

Z OBSAHU

SMART CITIES KLUB/
**Partizánske
vstúpilo medzi
Smart mestá**
STR. 7 →

SMART CITIES KLUB/
**Podpis memoranda
o spolupráci s
Cyklokoalíciou**
STR. 6 →

MESTÁ/
**Ako sa starajú o
kvalitu vzdušia
mestá Trnava a
Nové Zámky?**
STR. 9 →

Moderná mestská mobilita bola témou konferencie klubu

Druhý ročník konferencie Smart City Summit – SME na ceste ku Smart Cities sa venoval téme Moderné trendy v mestskej mobilite. Zorganizovali ho Smart Cities Klub (SCK) a denník SME

STR. 3 →

NA ÚVOD/

Milí priatelia,

diskusia o Smart Cities ide ruka v ruke s rozhovormi o trvalo udržateľnom meste, ktoré zohľadňuje dopravu a kvalitu životného prostredia. Moderné technológie a inteligentné riešenia nie sú len exkluzivitou veľkých krajín, ale sú to nástroje, ktoré nám môžu pomôcť zlepšiť životy v našich mestách, bez ohľadu na to, kde sa nachádzame.

Na nedávnej konferencii „Smart Cities Summit - SME na ceste ku Smart cities“, ktorú sme organizovali spolu s denníkom SME, sme vystúpili s ambicióznym cieľom posunúť Slovensko bližšie k vytváraniu smart riešení. Naša diskusia ukázala, že tu existuje silný dopyt po týchto riešeniach, a že máme kapacity, aby sme sa vydali na túto cestu. Teraz však musíme prejsť od slov k činom.

Jedným zo spôsobov, ako to dosiahnuť, je zaoberať sa komplexnými výzvami dopravy a životného prostredia. Musíme sa pozrieť na to, ako môžeme obmedziť individuálnu automobilovú dopravu a podporovať verejnú dopravu a cyklopravu. To je obrovská príležitosť, nielen pre zlepšenie našej kvality života, ale aj pre odbremeňovanie preplnených ciest v mestách.

Som preto veľmi rád, že Smart Cities klub podpísal memorandum o spolupráci so združením Cyklokoalícia. Toto partnerstvo nás naplňa optimizmom, že dokážeme poskytovať efektívne poradenstvo pre mestá a realizovať užitočné projekty v tejto oblasti. Cyklopraha môže byť kľúčovou súčasťou nielen rozvoja turistiky, ale aj prístupu k udržateľnejšej a pohodlnejšej mestskej doprave.

Slovensko má potenciál stať sa lídrom v tejto oblasti. Máme talent, odhodlanie a kreativitu potrebné na to, aby sme vytvorili mestá, ktoré sú nielen inteligentné, ale aj životaschopné, udržateľné a šťastné. No na dosiahnutie týchto cieľov potrebujeme zapojenie celého spektra súkromných spoločností a partnerov z verejného sektora.

Budeme si veľmi vážiť, ak sa k nám na tejto ceste pripojíte. Váš príspevok, bez ohľadu na to, kto ste, je kľúčový pre úspešný prechod našich miest k modelu Smart Cities.

Ďakujem vám za vašu podporu a za to, že ste súčasťou tejto dôležitej cesty.



Miloslav Jurík
predseda Smart Cities klubu

POZVÁNKA /

Smart Cities Klub
Academy

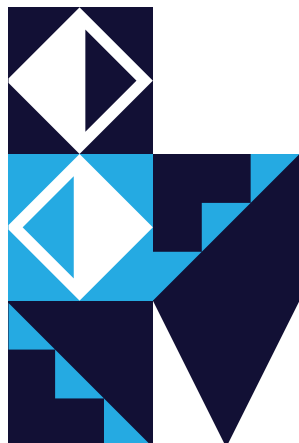
POZVÁNKA

Workshop Smart Cities klubu

čo a ako implementovať na Slovensku
skúsenosti zo zahraničia
v rámci Smart City Academy

online 21. 6. o 14:00

registrácia: administrativa@smartcitiesklub.sk



OPERAČNÝ PROGRAM
KVALITA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA



Európska únia
Kohézny fond

KONFERENCIA /

Moderná mestská mobilita je efektívna, integrovaná, úsporná, ekologická a bezpečná

Druhý ročník konferencie Smart City Summit – SME na ceste ku Smart Cities sa venoval téme Moderné trendy v mestskej mobilita. Zorganizovali ho Smart Cities Klub (SCK) a denník SME.

Zvolený termín podujatia 25. máj je sviatkom svätého Urbana, čo v praxi znamená kľúčový dátum pre vinohradníkov v súvislosti so zrážkovou činnosťou a jej vplyvom na úrodu. Päť rokov trvajúci zber dát jedným holandským nadšencom cyklistiky ako alternatívnej formy dopravy ukázal, že v skutočnosti prší len 8 % dní.

Aj túto zaujímavú informáciu predniesol prostredníctvom telemostu sympaticky vecný prezident Európskej cyklistickej federácie (ECF) Henk Swarttouw na margo častej výhrady proti presadeniu z auta či verejnej dopravy na bicykel.

Rotterdam zničený bombardovaním počas II. svetovej vojny naprojektovali a nanovo postavili pre autá. Široké cesty a veľké podzemné parkoviská sa vtedy javili ako najlepšie riešenie. Po dvoch desaťročiach však prišlo „vytriezvenie“ a odvtedy sa pol storočia snažia zmeniť stav v prospech alternatívnej dopravy, najmä cyklistiky. Čo ich pomklo k zásadnej zmene vnímania?

„Očakávaná dĺžka dožitia je v Rotterdame významne nižšia ako holandský priemer a výdavky na liečbu civilizačných chorôb podstatne vyššie,“ vysvetlil Henk Swarttouw.

V bratislavskom hoteli Gate One sa diskutovalo o moderných trendoch v mestskej mobilita a inšpirácie získavalo viac ako sto zástupcov samospráv, štátnych ustanovizní, ďalších verejných inštitúcií, podnikateľského prostredia vrátane entrepreneurov a startupistov, ale aj občianskych aktivistov, networkerov a novinárov.

Príklady a vzory z Holandska

Svet sa nezastavil ani pod vplyvom formatívnych fenoménov z ostatného obdobia: pandémie, ekonomickej recesie, vojenských



agresii, utečeneckých vln, klimatickej krízy. Naopak, tlak na znižovanie nepriaznivých dopadov dopravy a zvyšovanie jej efektivity, trvalej udržateľnosti a bezpečnosti silnie. V mestách ešte vypuklejšie, lebo doprava má veľký dopad na kvalitu života obyvateľov a je vplyvným prvkom fungovania a miery spokojnosti nielen v rozsiahlo suburbanizovaných aglomeráciách.

Vedeli ste, že prejedenie 10 km autom v Londýne dnes trvá v priemere až 36 minút? Toľko skloňované spomalenie dopravy v mestách sa teda v podstate už deje, zväčša vynútené pre kolóny, zostávajú však aj faktory ako hlučnosť či produkcia emisií.

„Všetci nadávajú na zápchy, keď však sedia v aute, zabúdajú si uvedomiť, že aj oni sú súčasťou tohto problému, nie obeťou,“ podotkol Henk Swarttouw.

Bazálny význam pre zlepšovanie stavu má smart mobilita, ktorá je impulzom a hybnou silou ďalšieho rozvoja miest. Aký prístup

volia metropoly, ktoré sú európskym etalónom modernej dopravy, a ako spolupracovali s ďalšími zúčastnenými relevantnými zložkami pri tvorbe a realizácii dopravných projektov? Aj tým sa v otváracom bloku Smart Cities Summitu zaoberal Rastislav Cenký, generálny riaditeľ sekcie stratégie dopravy príslušného rezortného ministerstva.

Vyznenie celkovo už 8. ročníka konferencie z portfólia SCK umocnila osobná prítomnosť veľvyslankyne Holandského kráľovstva na Slovensku Gabrielly Sancisi.

Krajina tulipánov je dlhodobo popri škandinávskych štátoch jedným z hlavných vzorov a zdrojov poznatkov i podnetov pre členov SCK, a to práve vo sfére mestskej mobility, obzvlášť cyklo dopravy. V sekcii Inšpirácie zo sveta zastupoval Holandsko aj Mark Pruijssen zo spoločnosti Falco. Popísal realizáciu tzv. Mobility Hubov, primárne inovatívneho parkovania osobných aj zdieľaných bicyklov.

pokračovanie/

Moderná mestská mobilita je efektívna, integrovaná, úsporná, ekologická a bezpečná

Novým členom SCK je Partizánske, prepojenie na ZMOS

Predseda SCK Miloslav Jurík v úvode oznámil, že 23. členom (vrátane piatich krajských sídel a jedného vyššieho územného celku) sa stalo mesto Partizánske. Činnosť občianskeho združenia sa momentálne cez jeho členov premieta do životov viac ako 1,5 milióna obyvateľov Slovenska.

Až 95 % miest a obcí vrátane mestských častí Bratislavy a Košíc spája Združenie miest a obcí Slovenska (ZMOS). Zhodou okolností sa len jeden deň pred konferenciou Smart City Summit stal na sneme ZMOS predsedom na nasledujúce štyri roky Jozef Božik – primátor Partizánskeho.

„Dávnejšie som – bez ohľadu na to, či ma napokon zvolia za predsedu ZMOS – deklaroval ambíciu, aby sa vzťah Partizánskeho so Smart Cities Klubom posunul na inštitucionalizovanú úroveň. Ako človek, primátor a teraz aj predseda ZMOS chceme spájať ľudí a organizácie a v záujme ich napredovania využívať potenciál, ktorý je v spolupráci vždy obsiahnutý. Každé členstvo takéhoto typu prináša pridanú hodnotu,“ povedal Jozef Božik.

Memorandum o spolupráci s Cyklokoalíciou

Slávnostný podtón mal aj podpis memoranda o kooperácii medzi SCK a

OZ Cyklokoalícia reprezentovaným jeho prezidentom Danom Kollárom.

Ten bol zároveň spolu s predsedom Trnavského samosprávneho kraja i šéfom Združenia samosprávnych krajov SK8 Jozefom Viskupičom a cyklokoordinátorkou z neziskovky Krajská inovačná rozvojová agentúra Trnava (KIRA) Silviou Prokopovou jedným z panelistov slotu pod názvom Od aktivizmu k manažmentu.

„Do funkcie som išiel s víziou, že cyklo doprava bude tvoriť minimálne 10 % našej modálnej schémy. Odborníci mi okamžite tvrdili, že realistické sú len 2 – 3 %. Napriek tomu zotrvávam pri mojom rozhodnutí,“ skonštatoval Jozef Viskupič.

Trnave ako krajskému sídlu s penetráciou cyklo dopravou značne nad slovenské pomery zatiaľ chýba takmer stovka z naplánovaných 120 km ucelenej siete cyklotrás v rámci mesta. Do budúcnosti sú zamýšľané aj ako napojenie na cyklotrasy z okolitých obcí.



Nevyhnutným a občas, žiaľ, opomínaným prvkom tejto formy smart mobility predovšetkým po pribudnutí „gamechangeru“ v podobe e-bikov je výstavba a vytváranie pridruženej infraštruktúry (nabíjačky, stojiská, dopravné a orientačné značenie, respektíve prehľadové a notifikačné aplikácie).

Aj touto sekcii konferencie erudovane, briskne a šarmantne sprevádzal Jaroslav Kacer. Český expert SCK opakovane upriamil pozornosť na potrebu čo najjednoduchších integrovaných systémov verejnej dopravy nad rámec jej rôznych módov, zahrnutých subjektov a predovšetkým municipalít, ktorých je u nás 10-násobne viac ako v Holandsku či Dánsku. Heslo dňa znelo: One Ticket, jednotný a prenosný elektronický odbavovací systém.

Bývalý námestník primátora Brna vyzdvihol aj dôležitosť toho, aby sa všetky verejné softvéry a aplikácie dali jednoducho integrovať bez ďalších nákladov a vlastníckmi dát boli samospráva či štát, ktoré ich budú zdieľať v open forme. Dodal, že toto by malo byť súčasťou nových vyhlasovaných verejných zákaziek a tiež dotácií a grantov.

Pokračovanie na nasledujúcej strane



pokračovanie/

Moderná mestská mobilita je efektívna, integrovaná, úsporná, ekologická a bezpečná



magazínu Index a denníka SME, práve o tejto problematike hovorili riaditeľ odboru inovácií a smart agendy Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR Juraj Hošťák, prezident Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska Pavol Kováčik, národný cyklokoordinátor na Ministerstve dopravy SR Peter Klučka, ktorý prišiel na konferenciu na bicykli, a online zo služobného pobytu v zahraničí predseda Úradu pre verejné obstarávanie SR Peter Kubovič, ktorý apeloval: „Potrebu-

Dáta nekončia v odpade

Riešenia pre inteligentnú dopravu predstavili projektový manažér ArcGEO Martin Mikuš, Smart City Ace teamleader Asseco Central Europe Patrik Břečka a CEO Čitya Dominik Janík. Účastníci konferencie sa napríklad dozvedeli, že dopravné dáta môžu na dôvažok k svojej hlavnej činnosti zhromažďovať autá na zvoz odpadu. Zaujala aj informácia z pilotnej praxe, že trendovú flexibilnou dopytovou zvozzovou dopravou typu 8+1 (mikrobusy) do centrálnej oblasti sa zložitejšie obsluhujú lokality s prímestskými komunikáciami bez vzájomného prepojenia vinou členitého terénu. Toho sa týkala otázka z pléna položená cez Slido.

Vodík ako čisté palivo pre mestá z viacerých uhlov pohľadu prezentovali predseda Národnej vodíkovej asociácie Slovenska Ján Weiterschütz, managing director Mobility & innovation production János Onódi a Innovation Lifecycle Officer – Innovation Hub East, EIT Urban Mobility Marián Nič.

Mestský autobus na vodíkový pohon má ultranízkú spotrebu 3,2 kg na 100 km, dojazd 400 km na plnú nádrž a ľahkú

kompozitnú karosériu, ktorá predlžuje životnosť odbremeného asfaltu.

Nie náhodou práve tu odznelo volanie po verejných súťažiach so zadaniami, ktoré obsahujú a pri posudzovaní zohľadňujú parametre vedúce k celistvému kontextu namiesto zotrvačne vytváraného a v súčasnosti už nepostačujúceho čiastočného obrazu.

Inšpirácie i financie od štátu

Charakteristika smart v spojení s mobilitou neznamená len najmodernejšie technológie. Ide skôr o inovatívne myslenie, nové prístupy, zmenu návykov či vhodné plánovanie a implementáciu. Akú inšpiráciu a možnosti v tejto oblasti poskytujú samosprávam vládne strategické dokumenty? Pri ich počte sa v nich zložito orientuje: Plán obnovy a odolnosti SR, európske operačné programy, koncepcie jednotlivých ministerstiev...

V záverečnej časti pod názvom Inšpirácie i financie od štátu a už pod kompetentným a pohotovým moderátorským vedením Evy Frantovej, redaktorky ekonomického

jeme stabilitu právneho prostredia v tejto oblasti, aby úradníci mohli venovať energiu samotnému zmyslu verejných obstarávaní, nie procesu vedúcemu vinou neustálych zmien pravidiel k chybovosti.“

Diskusiou sa znova prelínala téma verejného obstarávania, ktoré nie je primárne založené na najnižšej cene. Najmä pri inteligentných riešeniach sa totiž práve najnižšia cena môže v konečnom dôsledku ukázať ako najvyššia pri zohľadnení pomeru s dosiahnutou hodnotou a posúdení celkového prínosu samotného výsledku i jeho dopadov – napríklad potreby dodatočných investícií.

Každoročná konferencia Smart City Klubu prostredníctvom vysokej spoločenskej i odbornej úrovne, zásluhou počtu priamych aj online účastníkov a aj vďaka množstvu rôznorodých inšpiratívnych podnetov, nových kontaktov a pochvalných odoziev potvrdila zmyslupnosť takýchto aktivít. SCK preto už teraz – opäť v súčinnosti s denníkom SME – rozbieha prípravu budúročného pokračovania.

Zdroj: SCK / Foto: SME konferencie

SMART CITIES KLUB/

Spolupráca Smart Cities Klubu a Cyklokoalície prispeje k budovaniu odolnejších, zdravších a funkčnejších miest

Občianske združenia Smart Cities Klub a Cyklokoalícia uzavreli Memorandum o porozumení a spolupráci. Dokument podpísali v rámci bratislavskej konferencie Smart City Summit – SME na ceste ku Smart Cities s adekvátnou témou Moderné trendy v mestskej mobilite.

Spomenuté memorandum je logickým vyústením existujúceho nezávislejšieho vzťahu Smart Cities Klubu a Cyklokoalície a najmä vyjadrením spoločnej vôle angažovať sa v dlhodobom procese spolupráce a prispievať tým k prehĺbovaniu kontaktov a väzieb medzi účastníkmi, ale aj ďalšími inštitúciami, organizáciami a jednotlivcami združenými okolo konceptu Smart City.

Súčinnosť rovnocenných partnerov

„Koncept Smart City vnímame ako udržateľný a inovatívny spôsob rozvoja miest a mestských oblastí. V záujme jeho naplnenia sme sa zaviazali poskytovať si s Cyklokoalíciou všetku súčinnosť, a to z pozície rovnocenných partnerov.“

Rozsah zoznamu konkrétnych už pomenovaných projektov a zámerov je dostatočným dôkazom zmysluplnosti a potrebnosti takejto obojstranne výhodnej spolupráce a vzájomnej podpory – úplne prirodzene vyplynula z prieniku našich agend a cieľov. Vopred sa tešíme na ich spoločné naplnenie.

Som presvedčený, že pre obe zúčastnené strany a prenesene, samozrejme, pre samosprávy a ich obyvateľov môže táto kooperácia priniesť len a len úžitok,“ skonštatoval predseda Smart Cities Klubu (SCK) Miloslav Jurík.

Samosprávy ako kľúčový aktér zmien

„Cyklo doprava oprávnené získava na úrovni samospráv čoraz viac pozornosti: najmä v krízových časoch, no nielen vtedy, môže byť užitočným nástrojom pri budovaní odolnejších, zdravších a funkčnejších miest.“

Na Slovensku sa v tejto oblasti stále máme čo učiť, a to od seba navzájom, ale aj na príkladoch zo zahraničných miest, ktoré s týmto

procesom začali o pár rokov skôr. Sme veľmi radi, že môžeme podať slovenským samosprávam pomocnú ruku na základe našej expertízy a aktivít na úrovni národných politík.

Vážime si túto spoluprácu so Smart Cities Klubom, keďže práve aktívne samosprávy, ktoré združuje, sú kľúčovými aktérmi pri prechode k zdravšej, bezpečnejšej a príjemnejšej doprave na Slovensku,“ uviedol prezident Cyklokoalície Dan Kollár.

Letná škola, konferencia, workshopy aj newsletter

Vstupné body a piliere spolupráce SCK a Cyklokoalície tvoria Letná škola Smart Cities, čiže študijné pobyty zamerané na získavanie zahraničných skúseností, medzinárodná konferencia Slovensko na ceste k Smart Cities a okrem toho Smart Cities Academy, čo je séria workshopov a školení organizovaných SCK v spolupráci s domácimi a zahraničnými expertmi a určených predovšetkým pre vedúcich pracovníkov.

Do stanoveného portfólia však patria aj kooperácia pri tvorbe obsahu, distribúcii a propagácii elektronického newslettera Happy Smart Cities, expertný prínos pri koncipovaní strategických dokumentov a tvorbe konkrétnych projektov, aktivity súvisiace s podporou udržateľnej mestskej mobility či zjednocovanie stanovísk pre zastúpenie v ministerských komisiách s cieľom zlepšiť prístup k

budovaniu cyklistickej infraštruktúry.

Zvyšovanie povedomia a vedomostnej úrovne

V neposlednom rade memorandum vyzýva k aktívnemu vyhľadávaniu možností zapájať sa do medzinárodných projektov na podporu rozvoja cyklo dopravy, a to vrátane projektov na zvyšovanie povedomia o téme, respektíve vedomostnej úrovne pracovníkov mestských, okresných či krajských úradov o najnovších trendoch vo sfére aktívnej mobility. Znenie dokumentu zdôrazňuje, že v tomto smere je dôležitá spolupráca s Európskou cyklistickou



federáciou (ECT) a EIT Urban Mobility – iniciatívou Európskeho inovačného a technologického inštitútu ako orgánu Európskej únie.

Cyklokoalícia sa ako oslovený a prizvaný partner už v minulosti podieľala na viacerých projektoch SCK. Podpis memoranda formálne orámcoval a zastrešil dvojsmerný tok informácií a výmenu skúseností. Komplexné vyhodnotenie plnenia sa udeje minimálne raz ročne na osobnom stretnutí zástupcov oboch občianskych združení.

SMART CITY/

Do Smart Cities Klubu pribudlo Partizánske, vo viacerých smeroch je slovenskou jednotkou

Partizánske sa aj na základe svojich napospol pozitívnych skúseností z predchádzajúcej dlhodobej voľnejšej spolupráce stalo 23. členom Smart Cities Klubu (SCK). Formálne sa to udialo počas bratislavskej konferencie Smart City Summit – SME na ceste ku Smart Cities s témou Moderné trendy v mestskej mobilite.

Načasovanie vstupu Partizánskeho do SCK bolo, hoci len pozoruhodnou zhodou okolností, symbolické a príznačné. O deň skôr totiž na najbližšie štyri roky zvolili za predsedu Združenia miest a obcí Slovenska (ZMOS) primátora spomenutého okresného mesta z juhu Trenčianskeho kraja Jozefa Božika.

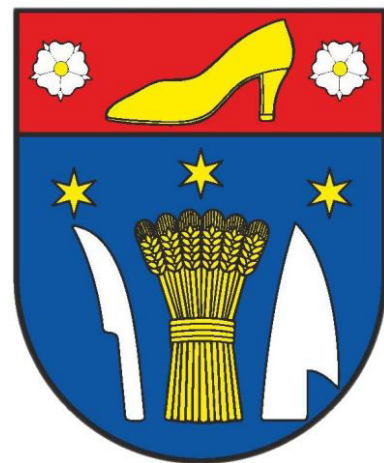
„Dávnejšie som – bez ohľadu na to, či ma napokon zvolia za predsedu ZMOS – deklaroval ambíciu, aby sa vzťah Partizánskeho so Smart Cities Klubom posunul na inštitucionalizovanú úroveň. Ako človek, primátor a teraz aj predseda ZMOS chcem spájať ľudí a organizácie a v záujme ich napredovania využívať potenciál, ktorý je v spolupráci vždy obsiahnutý. Každé členstvo takéhoto typu prináša pridanú hodnotu,“ pripomína Jozef Božik.

V nadväznosti na to predznamenáva pracovné stretnutie v trojici s predsedom Združenia samosprávnych krajov SK8 Jozefom Viskupičom a predsedom SCK Miloslavom Juríkom: „Chceme vyslať jasný signál, že spoločným záujmom týchto a všetkých podobných organizácií je, aby zdroj verejnej moci v samosprávach, ktorým je samotný občan, vnímal ich činnosť ako čo najlepšiu, najmodernejšiu a najúčinnjšiu. Spájanie posilňuje vplyv jednotlivých subjektov na zlepšovanie legislatívneho prostredia a zvyšovanie podpory miest a obcí.“

Každé sídlo je individuálne, má svoju koncepciu rozvoja. Primátor Partizánskeho však upozorňuje: „Napriek osobitostiam si treba uvedomiť, že príklady z praxe motivujú, podnecujú, eventuálne vystríhajú pred nástrahami a chybami. Veľa riešení sa dá naprieč

Slovenskom až po najnižšiu komunálnu úroveň unifikovať a realizovať obdobným spôsobom. Som presvedčený, že práve Smart Cities Klub okrem mnohých iných prínosov svojej činnosti predstavuje ideálnu platformu na združovanie samospráv, ktoré majú ambíciu v čo najväčšej miere získavať zdroje viazané na inovatívnosť projektov.

Ako novozvoleného predsedu ZMOS ma poteší, ak Smart Cities Klub dospeje k poznatku, že spolupráca s touto strešnou organizáciou miest a obcí rozširuje



jeho priestor na odovzdávanie skúseností a prezentáciu záujmov občanov zastúpených samosprávami v interakcii s vládou, ministerstvami, parlamentom a inštitúciami ústrednej štátnej správy, ale aj pri komunikácii s podnikateľskou sférou a zahraničím. Súbežne Smart Cities Klub môže byť pre štát v rámci tohto segmentu veľmi užitočným partnerom vzhľadom na svoje poslanie a agendu: inovovať a modernizovať aktivity samospráv, robiť ich smart.“

Partizánske od Smart Cities Klubu podložené môže očakávať podporu napríklad pri prechode na nízkoúhlíkovú dopravu, skvalitňovaní prostredia či efektívnom čerpaní prostriedkov v novom programovom období. Členstvo odobrili mestskí poslanci na rokovaní koncom apríla.

Partizánske pod svojím historickým názvom Baťovany počnúc medzivojnovým obdobím bolo etalónom a priekopníkom pokroku predovšetkým v zmysle zavádzania technológií či zvyšovania kvality bývania. Hlásia sa k tomuto odkazu, vníma ho ako



pokračovanie/

Do Smart Cities Klubu pribudlo Partizánske, vo viacerých smeroch je slovenskou jednotkou

záväzok a zachováva kontinuitu.

„Tento rok oslavujeme 85. výročie založenia Janom Antonínom Baťom, ktorý položil základy modernej éry Partizánskeho. Firma Baťa podnikla budovanie osady, z ktorej neskôr vzniklo mestočko a napokon mesto premenované do súčasnej podoby. Veľa vecí, s ktorými Jan Antonín Baťa prišiel, bolo vskutku prelomových. Stačí spo-

Partizánske sa za vlnajšok hrdí historicky najvyšším skóre 88 % v hodnotení transparentnosti fungovania samospráv medzi stovkou monitorovaných najväčších miest a mestských častí. Rebríček otvorenosti voči verejnej kontrole sa opiera o 109 indikátorov v 11 oblastiach a už od roku 2010 ho zostavuje mimovládna organizácia Transparency International Slovakia (TIS).

je neúrekom a vždy v pondelok a piatok naši terénni pomocníci analyzujú a dočisťujú odpad a znášajú ho obrazne i doslova až od dvanástych poschodí. Samozrejme, cyklus uzatvára vlastná kompostáreň.“

Za prvý rok projektu sa podarilo zaangażovať 60 % domácností a vyzbierať 46 kg tzv. kuchynského odpadu na jedného obyvateľa zapojeného do systému.



menúť 16-poschodový 77,5 metra vysoký ‚Mrakodrap 21‘ v Zlíne z konca 30. rokov minulého storočia.

Partizánske od začiatku bolo absolútne funkcionalistickým mestom zároveň plným zelene, potom za socializmu sústavne prítahovalo mladých ľudí, lebo veľká obuvnícka fabrika si žiadala úmerný počet zamestnancov. Medzičasom je doba inde, ale usilujeme sa držať krok, využívať európske zdroje, nové formy komunikácie a výdobytky 21. storočia celkovo,“ konštatuje čerstvo 47-ročný miestny rodák Jozef Božik, ktorý je primátorom od roku 2010, čiže už štvrté volebné obdobie.

Za zmienku a vyzdvihnutie nesporne stojí aj skutočnosť, že mesto zo sútoky Nitry a Nitrice ako prvé v rámci V4 oslovili stať sa súčasťou európskeho projektu Zero Waste Cities, a to zásluhou stupňa efektivity zberu kuchynského odpadu až na takmer dokonalej úrovni 99,93 % čistoty: „Je pre nás veľkou čťou, že sme sa stali jednotkou nadnárodného regiónu s 50 miliónmi obyvateľov. Ani Bratislava, ani Praha, ani Budapešť, ani Varšava. Každá domácnosť zapojená do programu nakladania s biologicky rozložiteľným odpadom má od nás 10-litrové vedierka s QR kódmi na elektronickú evidenciu údajov, zabezpečujeme pravidelný zber a bezplatnú výmenu kompostovateľných vrecúšok. Bytov

oblasti inovatívnych riešení, ďalej rozvoj kvality života občanov, revitalizáciu v súlade s princípmi udržateľnosti, ale aj dôslednejšie využívanie obnoviteľných foriem a zdrojov energií či efektívnejšiu dopravu.

Partizánske vstúpilo do SCK, aby malo komplexný prístup k informáciám a inšpiráciám. „Je to súčasťou zámeru upgradovať naše aktivity a zamerať sa na moderné a inovatívne riešenia, ktoré idú viac do hĺbky, sú kontemplatívnejšie. Zároveň, samozrejme, sami budeme odovzdávať poznatky a inšpirácie, ktoré by mohli byť prospešné pre našich partnerov. Už teraz sa teším na stretnutia s kolegami,“ netají Jozef Božik.

Jozef Božik ďalej referuje: „Ako iba 8. zo 141 miest Slovenska dokončujeme z európskych prostriedkov vlastnú linku na dotriedňovanie a mechanicko-biologickú úpravu zmesového odpadu: výsledkom bude zhodnocovanie až 30 – 40 % objemu na alternatívne tuhé palivo pre cementárne. Technológia bude situovaná v novej hale v areáli bývalej obuvníckej továrne, hodnota investície je 6 miliónov eur a som rád, že Technické služby mesta Partizánske s podporou radnice išli do tohto projektu a uspeli. Považujem to za ďalšiu pozitívnu správu.“

Know-how nadobudnuté zásluhou členstva v Smart Cities Klubu môže podľa radnice vyše 21-tisícového mesta podporiť regionálnu zamestnanosť, a to hlavne v

SMART CITY /

Nové Zámky sa sústredia na synergie opatrení

Stratégiou Nových Zámok je sústrediť sa na niekoľko prioritných cieľov a tým sa venovať. Opatrenia na ochranu ovzdušia patria pritom medzi dôležité výzvy, ktoré si radnica vytýčila. Aj v súčasnosti prebieha viacero projektov, ktorých cieľom je pripraviť okresnú metropolu na juhu Nitrianskeho kraja na klimatické zmeny.

Jedným z hlavných investičných zámerov mesta je revitalizácia parku Hliník. Po ukončení sa budú môcť Nové Zámky pochváliť komplexne vynovenou oddychovou zelenou zónou. Na existujúcej ploche vzniká park s vlastnou lokálnou identitou, historickým odkazom, umeleckým nádychom a funkčným programom. Obyvateľom mesta ponúkne priestor na oddych a rekreáciu medzi lúkami a zároveň podporí biodiverzitu.

Mesto už na mieste vykonalo terénne a sadové úpravy, vybudovalo chodníky a verejné osvetlenie, ako aj ďalšie prvky infraštruktúry. V parku pribudla aj takmer stovka stromov.

V konečnom dôsledku však park prispeje najmä k zníženiu záťaže životného prostredia. Zelená plocha s lúkami a stromami aktívne prispeje k eliminácii tuhých častíc PM10 a PM2,5 v ovzduší. Vyrastená vegetácia prispeje k pozitívnej zmene mikroklímy; obyvateľom počas horúcich dní navyše poskytne miesto, kde sa budú môcť prechádzať a oddychovať v tieni.

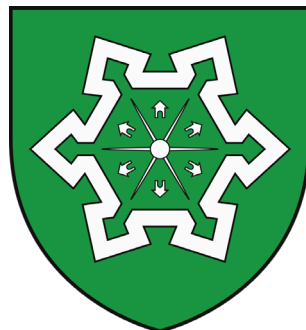
V rámci podpory zelene došlo aj k revitalizácii Hlavného námestia, na ktorom mesto doteraz vysadilo takmer dve tisícky kusov okrasných rastlín, ďalšie sú v pláne.

Bicykle i kolobežky

Snahu o synergie badať aj v prístupe Nových Zámok k riešeniu dopravy. Radnica sa už v minulosti netajila tým, že udržateľná a plynulá doprava patrí medzi jej hlavné ciele – čo



sa prejavilo napríklad v projektoch inteligentného riadenia dopravy pomocou senzorov na zaznamenávanie jej hustoty a dynamicky riadených semaforoch. V pláne bola obnova ďalších križovatiek podobného typu. Tie by bolo možné prepojiť a vďaka synchronizácii



vytvoriť takzvanú zelenú vlnu a zrýchliť tak prechod automobilovej dopravy mestom.

„Mnoho miest stálo pred podobnou otázkou – či prejazd individuálnej automobilovej dopravy zrýchliť alebo naopak spomaliť,“ hovorí Jaroslav Kacer, odborník Smart Cities Klubu. „Prístupy sú samozrejme rôzne

a záleží na konkrétnych podmienkach. Ak však mestom prechádza napríklad tranzitná doprava, ideálnym riešením je dostať ju mimo,“ upozorňuje. Expert pripomína, že súčasným trendom vo svete je skôr znižovanie rýchlosti v mestách a vytváranie bariér pre autá. „Prednosť majú iné spôsoby dopravy – verejná, cyklistická, pešia – ktoré by mali mať jednoduchší a priamy prejazd. Služi to zároveň ako jeden z motivačných prvkov na zmenu dopravného správania a význam to má i z pohľadu bezpečnosti,“ dopĺňa odborník.

Mesto investuje aj do takýchto foriem dopravy. Výsledkom je vybudovanie zatiaľ prvej etapy cyklotrasy, ktorá spája centrálnu mestskú zónu so železničnou stanicou. Nová cyklotrasa spĺňa požiadavky cestujúcich z hľadiska komfortu; okrem obyvateľov mesta navyše slúži aj ľuďom zo spádových obcí, ktorí prichádzajú do Nových Zámok do škôl, zamestnania, zdravotníckych zariadení či úradov. Cesta pre bicykle, ktorá prepája stanicu s centrom, návštevníkov i obyvateľov motivuje, aby zvolili

Pokračovanie z predchádzajúcej strany/

Nové Zámky sa sústredia na synergie opatrení

ekologický spôsob dopravy – umožní totiž pohyb po meste s vysokou efektívnosťou a bez obmedzení, ktoré so sebou prinášajú autá.

„Možno by v rámci rozvoja verejnej dopravy stálo za zváženie rozvíjanie komfortu pre cestujúcich, napríklad vo forme jednotného cestovného lístka. V jeho cene by mohlo byť

mesto rokuje s poskytovateľmi aj o službe zdieľaných elektrických kolobežiek.

To však nemusí byť vždy dobrý nápad. „V tomto prípade veľmi záleží na reliéfe mesta a povrchu ciest. Pri nevhodnej konštelácii môžu byť kolobežky pre ostatných účast-

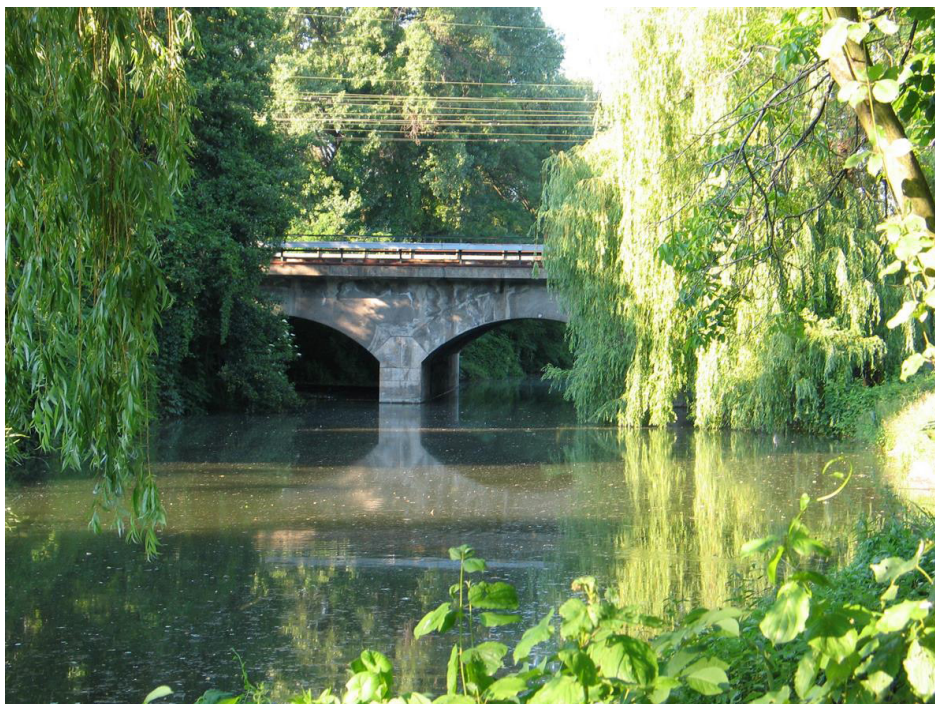
„Riešením je viac prevádzkovateľov zdieľanej ekonomiky, vrátane bicyklov a elektrobicyklov. Mesto by malo mať, podobne ako napríklad Amsterdam, jednotnú aplikáciu, ku ktorej by sa jednotliví prevádzkovatelia museli pripojiť, deliť sa o dáta a kontrolu by malo mesto,“ radí Kacer.



napríklad aj výhodnejšie využívanie zdieľaných bicyklov pri doprave na takzvané poslednej míli,“ navrhuje Kacer.

V rámci posunu k udržateľnejšej doprave

níkov dopravy v meste nebezpečné alebo nie sú pohodlné ani pre samotných používateľov,“ upozorňuje expert Smart Cities Klubu. Mnohé mestá aj z týchto dôvodov ich využívanie regulujú alebo zakazujú.



Čisté cesty – čistý vzduch

Súčasťou opatrení na zlepšenie kvality ovzdušia je i obstaranie vlastného komunálneho vozidla na zametanie a čistenie mestských komunikácií. Samozberný zametací stroj s nadstavbami plánuje mesto využívať počas takmer celého roka od jari až do neskorého jesene. Pravidelné čistenie a komunikácií a verejných plôch novou technológiou má okrem pozitívneho prínosu na ich vzhľad aj zdravotný benefit pre občanov, keďže znižuje uvoľňovanie množstva nebezpečných látok a alergénov do ovzdušia.

Informácie pre občana

Mesto aktuálne využíva iba senzor na teplotu a vlhkosť a zverejňuje informácie na svojej stránke vrátane historických meraní. Každoročne však mesto necháva realizovať skúšku kvality vody v artézskych studniach. Tieto informácie sú pravidelne zverejňované.

Slovenský hydrometeorologický ústav neprevádzkuje v meste automatickú monitorovaciu stanicu kvality ovzdušia. Najbližšia sa nachádza v Komárne. „V prípade záujmu samosprávy však možno dohodnúť kampaňovitý monitoring kvality ovzdušia pomocou mobilnej stanice,“ hovorí RNDr. Martin Kremler, PhD., vedúci odboru Monitorovanie kvality ovzdušia SHMÚ.

Odborník zároveň upozorňuje, že v súčasnosti sa rýchlo rozvíjajú rôzne senzorické riešenia monitoringu kvality ovzdušia. „Ak by sa samospráva rozhodla ísť týmto smerom, bolo by vhodné obrátiť sa už vo fáze prípravy projektu na SHMÚ a prekonzultovať detaily. Následne by sa mali vykonať porovnávacie merania na referenčných staniach, aby mesto a jeho obyvatelia vedeli, nakoľko sú zakúpené senzory presné,“ dodáva expert.

SMART CITY /

Nízkouhlíková stratégia Trnave pomôže s kvalitou ovzdušia

Hoci sa Trnava vďaka svojmu bicyklujúcemu primátorovi preslávila najmä pokrokovým prístupom k ekologickým formám dopravy, starostlivosť o životné prostredie sa v krajskej metropole nekončí len pri cyklotrasách. Mesto má vypracovanú komplexnú stratégiu opatrení v oblasti energetickej efektívnosti a adaptácie na zmenu klímy, ktoré majú vplyv aj na čistotu ovzdušia



verejnosti. „K dispozícii je aj API služba, takže v prípade záujmu samosprávy možno tieto údaje zverejňovať aj priamo na webovej stránke mesta,“ hovorí RNDr. Martin Kremler, PhD., vedúci odboru Monitorovanie kvality ovzdušia SHMÚ.

Mesto už aktívne pracuje na projekte nízkouhlíkovej stratégie. Tá má vytvoriť rámec opatrení pre boj s klimatickými zmenami a pomôže zosúladiť rozvojové zámery samosprávy s ostatnými strategickými dokumentmi a akčnými plánmi. Prioritou je návrh indikatívnych a záväzných cieľov v jednotlivých oblastiach a vyhodnotenie očakávaných dopadov na kvalitu životného prostredia v meste. Vďaka ucelenej stratégii bude môcť Trnava v budúcnosti riadiť vlastný prístup k využitiu praktických a finančných nástrojov, ktoré budú smerované na mestá

toho sľubuje zníženie emisií skleníkových plynov, ale i ďalších látok, ktoré znečisťujú ovzdušie.

Základom pre dosiahnutie tohto cieľa je vypracovanie účelového energetického auditu verejných budov. Týka sa to viac ako 50 objektov vo vlastníctve mesta, medzi ktoré patria školy a škôlky, zariadenia sociálnych služieb, objekty pre šport a kultúru, ako aj budovy zdravotníckych zariadení.

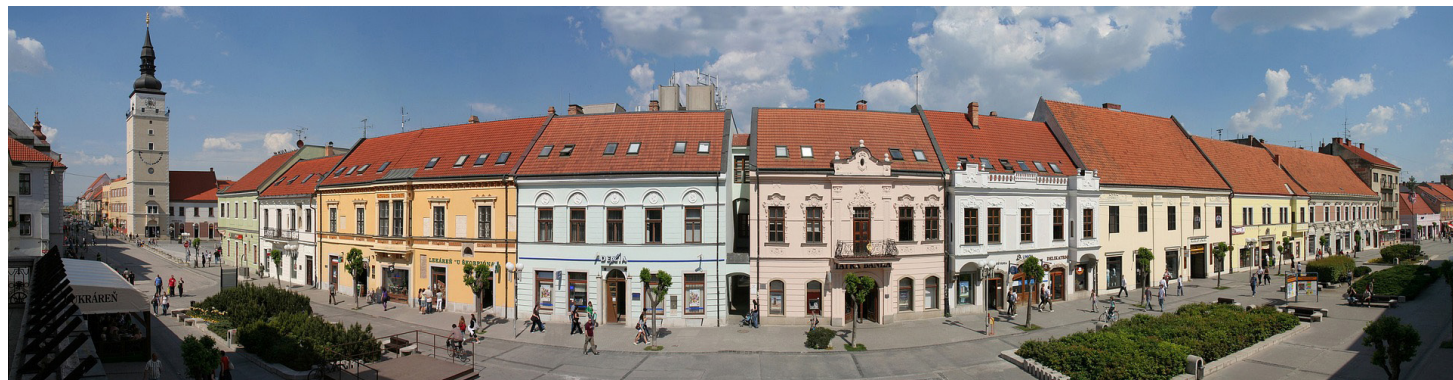
Mesto už investovalo do viacerých úprav a rekonštrukcií s cieľom zefektívniť spotrebu a využívanie energií. Aby sa však v budúcnosti mohlo pri ďalších investíciách rozhodovať kvalifikovane, musí sa opierať o presné dáta, popisujúce aktuálny stav a na ich základe navrhne nákladovo efektívne opatrenia. Vypracovanie účelového energetického auditu umožní samospráve konzistentne plánovať a rozvíjať možnosti napríklad i zlepšovania kvality ovzdušia a prípravy na klimatické zmeny.

„Odporúčal by som vytvorenie funkcie mestského energetika, ktorý by zodpovedal za efektívne zaobchádzanie so zdrojmi a znížoval spotrebu na rozumnú mieru. Zároveň

Trnava, podobne ako iné mestá porovnateľnej veľkosti, trpí zhoršenou kvalitou ovzdušia. Najvýraznejšie sa to prejavuje v zimných mesiacoch. Príčinou je najmä lokálne vykurovanie, ale i vysoká intenzita automobilovej dopravy, studené štarty, ktoré spôsobujú zvýšené emisie zvlášť v prípade naftových motorov, či zimný posyp.

Dáta o ovzduší pre všetkých

V Trnave je zhoršená úroveň kvality ovzdušia potvrdená reálnymi dátami. Priamo na území mesta, na Kollárovej ulici na parko-



visku pri železničnej stanici, sa nachádza automatická monitorovacia stanica. Tá zabezpečuje kontinuálne sledovanie kvality ovzdušia so zameraním na vplyv dopravy, keďže ide o mestskú dopravnú stanicu. Umožňuje merať koncentrácie prachových častíc, oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého a ďalších znečisťujúcich látok. Údaje sú prostredníctvom webovej stránky SHMÚ prístupné priamo

a obce s cieľom redukcie škodlivých látok a zmierňovania dopadov klimatických zmien.

Energetický audit zlepšuje plánovanie

Dôraz radnica kladie na návrh nízkouhlíkových opatrení najmä v oblasti podpory energetickej efektívnosti a podpory využívania obnoviteľných zdrojov energie. Mesto si od

by nastavoval podmienky pre zriaďovanie a vlastnené organizácie tak, aby boli motivované šetriť alebo plniť ciele mesta,“ radí Jaroslav Kacer, odborník Smart Cities Klubu.

Mesto pre bicykle

Dôležitým faktorom, ktorý ovplyvňuje, čo Trnavčania dýchajú, je doprava. S týmto

Pokračovanie na nasledujúcej strane

Pokračovanie z predchádzajúcej strany/

Nízkouhlíková stratégia Trnave pomôže s kvalitou ovzdušia

problémom sa pasujú mnohé mestá; Trnava však patrí medzi tie, ktoré sa v povedomí najviac spájajú s podporou cyklo dopravy.

Mesto má už dnes viacero cyklotrás, ktoré prepájajú najdôležitejšie body a umožňujú jednoduchší pohyb ulicami, takže obyvatelia majú pri plánovaní ciest do práce či za zábavou na výber aj ekologický spôsob, porovnateľný v efektívite s automobilovým presunom.

V auguste Trnava začala s výstavbou ďalšej cestičky pre cyklistov, ktorá prepojí okružnú križovatku Východná-Piešťanská s frekventovanou okružnou križovatkou Piešťanská-Veterná-Bučianska-V.Clemen-tisa. Oba konce cestičky sa pritom napoja na už existujúcu infraštruktúru. Cesta tak prepojí ďalšie obytné zóny s centrom mesta a významnými dopravnými uzlami mesta.

O popularite cyklo dopravy v Trnave svedčí aj tradičná účasť v súťaži Do práce na bicykli, v ktorej sa mesto umiestnilo v prvej



päťke zúčastnených obcí - rekreační cyklisti na ceste do zamestnania za mesiac spravili takmer 13-tisíc jász.

„Otázkou je, do akej miery sa táto podpora naozaj prejavuje a či reálne dochádza k poklesu automobilovej dopravy,“ hovorí Kacer. „Ak sa to nedarí, odporúčal by som realizovať projekty na zmenu dopravného správania a preferenciu verejnej, cyklistickej a pešej dopravy spoločne s vytvorením komplikácií pre individuálnu automobilovú dopravu. Vzorom by mohol byť napríklad Amsterdam,“ hovorí expert SCK.

Vznikne sieť meteostaníc a meračích zariadení

Cyklo doprava však samostatne nedokáže vyriešiť všetky dopravné problémy. Trnavská radnica preto má v pláne projekt inteligentného riadenia dopravy, ktorý má zvýšiť plynulosť prejazdu mestom a znížiť tak záťaž na ovzdušie. „Otázkou je, či práve zaistenie plynulosti prejazdu nepôjde proti plánu na zmenu dopravného správania

a využívania iných módov dopravy, ktoré zabezpečujú kvalitnejšie životné prostredie,“ zamýšľa sa Kacer.

V rámci projektu Trnava plánuje zapojenie dopravných zariadení podľa najmodernejších európskych kritérií. Mesto chce pomocou nich sledovať úroveň dopravy v meste, vytváranie dopravných kolón či počítať čas dojazdu.

Neoddeliteľnou súčasťou projektu je aj integrácia siete meteostaníc a ďalších senzorov, ktoré budú merať nielen hlučnosť, prašnosť, koncentrácie znečisťujúcich látok, ale napríklad i teplotu a vibrácie.

„Odporúčam konzultácie so SHMÚ už vo fáze prípravy projektu,“ radí M. Kremler. „Mesto by nemalo zabudnúť na porovnávanie merania týchto senzorov s referenčnými prístrojmi na monitorovacej stanici na Kollárovej ulici,“ upozorňuje odborník.

Zdroj / SCK, Foto: Pixabay, Freepik