralo, bol postavený na budovaní novej, modernej kultúrnej infraštruktúry, zapojení všetkých obyvateľov mesta do projektu, podpore kreatívnej ekonomiky a mobilných a rezidenčných projektov pre umelcov. Projekt si kládol za cieľ prostredníctvom kultúry a podpory kreatívnej ekonomiky transformovať mesto z tradičného postindustriálneho na moderné mesto 21. storočia.

Košice Európske hlavné mesto kultúry 2013

Košiciam bol udelený titul v roku 2008. V tomto roku sa zároveň začali prípravy na realizáciu investícií a kultúrneho programu pre rok 2013. Do roku 2013 sa zrealizovalo 20 investičných projektov v celkovej hodnote viac ako 70 miliónov eur. Projektom boli zmodernizované vybrané galérie, divadlá, knižnice, múzeá, parky a kultúrne pamiatky v meste. Rekonštrukciou starých nevyužívaných budov vznikla zároveň nová kultúrna infraštruktúra, ktorá rozšírila možnosti tvorby a prezentácie moderného umenia a kultúry v meste Košice. Za najvýznamnejšiu investíciu možno považovať rekonštrukciu starých nevyužitých vojenských kasární v blízkosti centra mesta na nové moderné centrum umenia a kreatívneho priemyslu – Kasárne/Kulturpark. Tento priestor umožňuje realizovať kultúrne aktivity, na ktoré v minulosti neboli v meste vytvorené vhodné podmienky. Druhým príkladom je rekonštrukcia starej mestskej plavárne na polyfunkčný priestor určený súčasnému umeniu – Kunsthalle.

Projekt Košice EHMK 2013, samozrejme, so sebou priniesol aj veľké množstvo kultúrnych podujatí rôzneho žánru. Kultúrny program bol koncipovaný tak, aby si každý obyvateľ a návštevník mesta našiel to, čo ho zaujíma. Celkovo sa v meste uskutočnilo viac ako 3 600 kultúrnych podujatí, ktoré zabezpečovali rôzni kultúrni operátori a boli financované z rôznych súkromných aj verejných zdrojov. Z nich bolo 332 podporených z dotačného programu ministerstva kultúry. Tieto

podujatia za dva roky navštívilo viac ako 800-tisíc divákov. Najväčšími akciami, čo sa týka návštevnosti, boli, prirodzene, otvárací a záverečný ceremoniál, ktoré prilákali do ulíc desiatky tisícov návštevníkov. Veľmi úspešným podujatím realizovaným v rámci projektu je festival Biela noc – originálny názov z francúzštiny „Nuit Blanche“. Tento festival súčasného umenia vznikol v Paríži a Košice získali licenciu na jeho usporiadanie práve kvôli projektu Košice EHMK 2013. Prvýkrát bol v Košiciach usporiadaný už v roku 2010. Odvtedy pravidelne prvá októbrová sobotná noc patrí v Košiciach inštaláciám moderného umenia, ktoré sú rozmiestnené v celom širšom centre mesta. Každoročne festival navštívi viac ako 20-tisíc ľudí, ktorí zaplnia mesto do neskorých nočných hodín. V nedeľu po festivale sa organizuje Medzinárodný maratón mieru. Táto synergie má pozitívny vplyv na návštevnosť mesta a zároveň podnikateľov v meste. V Košiciach si tento víkend pomenovali „Zlatý víkend“. Hotely sú zvyčajne vypredané a reštaurácie, kaviarne a obchody sú plné ľudí.

Dosahy projektu Košice EHMK 2013

Merať dosahy takého mohutného projektu, akým je EHMK, je veľmi náročné. V spolupráci s mestom Košice bol na Ekonomickej fakulte Technickej Univerzity v Košiciach realizovaný rozsiahly výskum, ktorého cieľom bolo analyzovať zmeny v meste vyvolané projektom. Počas troch rokov 2012 – 2014 boli zaznamenávané postoje obyvateľov, návštevníkov a masmédií k mestu a podujatiam EHMK, zbierali sa údaje o návštevnosti, výstavbe, výdavkoch a prínosoch celého projektu. Dotazníkovým výskumom boli zaznamenané názory viac ako 4 600 obyvateľov a návštevníkov mesta. Na základe týchto údajov bolo možné vyhodnotiť, čo sa v Košiciach za obdobie prípravy a realizácie projektu EHMK udialo.

Sledovanie vplyvov projektu bolo zamerané predovšetkým na zmenu kultúrnej aktivity, dostupnosti kultúry a participácie obyvateľov mesta. Významnú časť tvorilo skúmanie zmeny imidžu mesta a kvantifikácia ekonomických dosahov projektu na mesto Košice.

Kultúrna aktivita v meste sa projektom výrazne zvýšila. Do roku 2007 fungovali v Košiciach prevažne tradičné kultúrne inštitúcie a až postupne pribudli lokálne nezávislé kultúrne aktivity IC Culture train, Kasárne/Kulturpark. V roku 2009 začala prevádzku Tabačka ako alternatívne kultúrne centrum. V súvislosti

Waste landscape elise
morin biela noc 2014
Foto: D. Hanko

s EHKM bola vybudovaná úplne nová kultúrna infraštruktúra: Kasárne/Kulturpark, Kunsthalle a sídliskové strediská kultúry Spots. EHKM skutočne akcelerovalo kultúrnu aktivitu v meste, spontánne začali vznikať nové projekty rôznych kultúrnych žánrov ako napríklad DIG Gallery -New media galéria, ktorá vznikla v roku 2012 s cieľom propagovať elektronické umenie, PYECKA STUDIO shop & gallery založená v roku 2012 pouličnými umelcami, Eskalátor – projekt v roku 2013 s cieľom vzdelávať kreatívnych umelcov a iné. Jedným z pôvodných cieľov projektu bolo aj zvýšiť dostupnosť kultúry v meste. Prostredníctvom projektu Spots bolo na sídliskách zrekonštruovaných 6 nevyužívaných výmenníkových staníc tepla. Tie sa v súčasnosti využívajú ako

rokokoch veľmi výrazná. Akcie EHKM navštevovali všetky vekové a príjmové kategórie, najčastejšie však mladí ľudia vo veku 21 až 40 rokov. Pozitívny bol mierny nárast účasti starších vekových kategórií. Najvýraznejšia zmena nastala v dopyte po kultúre a umeleckých aktivitách v otvorenom priestore, ktoré v roku 2013 cielene navštívilo, alebo aspoň zaregistrovalo na verejných priestranstvách takmer 90 % Košičanov. Za pozitívnu možno označiť aj zmenu vo vnímaní mesta jeho obyvateľmi a návštevníkmi. Podľa dotazníkového výskumu takmer 80 % turistov v roku 2014 vnímalo pozitívnu zmenu imidžu mesta Košice. Turisti veľmi pozitívne hodnotili najmä celkovú atmosféru mesta a ľudí. Podobne 50 % obyvateľov mesta

covaní. V Košiciach bol zaznamenaný 10 % nárast počtu prenocovaní (v Bratislave 11 %). Ostatné krajské mestá zaznamenali pokles, respektíve nezaznamenali zmenu počtu prenocovaní. Pre odhad celkového ekonomického dosahu bola využitá metóda analýzy ekonomických dosahov. V rámci výskumu boli zozbierané informácie o všetkých výdavkoch projektu súvisiacich s realizovanými investíciami, programom, marketingom a podobne. Zároveň boli na základe dotazníkového prieskumu identifikované výdavky návštevníkov podujatí EHKM. Prostredníctvom regionálnych multiplikátorov boli následne odhadnuté celkové ekonomické prínosy EHKM za roky 2012 a 2013. Podľa odhadov minuli návštevníci v súvislosti s aktivitami EHKM v Košiciach

Ako projekt Košice Európske hlavné mesto kultúry 2013 vnímajú zainteresovaní?

Ing. arch. Erika Horanská, MDVRR SR

Projekt Košice Európske hlavné mesto kultúry 2013 (EHMK) je zatiaľ nepochybne najväčšou kultúrnou investíciou Slovenska do mestského rozvoja. O tom, ako projekt od jeho začiatkov po súčasnosť vnímali, a čo si myslia, že mestu priniesol, som sa rozprávala s viacerými zainteresovanými. Sumár rozhovorov prinášam v nasledovnom príspevku.

Michal Hladký sa spolu s Petrom Radkoffom podieľal na príprave základného konceptu projektu s názvom „Interface“, aj vďaka ktorému Košice titul Európskeho hlavného mesta kultúry získali. Neskôr pôsobil v tíme neziskovej organizácie Košice 2013, kde mal na starosti koordináciu ideových zámerov pre investičné projekty jednotlivých objektov, prípravu architektonických súťaží na ťažiskové projekty: Kasárne/KulturPark, Kunst Halle a Spots. Neskôr celú agendu prípravy a realizácie investičných projektov prebralo mesto a aktivity Michala Hladkého sa sústredili na rozvoj kreatívneho priemyslu. Potrebne bola tvorba programov, usporadúvanie konferencií, workshopov, účasť v medzinárodných sieťach a príprave strategických dokumentov na úrovni mesta a regiónu.

V roku 2014 prebral neziskovú organizáciu Košice 2013 po Jánovi Sudzinovi, ktorá sa odvtedy zameriava na podporu kultúrnych a kreatívnych sektorov a pôsobí v oblastiach vzdelávania, profesionálneho rozvoja, mobility, prepájania kreatívnych odvetví s biznisom. Naďalej spolupracuje tiež na strategickom rozvoji mesta a regiónu v oblasti podpory a rozvoja kreatívnej ekonomiky. Od septembra minulého roka tomu prispôbili aj názov organizácie – v súčasnosti nesie názov „Creative Industry Košice“. M. Hladký projekt vníma ako mimoriadny stimul pre mesto nielen z pohľadu rozvoja fyzickej štruktúry a s tým spojeným nárastom služieb a ponuky, ale aj v nastavení diskusie o kultúre, ktorá bola počas piatich alebo šiestich rokov jednou z ústredných tém. Škola to bola nie len pre tím, ktorý na projekte pracoval. Vyrástli mnohé tradičné aj nové organizácie a inštitúcie. V meste pribudli miesta, ktoré síce dlhodobo boli fyzickou súčasťou, ale nebolo možné do nich vstúpiť. Projekt ich

otvoril a ponúkol v nich ľuďom novú funkciu, ktorá predtým absentovala. Najväčšia zmena sa však udiala na úrovni spolupráce. Projekt spojil kultúrnu obec, samosprávu, súkromný sektor aj vzdelávacie inštitúcie. Ide o výnimočnú situáciu a skúsenosť. Na vzťahoch, ktoré sa vytvorili, je možné budovať úspech ďalších projektov.

Ján Sudzina pôsobil 3 roky ako riaditeľ neziskovej organizácie Košice 2013. Projekt od začiatku vnímal ako obrovskú príležitosť na nastavenie systémových zmien a naštartovanie rozvojových procesov v meste a regióne, ako aj zviditeľnenie mesta v zahraničí. Veril, že prinesie zvýšenie kvality kultúrnych operátorov mesta a regiónu a ich zapojenie do medzinárodných štruktúr a partnerstiev. Za prínos projektu považuje vypracovanie a postupnú implementáciu strategických materiálov ako „Masterplan pre rozvoj kreatívnych a kultúrnych odvetví do roku 2015“, „Mestská kultúrna stratégia“ či kultúrna stratégia Košického samosprávneho kraja“. Nie malým prínosom je vytvorenie mestskej grantovej schémy na podporu kultúry.

Eristavi Irakli, architekt víťazného návrhu na projekt rekonštrukcie kasární na Kasárne/Kulturpark pracoval na projekte bezmála štyri roky. Koncept napriek mnohým turbulenciám obhájil, uchránil jeho podstatu a úspešne realizoval. S ohľadom na jeho rozsah na ňom pracovalo mnoho desiatok odborníkov, inžinierov, profesionálov, ktorých koordinácia bola veľmi náročná. Podobne aj pri realizácii participovalo veľké množstvo dodávateľských subjektov, a udržanie kvality bola úloha, ktorá si vyžiadala takmer každodennú prítomnosť na stavbe. Mimoriadnym nasadením sa podarilo dať mestu výnimočné dielo, komplex,

ktorý okrem revitalizovaného storočného parku a nového námestia obsahuje tri rekonštruované objekty doplnené o sériu nových objektov menšej mierky. Všetko spolu vytvára infraštruktúru pre život, kultúrne dianie a umeleckú tvorbu. Architekt však skromne vyzdvihuje projekt SPOTS, teda prestavbu nevyužívaných výmenníkových staníc na komunitné kultúrne centrá a myslí si, že práve disperzia kultúry na perifériu, bližšie ku komunitám má v súčasnosti veľký význam.

Kristína Markušová a **Radoslav Mokriš** z Krajského pamiatkového úradu v Košiciach zdôraznili, že k posudzovaniu stavieb realizovaných v rámci EHKM pristupovali štandardne, a teda s ohľadom na ich kultúrohistorické hodnoty bez akéhokoľvek zvýhodnenia či brzdenia procesov. Z ich pohľadu dôležité bude, či obnovené objekty unesú svoju funkciu aj bez dotácií a stanú sa plnohodnotne slúžiacimi stavbami obyvateľom mesta, ako to je v prípade Dómu svätej Alžbety, ktorého ilumináciu sa podarilo uskutočniť aj vďaka EHKM.

Jana Kováčová, vedúca odboru kultúry a cestovného ruchu Košického kraja bola do projektu EHKM zainteresovaná z viacerých dôvodov, najmä však ako zástupkyňa zriaďovateľa niektorých organizácií a zástupkyňa kraja v regionálnej dotačnej schéme na podporu kultúrneho turizmu s názvom TERRA INCOGNITA. Spomenula, že pred projektom mali veľmi veľký rešpekt, keďže očakávania boli mimoriadne. V súčasnosti je spokojná s tým, čo sa dosiahlo, a to najmä s ohľadom na úlohu kultúry v regionálnom rozvoji. Poučili sa v tom, ako môžu z kultúry profitovať iné napríklad aj výrobné odvetvia a sú pripravení túto spoluprácu naďalej rozvíjať.



Kasárne/Kulturpark Foto: M. Chalabala



Brown garrett biela noc 2014, SPOT na Važeckej Foto: D. Hanko

lokálne komunitné a kultúrne centrá a poskytujú zázemie pre komunitné umenie, vznik nových umeleckých diel a osobný rast a rozvoj obyvateľov pri rôznych tvorivých a umeleckých činnostiach. Dobré výsledky tohto projektu potvrdil aj primárny prieskum medzi obyvateľmi sídlisk. V roku 2012 iba 20 % respondentov označilo, že majú možnosť sa na svojom sídlisku zúčastniť na kultúrnych aktivitách spojených s EHKM. V roku 2014 túto možnosť označilo skoro 40 % respondentov. Podobne v roku 2012 vnímalo zvýšenie ponuky kultúry na svojom sídlisku iba 33 % respondentov, v roku 2014 to bolo už 45 % respondentov. Projekt EHKM teda podporil decentralizáciu kultúry a umožnil aj obyvateľom sídlisk zapájať sa aktívnejšie do kultúrneho života v mieste svojho bydliska.

Zmena participácie obyvateľov na kultúrnych aktivitách nebola v sledovaných

v roku 2014 vnímalo imidž mesta ako pozitívnejší. Zaujímavým zistením bolo, že v roku 2014 sa oproti roku 2012 zvýšil podiel obyvateľov označujúcich Košice za pokrokové a svetoznáme mesto o 20 %. Zmena bola zaznamenaná aj v počte správ o meste v domácich a zahraničných médiách. Celkový počet správ o meste sa medzi rokmi 2011 a 2013 zvýšil o 45 %. Projekt EHKM mal aj významné ekonomické dosahy. Najvýznamnejší pozitívny dosah mal projekt, samozrejme, na sektory nadväzujúce na cestovný ruch. Podľa údajov Štatistického úradu SR sa v roku 2013 zvýšil počet návštevníkov mesta Košice medziročne o 17 %. Bol to najvyšší nárast spomedzi všetkých krajských miest v SR. Ostatné krajské mestá (okrem Bratislavy) zaznamenali v danom roku pokles, alebo maximálne 1 % nárast návštevnosti. Podobná situácia bola aj v počte preno-

v rokoch 2012 a 2013 približne 37 miliónov eur. Celkovo výdavky projektu Košice EHKM tvorili približne 100 miliónov eur, čo zvýšilo regionálny hrubý produkt Košického kraja približne o 70 miliónov eur (0,09 % HDP kraja) v rokoch 2012 a 2013 a vytvorilo na obdobie času realizácie približne 1 450 pracovných miest.

Projekt EHKM sa tak stal významným stimulom pre rozvoj kultúry v meste. Dosahy projektu sú viditeľné nielen v zmenenom dopyte po kultúre zo strany obyvateľov mesta. Projekt zmenil aj aktivitu jeho obyvateľov v rozvíjaní vlastných kreatívnych projektov. V meste vzniklo niekoľko nových umeleckých, kultúrnych či podnikateľských aktivít, ktoré je možné jednoznačne pripísať projektu EHKM. EHKM pohlo atmosférou mesta, zvýšilo sebavedomie jeho obyvateľov a prinieslo aj nové ekonomické impulzy.

Program URBACT v kocke

Ing. arch. Kamila Gejdošová, MDVRR SR, Ing. arch. Erika Horanská, MDVRR SR

Program URBACT už vyše desať rokov podporuje vzájomnú spoluprácu a výmenu skúseností medzi mestami po celej Európe. Ide o nástroj politiky súdržnosti EÚ v rámci cieľa európska územná spolupráca, ktorý je spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a národných zdrojov 28 členských štátov EÚ, Nórska a Švajčiarska. Celkový rozpočet programu URBACT III v aktuálnom období 2014 – 2020 je 96,3 milióna eur.

Hlavným cieľom programu URBACT je podporovať integrovaný a udržateľný rozvoj miest vytváraním podmienok na to, aby mestá spoločne vyvíjali riešenia podobných problémov, vymieňali si skúsenosti a osvedčené postupy.

Príprava a realizácia plánov riešenia mestských problémov je najmä pre malé a stredné mestá veľmi náročná. Často nemajú prostriedky na to, aby samy identifikovali a implementovali príklady dobrej praxe a v období úsporných opatrení sa tento problém ešte prehľbuje. URBACT III je relatívne nízkonákladovou cestou, ako zabezpečiť prístup k najnovšiemu mysleniu a praxi v mestách po celej Európe.

Program kombinuje prístup k know-how s praktickým odovzďávaním skúseností. Najpriamejšou cestou, ako sa porovnať s inými mestami, načerpať inšpiráciu, ale aj podeliť sa o vlastné skúsenosti, je zapojiť sa do niektorého typu tematických sietí. V období 2014 – 2020 program podporuje tvorbu sietí pre 1) akčné plánovanie (typ sietí, s ktorými má URBACT najviac skúseností, výstupom projektu sú miestne akčné plány zúčastnených miest a metodika, ktorú mestá vyvinuli na uchopenie konkrétnych urbánnych problémov); 2) implementáciu (ide o podporu implementácie strategických a akčných plánov); 3) transfer (prenos osvedčených postupov medzi darujúcim mestom a prijímajúcimi mestami). Z programu URBACT je možné čerpať prostriedky na krytie nákladov konzultácií s vybranými expertmi, špecifické miestne štúdie či cestovanie do partnerských miest.

Ako program medziregionálnej územnej spolupráce má URBACT až prekvapivo silný dosah na nadväzovanie spolupráce na lokálnej úrovni, keďže vyžaduje od partnerov jednotlivých sietí, aby na miestnej úrovni identifikovali všetkých,

ktorých sa problém týka, a spolu so zástupcami týchto relevantných skupín vytvorili tzv. miestnu podpornú skupinu. V mnohých prípadoch táto skupina zostáva funkčná aj po ukončení trojročného projektu a prekopí sa do platformy, ktorú mesto používa ako nástroj participácie a otvoreného spravovania.

Poznatky vyvinuté v rámci programu URBACT je možné využívať aj nepriamo, keďže výstupy v podobe tematických

prostredie, 4) spravovanie, 5) inklúzia. Okrem toho je možné zúčastniť sa na aktivitách, ktoré URBACT organizuje, či už sú to letné školy, školenia pre volených predstaviteľov miest, odborné semináre pre členov miestnych podporných skupín alebo informačné dni URBACT.

Program priebežne vyhlasuje výzvy na tvorbu sietí, do ktorých sa môžu zapájať v prvom rade samosprávy miest a ďalší, tzv. mestskí aktéri.



publikácií sú voľne dostupné. V súčasnosti sa v databáze na www.urbact.eu nachádzajú výsledky, závery a odporúčania 61 ukončených sietí a tento počet kontinuálne narastá. Tematicky sú siete veľmi pestré, dajú sa však rozdeliť do piatich hlavných oblastí: 1) integrovaný rozvoj miest, 2) ekonomika, 3) životné

Kontaktným bodom pre program URBACT III na Slovensku je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, oddelenie mestského rozvoja, zriadené v sekcii bytovej politiky a mestského rozvoja. Najbližšia výzva na tvorbu implementačných sietí bude vyhlásená v marci 2016.



Spoločenská hra Hutník Fero vznikla vďaka rezidencii Danky Bodnárovej v spoločnosti U.S. Steel Košice



Maketa novej oddychovej zóny pre deti a rodičov na letisku v Košiciach ako jeden z návrhov počas rezidencie Miša Hudáka

Creative SpIN

Ing. Lucia Pospišová, MDVRR SR, Ing. arch. Erika Horanská, MDVRR SR

Projekt Creative SpIN bol realizovaný v rámci podpory tematických sietí miest z programu európskej územnej spolupráce URBACT II. Zámerom projektu bolo spájať kultúrne a kreatívne odvetvia s inými sektormi hospodárstva a spoločenskými službami s cieľom podporovať kreatívne spillovery. Zároveň chcel prepájať ľudí so schopnosťou tvorivého myslenia a kritickým postojom voči konvenčnému mysleniu.

Projekt Creative SpIN vychádzal z predpokladu, že kultúra a kreativita sú kľúčovými zdrojmi inovácií aj pre ekonomiku, keďže kultúrna kreativita je spojená so schopnosťou ľudí, najmä umelcov, myslieť nápadito a obrazne. Pod pojmom kreatívne spillovery projekt rozumel prínosy vyplývajúce z aktivít kreatívnych a kultúrnych odvetví vrátane umelcov a tvorivých profesionálov, ktoré vytvárajú pozitívne efekty na ostatné oblasti ekonomiky alebo spoločnosti.

Do projektu sa zapojilo deväť partnerských miest – Birmingham ako vedúci partner projektu (Veľká Británia), Bologna (Taliansko), Essen (Nemecko), Kortrijk (Belgicko), Mons (Belgicko), Rotterdam (Holandsko), Óbidos (Portugalsko), Tallinn (Estónsko) a Košice (Slovensko).

Projekt umožnil výmenu poznatkov a skúseností projektových partnerov a v spoločných diskusiách hľadať lepšie uchopenie konceptu kreatívnych spilloverov, pochopiť úlohu miest v nastavovaní správneho ekosystému, identifikovať

miesta, kde sa kultúra a ostatné ekonomické odvetvia navzájom dopĺňajú a v neposlednom rade identifikovať nástroje a procesy pre podporu medzisektorovej spolupráce.

Mesto Košice malo v projekte výnimočné postavenie, keďže nadväzovalo na procesy spustené v predchádzajúcom projekte európskeho hlavného mesta kultúry. O to jednoduchšie sa ďalej rozvíjala spolupráca miestnych aktérov – ľudí, združení a podnikateľov v oblasti kreatívnych a kultúrnych odvetví a organizácií s podnikmi a ľuďmi z iných sektorov. Inicované a spustené boli nové aktivity pre podporu inovácií v rôznych odvetviach a rozvoj umelcov a ľudí v kreatívnych odvetviach.

Projekt poskytol testovací priestor pre inovácie a možnosť overovať konkrétne nové nástroje, ktoré vzišli z medzinárodnej siete. Veľmi úspešne dopadli napríklad kreatívne a umelecké rezidencie a intervencie v organizáciách zapojených odvetví, spoločné iniciatívy ľudí z tvorivých a kultúrnych odvetví s podnikmi

v IT sektore, implementácia podpory medzisektorovej spolupráce a spilloverov aj do strategických dokumentov kreatívnych a kultúrnych odvetví v meste.

Po záverečnej konferencii projektu, ktorá sa uskutočnila 21. apríla 2015, boli zverejnené finálne výstupy projektu a príručka s názvom „Smart Guide to Creative Spillovers“, ktorá sa zameriava na mestské úrady a poskytuje rady pre implementáciu stratégie kreatívnych spilloverov. Zvažuje nové pohľady na umenie a kultúru a skúma ich príspevok k ekonomickým a spoločenským zmenám. Zároveň vyjadruje myšlienku, že umenie a kultúra sú základnými zdrojmi pre inováciu a poskytuje príklady ako kultúrne a kreatívne odvetvia prispievajú k inováciám, zlepšeniu konkurencieschopnosti a zmene prístupov v spoločnosti. Príručka poskytuje mestám jednoduché usmernenia pre podporu a maximalizáciu inovačného potenciálu kultúrnych a kreatívnych odvetví.

Viac informácií o projekte nájdete na: <http://www.urbact.eu/creative-spin>.



Prezentácia výsledkov projektu na záverečnej konferencii Foto: L. Synaková



Náhľad výstupov programu URBACT II vrátane práce na USEAct Foto: L. Synaková

URBACT v meste Nitra

Ing. Štefan Lančarič, PhD., Manažér SO pre IROP, MsÚ v Nitre

Mesto Nitra bolo od februára 2013 partnerom v projekte USEAct (Urban sustainable actions) začlenenom do oblasti „Obnova miest“. Bol to jeden z 56 projektov výzvy programu URBACT II – európskeho programu, zameraného na spoluprácu miest a podporu udržateľného rozvoja miest, spolufinancovaného Európskou úniou v rámci Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

Cieľom projektu bolo hľadanie a definovanie nových spôsobov a nástrojov, ako vytvoriť v existujúcom zastavanom území miest optimálne podmienky na život obyvateľov v rôznych oblastiach, ako je bývanie, pracovné príležitosti, kvalita verejných priestranstiev a podobne. Projekt USEAct prebiehal v dvoch fázach. V prvom období vedúci partner projektu Mesto Neapol (Taliansko), v spolupráci s partnermi z Dublinu (Írsko), Baracaldy (Španielsko) a Baia Mare (Rumunsko)

pracovali na metodike a obsahovej náplni projektu. Nosnou témou bol „zelený urbanizmus“. Ide o šetrný prístup k urbanistickému rozvoju sídla, za predpokladu využitia existujúcich kapacít v meste (nové funkčné využitie pôvodných budov, využívanie priestorových rezerv) tak, aby sa zamedzilo zbytočnému zabratiu poľnohospodárskej pôdy mimo zastavaného územia. Teda snaha obmedziť rozrastanie sa sídla do krajiny. V druhej, implementačnej fáze, boli k spolupráci na projekte prizvaní ďalší projektoví partneri – Viladecans (Španielsko), Riga (Lotyšsko), Ostfold region (Nórsko), Buckinghamshire Bussines First (Veľká Británia), Terst (Taliansko) a Nitra (Slovensko).

Medzinárodná spolupráca

Nosnou aktivitou projektu v rámci medzinárodnej spolupráce bola výmena skúseností prostredníctvom tematických seminárov, organizovaných jednotlivými projektovými partnermi. Ich náplňou okrem prezentácie hosťiteľského partnera, prípadových štúdií spojených s riešenou problematikou na lokálnej úrovni, bola i obhliadka záujmových území a výberové prednášky odborníkov v danej oblasti. Výhodou takejto spolupráce bolo postupné vzájomné oboznámenie sa s témami a výzvami, ktorým čelia rôzni partneri naprieč Európou. To umožnilo veľmi konkrétnu a adresnú výmenu skúseností v oblasti možných riešení. Mesto Nitra úzko spolu-

pracovalo napr. s mestami Dublin a Riga, pretože sa práve s nimi najviac tematicky stotožnilo v projektovej agende. Spoločným cieľom bola regenerácia centra mesta vrátane zvýšenia kvality verejných priestranstiev, regenerácia brownfields, obnova a nové funkčné využitie historických objektov centra.

Miestna podporná skupina a akčný plán

Benefitom a pozitívnym aspektom projektu USEAct na lokálnej úrovni v súlade s pracovnou metódou URBACT bolo vy-

tvorenie tzv. Miestnej podpornej skupiny (Urbact local support group ULSG). Členmi pracovnej skupiny okrem pracovníkov samosprávy a volených zástupcov vedenia mesta boli i architekti a urbanisti, univerzitní pedagógovia, pamiatkari, zástupcovia tretieho sektora

a podnikateľov. V interdisciplinárnej spolupráci bol spracovaný lokálny akčný plán ako hlavný projektový výstup, ktorý v podmienkach mesta Nitry riešil regeneráciu centra mesta z hľadiska rezidenčného bývania, ponuky služieb, dopravnej obslužnosti a konektivity, ako i z hľadiska kvality verejných priestranstiev. Práci pomohli i projektové zdroje, vďaka ktorým bolo možné obstarat' príslušné analýzy a koncepcie a zamerať sa i na nové aspekty územia, napr. urbánnu bezpečnosť alebo koreláciu medzi vlastníckymi vzťahmi a životnosťou prevádzok v území. ●

Sú mestá súčasťou ekonomiky?

doc. RNDr. Ján Buček, PhD., Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta

Napriek prevládajúcej percepčii makroekonomickej či sektorovej dimenzie rozvoja je veľmi dôležité uvedomovať si významnú úlohu miest v ekonomike. Práve v mestách je sústredená podstatná časť pracovných miest, podstatná časť výroby i služieb, tu sa koncentruje spotreba. Mestá a ich ekonomika sú podstatným faktorom rozvoja či úpadku národných ekonomík. Táto ich úloha a jej čo najlepšie pochopenie je predmetom neustálych diskusií vo viacerých vedných disciplínach. Ak sa vyhneme starším prácam, tak minimálne od prelomových prác J. Jacobsovej či aktuálnejších prác E. Glaesera, M. Storpera, E. Morettiho a mnohých iných.

Mestá sú typickou súčasťou ekonomiky. Aj v nich môžeme pozorovať rozmach či naopak úpadok. Reagujú pritom odlišne na situáciu v národnej a globálnej ekonomike. Niektoré miestne ekonomiky dokážu byť odolné voči krízam, v iných sa ani makroekonomický úspech pozorovateľný na úrovni štátu neprejavuje. Mestám sa z hľadiska rozvoja ekonomiky venuje čoraz väčšia pozornosť i medzi politikmi či vo verejnosti. Okrem investícií a rastúcej zamestnanosti je významné aj celostnejšie vnímanie rozvoja cez prínos miestnemu spoločenstvu (angl. community economic development).

Faktory vplývajúce na mestský rozvoj

Rozhodujúce faktory ekonomického rozvoja miest sa neustále vyvíjajú (pozri tabuľka 1). Preto sa aj situácia miestnych ekonomík mení, a kým niektoré sa rozvíjajú, iné stagnujú a upadajú, hoci ešte prednedávnom mohli prekvitať. Mestá čelia problému rozvoja, ak sa ich ekonomiky neadaptujú na nové podmienky. Mnohé dnes upadajú pre stratu svojich tradičných predností a atraktivity ▶

Projekt Phoenix v Dortmunde



z pred-industriálnych a industriálnych čias. Dnes musia pre svoj rozvoj ponúkať viac. Prírodné zdroje, dobrá dopravná poloha, dostupnosť, dostatok pracovnej sily už nestačia. Za ich úpadkom často stojí reštrukturalizácia ekonomiky, ako napríklad zatváranie nedostatočne konkurencieschopných podnikov, sprevádzaná úbytkom pracovných miest, strata podpory zo strany centrálnych vlád, neatraktívna pracovná sila, alebo zlé životné a sociálne prostredie. Najdevastujúcejšia je dlhodobá „špirála“ úpadku, ktorý sa z miestnej ekonomiky prenáša do ďalších častí miestneho života a ústi do odchodu časti produktívnych obyvateľov z mesta, čo následne sťažuje opätovné „naštartovanie“ miestnej ekonomiky.

Cieľom aktivít v tejto oblasti je ekonomický rozvoj, stabilita miestnej ekonomiky a jej udržateľnosť. Zjednodušene, ide o viac pracovných miest, nové podniky/podnikateľov a nové investície. Len v menšej miere pritom dokáže pracovné miesta generovať priamo verejný sektor. Dnešné úvahy o rozvoji sú ovplyvnené niekoľkými konceptuálnymi prístupmi:

- ideou „governance“ – aj ekonomický rozvoj je výsledkom pozitívneho spolupôsobenia a spolupráce mnohých aktérov z verejného, privátneho/podnikateľského, neziskového sektoru a občanov (vrátane napr. verejno-súkromných partnerstiev),
- konceptom mestského regiónu/metropolitného regiónu – ekonomika sa vníma ako mozaika mnohých mestských regiónov, miest so svojimi funkčne prepojenými zázemiami (tokmi pracovnej sily, spoločnou spotrebou statkov, integrovanými trhmi a pod). Práve v meste – jadre takéhoto regiónu sa koncentrujú pracovné miesta, možnosti diverzifikovanej spotreby a radiace procesy,
- pretrvávajúcou pozornosťou podstaty miestnej ekonomiky, ktorá musí obsahovať dostatočne veľké a vitálne „exportné“ mestotvorné alebo angl. tradable – obchodovateľné odvetvia produkujúce tovary a služby pre prostredie mimo svojho mestského regiónu. Práve od nich závisí druhá časť miestnej ekonomiky – mestoobslužné (angl. non-tradable) odvetvia a profesie, prevažne náročnejšie na ľudské zdroje, ponúkajúce tovary a najmä služby spotrebované v samotnom mestskom regióne
- rastom vplyvu „financionalizácie“ mestského rozvoja – rozvoj miest je oveľa závislejší od situácie na finančných trhoch. Financuje sa prevažne finančnými nástrojmi ako úvermi, dlhopismi



Konferenčné priestory na vrchole ťažnej veže niekdajšej bane (Essen)

Zdroj: Zollverein - <https://www.zollverein.de/>



Znaky ekonomického rozmachu (Moskva)



Ekonomicky slabšie domácnosti nezvládajú údržbu bytového fondu jadra mesta, Porto (Portugalsko)

a podobne, ktoré významne ovplyvňujú možnosti jednotlivých aktérov rozvoja (napr. developerov, samosprávy, obyvateľov v prípade bývania). Rozvoj miest tiež podmieňujú aglomeračné efekty a zhlukovanie aktivít (angl. clustering) v meste, aby sa prekročila kritická hodnota potrebná na úspešný rozmach v určitom segmente ekonomiky.

Mestá si uvedomujú rozdielne multiplikačné efekty rôznych ekonomických aktivít ako napríklad počet dodatočných pracovných miest, ktoré do miestnej ekonomiky indukujú. Tie sú oveľa vyššie v inovatívnych, poznatkovo náročných odvetviach, kreatívnych odvetviach ako v tradičnejších odvetviach výroby, logistiky a pod. V prvých spomínaných na jedno

miesto vzniká odhadom až 5 pracovných miest v iných odvetviach, najmä službách. Okrem počtu firiem a špecializácie, sa pre miestnu ekonomiku hľadajú kľúčoví veľkí zamestnávateľi ako jadro miestnej ekonomiky (na nich sa po čase napájajú ďalšie stredné a menšie podniky). Najzásadnejšími faktormi rozvoja miest v súčasnosti sa stávajú ľudské zdroje

a celostne chápané spoločensko-ekonomické prostredie – „ekosystém“, vytvárajúce prítiahľivé a podnetné podmienky na pôsobenie firiem i život obyvateľov. Práve v tomto sa mestá výrazne líšia a od toho závisí udržateľnosť rozvoja. Kvalitné a správne vzdelanie obyvateľov a aktívna miestna komunita sú najkritickejšími hodnotami v súčasnom rozvoji miest.

Mestá a ich ekonomický rozvoj na Slovensku

Hlavné faktory miestneho ekonomického rozvoja:

- prírodné prostredie, zdroje a environmentálne limity
- poloha a dostupnosť
- priestorové možnosti a infraštruktúra
- štruktúra, dynamika a organizácia miestnej ekonomiky
- technológie, inovácie a poznatkovo orientovaná báza
- podnikateľská kultúra
- financie a investičný kapitál
- ľudské zdroje, vzdelanie a flexibilný pracovný trh
- inštitucionálne podmienky (široko chápané)
- kvalita života

Tabuľka 1

Už desiatky rokov mestá a ich elity po celom svete nečakajú pasívne, či ich vývoj ekonomiky pozitívne odmení, alebo naopak negatívne postihne. Slovenské mestá si začali uvedomovať až neskôr, že môžu aktívne konať v prospech ekonomického rozvoja. Miera ich aktivity býva tiež veľmi rôzna. Pritom nástrojov na podporu ekonomického rozvoja majú mnoho (pozri tabuľka 2). Čoraz významnejšia časť verejnosti očakáva od svojich volených zástupcov prínos aj v tejto oblasti. Úloha samosprávy v mestách už nie je len o typickej miestnej verejnej spotrebe, ale čoraz viac aj o ekonomickom rozvoji.

Najviac sa v slovenských podmienkach pokročilo v oblasti plánovania ekonomického rozvoja, príprave rozvojových zón, či propagácii miest. Mestá už prešli niekoľkými „generáciami“ prípravy Programov hospodárskeho a sociálneho rozvoja či iných rozvojových dokumentov, a majú preto svoju víziu rozvoja. K najväčším rizikám a limitom na Slovensku môžeme zaradiť finančné a legislatívne limity (nedostatok zdrojov, verejné obstarávanie), nesystematickú pozornosť a evaluáciu rozvoja či čakanie na iniciatívu štátu a Európskej únie. Obmedzením je aj prílišná fragmentácia systému miestnej samosprávy. Ambicióznejšie aktivity

zvládnu len väčšie mestá či naozaj dobrá spolupráca obcí v rámci mestského regiónu.

K vážnym limitom patrí absencia odborníkov na ekonomický rozvoj v štruktúre miestnych inštitúcií a dostatok relevantných informácií o rozvoji. Plánovanie a manažment rozvoja bývajú len jednou z mnohých úloh, ktoré konkrétni pracovníci vykonávajú. Okrem toho sú prevažne bez väčších kompetencií a vplyvu na alokáciu zdrojov. Činnosti sú preto menej systematické a prepracované. Ich aktivity by mali smerovať na budovanie a udržiavanie stabilného organizačného zázemia a siete aktérov (napr. komunikácia s podnikateľským prostredím), monitorovanie a prezentovanie zdrojov (potenciálu, limitov, nedostatkov), navrhovaniu alternatív a príležitostí rozvoja, systematický a pravidelný zber a analýza informácií, sledovanie a vyhodnocovanie rozvojových politík (stratégií, projektov a pod.).

Výhľad do budúcnosti

Ak nie obyvatelia, miestna elita, tak kto by sa mal starať o rozvoj ekonomiky v meste? Už vieme, že spoliehanie sa

Hlavné skupiny nástrojov využívané miestnymi samosprávami pri podpore ekonomického rozvoja:

- fungujúce verejné služby a efektívne rozhodovanie
- podpora malého a stredného podnikania
- zamestnanosť a pracovná sila (vrátane podpory bývania)
- plánovanie miestneho ekonomického rozvoja a územné plánovanie
- marketing a propagácia
- príprava územia (lokalita, pozemky, budovy, infraštruktúra)
- finančné nástroje a financovanie
- inštitucionálno-organizačné opatrenia

Tabuľka 2

na štát je len jedna z možností. Ako podotýka Moretti (2013), jedným z najvýraznejších paradoxov súčasnej globálnej ekonomiky je, že sa stáva čoraz lokálnejšou. Napriek všetkým diskusiám o globálnej „prepojenosti“ či konci dôležitosti „vzdialenosti“, to kde žijeme a pracujeme je dôležitejšie ako kedykoľvek predtým. Na široko chápanej lokalite a geografii stále záleží. Stále sú to úspešné mestá, ktoré sú hnacími silami ekonomického rastu, generátormi pracovných miest a inovácií. Sú to aj rôzne charakteristiky miestneho spoločenstva, ktoré sú podstatou ich úspechu.

Mestá v ekonomike

Ekonomika v mestách

doc. Ing. Štefan Rehák, PhD., vedúci Katedry verejnej správy a regionálneho rozvoja NHF EÚ v Bratislave

Miera urbanizácie krajín, ktorých hrubý domáci produkt (HDP) na obyvateľa je približne 500 amerických dolárov (USD), je asi 29 percent. Oproti tomu miera urbanizácie krajín, kde HDP na obyvateľa je takmer 40-tisíc USD, je asi 80 percent. Existuje vzťah medzi ekonomickou prosperitou a podielom ľudí žijúcich v mestách. Áno, je síce pravda, že nie všetky urbanizované krajiny sú bohaté. Zároveň však platí, že vo svete je len jedna bohatá vidiecka krajina, ktorou je Lichtenštajnsko.

Mestá zohrávajú v ekonomickej prosperite krajiny dôležitú úlohu a veľa odborníkov považuje koncentráciu ľudí a firiem v mestách za podmienku ekonomického rastu. Štáty sa snažia zvýšiť mieru urbanizácie, pretože veria, že vyšší počet ľudí žijúcich v mestách zvýši ekonomický rast a blahobyt obyvateľov.

Mestá zvyknú byť hlučné, preplnené, stresujúce a znečistené, bývanie v nich je drahé, často v stiesnených pomeroch malých bytov. Určite by mnohí z nás uprednostnili bývanie v rodinnom dome v pokojnom prostredí v prírode. Predsa však vo svete žije v mestách viac ako polovica obyvateľov a v Európe dokonca takmer tri štvrtiny. Ľudia žijú v mestách, lebo majú lepšie pracovné príležitosti, vyššie mzdy, lepšie možnosti nákupov, vzdelania a zábavy a majú jed-

noduchšie možnosti stretávať sa s inými ľuďmi. Mestá majú niečo, za čo sú firmy ochotné platiť vyššie mzdy a obyvatelia platiť vyššie nájomné. Prečo vôbec mestá existujú?

Mestá ako centrum obchodu

Podiel obyvateľov žijúcich v mestách v Európe bol dlhé stáročia len okolo 10 percent. Ľudia zvyčajne pracovali na vlastnom vidieckom hospodárstve, pričom v mestách žili hlavne obchodníci, remeselníci a úradníci. Pokým väčšina ľudí žila na vidieku, mestá predstavovali miesto, kde vymieňali svoje produkty. Najväčšími mestami sa stali tie s dobrou dopravnou dostupnosťou, napr. ktoré ležali na križovatke obchodných ciest, alebo prístavy. Mestá sú dôležité pre ekonomiku, pretože umožňujú efektívnejšie obchodovať.

Mestá ako centrum výroby

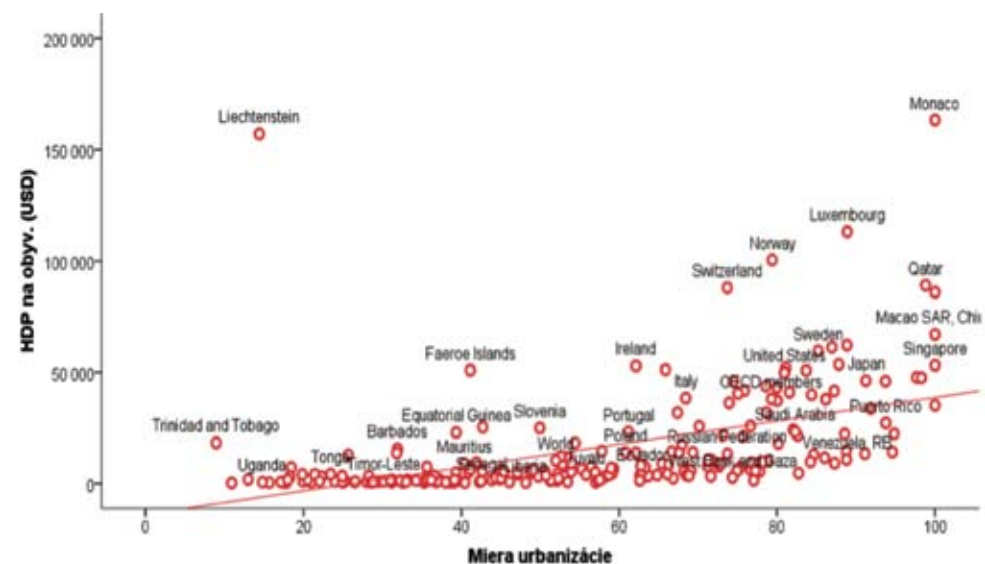
Až v devätnástom storočí narástol podiel ľudí žijúcich v mestách na 40 percent a do roku 2000 stúpol až na 70 percent. Zlomovým bodom vo vývoji miest bola priemyselná revolúcia v 19. storočí. Technologický pokrok umožnil vznik firiem, ktoré vo veľkom množstve vyrábali produkty lacnejšie ako malé firmy remeselníkov a farmárov. Priemyselné firmy v mestách potrebovali množstvo pracovníkov a dokázali ponúkať vyššie mzdy, nastalo teda sťahovanie vidieckeho obyvateľstva do miest. Rast priemyslu bol spojený so vznikom a rastom priemyselných miest. Technologický pokrok v doprave, vybudovanie cestnej siete a rozvoj železnice umožnil firmám obsluhovať z miest aj vzdialenejšie trhy. Mestá sa stali ťahúňom rastu ekono-

miky, pretože umožnili vznik a rozvoj veľkých priemyselných firiem.

Mestá ako centrum kreativity, inovácií a podnikania

Prevažná časť ľudí s vyšším vzdelaním býva v mestách. Pre firmy je preto výhodnejšie podnikáť v meste, pretože majú lepší prístup k vzdelaným ľuďom. Navyše ľudia v meste sú kreatívnejší, keďže je pre nich jednoduchšie komunikovať svoje nápady s ostatnými vzdelanými ľuďmi. Výskum v oblasti kreativity ukázal, že hlavne tolerantné mestá, teda mestá, v ktorých sú ľudia otvorení novým názorom akceptujúcich menšiny, sú tie, v ktorých vznikajú nové nápady jednoduchšie a častejšie. Ľudia s novými nápadiami zakladajú firmy a úspešnosť týchto firiem je v meste vyššia. Majú jednoduchší prístup k financiám, zákazníkom, informáciám a dodávateľom. V mes-

Vzťah miery urbanizácie a úrovne ekonomického rozvoja (2011)



Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov Worldbank

tách dokonca vznikajú celé nové odvetvia. A to nie sú len odvetvia v oblasti vysokých technológií, ale aj v oblasti znalostných služieb či nových kultúrnych a kreatívnych odvetví. Mestá sú dôležité pre ekonomiku, pretože fungujú ako inkubátor, kde sa rodia nové nápady, technológie, nové firmy a vznikajú v nich nové odvetvia.

Mestá ako centrum spotreby a zábavy

Rozvoj dopravy, odstránenie bariér medzinárodného obchodu a rozvoj internetu umožnil nakupovať tovary vyrábané kdekoľvek na svete. Môžete si kúpiť telefón vyrobený v Kórei, ak však chcete navštíviť reštauráciu, ísť na plaváreň, do divadla, kina, prejsť sa po parku alebo si dať kávu v historickom centre, musíte bývať v ich blízkosti. Nárast platov a koncentrácia služieb v mestách podporili rast spotreby týchto

služieb. Okrem toho aj pre štát je lacnejšie prevádzkovať školy, nemocnice alebo úrady v mestách, pretože ľudia k nim majú jednoduchší prístup. Mestá zvyšujú blahobyt ľudí, keďže umožňujú vytvorenie, lacnejšie a efektívnejšie poskytovanie verejných služieb a prinášajú vyššiu kvalitu života.

Treba však upozorniť, že ekonomický rast môže byť spojený aj s negatívnymi dôsledkami. Rast miest môže byť spojený s nárastom znečistenia, dopravných problémov, v mestách vznikajú negatívne sociálne javy, ako sú chudoba, kriminalita alebo nezamestnanosť. To všetko môže vyústiť do toho, že bývanie a podnikanie v mestách sa stane drahším a neatraktívnym a rast mesta neudržateľným. Preto je dôležité, aby mestá dobre plánovali a investovali do kvalitnej dopravnej infraštruktúry, životného prostredia a pomáhali riešiť sociálne problémy.



Mestá a demografický vývoj



Zvolen Funzóna

Foto: TASR - Branislav Račko



Foto: shutterstock



Zvolen námestie Foto: TASR - Jozef Poliak

doc. RNDr. Branislav Bleha, PhD., RNDr. Branislav Šprocha, PhD., Katedra humánnej geografie a demografie, Prírodovedecká fakulta UK

Demografický vývoj na Slovensku je témou, na ktorú sa dívame z rôzneho uhla pohľadu a na rôznych úrovniach. Pomerne často sa stretávame s témami, ako je demografické starnutie, nízka pôrodnosť, predlžovanie života, dôchodkové zaťaženie. Možno menej sa už vie o tom, aké sú špecifiká slovenských miest z pohľadu demografie. Ako sa zmenila demografická trajektória po roku 1989? Vzdľaľujú alebo sa približujú mestá a vidiek z hľadiska demografických procesov? Sú mestá na demografické zmeny pripravené a reagujú dostatočne?

V období socializmu prebiehala na Slovensku rapídna urbanizácia. Podiel mestskej populácie v roku 1989 predstavoval viac ako 56 %, čo oproti 50. rokom minulého storočia znamenalo jeho zdvojnásobenie. Nárast počtu a podielu obyvateľov žijúcich v mestách bol primárne zapríčinený imigráciou z vidieckych obcí a sekundárne intenzívnejšou prirodzenou reprodukciou. Keďže hlavnú zložku imigrácie tvorili mladí ľudia v produktívnom a reprodukčnom veku zakladajúci si rodiny, dochádzalo k omladzovaniu mestskej populácie. Zároveň však tieto intenzívne procesy založili nerovnomernosti vo

vekovom zložení miest, ktoré sa naplno prejavili po roku 1989.

Je zaujímavé uvedomiť si niektoré hlavné zmeny v reprodukčnom správaní populácie miest Slovenska, ku ktorým došlo a dochádza v poslednom štvrtstoročí, a identifikovať rozdiely v demografickom vývoji medzi mestom a vidiekom. Obdobie pred a po roku 1989 sú úplne odlišné z hľadiska jednak prirodzenej reprodukcie, a taktiež z hľadiska vzájomnej migračnej výmeny obyvateľstva medzi mestom a vidiekom.

Odkladanie manželstiev

Celospoločenská transformácia v mestách po roku 1989 významnou mierou zasiahla

aj jednotlivé procesy reprodukčného správania, ktoré aj prechádzajú historicky jedinečnými zmenami.

Pokles sobášnosti v spojitosti s odkladaním manželských štartov zasiahol mestá i vidiek. V mestách bola už na začiatku 90. rokov intenzita sobášnosti slobodných mužov a žien nižšia. Okrem toho muži a predovšetkým ženy vstupovali v mestách do manželstva o niečo neskôr. Na intenzívne zmeny sobášneho správania v mestách tiež poukazuje dynamika, s akou prebiehalo odkladanie manželstiev do vyššieho veku. Kým na začiatku 90. rokov rozdiely medzi mestom a vidiekom v priemernom veku pri prvom sobáši boli zanedbateľné, v súčasnosti už muži

v meste vstupujú do prvého manželstva o 1,6 roku a ženy dokonca o takmer 2 roky neskôr ako na vidieku. Manželský štart tak muži v mestskom prostredí začínajú v priemere až vo veku 32 rokov a u žien sa priblížil k hranici 29 rokov.

Pokles sobášnosti v 90. rokoch bol o niečo intenzívnejší aj vo vidieckych obciach, preto na začiatku nového milénia boli rozdiely medzi mestom a vidiekom pomerne malé. Prehĺbili sa však a naďalej sa prehĺbujú rozdiely medzi pohlaviami, pričom platí, že úspešnejšie sú pri vstupovaní do prvého manželstva ženy. Ďalší vývoj v mestách, ako aj obciach priniesol, s čiastočnými výkyvmi, stagnáciu sobášnosti slobodných. V posledných rokoch však môžeme vidieť určitý nárast vstupov do manželstiev. Príčinou je predovšetkým dobiehanie „odložených sobášov“. Aj preto v posledných rokoch intenzita sobášnosti v mestách má skôr rastúci trend a úrovňou sa vyrovnala stagnujúcemu vidieku. Až najbližšie roky ukážu, ako sa tento trend bude ďalej vyvíjať.

Rozvodovosť

Pomerne veľkým problémom sa stala rastúca intenzita rozvodovosti. Nielen-

že značná časť mladých ľudí odmieta vstupovať do manželstva, ale existujúce manželské zväzky sú v mestách čoraz krehkejšie. Vyššia rozvodovosť v mestskom prostredí pritom nie je otázkou posledného obdobia. Kým podľa údajov zo začiatku 90. rokov by sa na vidieku zo 100 manželstiev do 30 rokov od sobáša rozviedlo len približne 8, v meste by to bola viac ako jedna tretina. V ďalšom období navyše mala rozvodovosť rastúci trend a v rokoch 2005 – 2009 už prekračovala hranicu 45 %. Ďalší vývoj však priniesol zvrátenie tohto trendu a mierny pokles približne na hodnoty, ktoré dosahovala v prvej polovici 90. rokov (približne 37 %). Oveľa intenzívnejšie rástla rozvodovosť vo vidieckom priestore, keď z pôvodných 8 % sa dostala až nad hranicu 30 %, kde sa udržiava až do súčasnosti.

Reprodukčné správanie

V podstate rovnakými zmenami ako sobášnosť prechádza v mestách na Slovensku aj plodnosť. Vznikajúci nový model reprodukčného správania sa vyznačuje výrazným odkladaním rodičovských štartov do vyššieho veku. Pritom väčšina

pôrodov sa už odohráva v druhej polovici reprodukčného veku, teda nad 30 rokov. S týmto trendom úzko súvisel aj výrazný prepad intenzity plodnosti. Kým v roku 1992 ešte pripadalo na jednu ženu necelých 1,8 dieťaťa, na začiatku 21. storočia sa úhrnná plodnosť v mestách dostala k hranici 1 dieťaťa. V ďalšom období vidíme postupný nárast, ktorý však zatiaľ nevyrovnáva predchádzajúci dynamický pokles. Na druhej strane je však zrejmé, že oživenie plodnosti v mestách prebieha dlhšie a oveľa intenzívnejšie ako na vidieku. Podľa posledných dostupných údajov z roku 2013 by priemerne na jednu ženu pripadalo už 1,4 dieťaťa.

Ako je zrejmé z grafu 3, už na začiatku 90. rokov sa ženy v mestách stávali matkami o niečo neskôr ako ženy na vidieku. V tomto období sa však, ako aj vidno z grafu 4, ešte stále presadzoval model skorého materstva. V ďalších dvoch desaťročiach došlo najprv k rapidnému poklesu plodnosti v mladšom veku (do 27 rokov) a neskôr sme boli svedkami mierneho nárastu vo vyššom veku ako výsledku snahy o dobiehanie odložených reprodukčných zámerov. Tento proces vo väčšej miere zasiahol ženy žijúce

◀ v mestskom prostredí. Aj preto sa v súčasnosti ženy z miest stávajú matkami v priemere o dva roky neskôr ako ženy na vidieku.

Žijeme dlhšie

Začiatok 90. rokov priniesol vo vývoji úmrtnosti na Slovensku zvrátenie predchádzajúceho negatívneho vývoja. Až do súčasnosti môžeme hovoriť v podstate o kontinuálnom predlžovaní života. Platí to aj pre mužov a ženy žijúcich v mestách. Kým v roku 1992 sa stredná dĺžka života pri narodení u mužov z miest pohybovala na úrovni 68 rokov, podľa ukazovateľov z roku 2014 môžu žiť v priemere približne o 6 rokov viac. U žien došlo k menej dynamickému predĺženiu života z približne 76 rokov na takmer 81 rokov. U oboch pohlaví (a predovšetkým u mužov) pritom platí, že väčšie šance na dlhší život majú osoby žijúce v mestskom prostredí ako na vidieku. Na predlžovaní života u mužov v mestách sa najvýraznejšie podieľalo znižovanie úmrtnosti vo veku 50 – 69 rokov a u žien to bolo vo veku 60 – 79 rokov. Práve vo vyššom veku nachádzame najväčší potenciál zlepšovania úmrtnostných pomerov mestskej populácie na Slovensku v budúcnosti. Potenciál na ďalšie výraznejšie predlžovanie života znižovaním úmrtnosti vo veku do 50 rokov sa však u oboch pohlaví takmer vyčerpal. Hlavnú úlohu pritom zohráva a bude zohrávať úmrtnosť na kardiovaskulárne a v menšej miere aj onkologické ochorenia.

Mesto alebo vidiek?

Vplyv na odlišnosť či podobnosť vývojových demografických kriviek miest a vidieka má práve migrácia. Výrazné presuny do miest z obdobia socializmu sú dávnou minulosťou, a hoci, samozrejme, pokračuje aj proces sťahovania obyvateľstva do miest, charakteristickou črtou posledných rokov je sťahovanie do okrajových častí a okolitých obcí, čiže takzvaná rezidenčná suburbanizácia. Kým suburbanizácii je venovaná značná pozornosť odbornej verejnosti, výskum amenitnej migrácie – sťahovanie do vidieckeho prostredia – je na Slovensku v úplných začiatkoch. Dá sa predpokladať, že význam tejto „horskej“ migrácie s cieľom žiť dedinským životom a spretráť väzby s mestom, sa bude rozširovať aj na Slovensku, zatiaľ však ide iba o ojedinelé komunity.

Suburbanizácia je hlavným dôvodom spomaľovania tempa rastu, resp. znižovania počtu obyvateľov miest, najmä v skupine najväčších slovenských miest. Podobne ako v prípade procesu plodnosti aj suburbanizácia sa prejavila najskôr v Bratislave, resp. jej zázemí, a postupne sa rozšírila aj do skupiny ďalších väčších miest. Často išlo o proces, ktorý bol buď neriadený, živelný alebo riadený nesprávne. Obce znášajú dôsledky v podobe dopravných problémov, problémov s nedostatočnou vybavenosťou či problémov sociálneho rázu. V poslednom desaťročí sú viditeľné výraznejšie migračné toky smerom z východu na

západ v spojitosti s výrazným vzrastom interregionálnych migrácií. Ide predovšetkým o sťahovanie do Bratislavy a jej širokého zázemia.

Shrinking a starnutie slovenských miest

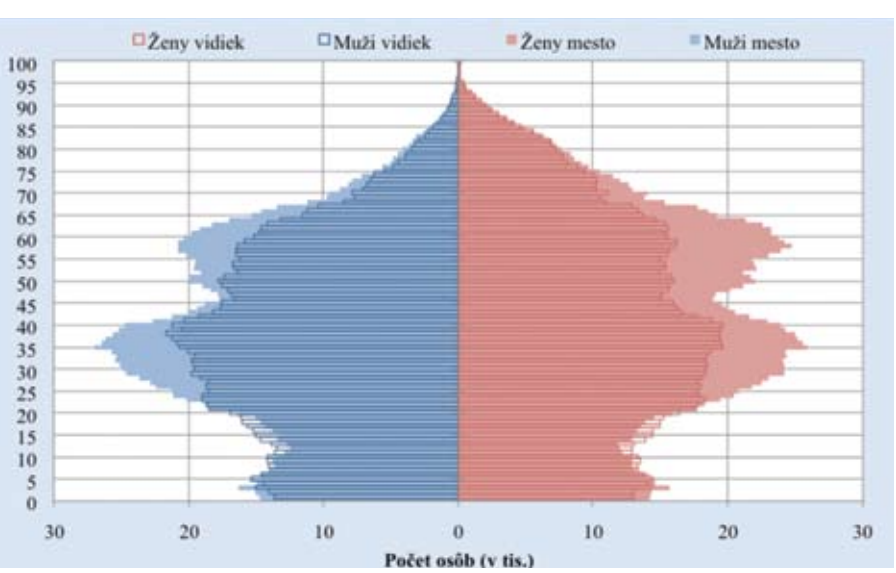
Urban shrinking (zmenšovanie) je odborný termín zavedený v rámci európskej verejnosti. Práve pre nie celkom ideálny preklad sa aj v rámci slovenskej odbornej verejnosti ponechalo pôvodné znenie. V poslednom čase vzniklo niekoľko štúdií, ktoré sa zaoberali shrinkingom slovenských miest a možnosťami jeho riadenia. Pokles počtu obyvateľov nemusí byť iba negatívnym prejavom, resp. dôsledkom vyslovene negatívnych úbytkových tendencií. Bratislava či Košice určite nezažívajú úpadok, dezurbanizačnú fázu tak, ako ju identifikovali urbánni geografi napríklad v severoamerických mestách. Okrem nezanedbateľného problému s registráciou a evidenciou obyvateľov, je to práve suburbanizácia, ktorá spôsobuje pokles počtu obyvateľov. Hoci sa štúdie zaoberajúce sa shrinkingom pre zjednodušenie často uchýlia k jeho vyjadreniu pomocou počtu obyvateľov, tento ukazovateľ sám osebe nemusí byť dostatočným pre vyjadrenie podstaty shrinkingu. Navyše, od roku 2005 aj samotná Bratislava napriek nedostatočnej evidencii zaznamenáva migračný prírastok. Čierna demografická dekáda 1996 – 2005 je v hlavnom meste už minulosťou. Aj vo výskume je nutné

viac sa zamerať na kvalitatívne aspekty – štruktúra migrantov, kvalita bývania a života v mestách. Neodškriepiteľný je však fakt, že najväčších 11 slovenských miest zaznamenalo od roku 1996 pokles počtu obyvateľov. Najvýraznejšie Prievdza, o 15 % do roku 2010, ktorá po poslednom sčítaní dokonca vypadla zo skupiny miest väčších ako mestá s 50-tisíc obyvateľmi. Zároveň dochádza a bude dochádzať k starnutiu populácie slovenských miest. Vplýva na to nízka plodnosť, rast strednej dĺžky života a presun početných generácií (migrantov socialistickej éry) do dôchodkového veku. Vekové zloženie obyvateľov v mestách je oveľa nevyváženejšie (graf 5). Priemerný vek obyvateľov v najväčších mestách je nadpriemerný a index starnutia bude prudko rásť, počet a podiel seniorov bude výrazne vyšší ako detí. Podľa projekčných scenárov v štúdií autorov Bleha, Hurbánek a Vaňo z roku 2012 budú mestá zaznamenávať výraznejší prirodzený i celkový úbytok obyvateľstva a priemerný vek populácie v mestách bude rásť rýchlejšie ako na vidieku. Sociálna klíma miest sa tak bude meniť, menia sa a budú sa meniť aj potreby ich obyvateľov.

Odraz shrinkingu v mestských plánovacích dokumentoch a stratégiách

Slovenské mestá by mali reagovať a aj reagujú na demografické zmeny po roku 1989. Avšak otázne je, či je ich reakcia

Graf 5: Veková štruktúra miest a vidieckych obcí Slovenska (k 31.12.2014)



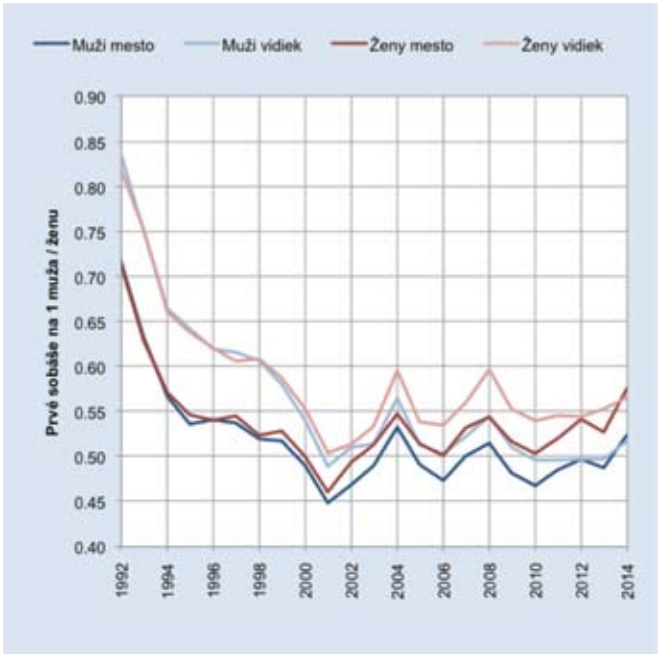
Zdroj údajov: ŠÚ SR, výpočty autori

adekvátne a dostatočná. Demografický vývoj je prirodzenou a zároveň povinnou súčasťou plánovacích dokumentov ako územné plány, plány hospodárskeho a sociálneho rozvoja či komunitné plány. V mnohých prípadoch však ide skôr o „povinnú jazdu“. Demografické zhodnotenie je často povrchné a najmä – nepretavuje sa do strategických opatrení a konkrétnych zámerov. V plánovaní však často absentuje aspoň bazálna úroveň spracovania demografickej prognózy. Pritom od nej sa odvíjajú perspektívy pre potreby služieb, zdravotníctva či samosprávy podliehajúc

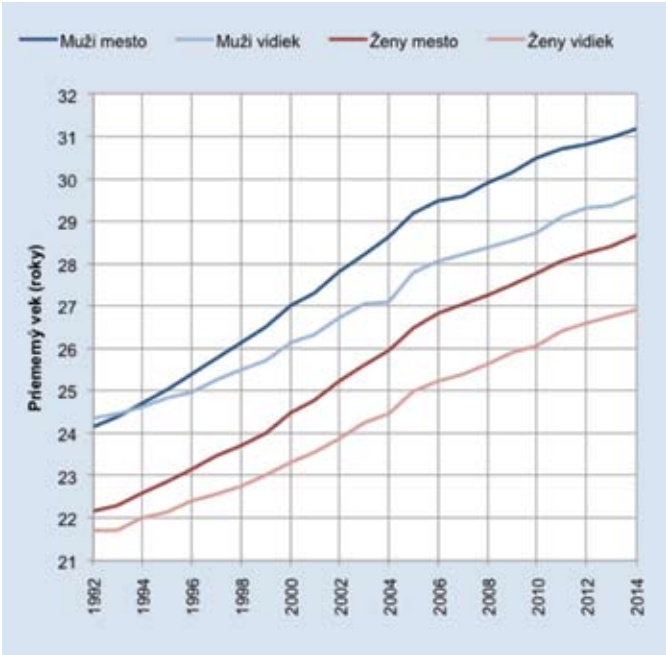
ceho školstva. Mestá si nedostatočne uvedomujú, aký prudký bude nárast počtu seniorov, a že práve v mestách bude musieť fungovať tzv. „strieborná ekonomika“.

Poznámky
¹ Úhrnná plodnosť je prierezový ukazovateľ intenzity plodnosti, ktorý udáva, aký priemerný počet detí by sa narodil jednej žene počas jej reprodukčného obdobia (15 – 49 rokov), ak by sa nezmenila intenzita a charakter plodnosti z daného roku najbližších 35 rokov a úmrtnosť spolu s migráciou by ju neovplyvňovali.
² Táto časť tranzície plodnosti sa odohráva predovšetkým v 90. rokoch a na začiatku nového milénia.

Graf 1: Úhrnná sobášnosť slobodných mužov a žien v mestách a na vidieku

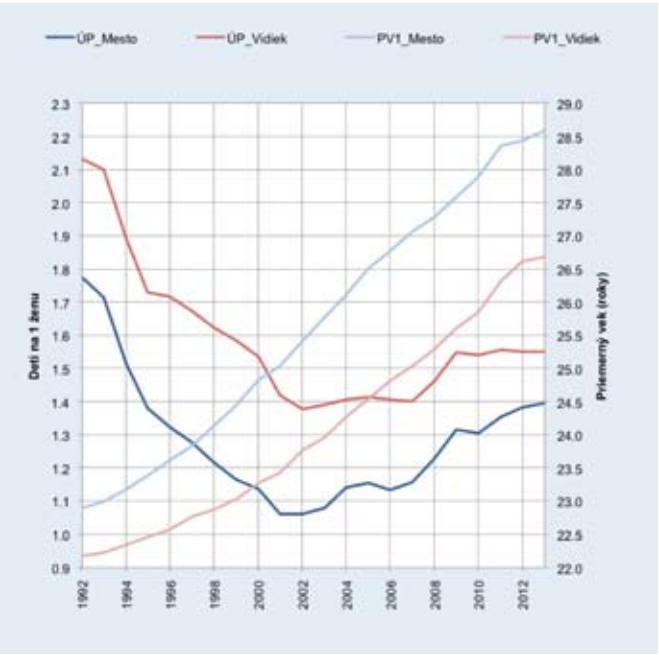


Graf 2: Priemerný vek pri prvom sobáši mužov a žien v mestách a na vidieku

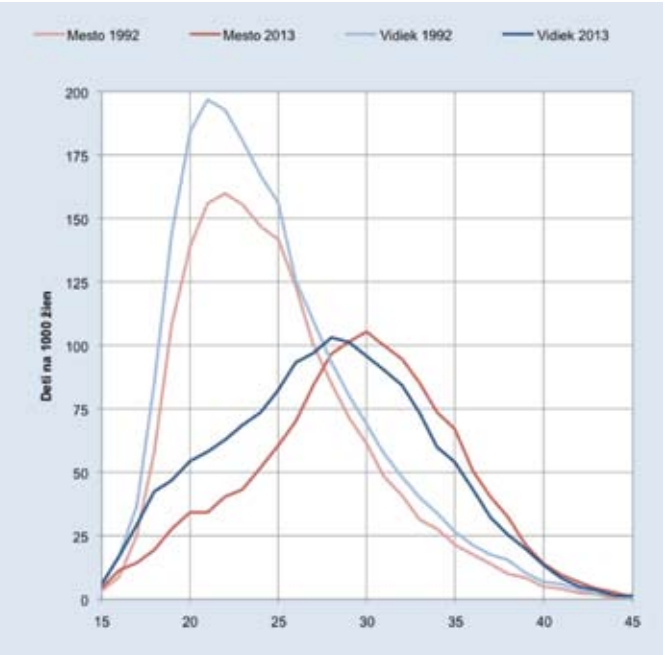


Zdroj údajov: ŠÚ SR, výpočty autori

Graf 3: Úhrnná plodnosť a priemerný vek pri prvom pôrode žien v mestách a na vidieku



Graf 4: Vekovo-špecifické miery plodnosti žien v mestách a na vidieku, roky 1992 a 2013



Zdroj údajov: ŠÚ SR, výpočty autori

Reakcia na zmenu klímy v sídelnom prostredí

Ing. Zuzana Hudeková, PhD., Útvar hlavnej architektky, Hl. mesto SR Bratislava
RNDr. Andrej Šteiner, PhD., Karpatský rozvojový inštitút, Košice

Rok 2015 sa v odborných kruhoch niesol v duchu príprav na konferenciu zmluvných strán Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy. Tá sa uskutočnila v decembri v Paríži. Prečo bola táto konferencia v strede záujmu na celom svete?

Vedci už dlhšie bijú na poplach a poukazujú na začínajúce sa nezvratné zmeny na našej planéte. Nezvyklé počasie, ktoré zažívame za posledné roky, aj náš „bežných ľudí“ núti priznať, že niečo s klímou nie je v poriadku. A naozaj, zmena globálnej klímy, spôsobená rastúcou emisiou skleníkových plynov predstavuje najvýznamnejší globálny environmentálny problém v doterajšej histórii ľudstva.

Čo nás čaká na Slovensku?

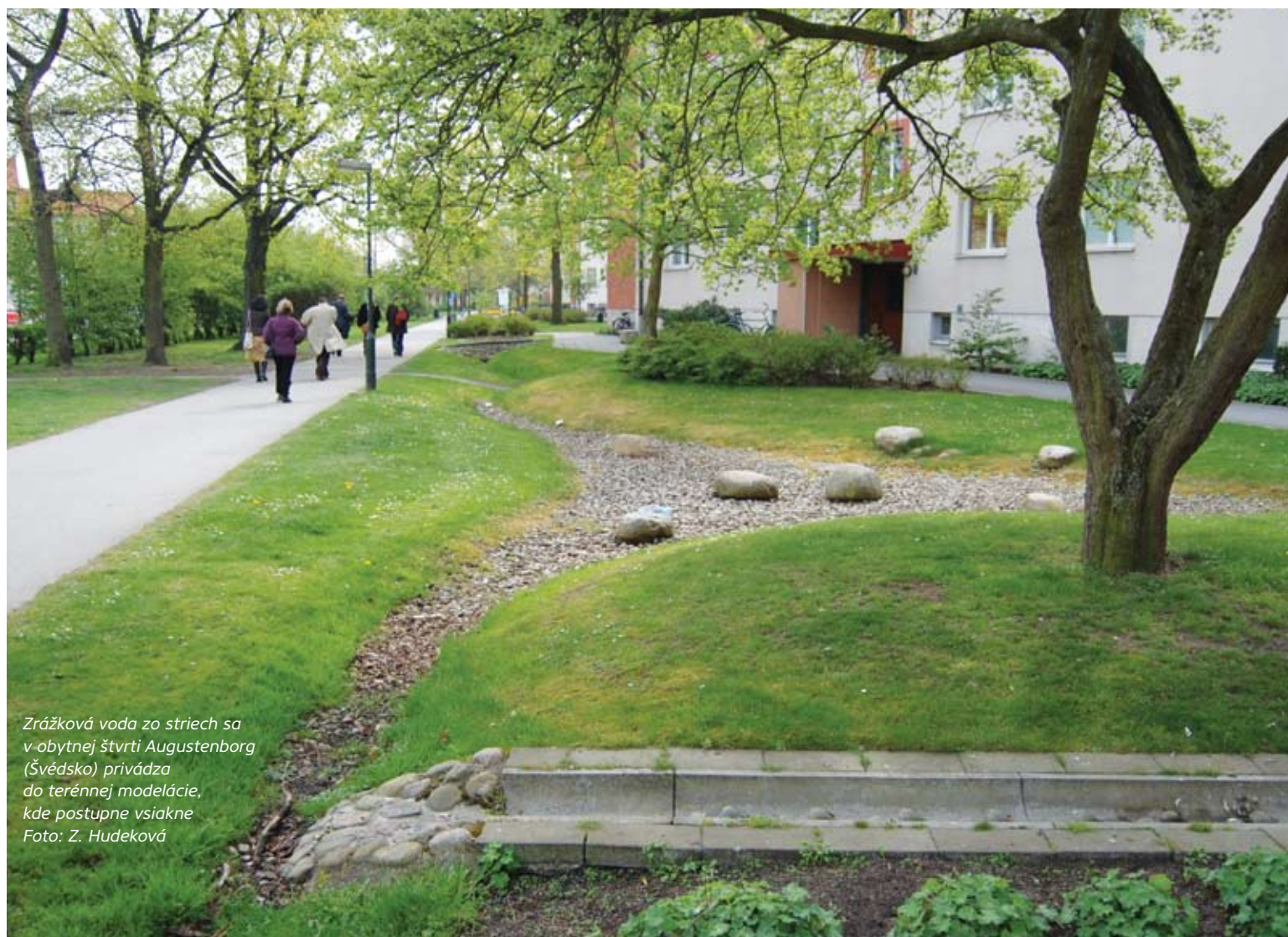
Výhľady nie sú veľmi optimistické. Podľa vybraných scenárov klimatickej zmeny môže priemerná teplota vzduchu vzrásť na našom území do konca 21. storočia o 2 až 4 °C. Takéto klimatické zmeny neboli u nás zaznamenané za posledných približne 10-tisíc rokov. Na ilustráciu ná-

rast o 4 °C bude znamenať presun teplotných pomerov Podunajskej nížiny do regiónu pod Vysokými Tatrami. Toto zvyšovanie globálnej teploty vzduchu sa u nás prejaví aj ďalším nárastom intenzity a častosti extrémov počasia, ako sú prívalové dažde, vlny horúčav, suchá, víchrice a podobne. Ich následkom budú čoraz väčšie škody.

Klimatické scenáre napríklad predpokladajú na území Slovenska pokles priemerného ročného úhrnu zrážok hlavne v južných oblastiach Slovenska. Podľa scenárov bude pravdepodobne územie Slovenska poznačené znížením dlhodobého priemerného ročného odtoku, pričom v časovom horizonte do roku 2030 sa predpokladá pokles odtoku na viac ako 87 % územia v kategórii od –20 % do –40 % a v horizonte do roku 2075 sa



Jazero Piano na Postupimskom námestí v Berlíne slúži nielen na rekreáciu, ale najmä na čistenie zrážkovej vody, ktorá sa spätne využíva v okolitých budovách na sanitárne účely
Foto: Z. Hudeková



Zrážková voda zo striech sa v obytnej štvrti Augustenborg (Švédsko) privádza do terénnej modelácie, kde postupne vsiakne
Foto: Z. Hudeková

takmer 80 % plochy územia Slovenska bude nachádzať v pásme poklesu väčšom ako –40 %. Dosahy zníženia ročného odtoku sa pravdepodobne prejaví najmä vo zvýšení rizika nedostatku disponibilnej úžitkovej vody pre priemysel a ľudské sídla, ako aj pre poľnohospodársku výrobu. Negatívne táto tendencia veľmi pravdepodobne ovplyvní aj letný turistický ruch viazaný na vodné toky a nádrže. Podľa najnovších predpokladov sa budú musieť obyvatelia väčšiny regiónov Slovenska pripraviť na čoraz častejšie, dlhšie, a tým aj extrémnejšie horúčavy, ktorých dôsledky sa prejaví hlavne v mestách. Už do roku 2050 sa ich výskyt pravdepodobne zvýši v porovnaní s nedávnou minulosťou až štvornásobne a trvanie jednotlivých vln sa predĺži minimálne o 3 – 5 dní. Ešte s horším scenárom musíme počítať do konca 21. storočia, keď sa mimoriadne horúčavy budú pravdepodobne vyskytovať každoročne niekoľkokrát. Rovnako je veľmi pravdepodobné, že teplotné maximum budú čoraz častejšie atakovať 40-stupňovú hranicu, či ju dokonca pravidelne prekračovať. V lete sa zníži celkový počet dní so zrážkami a dlhšie a častejšie budú obdobia sucha (predovšetkým v nižších a zrážkovo chudobných polohách). Zvýši sa intenzita krátkodobých prívalových zrážok. Do výšky 900 – 1 000 m n. m. bude pokles súvislej snehovej pokrývky a nárast tekutých zrážok v zime, čím sa zvýši riziko zimných povodní. Očakáva sa aj častejší výskyt silného vetra, víchrice a tornád.

Všetky tieto predpoklady považujú klimatológovia v hodnotení rizika za isté, respektíve takmer isté (vysoko pravdepodobné).

Medzinárodné relevantné dokumenty a čo z nich vyplýva pre Slovensko?

Aj keď popísané predpoklady dosahov zmeny klímy na Slovensko sú veľmi vážne, pre iné regióny a časti sveta sú dosahy zmeny klímy ešte vážnejšie. Tam totiž hrozí také zvýšenie hladiny oceánov, že viaceré ostrovné štáty doslova zmiznú z mapy sveta, alebo naopak inde suchá priamo existenčne ohrozí obyvateľov, tak ako sa to už začalo diať v regióne subsaharskej Afriky.

Ako teda reagovať na zmenu klímy? V prvom rade je potrebné radikálne znížiť emisie skleníkových plynov. Tento proces sa v odborných kruhoch nazýva „mitigácia“. Ďalej sa musíme proaktívne prispôbovať zmeneným podmienkam. Tento proces sa nazýva adaptácia. Teda adaptáciou prispôbujeme svoje konanie tak,

aby sme vedeli žiť s existujúcimi dosahmi zmeny klímy, a mitigáciou spomaľujeme rýchlosť, akou k zmene dochádza.

Treba si uvedomiť, že mitigácia je komplikovaný globálny problém a nie je možné okamžite zastaviť a zmenšiť zvýšenú koncentráciu CO₂ v atmosfére. Doba životnosti oxidu uhličitého v atmosfére je totiž približne 100 rokov. To znamená, že otepľovanie, ktoré zažívame dnes, nepochádza z našich emisií CO₂, ale z emisií, ktoré do vzduchu vypustili naši starí rodičia. A skleníkové plyny, ktoré emituje naša generácia, ovplyvnia život našich detí a vnúchat. Z uvedených dôvodov sa stáva adaptácia, hlavne v sídelnom prostredí, kľúčová.

Parížska Dohoda

Základom pre úspešné riešenie problematiky zmeny klímy na našej planéte je ambiciózna medzinárodná dohoda, ktorú sa po dlhoročnom úsilí podarilo prijať. Parížska Dohoda má plán obmedziť nárast globálnej teploty na menej ako dva stupne Celzia, pričom sa zároveň navrhol päťročný cyklus posudzovania dodržiavania záväzkov jednotlivých štátov v oblasti emisií skleníkových plynov. Viacerí označujú výsledok parížskej konferencie za prelomový, aj keď závažnosť stanovených cieľov a ich plnenie sú predmetom viacerých pochybností.

Medzi signatármi Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy je vrátane EÚ spolu 185 krajín, medzi nimi aj Slovensko. Dohovor znamená ukončenie závislosti od fosílnych palív, zvýšenie energetickej účinnosti na úroveň 40 % a urýchlenie prechodu na obnoviteľné zdroje energie. Tieto ciele bude potrebné zapracovať do nových európskych politík a stratégií. Ciele v súčasnosti platnej Stratégie Európa 2020 – zníženie spotreby primárnej energie a zníženie množstva emisií zo skleníkových plynov o 20 % a súčasne zvýšenie využívania obnoviteľných zdrojov energie na 20 %-ný podiel celkovej energetickej spotreby – sú na splnenie Parížskej dohody nepostačujúce.

Určite však nikto nepochybuje, že úloha miest pri plnení záväzkov vyplývajúcich z Parížskej dohody bude kľúčová. Priamo svojou účasťou na konferencii v Paríži to potvrdilo vyše 700 primátorov z celého sveta. Ako predzvesť rokovania v Paríži, vyhlásila v októbri 2015 Európska komisia novú iniciatívu pre samosprávy. Ide o spojenie dvoch súčasných iniciatív. Prvou je „Dohovor primátorov a starostov“, ktorý zaväzoval signatárov z radov miest k dobrovoľným záväzkom pri znižovaní emisií CO₂, druhou iniciatíva „Mayors

adapt“, ktorá zaväzuje jej signatárov k prijímaniu konkrétnych krokov adaptácie na negatívne dosahy zmeny klímy na svojom území. Obe tieto iniciatívy prepojil do spoločnej iniciatívy pre mestá pod názvom „Dohovor primátorov pre klímy a energiu“ (Covenant of Mayors for Climate and Energy).

Riešeniu problémov so zmenou klímy môže pomôcť aj vypracovanie národnej Stratégie adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (MŽP SR, 2014), ktorá bola vypracovaná pod gesciou MŽP SR a do spracovania boli zapojené všetky relevantné ministerstvá, SHMÚ, ako aj ďalší experti. Uvedená Stratégia bola schválená 26.3.2014 uznesením vlády SR č. 148/2014. V tomto uznesení sa odporúča podieľať sa na plnení cieľov stratégie a ich premietnutí do regionálnych a lokálnych stratégií. V samotnej stratégii sa jedna z kapitol venuje sídelnému prostrediu, kde sú navrhnuté opatrenia, ktoré môžu byť realizované na zníženie zraniteľnosti, respektíve zvýšenie odolnosti toho ktorého sídla či mesta.

Adaptačné opatrenia v sídlach

V súlade s predtým napísaným je zrejmé, že hoci by sa Parížsky dohovor začal plniť okamžite a s náročnejšími cieľmi, podarí sa len pozastaviť hrozivý trend, ktorý by doviedol ľudstvo ku kolapsu. Nepriaznivé dosahy zmeny klímy sa budú prejavovať desaťročia až storočia, preto je nevyhnutné adaptovať sa na ne na všetkých úrovniach, aby sme redukovali následky dosahov zmeny klímy na čo najmenšiu mieru.

Adaptačné opatrenia môžu mať charakter budovania tzv. sivej infraštruktúry (investične náročnejšie zásahy alebo technicky náročné opatrenia), využívania zelenej (vegetačnej) a modrej (vodné prvky) infraštruktúry, prípadne tzv. mäkkých neinfraštruktúrnych opatrení, akými sú informačno-osvetová činnosť, plánovanie, rozhodovanie, dotačná politika a iné.

Uvedme niektoré príklady adaptačných opatrení, ktorými je možné redukovat dôsledky častejších a intenzívnejších extrémov počasia hlavne v sídelnom prostredí:

Vlny horúčav:

- zvyšovať podiel vegetácie a vodných prvkov v sídlach, osobitne v zastavaných centrách miest,
- zabezpečiť dostupnosť plôch verejnej zelene a rekreačných lesov pre obyvateľov mesta,
- vytvárať a podporovať vhodnú mikroklimu pre chodcov, cyklistov v meste,



V novšej madridskej štvrti Vallecas vybudovali pre obyvateľov „chladiace“ veže, ktoré poskytujú osvieženie v dobe letných horúčav
Foto: Z. Hudeková



Chladiaca veža za pomoci vodnej pary ochladí vzduch o 10 stupňov (Vallecas, Madrid, Španielsko)
Foto: Z. Hudeková

- podporovať zamedzovanie prílišného prehrievania stavieb, napríklad vhodnou orientáciou stavby na svetové strany, dostatočnou tepelnou izoláciou, tienením transparentných výplní otvorov,
- využívať vodné prvky v zastavanom území mesta, obnoviť pôvodné fontány v urbanizovanom prostredí,
- využívať alternatívne druhy zelene, osobitne vertikálnej popínavej zelene a vegetačné strechy, využívať vegetáciu, svetlé a odrazové povrchy na budovách a v dopravnej infraštruktúre,
- koncipovať urbanistickú štruktúru mesta tak, aby umožňovala lepšiu cirkuláciu vzduchu,
- podporovať, aby boli dopravné a energetické technológie, materiály a infraštruktúra prispôsobené meniacim sa klimatickým podmienkam,
- podporovať ochranu funkčných brehových porastov v intraviláne aj extraviláne sídiel,
- prispôbiť výber drevín pre výsadbu v sídlach meniacim sa klimatickým podmienkam.

Intenzívne zrážky:

- zavádzať postupy citlivého/udržateľného hospodárenia so zrážkovými vodami v sídlach s hlavným princípom riešenia zrážkovej vody tam, kde spadne,
- podporovať zvýšenie infiltračnej a retenčnej kapacity mestského územia, ako aj okolitej krajiny minimalizovaním podielu nepriepustných povrchov, odvádzaním zachytenej vody do vsaku a zberných jazierok, zriaďovanie vegetačných striech, budovanie poldrov, dažďových záhrad a podobne,
- podporovať renaturáciu a ochranu tokov a mokradí,
- podporovať zvýšenie retenčnej kapacity územia pomocou hydrotechnických opatrení navrhnutých ohľaduplne k životnému prostrediu,
- v prípade, že samospráva vlastní lesy, zabezpečiť budovanie a udržiavanie siete lesných ciest s účinnou protipodvodňovou ochranou,
- podporovať opatrenia proti vodnej erózii, zosuvom pôdy.

Dlhotrvajúce suchá:

- podporovať opätovné využívanie dažďovej a odpadovej vody,
- minimalizovať straty vody v rozvodných sieťach,
- monitorovať trendy zmien zásob vodárenských zdrojov,
- v prípade, že samospráva je vlastníkom lesov, zabezpečiť opatrenia voči riziku lesných požiarov,

- podpora a zabezpečenie zvýšeného využívania lokálnych vodných zdrojov samosprávami a dostupnosť záložných vodných zdrojov.

Adaptačné procesy na miestnej úrovni na Slovensku

Správa na Slovensku v súčasnosti, bohužiaľ, málo a niekedy vôbec nezohľadňuje dosahy zmeny klímy na ekonomický, sociálny a environmentálny rozvoj svojho územia. Dôkazom je, že existuje len zopár miest a obcí, ktoré sa systematicky a komplexne zaoberajú začleňovaním existujúcich a očakávaných dosahov zmeny klímy do plánovacích či rozhodovacích procesov.

Takýto stav vyúsťuje často do plytvania verejnými zdrojmi či už vo forme plánovania alebo realizácie infraštruktúry a výstavby projektov, ktoré nie sú z hľadiska očakávaných zmien klímy rozumné. Príkladom môže byť výstavba lyžiarskych areálov v malej nadmorskej výške, výstavba energeticky a mikroklimaticky nevýhodných stavieb či nákup dopravných prostriedkov bez klimatizácie. Na druhej strane vznikajú projekty, ktoré ešte viac zvyšujú ohrozenia znižovaním retenčnej schopnosti mestskej krajiny. Nepriepustné asfaltové parkoviská, odvádzanie všetkej zrážkovej vody do stokovej siete, znižovanie plôch zelene, či povoľovanie výškových stavieb, ktoré zabraňujú prevetrávaniu mesta, toto všetko vedie k znižovaniu retenčnej schopnosti mestskej krajiny.

Systematicky a komplexne začleňovať dosahy zmeny klímy do rozvoja miest znamená, že mestá si vypracujú adaptačnú stratégiu. Tá by mala byť založená na klimatologickej analýze predpokladaných dosahov na dané územie, analýze citlivosti jednotlivých systémov na očakávanú expozíciu a úrovni adaptačnej kapacity. Pod týmto pojmom sa chápe schopnosť účinne reagovať, ak daný extrémny prejav počasia nastane a spôsobí škody. Súčasne sa vyhodnotia očakávané riziká pre najzraniteľnejšie časti územia či sektory.

Na základe takejto analýzy sa stanovujú tzv. adaptačné programy pre jednotlivé oblasti, ktoré obsahujú potrebné opatrenia na zníženie zraniteľnosti územia. Jednotlivé programy a ich opatrenia musia byť navzájom vyvážené, aby sa realizáciou jedného opatrenia nezhoršila situácia v inej oblasti, alebo inom sektore. Realizácia fragmentovitých a nekoordinovaných adaptačných opatrení je skôr na škodu ako na úžitok.

Je smutným faktom, že doteraz na Slovensku existuje pomerne nízke uve-

domenie o potrebe konať v tejto oblasti, chýba systematická metodika, je málo praktických príkladov ako na to, a tiež chýbajú dostatočné konzultačné kapacity. Aj tu sa však už objavujú prvé lastovičky. V tejto súvislosti je možné uviesť mestá ako Bratislava, Trnava, Kežmarok, Košice mestská časť Západ, kde boli spracované iniciálne adaptačné stratégie na vybrané dosahy zmeny klímy.

Niektoré príklady mestských adaptačných procesov na Slovensku

Hlavné mesto Bratislava sa venuje problematike zmeny klímy a adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy od roku 2008. Vtedy sa v Programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja (Magistrát hl. mesta SR Bratislavy, 2009) zaviazalo iniciovať a podporovať odborné diskusie o možnostiach adaptačných opatrení v súvislosti s hroziacimi negatívnymi dosahmi zmeny klímy v urbánnom prostredí (pozri opatrenia k D. IX – Plán prispôbenia sa mesta na klimatické zmeny).

V rokoch 2012 – 2013 bolo mesto Bratislava zaradené medzi 21 európskych miest, ktoré mali možnosť byť zapojené do projektu Európskej komisie, Generálneho riaditeľstva pre klímu „Adaptačné stratégie pre európske mestá – EU Cities Adapt Project“. Cieľom projektu bolo zvýšiť kapacity a poskytnúť metodickú pomoc vybraným mestám Európy pri formulovaní adaptačných stratégií. Európska komisia zabezpečila expertov, ktorí vo vybraných mestách organizovali školenia odborníkov a pracovníkov mesta formou seminárov a workshopov. Stratégia adaptácie sa zamerala na zhodnotenie možných strát a rizík a na prevenciu vyplývajúcu z predpokladaných dôsledkov zmeny klímy.

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy po prerokovaní schválilo uznesením 1136/2014 Stratégiu adaptácie a požiadalo primátora hlavného mesta SR Bratislavy, aby zabezpečil v rokoch 2014 – 2016 vypracovanie „Akčného plánu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy“. Plán má obsahovať konkretizáciu špecifických opatrení vrátane určenia jednotlivých zodpovedností a termínov, monitorovanie pokroku, ako aj možných zdrojov financovania navrhnutých adaptačných opatrení. Zároveň Bratislava pristúpila v roku 2014 k iniciatíve „Mayors Adapt“.

V súčasnosti sa realizuje projekt „Bratislava sa pripravuje na zmenu klímy“. Cieľom a zámerom projektu je zvýšenie

pripravenosti mesta Bratislavy na negatívne dosahy zmeny klímy s cieľom zabezpečenia primeranej kvality obytného a prírodného prostredia, ochrany zdravia, majetku a podmienok na kvalitný život pre obyvateľov mesta. Zároveň je zámerom projektu zvýšiť informovanosť cieľových skupín, ktorými sú médiá, odborná a laická verejnosť, pracovníci verejnej správy, ako aj obyvatelia a komunity žijúce v Bratislave. Realizáciou projektu sa očakáva aj výmena skúseností a sieťovanie na národnej úrovni v rámci Slovenska za pomoci Únie miest Slovenska, ako aj na medzinárodnej úrovni.

Výsledkom projektu bude vypracovanie Adaptačnej Stratégie pre Bratislavu formou Akčného plánu, ktorý bude nielen identifikovať a sumarizovať poznatky o možných negatívnych dosahoch zmeny klímy na kľúčových oblastiach v Bratislave, ale zároveň stanoví harmonogram ich realizácie, zodpovednosti za realizáciu, ako aj systém monitoringu pokroku formou vhodne zvolených indikátorov. Do spracovania Adaptačnej Stratégie pre Bratislavu formou Akčného plánu bude zapojené celé spektrum partnerov z odborných a akademických inštitúcií, ale aj mimovládneho sektora. Do vyhodnotenia zraniteľnosti kľúčových systémov na dosahy zmeny klímy sa zahrnie celé katastrálne územie mesta. Zároveň sa v rámci projektu zrealizujú vybrané pilotné adaptačné opatrenia vo vzťahu k zmierneniu predpokladaných dosahov zmeny klímy. Z hľadiska geografickej lokalizácie sa všetky opatrenia budú realizovať v katastri Bratislavy, avšak svojou modelovou hodnotou budú slúžiť pre celé Slovensko. Keďže sa očakáva v meste predĺžená perióda extrémnych letných teplôt, ako aj prívateľné dažde, v rámci projektu sa budú realizovať opatrenia osobitne zamerané na zmiernenie uvedených dosahov. Stane sa tak najmä v tých častiach Bratislavy, kde bola zraniteľnosť a riziko vyhodnotené ako veľmi vysoké (napr. zdravie obyvateľstva pri extrémnych letných horúčavách v MČ Staré Mesto, MČ Nové Mesto). Návrh opatrení na realizáciu sa bude orientovať na vodozadržné opatrenia a úpravy mikroklimy formou bioretencie dažďových vôd, zvyšovania podielu zelene, výsadby alebo revitalizácie drevín, zvýšenia dostupnosti plôch zelene, realizácie vegetačných striech, zvýšenia vodopriepustnosti povrchov na verejných priestranstvách a dobudovania prvkov územného systému ekologickej stability.

Zároveň sa predpokladá implementácia celej škály „neinvestičných“ aktivít, ako poradenstvo obyvateľstvu pri udr-

žateľnom manažmente zrážkových vôd na súkromných pozemkoch, malej grantovej schémy pre obyvateľstvo s cieľom podporiť budovanie prvkov zadržovania zrážkovej vody na pozemku, informačných aktivít o správnych vzorcoch správania sa počas horúčavy vrátane systému včasného varovania. Počíta sa so zapracovaním vybraných opatrení do ďalších záväzných dokumentov mesta či vytvorením trvalej pracovnej skupiny.

Mesto Trnava pripravilo a v marci 2015 schválilo Stratégiu adaptácie na rast častosti a intenzity horúčav. Stratégia vznikla v rámci projektu „Mestá odolné na dopady zmeny klímy – trnavská inšpirácia“ pod odborným vedením Kar-



Zrážková voda sa zachytáva priamo pod zvodni a ďalej je vedená do vsaku alebo retencie Foto: Z. Hudeková



Zníženie množstva nepriepustných povrchov a ich náhrada za priepustné či polopriepustné povrchy významne prispieva k udržateľnému hospodáreniu so zrážkovou vodou Foto: Z. Hudeková

patského rozvojového inštitútu, Košice a bol podporený Programom švajčiarsko-slovenskej spolupráce. Súčasťou procesu prípravy Adaptačnej stratégie pre mesto bolo vytvorenie dvoch platforiem. Jedna, s názvom Partnerstvo pre adaptáciu na dosahy zmeny klímy v meste Trnava, pre čo najširšie zapojenie subjektov verejnej správy, podnikateľov, neziskového sektora a univerzít do tvorby a neskôr implementácie Stratégie a druhá – Miestna odborná skupina pre adaptáciu – pre kontinuálne získavanie odborných informácií a spätnej väzby od miestnych expertov. Stratégia vychádza z analýzy zraniteľnosti územia, teda hodnotenia expozície jednotlivých častí mesta na vlny horú-



Extenzívna vegetačná strecha z rozchodníkov zadrží minimálne 50 % zrážok Foto: Z. Hudeková

čav, faktorov citlivosti (výskyt a hustota zraniteľných skupín, rozsah spevnených plôch, výskyt a hustota drevných porastov, výskyt a rozloha vodných plôch, izolačné charakteristiky budov a podobne), ako aj zhodnotenia adaptívnej kapacity t. j. pripravenosti efektívne reagovať v čase výskytu horúčav (napríklad pripravenosť záchranných zložiek, včasné varovanie a informovanosť obyvateľstva, percento klimatizovaných prostriedkov verejnej osobnej dopravy). Bola zostavená mapa zraniteľnosti a na jej základe bolo vytvorených viacero adaptačných programov, ktoré obsahujú konkrétne adaptačné opatrenia a aktivity. Konkrétnymi príkladmi sú Program tienenia

a ochladzovania verejných priestranstiev, Program ochladzovania vnútorných priestorov budov vo vlastníctve verejnej správy, Program pre rozvoj správnych vzorcov správania sa počas horúčav, Program správneho rozhodovania, Program stimulácie obyvateľov k realizácii adaptačných opatrení či Program pre rizikové budovy.

Príkladmi realizovaných adaptačných opatrení sú premena starej zanedbanej plochy v blízkosti domova dôchodcov na park s priepustnými povrchmi, s dostatočným množstvom stromov, oddychovými lavičkami s tienením a rekonštrukciou fontány, ďalej vysadené stromy do rizikových častí mesta, či vyhlásené a realizované 1. kolo adaptačného grantového programu z mestského rozpočtu. Súčasne Karpatský rozvojový inštitút pripravil pre mesto Trnava brožúru „Adaptácia na zmenu klímy v Trnave – vec verejná“. Ide o všeobecný a jednoduchý prehľad o tom, čo je zmena klímy, prečo sa deje a ako sa dá na jej dosahy na lokálnej úrovni reagovať.

Obdobie výziev

Slovenské mestá sú na jednej strane motorom ekonomického rozvoja, centrami inovácií a vzdelanosti, poskytovateľmi sociálnych a zdravotníckych služieb, ale na strane druhej sú výrazne vystavené problémom, ako je nedostačujúca infraštruktúra vzhľadom na nárast obyvateľov, nadmerná kriminalita, znečistenie, starnutie či chudoba. Tieto problémy sú zhoršované dosahmi zmeny klímy, ktoré už možno v súčasnosti cítiť, a predpokladá sa, že budú v budúcnosti ešte výraznejšie.

Väčšina miest na Slovensku by z hľadiska svojich charakteristík a očakávaných dosahov zmeny klímy mala klásť dôraz hlavne na adaptáciu na vlny horúčav, záplavy, búrky, suchá či rýchle zmeny teplotných extrémov a zvýšiť svoju odolnosť voči týmto dosahom. Tým sa dosiahne, že zdravie bude lepšie chránené, zlepši sa prostredie na život, ekonomické aktivity budú menej náchylné na ich prerušenie či poškodenie, znížia sa straty a škody na verejnom majetku a verejných financiách. V konečnej fáze vyššia odolnosť voči vplyvom zmeny klímy zvýši konkurencieschopnosť obyvateľov, návštevníkov a investorov.

Pred nami je obdobie veľkých výziev. Premostenie rozvoja mesta a adaptácie na zmenu klímy na úrovni mesta je nevyhnutný, viac dimenzionálny proces, ktorý si vyžaduje silnú politickú podporu, sústredenú procesnú a špecializovanú expertízu, spoločné úsilie zainteresovaných subjektov, finančné zdroje a v neposlednom rade podporu verejnosti.

Malé a veľké (ne)úspechy mestského rozvoja

Ing. Magdaléna Bernátová, PhD.,
M.B.Consulting

Samosprávu miest a obcí máme na Slovensku od roku 1990, čo je viac ako 25 rokov. Je to málo? Veľa? Dáva nám možnosť spravovať si mestá a obce podľa vlastného uváženia, samozrejme, v medziach zákonov. Na podporu regionálneho rozvoja samospráva môže využiť širokú škálu nástrojov pre rozvoj. Koľko samospráv takéto nástroje využíva? Skúsime hľadať niektoré odpovede v tomto článku.

Motorom rozvoja miest by mali byť samosprávy. Na rozdiel od štátnej správy je samospráva nezávislá a môže byť inovatívna a tvorivá v riadení rozvoja územia a jeho ľudí. Inovativnosť a kreativita sú vlastnosti, ktorým sa naše samosprávy stále učia. Heslom, ktoré odporúčam našim samosprávam pripomínať si, by malo byť: „Sme viac než úrad“. Pod úradom si predstavujeme skôr byrokratickú organizačnú kultúru, zameranú na dodržiavanie zákonov, lehôt, s nízkou flexibilitou – a skúsenosti občanov ukazujú, že naše mestské úrady do veľkej miery takto pracujú. Vybavujú povolenia, vydávajú rozhodnutia... toto však pre riadenie rozvoja nestačí. Úlohu obciam v rozvoji miest a obcí ukladá zákon 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov, ktorý hovorí, že „základnou úlohou obce pri výkone samosprávy je starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov“ (§ 1, ods. 2).

O účasti obcí a miest v podpore regionálneho rozvoja hovorí aj zákon 539/2008 Z. z. v znení neskorších predpisov o podpore regionálneho rozvoja v paragrafe 12. Na podporu regionálneho rozvoja

samospráva môže využiť širokú škálu nástrojov pre rozvoj: finančné, legislatívne, komunikačné, marketingové, účasť v partnerstvách... Vyžaduje si to odbornosť, ako aj vyššie spomínanú tvorivosť a inovativnosť. Zároveň je potrebné dobre poznať situáciu v území, problémy, ktoré treba riešiť a mať vytýčené ciele a akčné plány. To vyžaduje aktívny prístup k rozvoju územia a vytvorenie systému, ktorý tento rozvoj podporuje. Jedným z takýchto systémov je organizačná štruktúra úradu.

Rozvoj v organizačnej štruktúre miest

Aké miesto má rozvoj v organizačnej štruktúre miest? Ako vzorku sme si vybrali šesť krajských miest z ôsmich – bez Bratislavy a Košíc. Zdrojom informácií boli webové sídla týchto miest. Zistili sme, že rozvoj mesta sa v organizačných štruktúrach sledovaných šiestich krajských miest zužuje väčšinou na dve činnosti: projektové riadenie a investičnú výstavbu. Sú to však len dva nástroje regionálneho rozvoja, ktoré mestá môžu využívať. V organizačných štruktúrach miest často chýbajú odbory, ktoré by mali na starosti

Liptovský Mikuláš
Foto: shutterstock





Košice Foto: shutterstock

► tvorbu, realizáciu, monitorovanie a hodnotenie koncepčných rozvojových dokumentov a tvorbu a koordináciu nástrojov regionálneho rozvoja.

Strategické plánovanie miest

Jedným z kľúčových nástrojov podpory regionálneho rozvoja je strategické plánovanie. Podľa zákona 539/2008 Z. z. v znení neskorších predpisov o podpore regionálneho rozvoja je obec povinná pripraviť a realizovať program hospodárskeho a sociálneho rozvoja (PHSR) ako základný strednodobý dokument. Vďaka tomuto zákonu začalo mnoho miest a obcí plánovať rozvoj svojich území. Nie vždy je toto plánovanie realizované partnerským spôsobom – tak, ako to ukladá spomínaný zákon. Niekedy je tento proces formálnym naplnením zákona, „len aby bolo“. Samospráva postupne získava skúsenosti – aj z toho, či prostriedky vynaložené na tvorbu PHSR boli vynaložené efektívne, ak sa následne nerealizuje, nemonitoruje, nevyhodnocuje. Realizácia programov rozvoja miest a obcí je zatiaľ stále slabou stránkou našich samospráv. Naspäť sa im to vracia v zvýšenej nedôvere obyvateľov a inštitúcií pri snahe zapojiť ich do ďal-

šieho plánovania – ak predchádzajúci dokument zostal nerealizovaný.

Samosprávy majú na riadenie rozvoja možnosť vytvárať si aj iné strategické dokumenty, týkajúce sa jednotlivých oblastí rozvoja. Okrem tých, ktoré je potrebné vypracovať na základe legislatívy – komunitný plán sociálnych služieb,

11 strategických dokumentov mesta Zvolen spracovaných v rokoch 2007 – 2013

- Stratégia podpory malého a stredného podnikania
- Program rozvoja bývania
- Stratégia prevencie a riešenia závislostí
- Stratégia rozvoja športu
- Koncepcia rozvoja školstva
- Plnohodnotný život marginalizovaných komunít v meste Zvolen - lokálna stratégia komplexného prístupu
- Komunitný plán sociálnych služieb
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu
- Komunikačný plán mesta
- Komunálna energetická koncepcia (KOENKO)
- Koncepcia rozvoja informačného systému (KRIS).

program odpadového hospodárstva, koncepcia bývania, niekoľko miest má vypracované napríklad koncepcie školstva, športu, kultúry.

Priekopníkom v strategickom plánovaní je mesto Zvolen, ktoré si v období medzi spracovaním dvoch programov rozvoja mesta v rokoch 2007 – 2013 pripravilo jedenásť čiastkových strategických dokumentov s cieľom podrobnejšie analyzovať situáciu v jednotlivých oblastiach, pomenovať problémy a formulovať ciele, opatrenia a aktivity na riešenie týchto problémov. Závery z týchto čiastkových dokumentov boli zapracované do Programu rozvoja mesta na roky 2014 – 2020.

Tvorba programov rozvoja miest a ďalších koncepcií je pozitívnou súčasťou procesu prechodu zamerania samospráv „od operatívy k riadeniu rozvoja“. Ak nemajú zostať len povinnou prílohou žiadostí o finančné príspevky z fondov Európskej únie a ďalších zdrojov, bude treba posilniť odbornosť zamestnancov v oblasti strategického plánovania a ich pozíciu v organizačnej štruktúre miest.

Ak strategické plánovanie je niečo, čo sa len „musí stíhať“ popri riadení projektov a investičnej výstavbe, nie je to



Verejné stretnutie o Programe rozvoja mesta Banská Bystrica Foto: D. Bernát

dobrá správa pre strategické plánovanie a tým ani pre riadenie a podporu regionálneho rozvoja zo strany samospráv.

Marketing územia

Dôležitým nástrojom podpory regionálneho rozvoja zo strany samospráv je marketing. Marketingom území sme sa začali zaoberať na Ekonomickej fakulte Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici v 90. rokoch. Inšpirovali sme sa hlavne v Holandsku, kde sa marketingom miest venovali viacerí autori a vytvorili sme predmet v študijnej špecializácii Ekonomika a správa území, ktorý sa tam doteraz vyučuje. Neskôr sa marketing územia začal vyučovať aj na iných fakultách na Slovensku aj v Českej republike. Ešte stále sa však ucelene nedostal do našich samospráv, o čom svedčí jeho absencia v organizačných štruktúrach sledovaných šiestich krajských miest. Iba jednou jeho súčasťou – propagáciou – sa zaoberajú odbory propagácie, ktoré bývajú spojené s oblasťou cestovného ruchu a kultúry.

Marketing nemôžeme zužovať len na propagáciu alebo komunikáciu. Ide o celkový koncept tvorby produktu územia, výber cieľových skupín a nástrojov celého marketingového mixu. Základný-

mi cieľovými skupinami, s ktorými môžeme pracovať, sú občania, návštevníci a investori. Čím lepšie si zadefinujeme cieľovú skupinu a čím viac spoznáme jej potreby, správanie na trhu území, očakávania od samospráv – tým efektívnejšie vieme nasmerovať marketing na riešenie marketingového problému, ktorý máme. Tým môže byť nízka návštevnosť, sťahovanie obyvateľov z mesta, nedôvera obyvateľov k samospráve, nezamestnanosť a rôzne ďalšie.

Občianske iniciatívy a rozvoj miest

Občianske iniciatívy, občianske združenia, neziskové organizácie za posledných 25 rokov na Slovensku prešli významným vývojom smerujúcim k upevneniu postavenia v spoločnosti, k zvyšujúcemu sa počtu, ako aj k širšiemu rozsahu oblastí, v ktorých pôsobia. Sú významným aktérom rozvoja v samosprávach. Je možné pozorovať trend od „byť proti“ k „byť za“. Občania tvoria a realizujú projekty na skrášlenie miest i obcí, získavajú externé zdroje, prispievajú dobrovoľníckou činnosťou.

Mestské úrady a občania by nemali byť na dvoch opačných stranách, naopak. Preto treba robiť všetko pre to, aby sa úrady stávali priateľskejšie k občanom

a aby občania vedeli, čo úrady pre rozvoj robia a ako sa sami môžu doňho zapojiť. Ešte si celkom nerozumejú – byrokratická, málo flexibilná kultúra mestských úradov a kreatívna kultúra občianskych iniciatív, pripravených na akciu bez zväzovania sa štruktúrami a zbytočnými pravidlami. Mestské úrady však nemôžu stáť v rozvoji mesta osamotené a ich vedenia by si to mali neustále uvedomovať.

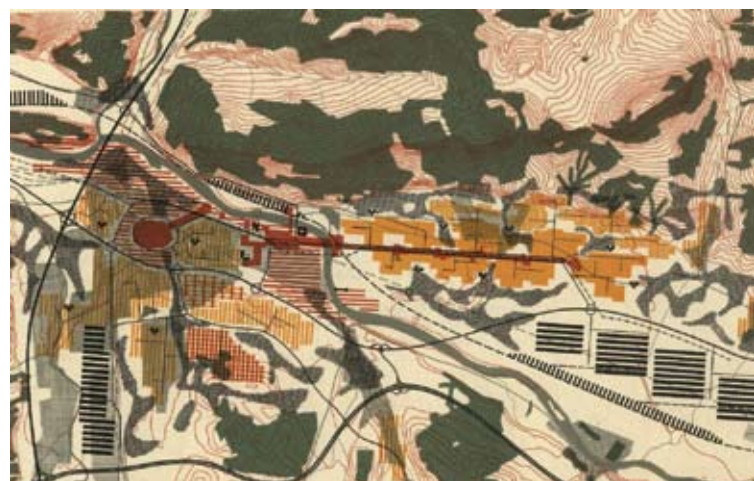
Participácia občanov je oblasť, kde naše samosprávy ešte majú čo objaviť. Bude potrebné prejsť od vzájomného akceptovania sa na vyšší stupeň – spoluprácu pre spoločný cieľ. Na základe už realizovaných a úspešných projektov je možné zaradiť konkrétne participatívne nástroje do systému samosprávy tak, aby fungovali permanentne. Takými nástrojmi je napríklad participatívny rozpočet, poradné orgány primátora z radov občanov (seniori, mládež, architekti), grantový program.

Sme na ceste

Motorom rozvoja miest by mali byť samosprávy. Že nimi sú v súčasnosti, by bolo odvážne tvrdenie. Sme spoločne na ceste, na ktorej ešte potrebujeme veľa spolupráce, úspechov i neúspechov a učenia sa z nich.



J. Peňáz: Regulačný plán Žiliny, 1929, In: lit. (2), str. 151



J. Svetlík, J. Kavan, M. Kodoň, F. Trnkus: Smerný územný plán mesta Žiliny pre r. 2050, archív autora

Návrh na Smerný územný plán mesta Liptovský Mikuláš, asi 1960, archív autora



Bratislavský región, Urbanita č. 44, 1984, str. 45

Pohľad a urbanistické vízie s odstupom času

prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., Ústav urbanizmu a územného plánovania, FA STU Bratislava

Urbanizmus a územné plánovanie nie sú len odborom – disciplínou, ktorá rieši praktické úlohy územného rozvoja, ale má aj prognózy a až vizionársky charakter. V dejinách urbanizmu nájdeme mnoho takýchto učebnicových príkladov. Niektoré mali skôr písomnú podobu a „zhmotnenie“ záviselo od predstavivosti čitateľa (napr. Campanilov Slnecný štát). Z tých nakreslených to bolo napr. renesančné hľadanie ideálneho mesta, futuristické predstavy mesta, hľadanie podôb mesta budúcnosti (A. Sant'Elia, E. Hénard, T. Garnier, Le Corbusier a mnohí ďalší). Ideály záhradného mesta podľa E. Howarda a R. Unwina realizoval napr. L. de Soissons v Garden City Welwin (1921). Aj u nás nájdeme niekoľko príkladov, ktoré by sme mohli nazvať „cesta od vízie k realizácii“. Mnohé sú vedené racionálnymi úvahami a predpokladmi, iné citom. Spomeňme aspoň niektoré.

Žilina

Josef Peňáz (1889 – 1956), geodet a geometer, spolupracovník architekta B. Fuchsa, navrhol v r. 1929 Regulačný plán Žiliny. V radiálno-okružnej schéme naznačil potenciál južného rozvoja mesta prostredníctvom silnej urbanistickej osi vyjadrenej formou mestského bulváru, ktorý organizuje okolité urbanistické bloky. Viac ako po 25 rokoch, ale v úplne iných spoločensko-ekonomických podmienkach, nadviazali na túto koncepciu F. Čapka a L. Bauer návrhom sídliska Hliny. Napriek alebo práve vďaka štýlu socialistického realizmu s aplikáciou podľubí je žilinský bulvár, podobne ako Krohova N. Dubnica, dodnes príkladom dobre zvládnutej urbanity. Je zaujímavé, že dnešné obchodno-nákupné centrum Aupark, ktoré vyvolalo v meste búrlivú diskusiu, stojí presne na mieste, kde Peňáz na rozhraní historickej a novej štruktúry navrhol ako uzáver bulváru námestie s výrazným soliterným objektom, pravda v inej obsahovej a kompozičnej filozofii.

Na Katedre urbanizmu vtedajšej FAPS SVŠT vznikla v roku 1960 pod názvom „Smerný územný plán mesta Žiliny pre r. 2050“ zaujímavá urbanistická štúdia východného rozvoja mesta. Formou lineárneho mesta autori J. Svetlík a kol. navrhli silnú rozvojovú os mesta ukon-

čenú rozsiahlou priemyslovou zónou. Na dlhé desaťročia ostala táto štúdia v zabudnutí. Autor článku si ju dal do súvislostí, keď sa zápalisto diskutovalo o umiestnení automobilky Kia. Tá stojí presne na mieste podľa tejto štúdie. Na jednej strane je to možno náhoda, analýzy terénnych a dopravných súvislostí však naznačujú aj isté zákonitosti a potenciál tejto polohy. Do r. 2050 ostáva ešte čas, môžeme byť teda zvedaví, či sa smerom k tejto industriálnej zóne postupne, aj keď iste v inej podobe, vysunú aj obytné funkcie mesta. Tak by sa táto kedysi akademická vízia stala realitou...

Liptovský Mikuláš

V roku 1976 bol prijatý Projekt urbanizácie Slovenska (vtedy SSR), ktorý spracoval Urbion. Okrem vymedzenia základných urbanistických osí vymedzil aj 13 mestských regiónov, a to na základe urbanistických kritérií. Oproti tomu vymedzenie niektorých dnešných regiónov, kde prevažovali najmä politické kritériá, nemá urbanistickú logiku. Tu je škoda, že politici neanalyzovali urbanistické determinanty fungovania priestorových štruktúr a neuverili v nadčasovosť ich fungovania. PU SSR naznačoval v alternatívach a variantoch aj scenáre urbanistickej koncepcie jednotlivých regiónov,

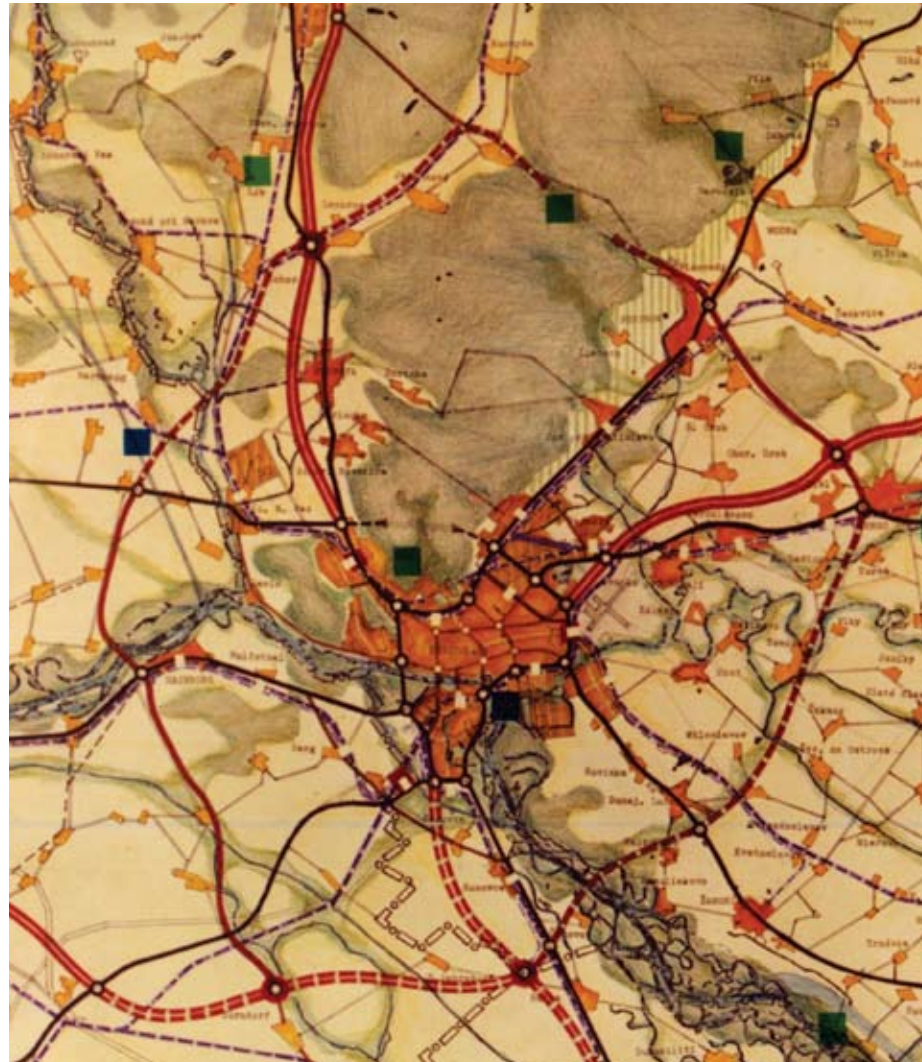
ktorá podrobnejšie rozpracovala územné plány regiónov. Z dnešného pohľadu sú zaujímavé dva príklady.

Z grafickej časti Hornopovažského regiónu je zjavné trasovanie železnice a diaľnice v spoločnom koridore na južnom okraji mesta, pod regulovaným tokom Váhu. Súčasťou návrhu je aj nová železničná stanica na juhu mesta. Ak si uvedomíme polohu dnešnej železnice a železničnej stanice, ide o úplne novú paradigmu mesta, ktorá oslobodzuje jeho kontakt s Liptovskou Marou a umožnila by aj kompaktnú urbanizáciu dobre orientovaného svahu severne nad mestom. Takto o meste v súlade s východiskami regionálneho plánu uvažovala spracovateľka Smerného územného plánu mesta VI. Michalčová v r. 1976. Všimnime si tiež, že územné plány miest sa nazývali smerné, čo im takéto prognózovanie rozvoja umožnilo... Po roku 1989 sa zdalo, že tieto úvahy o južnom dopravnom koridore sú nereálne a ostane tam už len realizovaná diaľnica. Modernizácia železničných tratí SR však tieto úvahy znovu otvorila. Projekt premiestňuje železniciu a stanicu do polohy, kde sa s ňou počítalo pred 40 rokmi. Ale zmena polohy takého uzla, ako je železničná stanica, znamená aj úplne novú urbanistickú koncepciu mesta, ktorú by mal predstaviť úplne nový územný plán mesta.

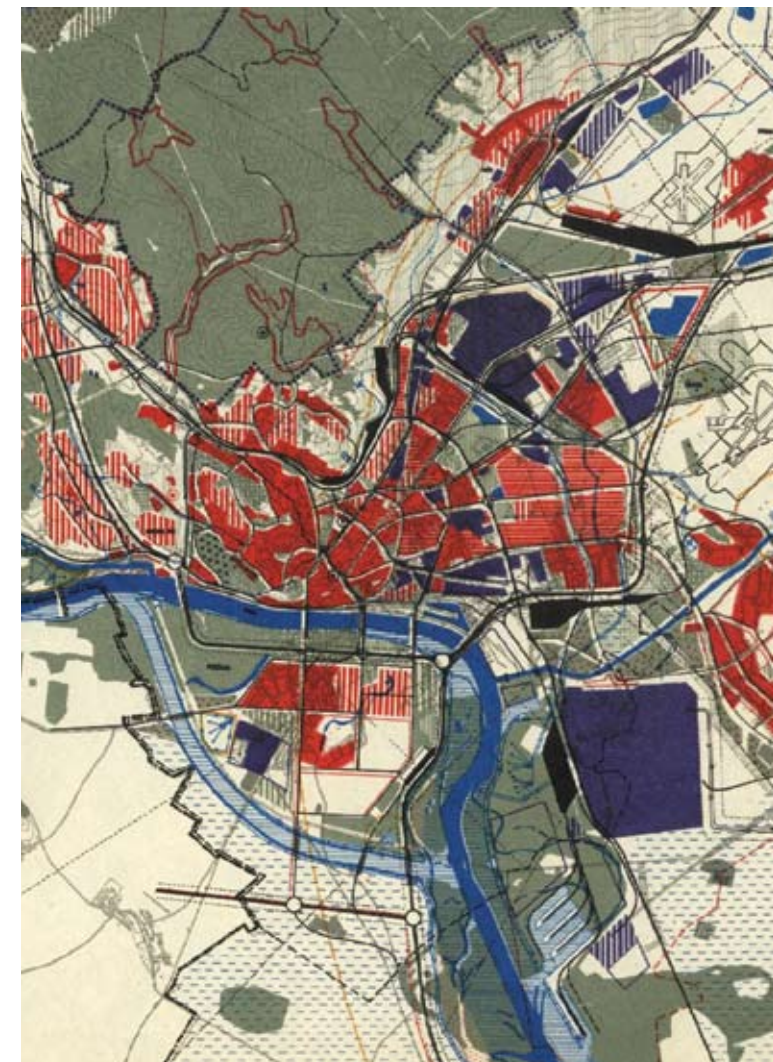




Širší územný plán rekreačnej oblasti Bratislavy, autori: J. Svetlík, J. Kavan, M. Kodoň, M. Marenčák, F. Trnkus, SvF SVŠT, 1963, archív autora



Bratislavský región, autori: team AA-plus - B. Kováč, (ved.), J. Komrska, D. Kaliská, E. Nagy, A. Sopiřová, P. Stec, S. Bařová, ř. Kundrát, 1992, archív autora



Rajónový plán Bratislavy s obtokovým kanálom, asi 1960, archív autora

► Bratislava

Urbanisticky najzložitejším priestorom je Bratislava a jej aglomerácia. Prognózy mnohých autorov ako A. Palóczyho, A. Balána a J. Grossmana, E. Hrušku, K. Grossa a J. Svetlíka ešte videli rozvoj mesta východným a juhovýchodným smerom. Až plán M. Hladkého a nadväzne najmä plán M. Beňušku z roku 1963 položili základ radiálno-okružnej koncepcie mesta. Východný rozvoj mesta mal svoje determinanty a limity, ktoré predstavovali priemysel a letisko. Preto boli vypracované niektoré štúdiá, ktoré naznačovali potenciál rozvoja po odbúraní týchto „východných“ priestorových bariér. Štúdiá Urbionu v rámci variantov regiónu v PU SSR naznačuje možnosti východného rozvoja mesta v prípade presunu letiska v prospech kompaktného mesta, navyše bez výškových limitov. Takáto otázka sa môže objaviť zo dňa na deň. Dôkazom sú niektoré letiská v kontakte s urbanizovaným územím, ako napríklad Berlín – Tempelhof. Netreba veriť, že súčasný stav je tu navždy.

Takmer zabudnutou je štúdiá „Širší územný plán rekreačnej oblasti Bratislavy“. Kolektív autorov pod vedením prof. Svetlíka už v r. 1963 naznačil potenciál rozvoja zelene v radiálno-okružnom systéme. Tento v podstate predobraz ÚSES neskôr aplikoval aj návrh územného plánu Bratislavského regiónu z r. 1995 (Aurex a FA STU).

Po páde železnej opony sa otvorili možnosti západného rozvoja Bratislavy. Urbanistická štúdiá Bratislavského regiónu Fakulty architektúry STU z roku 1992 poukázala na možnosť kompletizácie radiálno-polokružnej schémy na okružnú, a to aj so zapojením územia Rakúska a Maďarska. Táto práca bola tiež príspevkom k diskusii o tzv. nultom okruhu, ktorého poloha sa dnes stabilizuje. V nadväznosti na túto štúdiu tí istí autori v rámci štúdie Humanizácia Petržalky navrhli ako náhradu železnej opony ideu tzv. zelená ekologická hranica, ktorú by tvorila krajina suchých poldrov ako pomoc územia pre povodňové stavy. Tým štúdiá nepriamo nadväzovala na

rajónový plán Bratislavy z r. 1963, ktorý priniesol námet na tzv. obtokový kanál Dunaja, ktorý prevzal aj plán Beňušku a bol rešpektovaný aj v medzinárodnej urbanistickej súťaži na Petržalku v roku 1967. Tému vody v hraničnom priestore o 20 rokov rozvinul aj magistrát (V. Hrdý) a vďaka projektu BAUM (R. Kachlík a kol.) sa možno stane realitou.

Zaujímavé štúdie vyvolalo vedenie diaľnice popod Sad J. Kráľa. Túto bariéru Petržalky sa snažili vyriešiť napr. I. Gürtler a kol. návrhom centra nad diaľnicou. Podobnú ideu preklenutia diaľnice však v „zelenom“ prevedení priniesla nedávna štúdiá ateliéru Šebo – Lichý.

Kolektív autorov v zložení P. Bauer, M. Kusý, P. Paňák z ŠPTÚ Bratislava vypracoval koncom 80. rokov v rámci projektových prác na novostavbe SND aj urbanistickú štúdiu, ktorej predmetom je regulácia územia v okolí divadla. Táto štúdiá rozdelila územie na jasné urbanistické bloky a otvorila priestor v osi divadla k Dunaju. Neskôr túto víziu v novej forme naplnil projekt Eurovea (B.

Kaliský a kol.). Je rešpektované otvorenie priestoru pred divadlom k Dunaju, kde našiel uplatnenie monument M. R. Štefánika. Komplex predstavuje v podstate jednu budovu so spoločným podzemím, ktorej vnútorné kryté pozdĺžna a priečne ulice v podstate rešpektujú ideu urbanistických blokov štúdie ŠPTÚ. Je to príklad, ako jedna stavba môže naplniť urbanistickú víziu.

Stav, návrh, výhľad

Táto trojkombinácia legendy je metodickým neduhom mnohých územných plánov. Poslanci predsa neschvaľujú výhľad a už rozhodne nie stav, ale len návrh, ktorý však po schválení prestáva byť návrhom a stáva sa plánom. Tento úvod uvádzame z dôvodu, že autor článku spolu s J. Komrskom pre územný plán mesta Nové Mesto nad Váhom (schválený 1998) navrhol len jeden stĺpec legendy, bez uvedeného rozlíšenia. Ako výhľad nakreslili autorskú schému novej urbanistickej koncepcie mesta (systémová zmena sa týkala najmä dopravy),

kde plán je nástrojom na jej realizáciu. Rozhodli sa jednoznačne zaregulovať len víziu, teda „výhľad“. Ako však zlúčiť prerod vízie do stavu bez májúcej pruhovanej grafiky? Po diskusii, v ktorej mnohí poukazovali v zotrvačnosti na socialistické plánovanie na trojedinú legendu, sme sa presvedčili o výhodách tohto prístupu. Obstarávateľ sa o tom presvedčil po 17 rokoch užívania plánu. Mesto predchodcovia dnešného plánu (Janček 1972, Scharnagl 1955) navrhli v schéme Miljutinovho pásmového mesta. Túto schému desaťročia narušali dva veľké priemyselné podniky, medzi nimi bašta – kombinát Palma. Podľa názoru spracovateľov v kontakte so zónou bytového a centrálneho územia mesta by mala takáto funkcia „dožiť“, k čomu vytvorili nové plochy v priemyselnej zóne. Plochu „stavu priemyslu“ označili za zmiešané územie bývania, administratívy a obchodu ako rozvojové územie funkcií centra mesta. V pripomienkovom konaní firma po prvotných námietkach súhlasila s tým, že sa osobitne špecifikuje režim

prípadného rozvoja priemyslu na tomto území. O pár rokov prišla transformácia a neskôr úplné zastavenie výroby. Pristúpilo sa okamžite k asanácii opustenej areálu (žiaľ, i keď niektoré prvky priemyslového dedičstva boli využiteľné...) a vyrástla tu nová obchodno-distribučná zóna. Plán spred 18 rokov je v súlade s dnešným novým stavom bez potreby aktualizácie územného plánu. Tým chceme naznačiť, že aj metodika územných plánov, ak majú víziu, môže byť významnou pomôckou na presadenie urbanistickej koncepcie plánu.

Tieto príklady poukazujú na význam prognózneho charakteru územného plánovania. Prognóza ako kategória územného plánovania bola ešte nedávno (do r. 1990) v systéme „3 stupne x 3 kategórie = 9 druhov územnoplánovacej dokumentácie“ ako pojem oficiálne kodifikovaná zákonom. Pri pohľade na mnohé naše územné plány si klademe otázku, akú víziu vôbec sledujú a je otázne, či nám takýto oficiálny stupeň plánovania nechýba.

Súťaž o nové Košice

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

Platný územný plán mesta Košice spracovala arch. Vlasta Michalcová s kolektívom v období rokov 1971 až 1975. Schválený bol vládou SR v roku 1976, t. j. pred 40 rokmi. Tento územný plán bol komplexne aktualizovaný v roku 1984 Stavoprojektom Košice (A. Běl a kol.) a neskôr v roku 1993 pracovníkmi UHA mesta Košice (Kočiš, Vičková). V roku 2000 prešiel procesom elektronizácie a od roku 2008 je publikovaný na webových stránkach mesta Košice. Za posledných 20 rokov bol územný plán aktualizovaný priebežne každý rok formou zmien a doplnkov vo viac ako 200 lokalitách. Košice zatiaľ nedosiahli, v zmysle platného územného plánu, návrhový počet obyvateľov 300-tisíc, nenaplnili sa všetky rozvojové lokality, ani sa nepostavili všetky naplánované dopravné prepojenia. Stav obyvateľov je dlhodobo stabilizovaný a prudký nárast v blízkej budúcnosti nie je pravdepodobný. Vážne výhrady k súčasnej koncepcii územného rozvoja nie sú. Aké sú teda dôvody zabezpečovania nového územného plánu?

Od Nežnej revolúcie prebehla spoločnosť obrovskými zmenami, ktoré sa odrazili aj v prístupe k územnému plánovaniu, najmä v legislatíve a v spôsobe uplatňovania územno-plánovacej dokumentácie pri stavebnom konaní. Zmenila sa aj metodika znázorňovania využitia územia a definovania záväzných regulatívov a podobne.

Tieto postupné zmeny sa prejavili aj na nesúrodosti dnešného územného plánu mesta Košice. Niektoré plochy sú zaregulované pomerne podrobne formou regulačných listov. Iné, predovšetkým dlhšie obývané územia, ktoré neboli aktualizované, majú len základnú reguláciu z pôvodného územného plánu. Z urbanistického hľadiska sú vnímané ako stabilizované územia, chýba im však

právna ochrana a definovanie ich statusu aj v územnom pláne. Súčasný územný plán sa pomerne málo podrobne venuje témam, ako je pešia, cyklistická doprava alebo zelená infraštruktúra. Je preto potrebné metodicky jednotne pristúpiť k záväznej regulácii a precízne formulovať záväznú časť tak, aby bola právne vymožiteľná a súdmi preskúmateľná. Taktiež je nevyhnutné skoordinať územný plán s ostatnými strategickými dokumentmi, najmä Programom rozvoja mesta. Niektoré nové, spoločensky závažné javy, ako napríklad adaptácia na dosahy klimatických zmien a podobne, si v územnom pláne tiež zaslúžia viac pozornosti. V neposlednom rade je dôležité vyjsť v ústrety občanom – používateľom územného plánu a umožniť im ľahkú orientáciu

v dokumente vo forme prehľadného GISu publikovaného na webe.

Príprava súťaže

Práce na novom územnom pláne začalo mesto už v roku 2013 prípravou verejného obstarávania. Aby v takej, pre mesto strategickej veci, nerozhodovali len peniaze, ale hlavne odborná úroveň spracovateľa, mesto zvolilo formu súťaží návrhov. Po odsúhlasení súťažných podmienok aj Komorou architektov bola v júni 2014 súťaž návrhov vyhlásená a oficiálne sa začal proces verejného obstarávania. Stanovené boli pomerne prísne podmienky účasti. Tie pravdepodobne veľa potenciálnych uchádzačov odradili, na druhej strane však zabezpečili účasť skúsených odborníkov, ktorí mali v prípade výberu vhodné predpoklady na realizáciu celého niekoľko rokov trvajúceho procesu návrhu územného plánu. Na súťaži návrhov sa nakoniec zúčastnili traja účastníci, ktorí deklarovali dostatok skúseností, zázemia aj odborníkov pre jednotlivé profesie.

Na spracovanie Návrhu zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice mali súťažiaci dva mesiace. Termín odovzdania bol 2. december 2014. Medzinárodná porota zasadala 10. decembra 2014 pod vedením V. Šottníkovej, v zložení (v abecednom poradí): V. Debnár (ako náhradník za S. Kočiša, ktorý sa zúčastnil len na začiatku práce poroty), A. Gürtler, A. Hladík (ČR), A. Hoppanová, J. Hudák, M. Jerguš, P. Királyová, L. Kočiš, A. Kubová-Gauché (FR), Š. Zahatňanský (ako náhradník za J. Jakubova).

Vyhodnotenie súťažných návrhov

Podľa poroty splnil kritériá na vyhodnotenie súťaže najlepšie a 1. cenu získal návrh skupiny Združenie ÚPN – M KE, s kolektívom autorov: A. Běl, I. Fruhaufová, D. Kovács, V. Malinovský, D. Marek, L. Mateček, N. Paulínyová, Š. Škoda, M. Viček, L. Vičková.

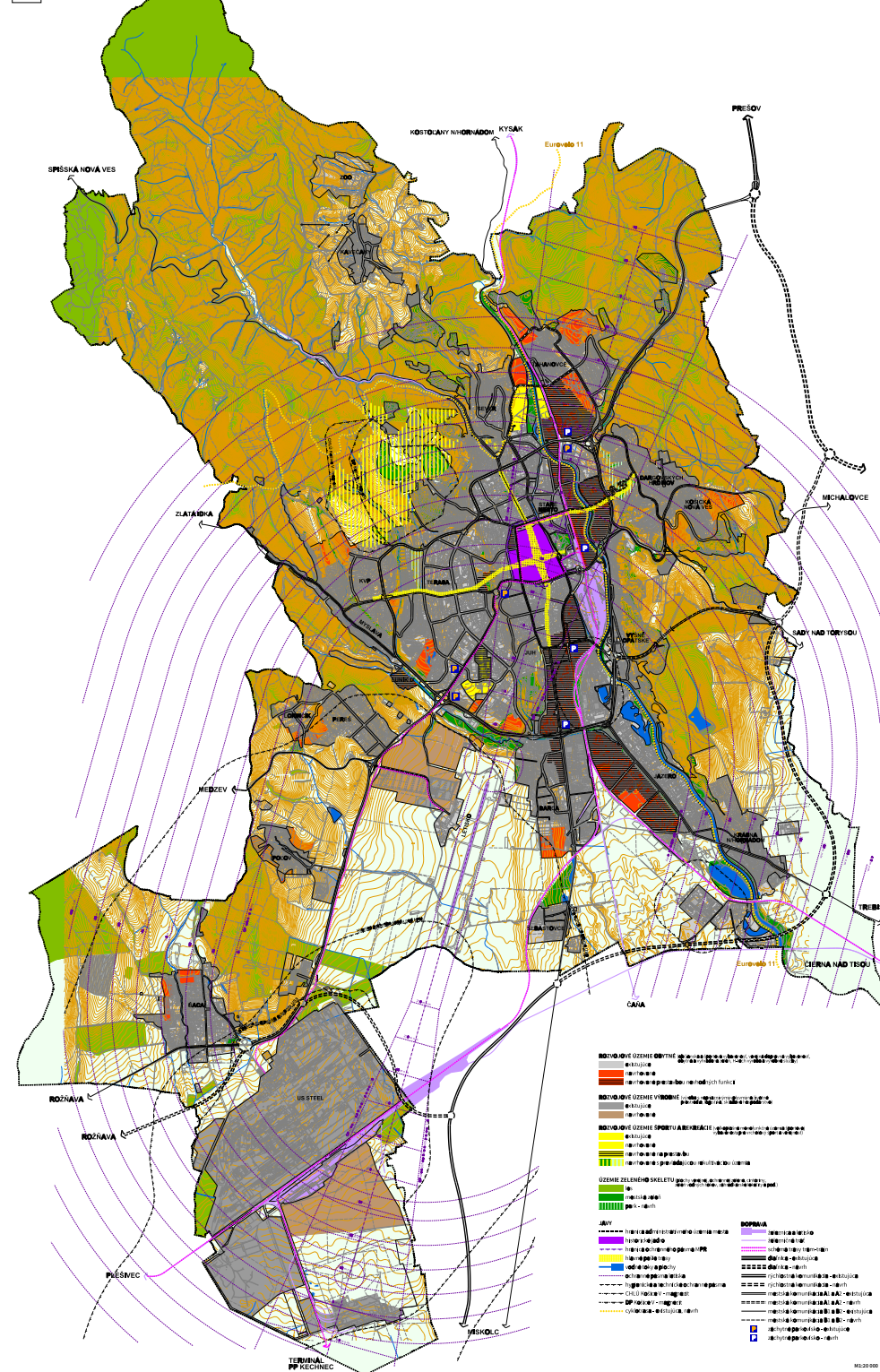
Odmenu získali ďalší dvaja účastníci, obaja v rovnakej výške: Casua s.r.o., ČR – s kolektívom autorov: O. Haman, P. Housa, M. Drahovský, O. Kyp, P. Neuman, V. Sigmund, H. Suchá, M. Kašíková, K. Loupal a Architektonické štúdio Atrium s.r.o. s kolektívom autorov: D. Burák, P. Raksanyi, M. Koniar, M. Dubiel, M. Burák, M. Bakalár, M. Gomolčák.

Súťažné návrhy boli vystavené vo foyeri Magistrátu mesta Košice viac ako mesiac. V súčasnosti je stále možné si ich prezrieť na webovej stránke mesta.

Všetky tri návrhy sa do veľkej miery zhodujú v cieľoch i potrebách, ktoré pre

I/1

NÁVRH HLAVNÝCH SMEROV ROZVOJA MESTA KOŠICE



Návrh hlavných smerov rozvoja

Košice riešitelia definovali. Rozdiely boli len v spôsobe, akým chcú stanovené ciele a potreby dosiahnuť, prípadne v detailoch použitých postupov.

Na základe výsledkov súťaže prebehlo priame rokovacie konanie s víťazným uchádzačom, výsledkom ktorého bolo podpísanie zmluvy na spracovanie nového územného plánu. Súbežne sa v procese verejného obstarávania vyberal obstarávateľ územnoplánovacej dokumentácie,

v ktorom sa úspešným uchádzačom stal Ing. arch. Vladimír Debnár.

Víťazný návrh preferuje kompaktné mesto

Na víťaznom návrhu porota ocenila moderný prístup autorov, ktorý sa opiera o súčasné trendy rozvoja miest: kompaktnosť, polyfunkčné využitie územia, skracovanie vzdialeností medzi pracou, bývaním a oddychom. Spracovatelia

zdôraznili potrebu efektívneho využitia územia, predovšetkým brownfieldov v zastavanej časti mesta. Z funkčného hľadiska členia rozvojové plochy na 4 druhy – územie obytné, výrobné, športu a rekreácie a zeleného skeletu. Existujúce rozvojové plochy platného územného plánu prijali autori v redukovanom rozsahu, pričom argumentujú, že „v zastavanom území sú dostatočné rezervy pre potrebný rozvoj mesta“. Z ich analýzy vyplýva, že kapacita existujúcich návrhových plôch v platnom územnom pláne predstavuje potenciál pre ďalších 109 000 obyvateľov.

Filozofia víťazného návrhu preto odmieta ďalšie extenzívne rozširovanie mesta do krajiny a sústreďuje sa na dotvorenie zastavaného územia a pozdviženie jeho priestorovej, funkčnej a urbanisticko-architektonickej kvality. Možnosti rozvoja vidia riešitelia najmä v existujúcich veľkých brownfieldoch a na území okolo rieky Hornád. Z tejto filozofie sa odvíjajú aj hlavné ciele pre trvalo udržateľné mesto uvedené v návrhu:

- zamedziť ďalšiemu rozširovaniu mesta do okolitej voľnej krajiny, chrániť poľnohospodársku a lesnú pôdu a stanoviť v ÚPN tzv. neprekročiteľnú hranicu zástavby,
- maximalizovať využitie pozemkov v meste s dôrazom na mestský charakter zástavby,
- transformovať nevyužívané, málo využívané, resp. nevhodne využívané územia, najmä pozdĺž rieky Hornád, zabezpečiť ich zmiešané využitie a integrovať ich do mestského prostredia,
- integrovať do sídlisk zárodky mestského prostredia,
- umožniť maximálnu flexibilitu a diverzitu verejných priestorov,
- zvýšiť podiel plôch verejných parkov pešo dostupných pre obyvateľov jednotlivých častí,
- optimalizovať a zvýšiť prepojenosť siete ulíc, zabezpečiť ich lepšiu výkonnosť a priechodnosť aj pre peších a cyklistov,
- zabezpečiť ochranu mesta pred storočnou veľkou vodou.

Základné princípy pre návrh nového územného plánu

V návrhu je mesto členené na vnútorné mesto (Košice) a vonkajšie mesto tvorené pôvodne samostatnými obcami – Košická Nová Ves, Krásna nad Hornádom, Barca, Myslava, Ťahanovce, Pereš, Lorinčík, Poľov, Šaca a Kavečany. Riešitelia v textovej časti definovali nasledovné princípy:

Princíp kompaktného mesta – kompaktné mesto vytvára mestské prostre-



Schéma rozvoja na princípe kompaktného mesta

die s atraktívnymi verejnými priestormi, skracuje trasy dopravnej a technickej infraštruktúry, znižuje intenzitu mobility obyvateľstva, znižuje investičné a prevádzkové náklady na verejnú dopravnú a technickú infraštruktúru, šetrí prírodné prostredie.

Princíp funkčno-ekonomický – filozofia súťažného návrhu vychádza z analýzy hustoty obyvateľov na hektár zastavaného územia (asi 36 obyvateľov na hektár



Schéma priestorového usporiadania (výškové zónovanie)

v súčasnosti). Čím intenzívnejšie je využívané mestské územie a čím viac je prepojené mesto (pešo, bicyklom, automobilovou dopravou, autobusmi a električkami, ale aj internetovou dátovou sieťou s vysokými rýchlosťami), tým viac bude ekonomicky prosperovať. Súťažný návrh člení lokality na nové a prestavbové. Nové lokality nadväzujú na zastavané územie a sú prevzaté z územného plánu mesta v minimálnom rozsahu najmä z dôvodu vybudovanej kapacity inžinierskych sietí a dopravného napojenia. Prestavbové lokality sú najmä územia pozdĺž rieky

Hornád a pozdĺž Južnej triedy s využitím jestvujúcej dopravnej a technickej infraštruktúry, ktorým sa prinavráti mestský charakter a mestské využitie.

Princíp väzby s prírodným prostredím – v súťažnom návrhu je tento princíp vyjadrený vytvorením „zelených kompozičných osí“, ktoré prepájajú exkluzívne prírodné prostredie mesta (Čierna hora, Volovské vrchy) s mestskou zeleňou a zeleňou pozdĺž rieky Hornád a sprievodnou zeleňou ostatných vodných tokov. V dostatočne voľných územiach je „zelená kompozičná os“ artikulovaná ako výrazné plochy zelene a parky, v stiesnených územných podmienkach ako stromoradia doplnené plochami trávnikov, „zelených“ striech a fasád bytových domov. Kvalitné prírodné prostredie navrhujeme využiť na rekreačno-športové aktivity a zároveň optimalizovať podiel plôch verejnej zelene na obyvateľa.

Princíp „návratu“ do mesta – udržanie súladu prírodnej a urbánnej krajiny ukončením extenzívneho rozvoja mesta a postupnou intenzifikáciou využitia zastavaného územia a zvyšovaním kvality urbánnej štruktúry mesta. Okrem ochrany krajiny ide o vytvorenie predpokladov na trvalo udržateľný územný rozvoj, ktorý vychádza z rešpektovania ekonomických podmienok fungovania mesta, a tým zvyšovania jeho investičnej atraktivity.

Urbanistická koncepcia podporuje efektivitu dopravy

V riešení dopravy súťažný návrh akceptuje schválené rozvojové vízie zamerané na rozvoj a preferenciu MHD. Súčasťou návrhu sú projekty Integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy (tram-train), t. j. výstavba terminálu Košice sever, prepojenie električkovej a železničnej trate na Staničnom námestí a v Krásnej nad Hornádom, výstavba

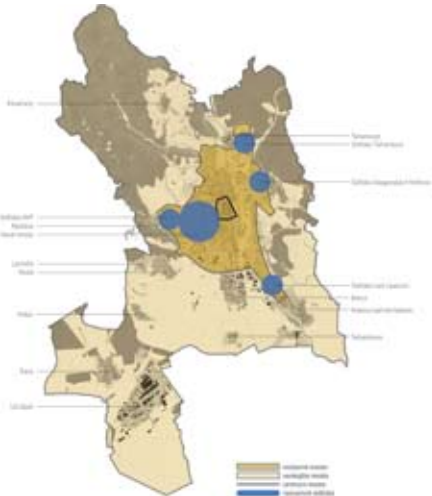


Schéma organizácie územia

trate terminál Sever – Nám. Maratónu mieru s napojením na sieť ŽSR. Prepojenie suburbánneho pásma východne od Košíc s pracovnými príležitosťami v meste je zabezpečené prostredníctvom prímestskej autobusovej dopravy. V centre mesta sa predpokladá vytvorenie odstupňovaných zón prístupu vozidiel individuálnej automobilovej dopravy. Navrhnutý systém „chytého“ (smart) parkovania zefektívni pouličné parkovanie. Záchytné parkoviská a parkovacie domy pre vozidlá smerujúce do centra mesta sú umiestnené pozdĺž



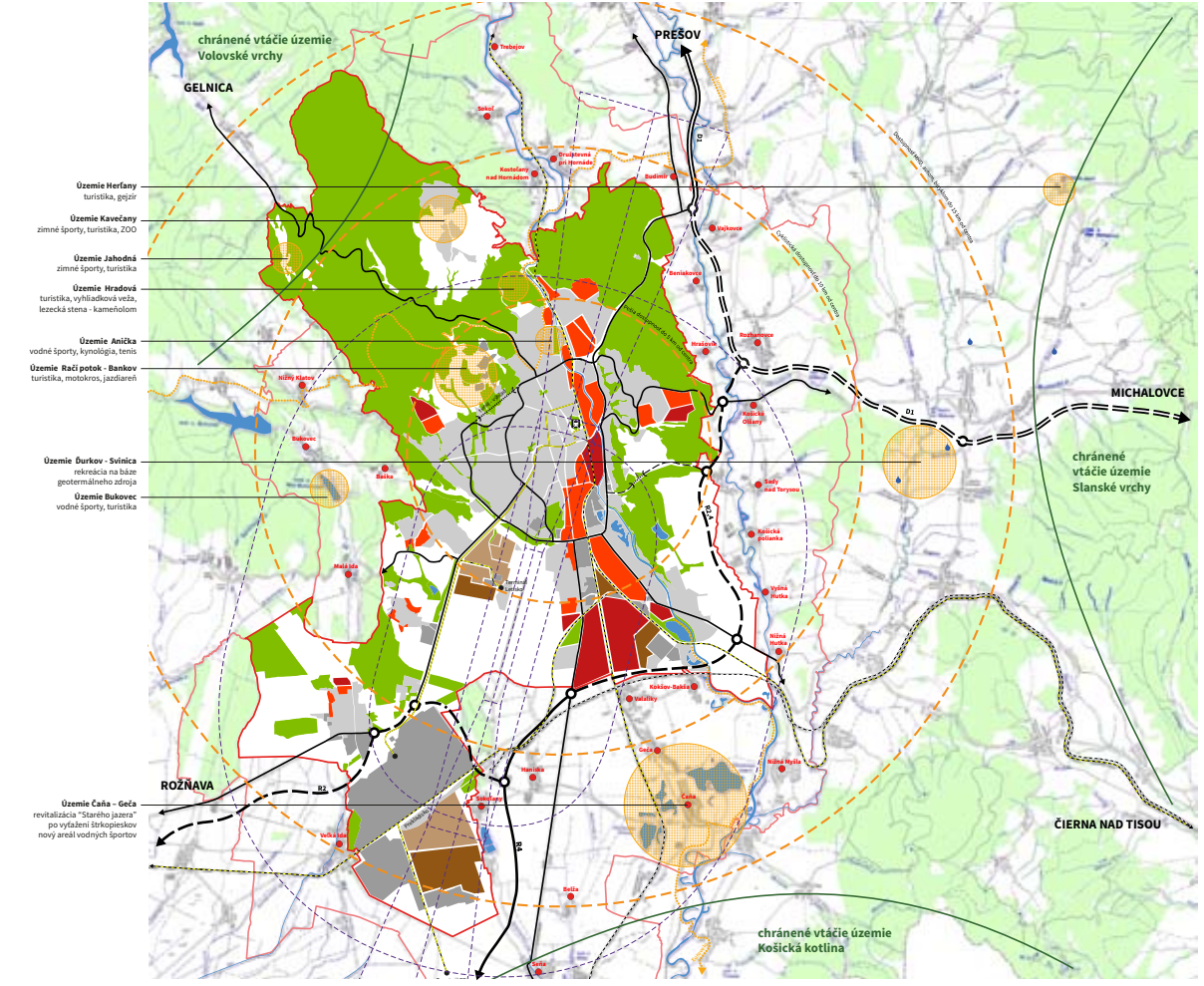
Schéma dopravnej kostry mesta

radiálnych prístupových komunikácií. Odstavovanie áut na sídliskách je riešené výstavbou objektov hromadných garáží a odstavných plôch, ktoré by v ideálnom prípade mali stáť na mieste neefektívnych plôch boxových garáží.

Ako sa ďalej uvádza v správe súťažného návrhu, mesto je významným centrom regiónu zasahujúceho časť Maďarska a častí Ukrajiny a Poľska, preto jestvujúce letisko bude plnohodnotne rozvíjané na úrovni regionálneho letiska pre medzinárodnú dopravu siete TEN-T. Infraštruktúra železničnej dopravy v Košiciach má dlhodobu stabilizovanú lokalizáciu tratí a zariadení. Ako nové riešenie úpravy vedenia železničných tratí v meste presadzuje súťažný návrh plošnú redukciu manipulačných plôch v priestore južne od železničnej stanice. Návrh je v súlade s dlhodobým zámerom mesta zrušiť urbanistickú bariéru, ktorú predstavuje železničná trať Čierna nad Tisou – Košice, vedená popri Jantárovej ulici. Táto osamotená koľaj vyčleňuje z mesta približne 50-hektárové územie, vzdialené len 1km od centra mesta. Priestor sa v súčasnosti málo využíva, pretože trpí izoláciou. V intermodálnej preprave súťažný návrh počíta s vybudovaním nového

1/2

PROGNÓZA HLAVNÝCH SMEROV ROZVOJA MESTA KOŠICE



Prognóza hlavných smerov rozvoja

základného terminálu intermodálnej prepravy a príslušnej prípojnej a obsluhnej infraštruktúry v lokalite Bočiar, čo je v súlade s regionálnym územným plánom KSK.

Zelená infraštruktúra a Hornád

V súťažnom návrhu je v súlade s návrhom funkčného využitia územia definovaná nová kompozično-priestorová os prestavbového územia – rieka Hornád.

Územie zeleného skeletu mesta predstavuje ucelené rozsiahlejšie plochy zelene – ochranná zeleň, verejná zeleň, ktorá je súčasťou rôznych iných funkčných plôch, cintoríny, zeleň vodných tokov, záhradkárské lokality a podobne. Návrh zdôrazňuje základnú kostru zelene v súlade s miestnym územným systémom ekologickej stability, ktorú posilňuje a dopĺňa o priečne koridory tvorené alejami pri hlavných komunikáciách a disponibilnými plochami pri nich. Nové parky sú navrhované pod Furčou, pod Železníkmi, nad Sladovňou a v Borovicovom lesíku. Úvaha riešiteľov korešponduje s dlhodobou snahou

mesta o intenzívnejšie prepojenie mesta s okolitým lesoparkom najmä v zónach dotyku oboch štruktúr.

Nový územný plán už v roku 2019

V rámci svojej činnosti Útvár hlavného architekta mesta Košice zabezpečil



Schéma mestskej zelene

Urbanistickú štúdiu výškového zónovania mesta (Casua s.r.o., ČR, 2013) a Urbanistickú štúdiu mestskej zelene (A. Dobrucká 2014). V roku 2015 sa dokončila Stratégia rozvoja dopravy a dopravných služieb mesta Košice (NDCon, s.r.o., 2015) a prebehlo zabezpečenie Strategickkej hlukovej mapy aglomerácie Košice. Všetky tieto dokumenty tvoria dôležitú súčasť podkladov na prieskumy a rozborov, ktoré majú byť ukončené v máji 2016. Na základe výsledkov prieskumov a rozborov bude pripravené Zadanie ako základný dokument určujúci spracovateľovi hlavné ciele a rámec jeho činnosti. Nový územný plán majú mať Košice spracovaný v roku 2019.

Všetky obrázky použité v článku sú z grafickej časti víťazného súťažného návrhu Združenia ÚPN – M KE, zo súťaže Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice, ktorú organizovalo mesto Košice v rámci verejného obstarávania spracovateľa nového územného plánu.

Výstavba obytných súborov na Slovensku v rokoch 1956 – 1975

prof. Ing. arch. Peter Vodrážka, PhD., STU v Bratislave, Fakulta architektúry

Po kritike reagujúcej na umeleckú tvorbu metódou socialistického realizmu obdobie rokov 1956 až 1965 predstavovalo etapu, v ktorej ešte prevládali technicko-ekonomické aspekty urbanizácie, ale zároveň nastalo tvorivé uvoľnenie po období tvrdého diktátu. Ako uvádzajú M. Dulla a H. Moravčíková „Rok 1955 pritom môžeme považovať za prelomový naraz z niekoľkých dôvodov. V tom čase boli prijaté nové regulačné štandardy pre plochy bytov a súčasne sa na Slovensku začal vyvíjať systém panelovej prefabrikácie. V tom istom období sa do projekčnej praxe premietlo oficiálne odmietnutie socialistického realizmu a nové koncepty tak už mohli vznikáť na princípoch moderného urbanizmu.“

Štrkovce a Trávniky

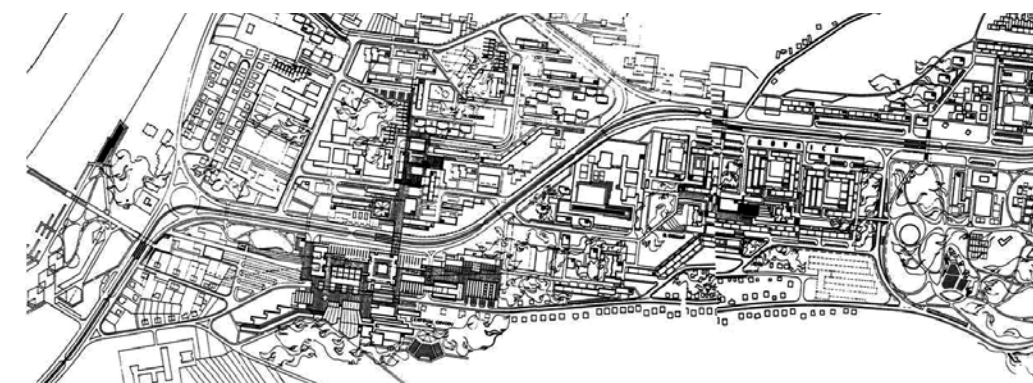
Dôležitú úlohu zohráva aj časové delenie jednotlivých etáp výstavby sídlisk na Slovensku, pričom H. Moravčíková delí toto obdobie na dve etapy. M. Kusý používa podobné časové členenie v rozmedzí rokov 1955 – 1975, ako je delené aj v tomto článku. V konečnom dôsledku však dôjdeme k záveru, že aj tu sú evidentné dve časové etapy, ktoré možno charakterizovať výstavbou obytných súborov v rovinatom území a neskôr využívaním zložitejších geomorfologických podmienok v náročnejšom teréne miest.

Prvé bratislavské sídliská (1957 – 1964)

Jedným z najzaujímavejších urbanistických experimentov tohto obdobia, nesúcich znaky nového prístupu k urbanistickej a architektonickej tvorbe, je sídlisko na Račianskej ulici v Bratislave (1957) od kolektívu O. Dukát, Š. Ďurkovič, V. Houdek, Š. Svetko, E. Vician s novým poňatím hmotovo-priestorového konceptu a jasnou funkčnou diferenciáciou v území. Pozdĺž jednej z radiál z centra Bratislavy smerom na Raču bol vybudovaný koncom päťdesiatych rokov bytný súbor, ktorý už niesol znaky nového koncipovania urbanizmu a predstavuje jedno z prvých väčších sídlisk. Komplex bytových domov, ktoré sú v časti sídliska od Račianskeho mýta rozložené kolmo na Račiansku ulicu, je doplnený o predstavané dvojpodlažné hmoty objektov občianskej vybavenosti. Ten istý hmotovo-priestorový koncept bol použitý aj zo strany Pionierskej ulice, kde sa však v predstavaných hmotách nachádzali sochárske ateliéry. Za pásom týchto domov, ktoré súčasne izolujú hluk z rušnej mestskej komunikácie, sa nachádzajú vnútroblokové priestory. Pešie priečne trasy vedú cez široké podchody pod líniovými objektmi, a zvyšujú prestupnosť obytného súboru aj v priečnom smere. Na rozdiel od predchádzajúcich vývojových etáp je tu použitá široká škála obytných domov – horizontálne sekciové, doskové a bodové výškové stavby. Obytné budovy majú liate vertikálne priečne nosné konštrukcie a montované stropy. Kompozičné usporiadanie domov rôznych výšok, prehľadná veľkosť komplexu, dovtedy u nás nepoužitý architektonické riešenie a príjemný vzhľad spolu s konštrukčnými novinkami vytvorili z tohto sídliska jedno z najlepších v tomto období.

V Bratislave sa v tomto duchu vybuďovalo aj sídlisko Ružová dolina v rokoch 1959 – 1963 (I. Bárta, J. Steller) a zaujímavovo pôdorysne riešený obytný súbor

na Hostinského ulici s nákupným strediskom Slimák od I. Matušíka, vybudované v rokoch 1959 – 1964. Autor ho netradične vyriešil na území trojuholníkového tvaru v kontraste voči pravouhlej nízkopodlažnej zástavbe a prevahe priemyselných areálov v tejto časti Bratislavy. Vhodné zvládnutie pôdorysnej kompozície obytných domov z viacerých typov objektov na jednej strane obytného súboru a dopĺňajúci areál predškolských a školských objektov na strane druhej, graduje v pôdorysne netradičnom, kruhovom nákupnom stredisku Slimák, ktoré vytvára vstup do tohto obytného súboru. Podobný trend nového hmotovo-priestorového stvárnenia možno sledovať aj pri novokoncipovaných obytných súboroch v iných mestách Slovenska. Z roku 1958 je to sídlisko Piešťany – Stred (M. Šavlík), alebo sídlisko v Nižnej nad Oravou od A. Cimmermanna z roku 1959. Najväčším obytným obvodom tohto obdobia však je bratislavský Ružinov, ktorý bol riešený ako štvorica obytných súborov, budovaných v rokoch 1959



Obytný súbor Kútiky v Bratislave, J. Fabiánek, J. Chovanec, F. Milučký, A. Plačko, K. Ružek, S. Talaš, 1968 – 1974, pôdorysný koncept Kútkov a Dlhých dielov

– 1964. Autormi urbanistického riešenia prvej časti obytného obvodu – Štrkovca – bol kolektív Š. Ďurkovič, T. Gebauer, D. Kedro, F. Konček, L. Pinkalský, I. Skoček a L. Titl v roku 1959. Druhá časť – Trávniky – je dielom autorskej dvojice Š. Ďurkovič, F. Milučký z toho istého roku. V roku 1960 vyprojetovali tretiu časť – Ostredky – T. Gebauer, D. Kedro, L. Pinkalský a napokon štvrtú časť obytného obvodu – Pošeň – projetovali L. Pinkalský a I. Skoček v roku 1964. Celkový počet obyvateľov obytného obvodu Ružinov mal byť 56 000 a vzhľadom na veľkosť štyroch obytných súborov koncept počítal aj s vybudovaním zariadení občianskej vybavenosti. A to nielen v rámci obytných súborov, ale aj s výrazným obvodom centrom, ktoré mali zabezpečiť plnohodnotné fungovanie tejto novej mestskej časti Bratislavy. Tento obytný obvod naplňal vtedajšie

predstavy o vhodnom bývaní na rovinatom území s množstvom zelene. Zároveň bol bokom od negatívnych vplyvov mestskej dopravy. Hlavná komunikačná os prestavuje mestskú radiálu, na ktorej sa koncentrujú automobilová aj električková doprava, spájajúce obytný obvod s centrom mesta. Zväz slovenských architektov ocenil v roku 1966 urbanistickú koncepciu tohto obytného obvodu Cenou Dušana Jurkoviča.

Nitra podľa návrhu M. M. Scheera (1956 – 1963)

Z významných mimobratislavských realizácií je potrebné spomenúť obytný súbor Nitra – Párovce od M. M. Scheera (1956 – 1963), sídlisko Floreát v Piešťanoch (1960 – 1965) od M. Bodického a Hliny v Žiline od F. Čapku a L. Bauera, ktoré pozostávalo z niekoľkých častí a bolo budované v rokoch 1955 – 1977. Hlavnú koncepciu nového nitrianskeho sídliska navrhol M. M. Scheer v spolu-

práci s G. Strážovcom, Š. Sojkom a kol. Návrh a výstavba obytného obvodu s 2 300 bytmi a vybavenosťou prebiehala v rokoch 1956 – 1963. Výstavbe predchádzala súťaž, v ktorej dôraz pri riešení obytného súboru mal byť kladený na vstupný priestor do mesta, pričom sa brala do úvahy aj susediaca križovatka, kde mala byť umiestnená administratívna budova. Podmienky ďalej predpokladali výstavbu 4- až 5-podlažných bytových domov s maximálnou opakovateľnosťou objektov. Zo súťažných návrhov porota vybrala koncepciu architekta M. M. Scheera. Za pozitíva návrhu bolo považované hlavne využitie prírodných daností terénu, priaznivý prechod medzi súvislou zástavbou mesta a jeho okrajom vytvorený rytmickým radením objektov. Vyzdvihnuté bolo taktiež použitie progresívneho konštrukčného systému objektov, rešpektovanie existujúcich inžinierskych sietí

• a výhodné ekonomické riešenie. Os sídliska dnes tvorí široká komunikácia, ktorá je pokračovaním výpadovky z centra mesta Nitry smerom do Bratislavy. Ulica má charakter mestskej triedy. Kolmo na ňu sú usporiadané obytné domy kombinované s obchodmi, službami a administratívou. Najčastejšie sa opakujú dva typy domov – výškový bodový dom so zakrivenou strechou strešnej nadstavby a pozdĺžny sekciový dom. Sídlisko nakoniec nebolo dokončené v plánovanom rozsahu. Zaujímavým novátorským počínom bolo prispôbenie prírodného prostredia nitrianskeho dolomitového lomu tzv. Rolfesovej bane, ktorá bola vyhlásená za prírodnú pamiatku, jej zapojenie do režimu súboru a využívanie na rekreačné účely.

Žilinské Hliny

Sídlisko Hliny predstavuje prvé a najstaršie sídlisko v Žiline. Tvorí ho osem menších samostatných obytných súborov Hliny I až Hliny VIII, vybudovaných v pomerne rozsiahlom časovom období a tie sa zadeľujú do dvoch urbanistických celkov Hliny I – IV a Hliny V – VIII. S výstavbou sídliska sa začalo v roku 1955 a ukončenie bolo v roku 1977. Časti Hliny I a Hliny II predstavujú typickú ukážku zástavby obdobia polovice päťdesiatych rokov metódou socialistického realizmu s klasicizujúcimi prvkami ako osovosť, využitie arkád, zvýraznenie podlažnosti v nárožných polohách objektov. Sídliská Hliny III a IV voľne nadväzujú na predchádzajúcu časť sídliska Hliny I a II v pokračovaní bulváru ako centrálnej komunikačnej osi. Tieto dva obytné súbory sú urbanisticky riešené inak ako predchádzajúce. Nielen urbanisticko-architektonickým stvárnením, ale aj konštrukčným riešením. Panelové domy sú postavené kolmo na ulicu. Po celej strane hlavnej ulice bolo vybudovaných niekoľko jednoposchodových obchodných jednotiek, z ktorých sa niektoré neskoršie prestavali. Obe sídliská boli projektované zrkadlovo k ulici, ktorá vytvára os urbanistickej kompozície.

Druhá etapa výstavby sídlisk

Ďalšie etapy vývoja urbanistickej tvorby predstavujú komplexné chápanie problémov, a to z hľadiska funkčno-prevádzkových vzťahov aj hmotovo-priestorového chápania. Situácia po roku 1965 je charakteristická uplatnením nových aspektov v urbanistickej tvorbe. Mesto sa opäť objavuje ako homogénny štruktúrny celok, ktorý sa začína chápať už nie ako izolovaný útvar, ale ako súčasť

sídelnej štruktúry a urbanizovanej krajiny. Zodpovedali tomu aj nové legislatívne ustanovenia, ktoré mali usmerniť tvorivý proces v tejto oblasti. Na rozdiel od predchádzajúcej vývojovej etapy sa výstavba nesústreďuje len na rovinaté lokality v mestách, ale cielene sa orientuje na zložitejšie morfológicky náročné lokality. Nový pohľad na riešenie obytných súborov, ktoré predstavovali skĺbenie nových kompozičných princípov a zaujímavého terénneho reliéfu, predstavovali obytné súbory v západnej časti Bratislavy.

Karlova Ves a Dúbravka

Po roku 1960 sa začala pripravovať realizácia bytovej výstavby v západnej oblasti Bratislavy. Podľa smerného územného plánu sa ako prvá vybrala lokalita Karlova Ves, ktorá mala na bývanie vhodné prírodné podmienky a vybudované električkové spojenie s centrom mesta. Obytný súbor Kútiky bol prvým z viacerých obytných súborov, ktorými sa Bratislava na rozdiel od predchádzajúcej vývojovej etapy začala rozrastať smerom na západ. Teda už nie smerom, ktorý ponúkal rovinaté územie, ale naopak morfológicky náročnejšiu konfiguráciu terénu. Podrobný územný plán sídliska spracoval M. Beňuška a kolektív v roku 1961. Po jeho prehodnotení došlo k spracovaniu variantných štúdií, z ktorých jednu navrhol prof. E. Hruška. Konečná verzia urbanistického návrhu je spoločným dielom Š. Ďurkoviča, Š. Svetka a S. Talaša. Definitívny návrh sídliska z dielne S. Talaša, J. Fabiánka, K. Ružeka a ďalších vznikol od roku 1964, keď sa vyčerpala kapacita rovinatých stavebných plôch pre nové obytné súbory Bratislavy. Projekt, ktorý bol spracovaný v rokoch 1964 – 1968, vypracoval kolektív autorov J. Fabiánek, J. Chovanec, F. Milučký, A. Plačko, K. Ružek a S. Talaš. Cieľový počet obyvateľov tohto sídliska mal byť 30 000 obyvateľov. Program výstavby predpokladal viac ako 7 000 bytov. Popri základnej občianskej vybavenosti zahŕňal aj zodpovedajúcu školskú, obchodnú, zdravotnícku a ďalšiu vybavenosť. Podmienkou začatia výstavby bola technická príprava územia, najmä zabezpečenie komunikácií, teplárne, zásobovania elektrickou energiou a vodou. Podľa pôvodného zámeru bolo postavených 2 500 bytov v časti Kútiky a 3 300 bytov v časti Rovnice, čiže v nových štvrtiach, pre ktoré boli použité pôvodné miestne topografické názvy. Koncept sa ukázal natoľko zlomový, že získal viaceré architektonické a urbanistické ocenenia a uznania.



Sídlisko na Hostinského ulici v Bratislave, Ivan Matušik,

1958, letecký pohľad na urbanistickú štruktúru



Obytný súbor na Račianskej ulici v Bratislave, O. Dukát, Š. Ďurkovič, V. Houdek, Š. Svetko, E. Vician, 1957 – 1965

Na Kútiky po ich ukončení nadviazal obytný súbor Dúbravka, ktorého autormi boli I. Skoček, I. Ehrenberger, T. Gebauer, F. Konček a L. Titl. Sídlisko malo vytvoriť obytné územie pre 60 000 obyvateľov. Dúbravka si po niekoľko storočí zachovávala vidiecky ráz, ktorý sa tu uchoval aj po pripojení obce k Bratislave v roku 1946. Podstatnejšie zmeny nastali až v 70. ro-

koch rozsiahlou výstavbou prevažne panelových stavieb. Sídlisko so 14 300 bytmi kontrastuje nielen s okolitou prírodou, ale aj so zachovalými historickými pamiatkami. Podarilo sa realizovať zaujímavý priestorový koncept v rozmanitej terénnej konfigurácii a v bezprostrednej nadväznosti na prírodné prostredie a starú časť pôvodnej obce. Dúbravka je koncipovaná

okolo hlavnej zbernej štvorprúdovej komunikácie a električkovej trate. Táto mierne zalomená chrbtica sídliska tvorí hlavnú kompozičnú os celého komplexu. Môže za to experimentovanie s umiestnením centier obytného súboru pozdĺž tejto osi. Kolektív autorov si vybral neštandardné lokalizovanie občianskej vybavenosti paralelne s hlavnou komunikačnou osou,

ktoré však dobre reflektuje pozdĺžny tvar celej mestskej časti. Ďalšou pridanou hodnotou nového konceptu je aj humanizácia medziblokového prostredia priradením malých záhradiek k prizemným bytom sekciových domov. Súčasne s hromadnou bytovou výstavbou, ktorá bola preferovaná najmä kvôli rýchlej a ekonomickej výstavbe, bola paralelne realizovaná aj individuálna výstavba. Rodinné domy mali tvoriť prechod do rekreačných zelených zón lesoparku. Urbanistický návrh teda rešpektoval v tejto polohe i geomorfologický faktor územia.

Nitra v druhej etape

Vydarenú realizáciu a zároveň experiment v pôdorysnom stvárnení obytných objektov predstavuje obytný súbor Chrenová v Nitre od M. M. Scheera z roku 1967. Základným nedostatkom riešenia úvodného projektu bolo izolované poňatie urbanistického konceptu novovytváraného obytného súboru Chrenová bez ohľadu na existujúce výtvarno-kompozičné danosti mesta Nitry. Na základe odporúčenia expertov projektant prepracoval riešenie úvodného projektu obytného súboru Chrenová. Nový urbanistický koncept svojím odlišným poňatím oproti pôvodnému konceptu priniesol viaceré zlepšenia – predovšetkým vo výraznejšej miere využívania estetickej zelene, ktorú vťahuje do vnútorného organizmu sídliska. Tým vytvára vhodné predpoklady na uplatnenie zelene v organizme obytného súboru, ktoré spočíva v každodennej krátkodobej pasívnej a aktívnej rekreácii obyvateľstva. Situovanie obvodového centra je pri novovytváraní kompozičnej osi urbanisticko-architektonického skĺbenia s celomestskou vybavenosťou v starom jadre mesta. Bývanie riešené v bytových domoch je pôdorysne radené do troch samostatných skupín pôdorysného tvaru „Y“. Vytvorilo tak progresívnejšie uplatnenie dovtedy často jednotvárných až schematicky ponímaných urbanistických koncepcií sídlisk. Tendencia priestorového umiestnenia 14-podlažných objektov západným smerom mimo dosahu exponovanej siluety mesta znamenala tiež podstatné zlepšenie hmotovej gradácie. Radenie vežových objektov v daných podmienkach však znamená oddelenie funkcie obchodno-národného a kultúrno-spoločenského centra od masívu zelene. V konečnom dôsledku napriek niekoľkým spomínaným nedostatkom sa aj tento obytný súbor zaraďuje k tomu najlepšiemu, čo dokázal urbanizmus tohto obdobia u nás vytvoriť.



Sídlisko Chrenová v Nitre, M. Scheer, 1967, pohľad od Chrenovej ponad Predmostie na Biskupský hrad v Nitre

TÉMA: Medzinárodný kontext mestského rozvoja

12 – 16 Mestský rozvoj v širších súvislostiach – Ing. arch. Elena Szolgayová, PhD.

- Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable development, Rezolúcia Valného zhromaždenia OSN, New York 2015
- <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>
- International Guidelines on Urban and Territorial Planning (IGUTP), UN-Habitat, Nairobi 2015
- Global Public Space Toolkit – From Global Principles to Local Policies and Practice, UN-Habitat, Nairobi 2015, ISBN Number: 978-92-1-132656-7, <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2015/10/Global%20Public%20Space%20Toolkit.pdf>
- World Urbanization Prospects, 2014 revision, OSN New York 2014, <http://esa.un.org/unpd/wup/highlights/wup2014-highlights.pdf>
- The Charter of Public Space, II Biennial of Public Space, Rím 2013, http://www.biennalespazio-pubblico.it/wp-content/uploads/2013/11/CHARTER-OF-PUBLIC-SPACE_June-2013_pdf-.pdf
- Guiding Principles for City Climate Action Planning, UN-Habitat, Nairobi 2015, <http://unhabitat.org/books/guiding-principles-for-climate-city-planning-action/>
- <http://www.unece.org/housing/charter.html>
- <https://www.habitat3.org/prague>
- Van den Berg, L. Braun, E. Van der Meer. J., (eds.) National policy responses to Urban challenges in Europe. Aldershot, Ashgate, 2007.
- Commission of the European Communities: Towards an urban agenda in the European Union. Brussels 1997
- Commission of the European Communities: Sustainable Urban development in the European Union: a framework for action. Communication from the Commission COM (1998) 605 final, Brussels,
- German Presidency. Leipzig Charter on sustainable European cities. Leipzig, German Presidency of the European Union 2007
- http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm
- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5358_sk.htm
- http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm
- http://ec.europa.eu/priorities/digital-single-market/index_en.htm

20 – 23 Vízie budúcich miest –

doc. Ing. arch. Henrich Pifko, PhD. prof. Ing. arch. Robert Špaček, CSc.

- Agenda 21 a ukazovatele trvalo udržateľného rozvoja. MŽP SR, Bratislava 1996
- Dokumenty konferencie OSN Habitat II, Istanbul 1996, Národná správa o rozvoji osídlenia a bývania v SR. MŽP SR a MVVP SR, Bratislava 1996
- Hrůza, J.: Charty moderního urbanismu. Agora, Praha 2002
- Pifko, H.: Hľadá sa nová tvár našich miest. Eurostav 16, č. 9, 2010
- Pifko, H.- Špaček, R.: Tvorba mesta – ideály, charty, vízie. Životné prostredie 41, č. 5, 2007
- Špaček, R.: Mestské charty... (Tváre mesta 43 a, b). Eurostav 14, č. 12, 2008 a Eurostav 15, č. 1-2, 2009

- www.cnu.org/charter
- www.ecocity.szm.com/principy.html
- www.ecocitybuilders.org
- www.sustainablecities.eu/aalborg-process
- www.unhabitat.org

TÉMA: Mestský rozvoj na Slovensku

41 Creative SpIn – Ing. Lucia Pospišová, Ing. arch. Erika Horanská

- Creative SpIn Final Report – dostupné na: http://urbact.eu/sites/default/files/creative_spin_final_report.pdf (13.1.2016)
- Matusák, M.: Smart Guide pre kreatívne „spillovery“ – dostupné na: <http://www.creative-industry.sk/smart-guide-pre-kreativne-spillovery/> (13.1.2016)
- Matusák, M.: Projekt Creative SpIn v Košiciach speje k záveru – dostupné na <http://www.creativeindustry.sk/projekt-creative-spin-v-kosiciach-speje-k-zaveru/> (13.1.2016)

43 – 45 Sú mestá súčasťou ekonomiky? – doc. RNDr. Ján Buček, PhD.

- Buček, J. et al. 2010. Miestne financie a miestny ekonomický rozvoj. Bratislava: Geo-grafika.
- Čapková, S., ed. 2005. Local government and economic development. Budapest: Local Government and Public Service Reform Initiative.
- Glaeser, E. 2011. Triumph of the City. London: Pan Macmillan.
- Hudec, O. et al. 2009. Podoby regionálneho a miestneho rozvoja. Košice: Ekonomická fakulta TU.
- Jacobs, J. 1985. Cities and the Wealth of Nations. New York: Vintage Books.
- Leigh, N.G., Blakely, E. J. 2013. Planning Local Economic Development. Los Angeles: SAGE (piate vydanie).
- Moretti, E. 2012. The New Geography of Jobs. Boston: Mariner Books.
- Storper, M. 2013. Keys to the City. Princeton: Princeton University Press.

46 – 47 Mestá v ekonomike.

Ekonomika v mestách –

doc. Ing. arch. Henrich Pifko, Ing. Štefan Rehák, PhD., Ing. arch. MSc. Pavol Ižvolt, PhD.

- Glaeser, E. (2011). Triumph of the city: How our greatest invention makes US richer, smarter, greener, healthier and happier. Pan Macmillan.
- Florida, R. (2005). Cities and the creative class. Routledge.
- Storper, M. (2013). Keys to the city: how economics, institutions, social interaction, and politics shape development. Princeton University Press.

48 – 51 Mestá a demografický vývoj –

doc. RNDr. Branislav Bleha, PhD., RNDr. Branislav Šprocha, PhD.

- Bartoš, M. a kol. (2011). Amenitní migrace do venkovských oblastí České republiky. Kostelec nad Černými Lesy: Lesnická práce.
- Bezák, A. (2006). Vnúťorné migrácie na Slovensku: Súčasné trendy a priestorové vzorce. Geografický časopis, Roč. 58, č. 1, s. 15 – 44.
- Bleha, B. (2011). Lokálny demografický vývoj na Slovensku: percepčia, spoločenské implikácie a interdisciplinárne výzvy, Sociológia, Roč. 43, č. 4, s. 362 – 390.
- Bleha, B. a Buček, J. 2010. Theoretical issues of

local population and social policy in ‘shrinking’ cities – some findings from Bratislava. In: Kovács, Z., ed. Challenges of Ageing in Villages and Cities: The Central European Experience. Szeged: Department of Economic and Social Geography, University of Szeged. s. 110 – 131.

- Bleha, B., Hurbánek, P., Vaňo, B. (2012). Demografická projekcia mestskej a vidieckej populácie do roku 2030. Demografie, Roč. 54, č. 3, s. 233 – 249.
- Buček, J., Bleha, B. (2012). Planning responses of shrinkage in the Slovak Republic’s largest cities. In: Demographic Change and Local Development: Shrinkage, Regeneration and Social Dynamics, OECD Working Papers, Paris: OECD, s. 141 – 147.
- Buček, J., Bleha, B. (2013). Urban shrinkage as a challenge to local development planning in Slovakia. Moravian Geographical Reports, Roč. 21, č. 4, s. 2 – 15.
- Jurčová, D. (2010). Migračné toky v Slovenskej republike. Bratislava: Infostat.
- Mládek, J. a kol. (2006). Atlas obyvateľstva Slovenska. Bratislava: Univerzita Komenského.
- Šveda, M., Šuška, P. (2014). K príčinám a dôsledkom živeľnej suburbanizácie v záberí Bratislavy. Geografický časopis, Roč. 66, č. 3, s. 225 – 246.

62 – 65 Pohľad na urbanistické vízie s odstupom času – prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.

- Kováč, B.: Možnosti východného rozvoja Bratislavy, In : ALFA 3/2014, ISSN 1135-2679
- Foltyn, L.: Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918-1939, SAS Bratislava1993, ISBN80-900483-6-6

66 – 69 Súťaž o nové Košice –

Ing. arch. Martin Jerguš

- Súťažný návrh skupiny – Združenie UPN – M KE (A. Běl, V. Malinovský, D. Marek a kol.), zo súťaže návrhov Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta Košice, 2014
- Ján Sekan, Storočie plánovania Košíc, ALFA – časopis fakulty architektúry STU č. 2/2015
- Súťažné podmienky, Návrh zásad a základných smerov územného rozvoja mesta pre spracovanie Územného plánu mesta Košice, A. Tarhaničová, L. Kočiš, Mesto Košice 2014

70 – 73 Výstavba obytných súborov na Slovensku v rokoch 1956 – 1975 –

prof. Ing. arch. Peter Vodrážka, PhD.

- Dulla, M.: Architektúra dnes, súčasná slovenská architektúra a jej súvislosti, Pallas, Bratislava, 1993
- Dulla, M., Moravčíková, H., H.: Architektúra Slovenska v 20. storočí, Slovart, Bratislava, 2002
- Kusý, M.: Architektúra na Slovensku 1945 – 1975, Pallas, Bratislava, 1976
- Moravčíková, H. et al.: Bratislava – atlas sídlisk, Slovart Bratislava, 2011
- Svetko, Š.: Progresívny systém tradičnej výstavby v sídlisku „Februárka“ v Bratislave. Projekt, 1957, č. 5, s. 3 – 5.
- Vodrážka, P.: Dejiny stavby miest, vysokoškolská učebnica, Vydavateľstvo MERITUM, 2001



 **URBANITA**