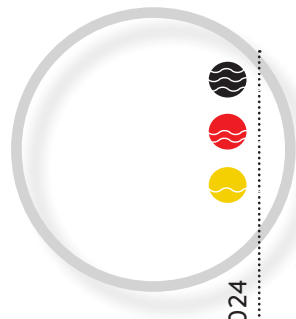


# Happy Smart Cities



Mesačník  
Smart Cities Klubu  
venovaný inováciám  
a inteligentným riešeniam

Vychádza samostatne  
aj ako príloha Stavebných novín



SEPTEMBER 2024

NEWSLETTER



## Z OBSAHU

PRÍKLAD DOBREJ PRAXE/

**V Dánsku  
spolupráca  
samospráv  
a developerov  
funguje**

STR. 4 →

ROZHOVOR/

**Peter Mihók:  
Verejno-súkromné  
partnerstvá  
nevyužívame  
dostatočne**

STR. 5 - 6 →

ZO ŽIVOTA SAMOSPRAV/

**Vozové parky MHD  
sa modernizujú  
v Košiciach  
i Partizánskom**

STR. 12 - 13 →

# Spolupráca súkromného a verejného sektora je nevyhnutná

Tieto dva svety si vzájomne nerozumejú, hoci by mohli. Smart Cities Klub sa podujal na neľahkú úlohu a iniciuje diskusiu na tému vzájomnej spolupráce samospráv a developerov.



# Potrebuje, aby súkromný a verejný sektor boli dva svety?

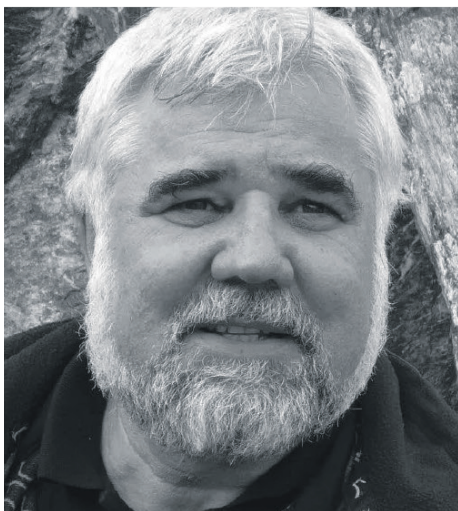
**K**aždý, kto sa dlhé roky pohybuje v hospodárskej praxi, si uvedomuje, že v našej ekonomike sú dva svety. Jeden sa zameriava na zhodnotenie súkromných investícií, vyústením čoho je logicky tvorba zisku a tvorba hodnôt. Druhý využíva na investície zdroje najmä zo štátneho rozpočtu a z eurofondov a zameriava sa najmä na tvorbu infraštruktúry. Súkromnému sektoru sa vyčíta, že sa málo zaujíma o problémy štátu, miest a obcí, verejnému sektoru zazlievajú, že dlhodobo mŕňa peniaze neefektívne a že sa v ňom kradne. / že sa v ňom strácajú peniaze/.

Tieto dva svety si vzájomne nerozumejú, hoci by mohli – ku prospechu nás všetkých. Príkladom nám môžu byť spoločné projekty verejného a súkromného sektora – od Veľkej Británie cez Škandináviu, až po susedné Rakúsko a najnovšie aj Poľsko.

A nemáme na mysli iba tzv. PPP projekty, ktoré sú priamymi spoločnými investičnými projektmi verejného a súkromného sektora. Sú to aj projekty vedecko-výskumného charakteru so zameraním na efektívne investovanie do inovácií. Rozvoj našich miest predstavuje obrovskú príležitosť pre takúto spoluprácu.

Pozrime sa do budúcnosti – náš potenciál zameraný na lacnú pracovnú silu sa pomaly stráca – a je to aj dobre. „Naše“ – zdroje z eurofondov sa tiež čoskoro minú a bude to dobre. Prečo?

Pretože popri množstve výhod sa postarali aj o deformáciu ekonomiky. Takmer úplne sme rezignovali na investície zo štátneho rozpočtu, spoliehame sa na eurofondy. Ale nevedeli a nevieme ich využiť na rozvojové projekty spojené s rozvojom zamestnanosti v profesiách s pridanou hodnotou, následkom čoho nám kvalifikovaní ľudia odchádzajú do zahraničia.



Investujeme eurofondy do rokmi zanedbanej infraštruktúry a málo podporujeme vznik a implementáciu inovácií. Inovácií, ktoré podporujú rozvoj ekonomiky. Inovácií, ktoré vznikajú cestou zdola, ako iniciatívna odpoveď súkromných podnikov- od malých až po tie s vlastnou vedeckovýskumnou základňou - na potreby mesta, regiónu a štátu. Pritom predstavujú veľký potenciál – pokiaľ ich vieme podporiť, odskúšať a exportovať na 500 miliónový trh Európskej únie.

Európsku úniu stále vnímame viac ako miesto, odkiaľ k nám prichádzajú dotácie. Príde čas, keď pochopíme, že najväčšia prednosť nášho členstva v EÚ je možnosť podnikáť na takomto veľkom trhu. Je množstvo projektov, ktoré vznikli na dobrej myšlienke, ale nepresadili sa, pretože 5 miliónový trh bol na rozvinutie projektu príliš malý.

Na domácom trhu to budú súkromné spoločnosti, ktoré budú cestou inovácií rozvíjať ekonomiku, keď sa skončia eurofondy. Vlastne sa ukáže, že žiadne eurofondy nepriniesli taký nárast investícií, ako to dokážu súkromné spoločnosti.

Na druhej strane – všetci sa pamätáme na obdobie covidu – vtedy sa prakticky zastavili súkromné investície. A mali nastúpiť investície verejné, aby sa nezastavila ekonomika. Je našou chybou, že sme investície z eurofondov nevyužili v tom období – minimálne na prípravu investičných projektov. Aj preto je dôležité, aby súkromní a verejní investori spolupracovali.

Svet súkromných a verejných investícií u nás zatiaľ nenašiel spoločnú reč. Pritom obidva svety sa zameriavajú na tvorbu hodnôt – hodnôt, ktoré táto spoločnosť potrebuje. A predsa by bolo na prospech nás všetkých, keby našli spôsob, ako spolupracovať.

Každý z nich má svoj záujem pre ktorý sa nevedia stretnúť v diskusii. Smart Cities Klub sa podujal na začatie tejto diskusie. Sme neutrálni, prakticky z toho nič nemáme, ale vznikli sme ako projekt spoločenskej zodpovednosti, takto budeme pokračovať, takto priberáme aj našich členov, partnerov a podporovateľov. Vzali sme na seba ťažkú úlohu.

Preto sme sa rozhodli na október zorganizovať konferenciu Dobré mesto – Dobrý developer.

Pozveme zástupcov miest a developerov, ukážeme príklady dobrej praxe a začneme diskusiu na tému ich vzájomnej spolupráce. Myslíme si, že na úrovni miest bude táto spolupráca dobre viditeľná, motivujúca. Spoločne našu iniciatívu vyhodnotíme – a v prípade, ak bude úspešná prizveme ďalších partnerov tak, aby z konferencie vzišiel spoločný projekt trvalej spolupráce podporený bankami aj štátom. Toto je zmysel 9.ročníka našej konferencie: Slovensko na ceste k Smart Cities.

Vladimír Jurík

# Slovensko na ceste k Smart Cities: Konferencia pre rozvoj inteligentných miest

Slovensko prechádza obdobím intenzívnej urbanizácie a modernizácie mestských oblastí. S týmto trendom sa spája aj stále rastúci záujem o koncept Smart Cities, ktorý prináša nový prístup k rozvoju miest. Tento koncept kombinuje technologické inovácie s cieľom zlepšiť kvalitu života obyvateľov, zvýšiť efektivitu mestských služieb a podporiť udržateľný rozvoj.

V tomto kontexte sa uskutoční konferencia **“Slovensko na ceste k Smart Cities”**, ktorá prinesie priestor na diskusiu medzi odborníkmi, samosprávami, developermi a ďalšími kľúčovými hráčmi v oblasti mestského rozvoja. Konferencia, ktorá sa bude konať 29. októbra 2024 v Bratislave, sa zameria na výzvy a príležitosti spojené s implementáciou konceptu Smart Cities na Slovensku.

## Dôležitý je dialóg

Hlavným cieľom konferencie je podporiť dialóg a výmenu skúseností medzi rôznymi zainteresovanými stranami v oblasti Smart Cities. Na Slovensku je dlhodobo podceňovaný vzťah medzi developermi a samosprávou. Pozeráme sa naň podozrievavo, hoci je je tento dialóg nevyhnutný na to, aby sme dokázali riešiť aktuálne výzvy. Konferencia sa bude venovať niektorým z nich a hľadať na ne odpovede.

→ **Budovanie moderných mestských štvrtí:** Aké sú najnovšie trendy v oblasti mestského plánovania a ako môžu prispieť k tvorbe udržateľných a inteligentných miest?

→ **Cyklodoprava a alternatívne formy mobility:** Ako môžu mestá efektívne podporovať ekologické formy dopravy a znižovať uhlíkovú stopu?

→ **Financovanie a implementácia Smart Cities projektov:** Aké sú možnosti financovania projektov v oblasti Smart Cities, a aké sú najlepšie prístupy k ich realizácii?

→ **Udržateľný rozvoj verejného priestoru:** Ako zabezpečiť, aby verejné priestory slúžili potrebám všetkých obyvateľov a prispievali k zlepšeniu kvality života v mestách?

→ **Technologické inovácie a digitálna transformácia:** Akú úlohu hrajú technológie, ako sú Internet of Things (IoT), big data či umelá inteligencia, pri rozvoji Smart Cities?

## Význam Smart Cities pre Slovensko

Smart Cities predstavujú pre Slovensko veľký potenciál, a to najmä v kontexte zvyšujúcej sa urbanizácie a rastúcich požiadaviek na efektívne riadenie mestských aglomerácií. Tento koncept je kľúčový nielen pre veľké mestá, ale aj pre menšie obce, ktoré sa chcú modernizovať a zlepšiť kvalitu života svojich obyvateľov. Respektíve pre prirodzené klastre obcí, ktoré môžu poskytovať služby väčšej aglomerácii.

Implementácia Smart Cities prináša niekoľko výhod, medzi ktoré patrí zvýšenie energetickej

efektívnosti, zlepšenie verejných služieb, lepšia dopravná infraštruktúra a ekologickejšie mestské prostredie. Okrem toho, inteligentné mestá môžu prispieť k väčšej transparentnosti a efektívnosti riadenia miest prostredníctvom digitalizácie a využívania dát.

## Diskusia bude otvorená

Program konferencie bude rozdelený do niekoľkých panelových diskusií, v rámci ktorých vystúpia odborníci z rôznych oblastí. Medzi potvrdenými rečníkmi sú predstavitelia samospráv, developeri, technologickí experti a akademici, ktorí sa venujú výskumu v oblasti mestského rozvoja.

Účastníci konferencie budú mať možnosť zapojiť sa do interaktívnych diskusií, zdieľať svoje skúsenosti a diskutovať o najlepších praktikách v oblasti implementácie Smart Cities. Okrem toho budú mať príležitosť nadviazať nové kontakty a spolupráce, ktoré môžu prispieť k ďalšiemu rozvoju ich projektov.

Konferencia **“Slovensko na ceste k Smart Cities”** je jedinečnou príležitosťou pre všetkých, ktorí sa zaujímajú o budúcnosť mestského rozvoja na Slovensku. V čase, keď je digitalizácia a technologický pokrok neoddeliteľnou súčasťou nášho života, je dôležité, aby mestá a obce boli pripravené na výzvy, ktoré tieto zmeny prinášajú. Účasť na tejto konferencii ponúka možnosť získať cenné poznatky a inšpirácie pre budúce projekty, ktoré môžu prispieť k tomu, aby sa Slovensko stalo lídrom v oblasti inteligentných miest. Nezmeškajte túto príležitosť byť súčasťou diskusie o tom, ako môžu technológie meniť naše mestá k lepšiemu a prispievať k udržateľnému a prosperujúcemu rozvoju našej krajiny.

Viac informácií o konferencii nájdete na stránke SME konferencie.





PRÍKLAD DOBREJ PRAXE /

# V Dánsku spolupráca samospráv s developermi funguje. Čo robia inak?

Ešte pred niekoľkými rokmi by sa v kodanskom prístave odvážil vykúpať len šialenec. Voda bola zamorená odpadom z miestneho priemyslu a obyvatelia o prístave hovorili ako o žumpe. Dnes sa na pobreží rekreujú stovky ľudí; v lete je kúpanie na vyhradených miestach prístavu či chytanie rýb obľúbenou kratochvíľou Kodančanov.

Vzkriesenie kodanského prístavu je jedným z príkladov úspešnej spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom. Ešte v roku 1995 smerovalo do prístavných vôd 93 stôk s odpadom. Dôsledné a premyslené prebudovanie celého kanalizačného systému znamená, že dnes sa už znečistenie do mora nedostane; pre núdzové prípady je vybudovaný systém senzorov, ktorý kvalitu vody neustále monitoruje a prekročenie limitov okamžite hlási. Prístav sa tak zmenil na živú časť mesta.

Len neďaleko odtiaľ vzniká v Kodani úplne nová mestská štvrť. Projekt Fælledby bude celý postavený z dreva. Návrh, pripravený v spolupráci s architektonickým ateliérom Henning Larsen, prináša víziu ekologického bývania v súlade s prírodou. Domov v nej nájde 7000 obyvateľov a štvrť im vďaka premyslenému dizajnu poskytne súkromie a pocit užšej komunity. Aj Fælledby vzniká vďaka spolupráci samosprávy a súkromného developera.

V čom sa skrýva tajomstvo úspechu dánskych projektov? Nezanedbateľný vplyv má napríklad spôsob územnosprávnej organizácie. Slovensko i Dánsko majú porovnateľný počet obyvateľov – Slovensko 5,5 milióna, škandinávská krajina necelých 6 miliónov. No kým na Slovensku sú takmer tri tisícky samospráv, v Dánsku ich je len 98.

Na Slovensku tak každá obec potrebuje vlastných ľudí na zabezpečenie základného fungovania. Najmä pri menších obciach je to problém – v ostatných doplnovacích voľbách dokonca dve obce skončili bez starostu, pretože túto funkciu nechce nikto vykonávať. Druhou stranou mince je aj nedostatok profesionálov – jednoducho ich nie je toľko, aby každá obec s pár stovkami obyvateľmi mala napríklad kvalitný stavebný úrad. Menší počet samospráv, ako napríklad v Dánsku, umožňuje efektívnejšie riadenie a lepšiu



koordináciu projektov. Znamená aj vyššiu koncentráciu zdrojov a odborných kapacít, čo prispieva k vyššej profesionalite a efektívnosti. Do tretice, umožní aj omnoho lepšiu spoluprácu verejného a súkromného sektora. Kým na Slovensku sa napríklad developerom oplatí komunikovať o rozvoji najmä s veľkými mestami, pri nižšom počte samospráv sú zrazu pre nich finančne zaujímavé aj projekty, ktoré by predtým neriešili.

V Dánsku navyše veľmi dobre funguje aj spolupráca samospráv s organizáciami, ktoré sa aktívne venujú urbanizmu, udržateľnému rozvoju a podpore inovatívnych projektov. Príkladom môže byť medzinárodná komunita BLOXHUB, ktorá spája odborníkov z rôznych oblastí s cieľom vytvárať udržateľné mestské prostredie. Táto organizácia poskytuje platformu na výmenu nápadov a skúseností medzi verejným a súkromným sektorom, čím prispieva k rozvoju inteligentných miest. Aj vďaka tejto spolupráci sa v Dánsku realizujú projekty, ktoré zlepšujú infraštruktúru, znižujú

energetickú náročnosť a najmä zvyšujú kvalitu života obyvateľov.

O niečo podobné sa na Slovensku snaží aj Smart Cities Klub. Organizácia okrem neustáleho vzdelávania zbiera aj príklady dobrej praxe zo Slovenska i zahraničia a pomáha samosprávam hľadať spôsoby, ako napríklad aj rozvíjaním verejno-súkromných partnerstiev prispieť k lepšiemu životu a k udržateľnému a inteligentnému rozvoju miest. Jedným z takýchto príkladov je práve aj Dánsko a spolupráca organizácií ako BLOXHUB so samosprávami a napríklad developermi.

Obe organizácie navyše živo spolupracujú. Smart Cities Klub už vďaka tomu napríklad v Kodani organizoval letnú školu, na ktorej sa zúčastnili primátori, starostovia a ďalší predstavitelia samospráv. Rozhodne to nebola posledná návšteva, keďže dánske metódy a práca organizácie BLOXHUB sú pre slovenský Smart Cities Klub veľkým zdrojom inšpirácie.



# Verejno-súkromné partnerstvá nevyužívame dostatočne

Slovensko s PPP projektmi začalo neskôr ako iné krajiny a stále ich potenciál nevyužíva naplno. Možností je pritom veľa a ťažiť by z nich mohli i mestá a obce. „Základom pre spoluprácu je však správne nastavenie podmienok obchodného vzťahu,“ myslí si Peter Mihók. Podľa predsedu Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory by pomohlo odpolitizovanie celého procesu a posilnenie právomocí i zodpovednosti odborníkov.

## Aká je podľa Vás súčasná úroveň spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom na Slovensku?

Spolupráca má rezervy, no i potenciál. Na Slovensku sme začali s PPP projektmi na začiatku tisícročia, čo je neskôr ako okolité krajiny. Využili sme ich pri výstavbe diaľnic a potom pri budovaní systému diaľničného mýta. Táto forma sa síce využíva aj v súčasnosti, ale nie v takej miere, ako by sa mohla. Ak sa pozrieme na stav verejných financií a potrebu ich konsolidácie, je zrejmé, že ak chce verejný sektor niečo budovať, potrebuje na to financie súkromného sektora. A budovať treba neustále. Oblasť, kde by sa dala táto forma financovania využiť, je veľa. Nemusíme vymýšľať nič nové, stačí sa pozrieť, čo takýmto spôsobom vybudovali v iných krajinách. Prekážky vidím v určitej miere nedôvery verejného i súkromného sektora k takémuto systému financovania. Celý proces prípravy konkrétneho projektu je navyše veľmi zdĺhavý.

## Mnohí sa zhodnú, že súkromný a verejný sektor u nás stále nenachádzajú spoločnú reč. Aké konkrétne kroky by mohli prispieť k zlepšeniu tejto spolupráce?

Základom pre akúkoľvek spoluprácu, nielen spoluprácu súkromného a verejného sektora, je správne nastavenie podmienok ich obchodného vzťahu. Pomôcť by mohlo väčšie zapojenie odborníkov, ktorí by disponovali väčšími právomocami, ale, samozrejme, aj väčšou zodpovednosťou - čiže odpolitizovanie celého procesu.

## Sú podľa vás súčasné PPP projekty (verejno-súkromné partnerstvá) na Slovensku dostatočne využívané? Kde vidíte priestor na ich ďalší rozvoj, najmä v kontexte smart cities?

Určite nie sú využívané dostatočne. Existuje pritom viacero oblastí, kde by sa dali využiť. Okrem budovania dopravnej infraštruktúry by to mohol



Peter Mihók, predseda Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory (zdroj: TASR)

byť napríklad cestovný ruch, ale aj zdravotníctvo alebo školstvo. Na Slovensku máme nedostatok predškolských zariadení, ale aj zariadení pre seniorov. Viazé nám to tak potrebnú pracovnú silu – rodičov, ktorí sa musia starať o deti, keďže nie je voľné miesto v jasliach alebo v škôlke; na druhej strane ľudí v produktívnom veku, ktorí sa starajú o rodičov, pretože zase niet zariadenia, kde by im s nimi pomohli. No a v neposlednom rade na komunálnej úrovni vidím potenciál ešte napríklad v oblasti odpadového hospodárstva. Na Slovensku ešte stále máme vysoké percento obcí, ktoré s týmto problémom bojujú. Významnou oblasťou je tiež digitalizácia, ktorá dokáže zjednodušiť, zrýchliť a skvalitniť služby verejnej správy.

## Ako by sa mohli slovenské mestá a developeri najlepšie inšpirovať dobrou praxou z iných krajín, napríklad zo Spojeného kráľovstva, Škandinávie, Rakúska, či Poľska? Sú tieto možnosti prenosné aj do našich podmienok?

Vždy je dobré pozrieť sa tam, kde robia to, čo by sme chceli aj my. Najmä, ak to robia dobre a

majú dlhodobé skúsenosti. Modely zo zahraničia však určite nemôžeme preberať na sto percent. Mali by sme ich prispôsobiť našim podmienkam a špecifikám. Nemá však význam vymýšľať to, čo už bolo vymyslené a overené v praxi. Zbytočne by sme tým strácali čas i peniaze.

## Pre rozvoj sú kľúčové eurofondy. Na druhej strane však deformovali ekonomiku a situácia bude možno lepšia, keď sa skončia. Ako vidíte budúcnosť financovania rozvoja miest po skončení dostupnosti eurofondov?

Objektívne treba povedať, že čerpanie eurofondov bolo a je nedostatočné a niekedy je neefektívne. Príprava projektov je navyše zdĺhavá a komplikovaná. Neraz sme počuli kritiku, že sme viac európski než Európska únia, pretože posudzovanie projektov sme nastavili oveľa prísnejšie. Tým sa značne zúžil okruh tých, ktorí o eurofondy požiadali a aj ich reálne získali. Budúcnosť financovania preto vidím aj v už spomínaných partnerstvách súkromného a verejného sektora.

## ROZHOVOR POKRAČOVANIE/

**Aká je podľa Vás súčasná úroveň spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom na Slovensku?**

Spolupráca má rezervy, no i potenciál. Na Slovensku sme začali s PPP projektmi na začiatku tisícročia, čo je neskôr ako okolité krajiny. Využili sme ich pri výstavbe diaľnic a potom pri budovaní systému diaľničného mýta. Táto forma sa síce využíva aj v súčasnosti, ale nie v takej miere, ako by sa mohla. Ak sa pozrieme na stav verejných financií a potrebu ich konsolidácie, je zrejme, že ak chce verejný sektor niečo budovať, potrebuje na to financie súkromného sektora. A budovať treba neustále. Oblasť, kde by sa dala táto forma financovania využiť, je veľa. Nemusíme vymýšľať nič nové, stačí sa pozrieť, čo takýmto spôsobom vybudovali v iných krajinách. Prekážky vidím v určitej miere nedôvery verejného i súkromného sektora k takémuto systému financovania. Celý proces prípravy konkrétneho projektu je navyše veľmi zdĺhavý.

**Mnohí sa zhodnú, že súkromný a verejný sektor u nás stále nenachádzajú spoločnú reč. Aké konkrétne kroky by mohli prispieť k zlepšeniu tejto spolupráce?**

Základom pre akúkoľvek spoluprácu, nielen spoluprácu súkromného a verejného sektora, je správne nastavenie podmienok ich obchodného vzťahu. Pomôcť by mohlo väčšie zapojenie odborníkov, ktorí by disponovali väčšími právomocami, ale, samozrejme, aj väčšou zodpovednosťou - čiže odpolitizovanie celého procesu.

**Sú podľa vás súčasné PPP projekty (verejno-súkromné partnerstvá) na Slovensku dostatočne využívané? Kde vidíte priestor na ich ďalší rozvoj, najmä v kontexte smart cities?**

Určite nie sú využívané dostatočne. Existuje pritom viacero oblastí, kde by sa dali využiť. Okrem budovania dopravnej infraštruktúry by to mohol byť napríklad cestovný ruch, ale aj zdravotníctvo alebo školstvo. Na Slovensku máme nedostatok predškolských zariadení, ale aj zariadení pre seniorov. Viaže nám to tak potrebnú pracovnú silu – rodičov, ktorí sa musia starať o deti, keďže nie je voľné miesto v jasliach alebo v škôlke; na druhej strane ľudí v produktívnom veku, ktorí sa starajú o rodičov, pretože zase niet zariadenia, kde by im s nimi pomohli. No a v neposlednom rade na komunálnej úrovni vidím potenciál ešte napríklad v oblasti odpadového hospodárstva. Na Slovensku ešte stále máme vysoké percento obcí, ktoré s týmto problémom bojujú. Významnou oblasťou je tiež digitalizácia, ktorá dokáže zjednodušiť,

zrýchliť a skvalitniť služby verejnej správy.

**Ako by sa mohli slovenské mestá a developeri najlepšie inšpirovať dobrou praxou z iných krajín, napríklad zo Spojeného kráľovstva, Škandinávie, Rakúska, či Poľska? Sú tieto možnosti prenosné aj do našich podmienok?**

Vždy je dobré pozrieť sa tam, kde robia to, čo by sme chceli aj my. Najmä, ak to robia dobre a majú dlhodobé skúsenosti. Modely zo zahraničia však určite nemôžeme preberať na sto percent. Mali by sme ich prispôbiť našim podmienkam a špecifikám. Nemá však význam vymýšľať to, čo už bolo vymyslené a overené v praxi. Zbytočne by sme tým strácali čas i peniaze.

**Pre rozvoj sú kľúčové eurofondy. Na druhej strane však deformovali ekonomiku a situácia bude možno lepšia, keď sa skončia. Ako vidíte budúcnosť financovania rozvoja miest po skončení****dostupnosti eurofondov?**

Objektívne treba povedať, že čerpanie eurofondov bolo a je nedostatočné a niekedy je neefektívne. Príprava projektov je navyše zdĺhavá a komplikovaná. Neraz sme počuli kritiku, že sme viac európski než Európska únia, pretože posudzovanie projektov sme nastavili oveľa prísnejšie. Tým sa značne zúžil okruh tých, ktorí o eurofondy požiadali a aj ich reálne získali. Budúcnosť financovania preto vidím aj v už spomínaných partnerstvách súkromného a verejného sektora.

**Akú rolu vidíte pre inovácie a súkromný sektor v rozvoji slovenských miest?****Ako môže verejný sektor podporiť tieto iniciatívy, aby boli úspešné nielen na lokálnej, ale aj na európskej úrovni?**

Súkromný a verejný sektor musia spolu komunikovať. Verejný sektor musí mať jasnú predstavu, čo chce vybudovať a za akých podmienok. Súkromný sektor zase musí mať istotu, že podmienky budú dodržané a že táto forma podnikania mu prinesie



(zdroj: Finančné noviny)



# Nové pripojenia na elektrinu či plyn? Riešenie na mieru nájdete v SSE



Ste samospráva a realizujete vo svojom meste či obci nájomné bývanie?

Ste developer realizujúci výstavbu komerčných bytov alebo domov?

Pri týchto projektoch sa s určitosťou dostanete do štádia, keď musíte riešiť pripojenie nových odberných miest na elektrinu alebo plyn. Ak ste už mali vlastnú skúsenosť, viete, že to nie je úplne jednoduchá záležitosť

## Musí byť proces nového pripojenia nočnou morou?

Viacero formulárov a zmlúv, prílohy, schémy, projektová dokumentácia, termíny a komunikácia s dvoma spoločnosťami. Čaká vás tento proces opäť? Chystáte sa pripojiť nové odberné miesta prvýkrát? Neviete, kde a ako začať? Jednoduchá odpoveď je: prídte ako prvé do Stredoslovenskej energetiky (SSE). Je jedno, kde sa váš stavebný projekt nachádza. Nie všetky kroky nového pripojenia vedia pracovníci SSE urobiť za vás, ale v zákazníckych centrách alebo prostredníctvom prideleného špecialistu vám ochotne poradia a pomôžu so všetkým, s čím sa v procese vybavovania môžete stretnúť.

SSE, tradičný dodávateľ energií, má špecialistov s dlhoročnými skúsenosťami, ktorí ročne riešia tisíce nových pripojení elektriny aj plynu vrátane komunikácie s distribučnými spoločnosťami. Samosprávy a developerské firmy so svojimi špecifickými požiadavkami majú dokonca v SSE špeciálnu starostlivosť a prístup, urýchľuje a zjednodušuje to celý proces. Výhody spolupráce približuje Michal Jaloviar, riaditeľ predaja B2C zo SSE: „Tak vašim, ako aj našim cieľom je, aby noví majitelia bytov, rodinných domov mohli využívať elektrinu alebo plyn čo najrýchlejšie a bez zbytočného stresu a študovania postupov. Vybavenie každého nového pripojenia elektriny či plynu je rôzne a vie byť špecifické, preto považujem za veľkú výhodu, že zákazníkom ponúkame nepretržitú podporu a poradenstvo počas celého procesu.“

## Čo vás čaká pri novom pripojení a v čom vám SSE pomôže?

Celý proces sa začína žiadosťami, komunikáciou a vyjadreniami distribučnej spoločnosti:

- Svoj investičný zámer by ste mali v dostatočnom predstihu prekonzultovať s distribučnou spoločnosťou. Podkladmi sú informácie o počte odberných miest, požadovaný výkon, charakter odberu a tiež zástavbová štúdia a územné rozhodnutie, ak je už vydané.
- SSE vám zabezpečí kontakt s projektovými manažermi distribučnej spoločnosti, s ktorými môžete svoj investičný zámer prediskutovať.
- Ak po konzultácii s distribučnou spoločnosťou

nič nebráni realizácii, podávate žiadosť o nové pripojenie.

SSE vám pomôže s vyplnením žiadosti o pripojenie a poradí so všetkými vyžadovanými technickými údajmi. Žiadosť za vás podá poštou alebo online do systému distribučnej spoločnosti.

- Na základe žiadosti vám distribučná spoločnosť vypracuje zmluvu o pripojení, ktorá obsahuje vyjadrenie k bodu a podmienkam pripojenia a tiež výšku poplatku za pripojenie.

SSE vám v prípade potreby vysvetlí alebo preverí podmienky pripojenia, ktoré vám zašle distribučná spoločnosť, aby ste si vedeli správne zabezpečiť vybudovanie prípojky.

- V lehotách, aké stanovila distribučná spoločnosť, odošlete podpísané zmluvy a uhradíte poplatok za pripojenie.

- Po zrealizovaní prípojky podľa podmienok pripojenia informujete distribučnú spoločnosť o pripravenosti odberných miest.

SSE vám pomôže s vyplnením požadovaného čestného vyhlásenia a podá ho za vás na distribučnú spoločnosť.

V tomto momente už celý proces dokončíte výhradne so SSE ako dodávateľom elektriny/plynu:

- Na odber elektriny alebo plynu potrebujete uzatvoriť zmluvu o združenej dodávke.

SSE vám pripraví zmluvy o združenej dodávke, ktoré zahŕňajú ako služby distribúcie, tak aj dodávky elektriny v jednom.

- Na dokončenie ešte chýba podanie žiadosti o montáž meradiel, aby mohli bytové jednotky alebo domy začať energiu využívať.

SSE podá žiadosť za vás a zabezpečí vám montáž elektromerov/plynomerov distribučnou spoločnosťou.

„Aj napriek tomu, že s nami ako dodávateľom by ste mali prísť do kontaktu až po vybavení všetkých náležitostí na strane distribútora, v rámci služieb pre zákazníkov považujeme za samozrejmosť, že vám ochotne pomôžeme a poradíme aj pri vybavovaní distribučnej časti. Naš pracovník, s ktorým prebehne prvotné stretnutie, vás bude následne sprevádzať celým procesom až do pripojenia každého odberného miesta k elektrine, prípadne plynu. Tým, že pracovník bude počas

celého vybavovania nového pripojenia s vami v kontakte, ak by vám boli niektoré kroky nejasné, respektíve by nastali nejaké komplikácie, vždy budete mať niekoho, na koho sa môžete obrátiť,“ dodáva Michal Jaloviar.

Dokončenie nových pripojení elektriny a plynu nemusí v mnohých prípadoch znamenať posledný krok. Po predaji nehnuteľností možno budete potrebovať zabezpečiť zmenu užívateľov – aj toto je oblasť, v ktorej vám vie SSE pomôcť, ale najmä ušetriť váš čas. Všetky potrebné podklady k takejto zmene vám pripravia špecialisti alebo sa so SSE jednoducho dohodnete a pošlete svojich klientov do zákazníckeho centra, kde vybaví všetko potrebné.

## Špeciálny prístup pre projekty novej výstavby v SSE

Ako Michal Jaloviar ďalej vysvetľuje, nielen samosprávy, ale aj developeri alebo realitné kancelárie majú v pobočkách SSE prednostný prístup na vybavenie svojich požiadaviek: „Tým, že sa snažíme nielen vám pomôcť s celým procesom, ale aj ušetriť váš čas, v zákazníckych centrách sme vytvorili samostatnú kategóriu prednostne vybavovaných klientov, stačí si vo vyvolávacom systéme jednoducho zvoliť príslušnú kategóriu. Ak si však radšej plánujete stretnutia v predstihu, ponúkame vám možnosť rezervácie termínu vo vami vybranom zákazníckom centre, rezerválny formulár nájdete na stránke [online-rezervacia.sse.sk](http://online-rezervacia.sse.sk). Naši pracovníci na osobnom stretnutí najskôr zistia základné informácie o vašich projektoch, v akej fáze realizácie sa aktuálne nachádzate, aby vám vedeli navrhnúť postup, ktorý celý priebeh čo možno najviac zjednoduší a zároveň urýchli. Pri väčších projektoch vám pridelíme špecialistu, ktorý sa bude starať o hladký priebeh celého procesu.“

SSE je dodávateľom elektriny a plynu takmer pre 700-tisíc zákazníkov na celom Slovensku. Okrem dodávky energií poskytuje aj poradenstvo a realizáciu riešení pre zvýšenie energetickej efektívnosti a dosahovanie úspor energií vrátane pomoci so získaním dotácií na fotovoltiku a ďalšie zariadenia.

**Ďalšie informácie k novým pripojeniam nájdete na [sse.sk/pripojenie](http://sse.sk/pripojenie).**

# Chceme mať zo Žiliny silné mesto. Na to potrebujeme aj developerov

Developeri majú byť rovnocennými partnermi samospráv. Podľa primátora Žiliny Petra Fiabáneho to možno dosiahnuť len nastavením jasných a transparentných pravidiel. V krajskom meste na severe Slovenska developerov vnímajú ako dôležitých partnerov, ktorí nesú diel zodpovednosti za rozvoj prostredia, v ktorom pôsobia.

## Aké mestské rozvojové projekty momentálne pripravujete?

Pre obmedzený priestor uvediem len tie najväčšie. Postupné rozšírenie regulovaného parkovania na územie celého mesta, zavedenie množstvomého zberu komunálneho odpadu v rodinných domoch, dokončenie modernizácie mestského verejného osvetlenia s centrálnym dispečingom, kompletná rekonštrukcia depa Dopravného podniku mesta Žilina a príprava rekonštrukcie trakčného vedenia trolejbusovej dopravy, rekonštrukcia mestskej radnice, významných a veľmi navštevovaných častí mesta ako je Mestská pamiatková rezervácia a Bulvár. Pracujeme na viacerých rozvojových projektoch, ktoré sú v rozličnom štádiu rozpracovania. Niektoré sú vo fáze ideovej architektonickej štúdie, na niektoré sa spracováva projektová dokumentácia v rôznych stupňoch, niektoré sú pred realizáciou. Sú to prevažne investície do revitalizácie verejných priestorov, dopravy, ale rovnako pripravujeme aj výstavbu nájomných mestských bytov, rekonštrukciu verejných objektov, rozširovanie siete cyklotrás. Nezabúdame na domovy dôchodcov, materské a základné školy. Skrátka, snažíme sa reagovať na potreby obyvateľov, či už s pohľadu demografického vývoja alebo ako reakcia na zmenu klímy. Sú to desiatky projektov rôzneho rozsahu, významu a dopadu na život obyvateľov.

## Čo považujete z pohľadu rozvoja mesta v najbližších rokoch za ťažiskové?

Za ťažiskové považujeme pripravenosť a schopnosť mesta reagovať a odolávať krízam súčasným, aj tým, ktoré ešte len prídu. Pozeráme sa oveľa ďalej ako sú hranice jedného volebného obdobia. Na prvom mieste stojí udržateľný rozvoj Žiliny ako prirodzeného najvýznamnejšieho centra Slovenska hneď po Bratislave a Košiciach. Preto v našom programovom vyhlásení nájdete päť hlavných tém, kam smeruje naše úsilie. Adaptácia mesta na klimatickú zmenu, energetická sebestačnosť mesta, doprava a mobilita, digitálna



Peter Fiabáne, primátor mesta Žilina

transformácia mesta a jeho služieb, rozvoj a podpora kľúčových oblastí života mesta a jeho obyvateľov ako sú školstvo, sociálna oblasť, kultúra, šport a cestovný ruch. Zásadným rozhodnutím je príprava, respektíve upgrade strategických dokumentov, umožňujúcich rozvoj mesta, ako sú nový územný plán mesta, generel dopravy, klimatické strategické dokumenty a podobne. Súčasťou tejto prípravy sú overovacie štúdie na územiach mesta Žilina, ktoré majú podľa nás rozvojový potenciál.

## Spolupracujete pri investičných projektoch s developermi?

S developermi spolupracujeme a komunikujeme. Snažíme sa k nim prístupovať ako k partnerom a dôležitým aktérom fungovania a rozvoja mesta. Skúsenosti zo spolupráce sú rôzne, s niektorými developermi je spolupráca naozaj konštruktívna, pri niektorých je komunikácia o niečo ťažšia. Mesto sa snaží o spoluprácu najmä pri dopravných riešeniach spojených s developerskými projektmi a pri investíciách do verejného priestoru. Komunikujeme s nimi v tom duchu, že zodpovednosť

developerov sa nekončí len na jeho pozemku, ale má dosah aj na danú mestskú časť, niekedy na celé mesto.

## Čo by ste v tejto oblasti odporúčali aj iným primátorom? Čo sa vám osvedčilo a čo by ste chceli zlepšiť?

Učíme sa neustále. Čo môžeme odporúčať, je snaha o čo najzrozumiteľnejšie, jasné a transparentné pravidlá. Aby developeri rozumeli o čo sa snažíme, čo chceme dosiahnuť, kam smerujeme. Určite sa oplatí byť principiálny, teda aby pravidlá platili pre všetkých rovnako, a to vrátane samotného mesta. Čo by sme chceli zlepšiť, to je samotná rýchlosť a efektívnosť povoľovacích procesov. Chceme byť dôveryhodný partner a rovnako to vyžadujeme aj od druhej strany.

Napríklad pri zmenách územného plánu vyžadujeme, aby developer prišiel s jasnou víziou ako má územie vyzerat, aké to bude mať dopady na mesto (nielen z pohľadu dopravy).

## V čom treba zmeniť pohľad na spoluprácu, aby bola v prospech občana, mesta aj developerov?

Developer má byť rovnocenným partnerom samosprávy. A má niesť svoj podiel zodpovednosti na rozvoji mesta. Je však potrebné zvýšiť vzájomnú dôveru. Jasné a transparentné pravidlá by mali byť samozrejmosťou a nemali by sa meniť zmenou vedenia mesta. Veľké projekty svojou časovou náročnosťou určite presahujú jedno funkčné obdobie, kontinuita je nesmierne dôležitá.

## Čo už takáto spolupráca reálne priniesla vášmu mestu?

Positívne zmeny v doprave, výstavbu nových kvalitných obytných či kancelárskych priestorov, modernú architektúru, pozitívne zmeny vo verejnom priestore, participáciu a pomoc pri realizácii niektorých vzdelávacích, kultúrnych, sociálnych, športových projektov, zelených opatreniach...



## ROZHOVOR POKRAČOVANIE/

**Oslovujete developerov aktívne aj vy? Napríklad ak máte v meste nejaké brownfieldy...**

Mesto Žilina sa snaží byť aktívne aj v tejto oblasti. Útvár hlavného architekta spracováva rozvojové štúdié takýchto častí a aj aktívne komunikuje s developermi na tému brownfieldov. Máme spracovaných niekoľko takýchto urbanistických návrhov. Sľubne sa napríklad rozbieha komunikácia ohľadom premeny územia bývalých Považských chemických závodov. Ale rovnako sa snažíme na túto tému komunikovať napríklad aj so spoločnosťami, ktoré sú v rukách štátu.

**Od koho najčastejšie vychádza iniciatíva?**

Je to rôzne, niekde sme aktívnejší my, niekde developer. Ale našou snahou je byť proaktívni, nielen čakať s čím príde developer. Tak vieme byť pripravení a poskytnúť jasné podmienky.

**Inšpirujete sa pri spolupráci s developermi skúsenosťami z iných miest, prípadne zo zahraničia?**

Samozrejme, pozeráme sa a učíme sa nielen na Slovensku, ale aj v zahraničí. V rámci Slovenska sledujeme v podstate všetky krajské mestá, ale nehanbíme sa inšpirovať ani menšími slovenskými mestami, ak sú v niektorej pre nás dôležitej agende popredu. Pomerne intenzívna je spolupráca s našimi partnerskými mestami v Českej republike a Poľsku. A máme za sebou niekoľko pracovných ciest do Slovinska, Dánska či v Škandinávie. Okrem primátorov krajských miest K8 sa pravidelne stretávajú aj hlavní architekti krajských miest. Myslím, že ich vzájomná komunikácia je pre všetkých prínosom.

**Prírodným časovým obdobím pri plánovaní investičných aktivít je funkčné obdobie primátora, developeri však takéto obmedzenie nemajú. Ako sa to premieťa do spolupráce?**

Nepozeráme sa, neplánujeme a nepracujeme v horizonte jedného volebného obdobia, i keď z politického pohľadu nemôžeme samozrejme časové hranice volebného obdobia ignorovať. Našou snahou je vytvoriť a zanechať po sebe takú víziu, také projekty, ktoré nebude potrebné meniť, ale bude sa dať na ne prirodzene nadviazať. Základné princípy rozvoja mesta by mali zostať nemenné, i keď tento prístup nie je ešte na Slovensku bežný a pevne zakorenený. Sme presvedčení, veríme, že dobré projekty si zachovávajú svoju životaschopnosť aj po prípadnej zmene vedenia mesta.

**Máte pre vaše mesto dlhodobú víziu? Počítate v nej so spolupracou s developermi alebo sa týka skôr iných oblastí?**

Chceme, aby si Žilina udržala pozíciu metropoly severozápadného Slovenska a bola v budúcnosti jedným z troch najdôležitejších centier našej krajiny. Aby bola silným, krízam odolávajúcim mestom, zdravým, čistým, prívetivým a bezpečným pre jej obyvateľov i návštevníkov. Mestom s udržateľným rozvojom. A na to, aby to tak bolo, potrebujeme dobrých a zodpovedných developerov, ktorí mestu dôverujú a ktorí sa s mestom na seba pozerajú ako na partnerov.

**Vnímate ochotu developerov prispôbiť sa vízii mesta? Sú pripravení rozmýšľať nad rámec svojho pozemku a projektu a podieľať sa na systémovom rozvoji mesta?**

Neplatiť to pre všetkých, treba ešte čas, ale situácia sa zlepšuje, časť developerov si uvedomuje potrebu vlastnej spoločenskej zodpovednosti. Preto sa snažíme rozvíjať spoluprácu s tými developermi, ktorí prístupujú k svojim projektom

naozaj zodpovedne a vnímajú a berú na zreteľ aj dopady svojich projektov na okolie.

**Mnohé mestá hľadajú zdroje na svoje investičné aktivity najmä v eurofondoch. Ako je to u vás? Idete touto cestou alebo hľadáte alternatívy?**

Vzhľadom na súčasné nedostatočné finančné príjmy slovenských samospráv sa snažíme využívať všetky dostupné zdroje a nástroje. Financii na rozvoj je všeobecne v samospráve objektívne málo. Zdroje z Európskej únie majú vo financovaní našich projektov významné miesto. Hovoríme o desiatkach miliónov eur. Naše mesto je úspešné v čerpaní európskych zdrojov, máme mimoriadne schopný tím ľudí na úrade, ktorí majú túto agendu na starosti. No ani to nepostačuje na všetky naše plány a zámery. Peniaze však nie sú všetko. Sme presvedčení, že s dobrou víziou založenou na poctivej dlhodobej práci, na dobrej práci so získanými dátami a údajmi, na dodržaní spomínanej continuity, na dobrej spolupráci s občanmi, podnikateľmi a inštitúciami postavenej na dôvere a vzájomnom rešpekte čaká Žilinu skvelá budúcnosť.



# Slovensko má veľký problém so zastaranými zákonmi

V mnohých mestách developerské projekty prispeli k vyššej kvalite života a prosperite. Stavebný sektor sa však musí pasovať s neflexibilnými zákonmi, nepredvídateľnými zmenami a nejasnými podmienkami. „Mnohých developerov to odrádza od ďalšieho pôsobenia na Slovensku,“ hovorí prezident Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska, Pavol Kováčik.

**ZSPS dlhodobo hovorí o možnostiach rozvoja vzťahov súkromného a verejného sektora. S kým o tejto téme komunikujete? S akým výsledkom?**

Stavebníctvo je odvetvie so širokým spektrom problematiky, ktoré sa dotýka prakticky všetkých ministerstiev a veľkého počtu ďalších ústredných orgánov štátnej správy. Z tých hlavných spomeniem ministerstvo dopravy s pôsobnosťou v oblasti stavebnej legislatívy, ministerstvo hospodárstva s gesciou energetickej hospodárnosti, ministerstvo životného prostredia s legislatívou posudzovania vplyvov na životné prostredie, ale aj nakladania s odpadmi stavieb, MIRRI s legislatívou verejného obstarávania, ministerstvo školstva a ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny s problematikou ľudských zdrojov, úrad pre územné plánovanie a výstavbu zase s digitalizáciou stavebníctva a podobne.

Zväz stavebných podnikateľov Slovenska je v podstate jediným profesijným združením, ktoré háji záujmy zamestnávateľov pôsobiacich v sektore stavebníctva na Slovensku a aktívne sa podieľa na jeho rozvoji. Práve z tohto dôvodu sme dlhodobo v úzkej komunikácii nielen so všetkými kľúčovými ministerstvami, ale aj integrovaným odborovým zväzom v rámci sociálneho dialógu.

**Aké ďalšie aktivity v tejto oblasti vyvíjate?**

Dlhodobo prepájame súkromný a verejný sektor aj prostredníctvom organizácie tzv. „okruhlych stolov“, v rámci ktorých kľúčoví stakeholderi zo súkromnej i verejnej sféry diskutujú o výzvach a riešeniach v slovenskom stavebníctve.

Aktívne však komunikujeme aj s ďalšími relevantnými partnermi, ako sú napríklad zástupcovia samospráv a akademickej obce, či s odbornými inštitúciami, vrátane Slovenskej národnej akreditačnej služby. Výsledkom týchto aktivít je napríklad aj nedávne spustenie certifikácie systému manažérstva zhotoviteľov vyhradených stavieb. To prispeje k zásadnému zvýšeniu kvality a bezpečnosti strategických a významných stavieb, akými sú napríklad aj veľké spoločenské haly,



Pavol Kováčik, prezident Zväzu stavebných podnikateľov Slovenska

štadióny, mosty, diaľnice, železnice, elektrárne, či ďalšie technologicky náročné diela. Z tohto úspechu máme v Zväze veľkú radosť.

**So ZSPS spolupracujú aj niektorí významní developeri. Aké sú ich skúsenosti s verejným sektorom?**

Naša spolupráca je zameraná predovšetkým na problematiku stavebnej legislatívy a podmienok podnikania v stavebných investíciách. Tu treba zdôrazniť, že Slovensko má dlhodobo veľký problém so zastaranými zákonmi, ktoré nereflektujú na súčasné požiadavky z praxe. Ako príklad môžeme uviesť povoľovacie procesy – tie na Slovensku trvajú extrémne dlho a nafaňujú sa celé mesiace, ba niekedy aj roky. Nielen to, v mnohých prípadoch nevie investor kalkulovať investičné náklady, pretože nepozná vopred dodatočné požiadavky mesta či obce na obecné investície kladené ako podmienky pre vydanie stavebného povolenia. Tento stav developerom počítať investičné náklady výrazne predražuje, čo v praxi mnohých developerov/investorov odrádza od ďalšieho pôsobenia na Slovensku

**Z niektorých vašich členov – stavebných spoločností sa postupne stali developeri. Aké sú výhody spojenia stavebnej a developerskej spoločnosti?**

Platí to aj opačne, niektorí developeri sa stali zároveň aj zhotoviteľmi svojich stavieb, pravdaže v úlohe generálneho kontraktora, ktorý priamo koordinuje prácu špecializovaných subdodávateľov. Výhodou môže byť rýchla a priama zodpovednosť za spoločné výsledné dielo a úspora režijných nákladov, nevýhodou bývajú často obmedzené personálne kapacity.

**Je všeobecne známe, že developeri sú na Slovensku lokálne orientovaní – väčšinou spolupracujú s mestom v mieste svojho pôsobenia. Je to dané spoločenskou zodpovednosťou, alebo úrovňou osobných vzťahov, ktoré uľahčujú prekonať administratívne prekážky?**

Je verejným tajomstvom, že povoľovanie stavieb na stavebných úradoch je výrazne subjektívny proces s mnohokrát nepredvídateľným výsledkom. V takýchto podmienkach je znalosť miestnej situácie a kontakty s predstaviteľmi samospráv dôležitou výhodou. Lokálne pôsobiaci developeri majú zároveň aj výhodu väčšieho citu pre celkový návrh riešenia.

**Čo urobiť pre to, aby sa vzťahy developerov a zástupcov miest zlepšili a dostali na štandardnú úroveň?**

V mnohých mestách a obciach projekty developerov jednoznačne prispeli k následnej prosperite mesta a jeho obyvateľov a boli jej iniciátorom. Developeri často prichádzajú s novými riešeniami. Na druhej strane sa, žiaľ, stretávame s prípadmi, keď v rámci 4-ročného volebného cyklu dochádza ku zmene reprezentácie samosprávy a k zásadnej zmene priorit a požiadaviek na projekt. Takéto nejasné a nepredvídateľné podmienky vyvolávajú u developera dodatočné náklady, ktoré nakoniec efektívnosť projektu mimoriadne komplikujú.



## Banská Bystrica pripravuje opatrenia na zvýšenie bezpečnosti v meste

Banskobystrická pešia zóna v historickom centre mesta vznikla v roku 1993. Podmienky pohybu motorových vozidiel sa v tejto lokalite naposledy menili pred desiatimi rokmi. Pešia zóna je však denne atakovaná prejazdmi automobilov, no neraz aj nezodpovedných cyklistov, kolobežkárov a pod. Prioritou mesta je mať bezpečnú pešiu zónu, preto začalo podnikať konkrétne kroky s cieľom nastaviť nový režim premávky na Námestí SNP a v jeho priľahlých uliciach. Navrhované zmeny mesto postupne predstaví majiteľom a nájomcom nehnuteľností v historickom centre mesta, ako aj obyvateľom a všetkým užívateľom danej lokality. Mestská polícia zároveň v týchto dňoch pokračuje v osvetovej kampani zameranej na cyklistov, motoristov či kolobežkárov, ktorým pripomína, že na pešej zóne sú stále len hosťami.

Banskobystrickú pešiu zónu tvorí Námestie SNP, Dolná, Lazovná i Národná ulica, Horná Strieborná, Dolná Strieborná a Nám. Š. Moyseša. V uplynulých mesiacoch spustilo mesto monitorovanie vstupov do pešej zóny inštaláciou inteligentného kamerového systému. Zároveň bola vytvorená pracovná skupina, ktorá spracovala návrhy možných riešení, aby bola lokalita centrálnyestskej zóny bezpečnejšia a priateľská pre všetkých. Schvaľovaním by malo príslušné VZN prejsť v septembri 2024.

### Elektronické oprávnenia na konkrétne EČV

„Viac ako tridsať rokov sa režim vstupov automobilov do pešej zóny vôbec nemenil. Vnímame však, že je denne atakovaná mnohými prejazdmi automobilov či nezodpovedných cyklistov, ktorí znepríjemňujú peším čas trávený nielen na námestí, ale aj v okolitých uliciach. Chceme, aby bolo centrum mesta obyvateľmi a návštevníkmi naďalej vyhľadávané, no predovšetkým bezpečné, preto sme pripravili niekoľko najzásadnejších zmien. Prvou bude vydávanie elektronických oprávnení na vstup do pešej zóny, ktoré budú viazané na konkrétne evidenčné číslo vozidla. Vďaka monitorovaniu vstupov do pešej zóny kamerovým systémom, spárovaniu EČV a časovému monitoringu, bude mestská polícia vedieť vyhodnotiť oprávnené a neoprávnené vstupy vozidiel. Prostredníctvom objektívnej zodpovednosti tak bude môcť sankcionovať tých motoristov, ktorí vstup do pešej zóny nemajú povolený alebo ho doposiaľ

zneužívali,“ hovorí primátor Ján Nosko.

V súčasnosti existujú dva druhy oprávnení umožňujúce prejazd vozidiel po pešej zóne. Držitelia parkovacích oprávnení môžu vojsť do pešej zóny, a následne zaparkovať vozidlo v rámci svojej nehnuteľnosti, kde majú svoje parkovacie miesto či garáž. Zároveň sú vydávané aj tzv. zastavovacie oprávnenia, vďaka ktorým môžu vodiči vojsť za účelom „zastavenia“ pri nehnuteľnosti na čas nevyhnutný na nastúpenie/vystúpenie osôb či na naloženie/vyloženie tovaru, pretože vo dvore nedisponujú miestom na parkovanie.

### Redukovanie zastavovacích oprávnení

Po novom bude môcť žiadateľ získať parkovacie oprávnenie aj naďalej, na konkrétny počet parkovacích miest, ktorými vo svojej nehnuteľnosti disponuje. Zmena nastane v prípade zastavovacích oprávnení, ktoré mesto plánuje redukovať.

„Osobám, ktoré majú parkovacie miesto alebo garáž priamo v podbráňi príslušnej nehnuteľnosti na pešej zóne, a nemajú žiadnu inú možnosť ako sa tam dostať, tým naďalej umožníme získať oprávnenie na vjazd, aby si mohli vozidlo na svojom mieste odparkovať. Zásadným spôsobom redukujeme zastavovacie oprávnenie, a po prvý raz v histórii definujeme maximálnu možnú dobu zastavenia vozidiel v pešej zóne, aj to len dvakrát za deň. Vďaka tomu odstránime problém s rôznymi donáškovými službami, ktoré využívali pešiu zónu na prejazd aj 20 či 30-krát za deň, a ohrozovali tak ľudí pohybujúcich sa v centre mesta. Ak niekto nemá parkovacie miesto v podbráňi alebo zastavovacie oprávnenie, bude musieť využiť čas zásobovania, ktorý je stanovený medzi 4:00 hod. a 9:00 hod. ráno,“ hovorí Jakub Gajdošík, 1. zástupca primátora.

Vozidlá záchrannej služby, údržby alebo vstup osobitných vjazdov súvisiacich s organizáciou podujatí bude fungovať v štandardnom režime. V prípade sobášov v mestskej radnici bude po novom potrebné nahlásiť konkrétne evidenčné číslo vozidiel, ktoré do pešej zóny vstúpia.

### Zvýšenie kontrol zásobovania

„Na všetkých vstupoch do pešej zóny bude zároveň umiestnená dopravná značka s telefónnym číslom na mestskú políciu. Budeme tak vedieť zväziť akútnosť vjazdu do pešej zóny, a následne



zadat príslušné EČV do nášho systému. K ďalším opatreniam bude patriť zvýšenie kontrol zásobovania v čase od 04:00 hod. do 9:00 hod., keď budeme od motoristov požadovať preukázanie dôvodu vjazdu za týmto účelom: faktúra, dodací list a pod.,“ dopĺňa Richard Balko, vedúci oddelenia výkonu služby MsP.

Samospráva sa zameria aj na realizáciu opatrení v Národnej ulici, kde za posledné obdobie pribudli nové prevádzky.

„V tejto lokalite evidujeme najväčší počet nepovolených prejazdov. Preto sme sa v Národnej ulici rozhodli pre osadenie elektronického výsuvného stĺpa, čím zabránime akémukoľvek vstupu automobilov do danej zóny. Ulica bude zásobovaná cez Námestie SNP len v čase na to určenom. Nový návrh VZN o dopravnom režime v pešej zóne plánujeme odkomunikovať v rámci SPOLUPRACOVNE aj majiteľom a nájomcom nehnuteľností osobne,“ dopĺňa Gajdošík.

### Osvetové akcie zamerané na cyklistov

Ďalšiu skupinu účastníkov premávky v pešej zóne tvoria cyklisti, ktorí majú vstup povolený od roku 2013 bez toho, aby museli zosadnúť z bicykla, pričom môžu jazdiť rýchlosťou max. 20 km/hod. V súčasnosti sa k užívateľom pešej zóny pridávajú aj kolobežkári, skateboardisti či korčuliari.

„Viacerí sa správajú zodpovedne, preto ich vstup do pešej zóny bude nateraz aj naďalej povolený. Spolu s mestskou políciou sa aktuálne zameriavame na organizovanie osvetových kampaní s cieľom vyzvať nezodpovedných cyklistov a ďalších, aby spomalili a jazdili bezpečne. Vyzývajú ich k tomu aj informačné tabule umiestnené pri vstupoch do pešej zóny,“ dopĺňa Marek Modranský, predseda Komisie MsZ pre dopravu.

Mgr. Zdenka Marhefková, PhD.  
hovorkyňa primátora

## V Košiciach sa môžu tešiť na klimatizované elektrobusesy za takmer 9 miliónov eur

Vozový park Dopravného podniku mesta Košice (DPMK) sa na budúci rok rozšíri o 11 nových elektrobusesov spolu s príslušnou nabíjacou infraštruktúrou. DPMK vyhlásil v marci tohto roka verejné obstarávanie sa nákup elektrobusesov vrátane výstavby súvisiacej infraštruktúry. Zákazka bola rozdelená na dve časti. V tej prvej, týkajúcej sa nákupu elektrobusesov, uspela skupina dodávateľov SOR Libchavy spol. s.r.o a ŠKODA ELECTRIC a.s.

Zmluva s úspešným uchádzačom bude podpísaná v najbližších dňoch. Rámcová zmluva na dodávku elektrobusesov počíta s dodaním 30 vozidiel. V budúcnosti tak bude možné pri získaní ďalších finančných prostriedkov zakúpiť ďalšie vozidlá. Na dodanie 11 plne elektrických autobusov za 8 937 500 eur bez DPH bude mať spoločnosť 12 mesiacov. Pôjde o nízkopodlažné 18-metrové kĺbové vozidlá, ktoré budú disponovať klimatizáciou a viacerými SMART technológiami.

Výstavbu infraštruktúry pre elektrobusesy zabezpečí spoločnosť ELZA – Elektromontážny závod Bratislava a.s. Spoločnosť uspela vo verejnom obstarávaní s ponukou 4 224 407,38 (bez DPH), čo je menej ako bola predpokladaná hodnota zákazky 4 307 000 eur. V zmysle zmluvy o dielo má firma na dokončenie prác 15 mesiacov.

### **Eurofondy pomôžu k modernejšej a ekologickejšej MHD**

Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie (MIRRI) schválilo poskytnutie finančného príspevku z eurofondov vo výške 13 914 815 eur pre projekt „Verejná osobná doprava s nulovými emisiami v meste Košice, I. etapa“. DPMK sa ako oprávnený žiadateľ mohol z Fondu pre spravodlivú transformáciu v rámci eurofondového Programu Slovensko uchádzať maximálne o 14 miliónov eur.

V septembri 2023 poslanci mestského zastupiteľstva schválili podanie žiadosti o nenávratný finančný príspevok ako aj zabezpečenie financovania prípadných neoprávnených, resp. ďalších vyvolaných výdavkov z vlastných zdrojov DPMK, resp. kapitálovým transferom z rozpočtu mesta. „Naším dlhodobým cieľom je moderná a



(zdroj: fb Mesto Košice)

ekologická MHD. Ide o ďalší krok na tejto ceste a spolu s DPMK pripravujeme ďalšie projekty na čerpanie financií z eurofondov, ktoré zlepšia dopravnú infraštruktúru a zvýšia komfort cestovania v prostriedkoch MHD,“ uviedol primátor Jaroslav Polaček (nezávislý).

### **Nabíjať sa budú aj počas dňa na konečných zastávkach**

Nové elektrobusesy majú jazdiť na linke č. 71 z Lingova na zastávku Kláštor v mestskej časti Sídliisko KVP, resp. na linke č. 72 z Lingova na Grunt v mestskej časti Myslava. Nabíjanie bude zabezpečené na konečných zastávkach KVP Kláštor a Lingov, kde bude dobíjanie zabezpečované z existujúceho trolejového vedenia, a v depe DPMK na Hornádskej ulici.

„Technologické úpravy v depe na Hornádskej ulici prinesú možnosť pomalého nabíjania elektrobusesov, ktoré bude prebiehať v nočných hodinách. Na konečných zastávkach KVP Kláštor a Lingov bude k dispozícii technológia na tzv. rýchle nabíjanie, kde sa elektrobusesy dobijú počas prestávok danej linky,“ vysvetlil poverený generálny riaditeľ DPMK Roman Danko.

Veľkokapacitné elektrobusesy dobíjané pomocou výsuvného pantografu sú jedným z krokov ako postupne znížiť podiel vozidiel s naftovým

pohonom zo súčasných cca 85 percent na polovicu.

### **Pripravujú sa ďalšie projekty**

Ako doplnil primátor Polaček, mesto má spolu s DPMK pripravené ďalšie projekty na zlepšenie dopravnej infraštruktúry a komfortu cestovania v prostriedkoch MHD v za vyše 200 miliónov eur, o ktoré by sa chcelo uchádzať z príslušných eurofondových výziev.

Z týchto zdrojov by mohli byť zmodernizované električky KT8, nakúpiť ďalšie autobusy na CNG pohon. V pláne je aj výstavba nového autobusového depa pre elektrobusesy, modernizácia trolejovej infraštruktúry, nové čítačky do vozidiel MHD na platbu kartou, palubné počítače alebo systém na počítanie cestujúcich. Takisto je pripravený projekt na modernizácie 13 zastávok verejnej dopravy vrátane dodávky informačných systémov.

Vozový park DPMK v uplynulých piatich rokoch obohatilo 36 nových autobusov, nateraz posledným prírastkom boli tri autobusy na CNG pohon. Cestujúci môžu okrem toho využívať aj 35 zmodernizovaných autobusových zastávok s on-line informáciami o odchodoch spojov. V súčasnosti v električkovom depe na Bardejovskej ulici prebiehajú dve etapy modernizácie údržbovej základne električiek.



# Partizánske obstará z fondov Európskej únie autobusy bez emisií

Mesto Partizánske bude mať dopravu bez emisií. Na nákup autobusov a súvisiacej infraštruktúry pre mestskú hromadnú dopravu (MHD) využije fondy Európskej únie, Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie (MIRRI) SR mu na tento účel schválilo nenávratný finančný príspevok (NFP) vo výške viac ako 3,5 milióna eur.

“Mesto, podľa rozhodnutia, má priestor na to, aby sme získali za viac ako 3,5 milióna eur jednak štyri nové autobusy a zároveň kompletnú infraštruktúru, ktorá zahŕňa nabíjaciu stanicu a ďalšie veci,” povedal primátor Jozef Božik.

Samospráva podľa neho vzhľadom na lehoty predpokladá, že autobusy a infraštruktúru obstará do dvoch rokov od podpisu zmluvy, podmienené je to kontrolami a verejným obstarávaním. “Najneskôr v roku 2027 tak budú po meste jazdiť nové

elektrické autobusy, ktoré budú mať jednu veľkú výhodu, a to, že budú zaplatené z NFP. To znamená, že minimálne odpisy sa nebudú zarátavať do výšky straty, ktorú pravidelne musíme hradiť za MHD,” podčiarkol.

Do výzvy sa podľa primátora zapojilo mesto samostatne, nie v spolupráci s dopravcom, keďže mu bude budúci rok končiť zmluva o zabezpečení výkonov vo verejnom záujme. “Je to výhodnejšie, keďže autobusy budú mestským majetkom,” podotkol Božik.

Doprava bez emisií by mala podľa neho priniesť i to, že ľudia budú jazdiť z hľadiska mestského rozpočtu lacnejšie a ekologicky.

Na projekt podpory bezemisnejestskej autobusovej dopravy v Partizánskom schválilo MIRRI

mestu z Programu Slovensko NFP vo výške 3.595.110,70 eura. Ide o zdroje určené pre hornú Nitru v rámci transformácie regiónu po ukončení výroby elektriny a tepla z hnedého uhlia.

Zmluva s aktuálnym dopravcom končí mestu približne o rok, aktuálne samospráva zabezpečuje súťaž na nového prevádzkovateľa MHD a zároveň pripravuje nový model dopravnej obslužnosti, aby bola MHD čo najefektívnejšia. “V rámci integrovanej územnej stratégie chceme zabezpečiť i rekonštrukciu celého terminálu, kde aktuálne autobusy stoja. Jednak autobusovú stanicu ako takú a potom jej celého okolia. Rekonštrukciu zabezpečí nájomca a zároveň mesto. Predpokladám, že počas troch rokov sa model dopravy v Partizánskom zmení,” dodal primátor.

(TASR, 13.8.2024)





# Mestské časti majú obmedzené možnosti, hovorí starosta Petržalky

Základom dobrej spolupráce medzi developermi a mestskou časťou je dodržiavanie zákona a vzájomné pochopenie možností. „Súhlasím však s developermi, že územné plány sa na Slovensku veľmi ťažko menia, sú skostnatené a nezodpovedajú aktuálnym potrebám. Ale zákon mi s tým nedovoľuje nič robiť,“ hovorí starosta bratislavskej Petržalky Ján Hrčka.



Ján Hrčka, starosta mestskej časti Petržalka

## Čím je špecifická pozícia starostu mestskej časti Bratislavy? Čo môžete robiť vo vzťahu k developerom?

Ako stavebný úrad máme prenesený výkon štátnej správy. Môžeme v podstate robiť len to, čo nám zákon dovoľuje. Čiže ak niekto splnil všetky podmienky, všetko má v poriadku a v súlade so zákonom, my mu nemôžeme nechať súhlasné stanovisko. Niektorí ľudia si myslia, že starosta môže zastaviť nejakú stavbu. Ak tá však formálne spĺňa všetky náležitosti, tak to nejde. So stavbami možno pracovať pomocou záväzných stanovísk a územného plánu. Lenže oboje je v kompetencii hlavného mesta, nie mestskej časti.

## Čiže ak som developer a chcem stavať v Petržalke, aj tak musím osloviť hlavné mesto.

Presne tak. My už potom môžeme len veľmi striktno kontrolovať, či je všetko dodržané. Samozrejme, developeri prídu aj za nami a vypýtajú si spätnú väzbu a pripomienky, aby sa minimalizovali trecie plochy. Vždy, keď sa niečo robí, tak je to na úkor niečoho – ovplyvní to napríklad zeleň či dopravu. V prvom rade teda idú na hlavné mesto, ale s nami konzultujú, aby sa vyhladili hrany a nemuseli potom riešiť problémy v konaní.

Ovplyvňuje postoj developerov tento nedostatok kompetencií mestskej časti v tejto oblasti?

Väčšinou si vypočujú naše pripomienky a potom to závisí od toho, či sú pre nich ekonomicky prijateľné. Ak ide napríklad o farbu budovy, tam nevzniká extra náklad. Ak developer robí chodník a mestská časť ho požiada, aby ho spravil širší a posunul ho, tu sa mu stavba už predraží. A ak po ňom žiadate, aby vybudoval dvojprúdovú cestu s nadchodom, tak sa akurát zasmieje. Mesto si niečo také vymôcť vie, pretože sa môže odvolať na generel a napríklad povinnosť zachovania koridoru a zabezpečenia prístupu; samozrejme, do určitej hranice. Má však silnejšiu pozíciu. Vie developerovi povedať, čo musí a čo môže.

## Ako sa vám s developermi spolupracuje v už rozbehnutých petržalských projektoch?

V Petržalke máme tri veľké rozvojové oblasti. Prvou sú Slnčnice, ktoré sú teraz približne v tretine výstavby a po dostavaní budú veľké ako okresné mesto Malacky. Pri tomto projekte sa blížime k čistému stolu, 80 percent problémov je vyriešených. Druhou oblasťou je Nesto. Výhodou týchto dvoch je, že sa stavajú v novej oblasti, kde nedochádza k zahusťovaniu. Neobjavujú sa

tak napríklad rôzne petície. Problémom je skôr parkovanie a dynamická doprava, čiže priepustnosť mostov, verejná doprava, trasa električky a podobne.

## Tie zvyšné sú iné?

Tretou oblasťou je Lido medzi mostom Apollo a Starým mostom. Veľkým projektom je aj Petržalka City, po novom Soho. To sú však mestské pozemky, prenajaté na 50 rokov a mesto tam dolaďuje nejaké nevyriešené veci z minulosti. Záležitosťou hlavného mesta sú aj pozemky v rámci hlavného koridoru, ktoré mu všetky patria. Väčšie problémy sú skôr s lokálnym zahusťovaním, na pozemkoch, ktoré podľa územného plánu ešte môžu byť zastavané. Tam už zostali väčšinou len menej lukratívne miesta a rieši sa, čo sa tam ešte dá postaviť, čo sa dá zmeniť, čo ešte bude prípustné a čo už nie.

## Plánujete do toho nejako zasiahnuť ako mestská časť?

To je opäť kompetencia hlavného mesta. V Bratislave je obrovský dopyt po stavaní bytov. V zmysle platného územného plánu je tu však množstvo nebytových priestorov. V minulosti developeri stavali byty, len ich nazývali inak – štúdiá,





## ROZHOVOR POKRAČOVANIE/

apartmány, ateliéry. Toto sa už dnes nerobí, už sa to neschvaľuje, hoci ešte dobiehajú nejaké projekty z minulosti. Problém s týmito projektmi však je, že niekde, kde územný plán nepočítal s toľkými bytmi, zrazu stojí 100 % bytov, len 70 % z nich sa inak volá. Dôsledkom je, že zrazu nevychádza statická doprava, nevychádza vybavenosť.

**S tým sa už nedá nič robiť?**

Už nie. Tie projekty sú predané a kupujúcimi sú obyvatelia mestskej časti. Budte teraz zlý na svojho voliča, že kúpil niečo, čo tam nemalo stáť. A ak by ste dali výnimku jednému, musíte dať všetkým. A developer si pomädlí ruky, postavil byty, kde sa nemohli stavať, obyvatelia si vymohli výnimky, všetci sú spokojní, akurát sa prítom porušil zákon. Na druhej strane súhlasím s developermi, že územné plány sa na Slovensku veľmi ťažko menia, sú skostnatené a nezodpovedajú aktuálnym potrebám. Ale zákon mi s tým nedovoľuje nič robiť. V Rakúsku napríklad môže hajtman povoliť stavbu aj v rozpore s plánom, ak ju vyhodnotí ako verejne prospešnú. Má to svoje výhody, lebo občas niekto príde s dobrou vecou, s ktorou zákony nepočítajú. Ale otázka je, že ak by niečo podobné platilo na Slovensku, či by zrazu všetky stavby neboli „verejne prospešné“. My sa preto snažíme čo najviac dodržiavať pravidlá. Samozrejme, zapájame aj zdravý rozum, ale zákon je nadradený.

**Ak už s developermi riešite details, ktoré sú vo vašej právomoci, panuje skôr konštruktívna atmosféra alebo je to tvrdý boj o každú maličkosť?**

Chápem developerov. Kúpili pozemok, často na úver, platia úroky, majú stavebné náklady a chcú mať zisk. Majú to vypočítané a vedia, kde môžu ustúpiť, aby sa im projekt stále vyplatil. Samozrejme, je rozdiel, či niekto ide stavať obrovskú oblasť, kde možno mať vyššie nároky. Ale ak niekto stavia jednu štvorposchodovú budovu a vy chcete, aby k nej postavil garážový dom, prechod a kruhový objazd, tak to nedáva ekonomický zmysel. Čiže aj my musíme chápať primeranosť možností projektu. Samozrejme, investície chýbajú, ale hľadá sa primeraná miera. Aj developeri sa snažia dohodnúť, pochopili, že môžu ísť hlavou proti múru, ale bolo by to drahé a náročné.

**Funguje to aj naopak? Že si developeri výmenou za rozvoj prostredia žiadajú napríklad dobudovanie dopravnej infraštruktúry?**

Môžu, ale to opäť rieši hlavné mesto. Až 99 % pozemkov na území Bratislavy patrí hlavnému

mestu a mestským časťami sú len zverované. My sa o ne môžeme starať, môžeme ich prenajímať, no akonáhle by sme ich chceli predať alebo použiť na iný účel, tak potrebujeme súhlas mesta. A stavby si mesto chce robiť samo, nepotrebuje mestské časti. My skôr riešime infraštruktúrne záležitosti ako vodovodné prípojky, na koho náklady sa rozšíria a podobne, alebo kde spraviť zastávku. Ale i tu platí, že vodárne, odvoz a likvidácia odpadu, dopravný podnik, to všetko je pod hlavným mestom. Takže developeri to riešia skôr na tejto úrovni. K nám sa tieto projekty väčšinou dostávajú už vo vysokom štádiu rozpracovanosti.

**Máte teda ako mestská časť vlastné investičné plány?**

My vlastníme len pozemky v základných a materských školách a okrem toho sme nedávno kúpili dva areály. V jednom máme technické služby, druhý je športovisko na Draždiaku. Na školských pozemkoch územný plán jasne stanovuje, že tam môžu byť len objekty spojené so vzdelávaním a športom. Väčšinu našich projektov teda teraz tvorí športová infraštruktúra. Stavíme športovú halu na Pankuchovej, v novom areáli robíme kompletnú rekonštrukciu športovej haly na Draždiaku. V druhom areáli vysporadúvame byty, aby sme mohli postaviť nadstavbu a obecné byty.

**To riešite v spolupráci s nejakým developerom?**

Vo vlastnej réžii. Žiadny projekt však ešte nie je vo fáze, že by sa na ňom dalo hneď začať pracovať. Už len vysporiadanie všetkého trvá niekoľko

rokov. Až potom môžeme začať zháňať peniaze a stavať. Ak sa nám to nepodarí, stavať nemôžeme. Dovtedy preto nemá zmysel baviť sa s niekým napríklad o tom, ako by nadstavba mohla vyzeráť. Keď bude všetko vyriešené, môžeme debatovať, čo spravíme a ako to budeme financovať.

**V čom teda vidíte možnosti spolupráce?**

Zmysel má baviť sa s developermi napríklad o zariadeniach sociálnych služieb. Tie budú v budúcnosti hlavným problémom. Aj s developermi preto napríklad hľadáme možnosti v rámci projektov, kde majú vybavenosť, ale nevedia ju rozumne využiť.





# Pri udržateľnosti narážame na pasívny prístup štátu

Na naše otázky odpovedá Zoltán Müller, CEO spoločnosti Lucron

**V Trnave je veľmi dobre známy váš projekt Arboria. Už dnes v ňom bývajú tisíce ľudí, po dokončení bude mať viac ako 2 000 bytov. Ak by ste mohli porovnať vaše skúsenosti z developmentu v Bratislave a Trnave, vidíte nejaké zásadnejšie rozdiely?**

Trnavu vnímame ako rýchlo sa rozrastajúce a moderné mesto. Veľmi silno tu funguje komunita, čo denne vidíme aj v našom projekte Arboria. Zo susedov sa tu postupne stávajú kamaráti, stretávajú sa aj s rodinami na detských ihriskách a dokonca si organizujú vlastné komunitné akcie. Arboria, ale aj celé mesto, má veľmi priateľskú atmosféru a oproti hlavnému mestu je život v Trnave akoby o čosi pomalší. Zrejme aj to je dôvodom, prečo si dnes aj mnohí Bratislavčania zvolili pre svoj život Trnavu. Tento pocit silnej komunity z Arborie sa snažíme preniesť aj do našich bratislavských projektov Nesto a Rakyta.

**Máte v Trnave či jej okolí plánované aj ďalšie projekty?**

Aktuálne sa sústreďujeme na ďalší rozvoj a skvalitňovanie života v Arborii. Ďalšie projekty v iných lokalitách zatiaľ nemáme v plánoch.

**Aká je spolupráca s mestom Trnava?**

Vedenie mesta Trnava je pre nás od začiatku dôležitým, a musíme povedať, že aj veľmi konštruktívnym a spolupracujúcim partnerom. Spoločne sa nám podarilo vybudovať mestskú sieť bikesharingu, ktorá je našim príspevkom k podpore ekologickej dopravy. Výsledkom našej spolupráce je aj obľúbený Relax park v Arborii, ktorý slúži nielen jej obyvateľom, ale aj všetkým športuchtivým Trnavčanom. V pláne je jeho ďalšie rozširovanie. V rámci infraštruktúrnych projektov, ktoré majú pozitívny vplyv aj na dopravnú situáciu v celom meste, sme sa podieľali na vybudovaní dvoch kruhových objazdov. Pribudnúť by mala aj zastávka MHD.

**V Bratislave sa rozbehol projekt rozvoja mestského nájomného bývania, je to podľa vás vhodný príklad aj pre ďalšie väčšie mestá na Slovensku?**

Projekt mestského nájomného bývania v



Bratislave je zaujímavou iniciatívou. Ukazuje, že je možné prispôsobiť moderné riešenia aj na mieru konkrétnym potrebám mesta. Otáznym je však horizont realizácie tejto iniciatívy a jej podmienky, ako aj koordinácia postupu s mestskými časťami. Každé mesto na Slovensku má svoje špecifiká, a preto je dôležité vždy zohľadniť miestne podmienky, aby boli podobné projekty úspešné a najmä, realizovateľné v čo najkratšom čase.

Je to širšia téma, ale som presvedčený, že zvyšovanie dostupnosti bývania tkvie najmä v skracovaní povoľovacieho procesu a v adresnom využívaní poplatkov za rozvoj na budovanie infraštruktúry

v projektoch, z ktorých poplatky plynú. Zároveň by pomohlo, ak by sa netlačilo na budovanie funkcií, ktorých využiteľnosť je otázná, a ktoré vedú skôr k vzniku dlhodobu neobsadených prevádzok. Taktiež by pomohlo, ak by sa znížili požiadavky na budovanie parkovacích kapacít. Všetko toto robí bývanie menej dostupným a drahším. Takže odkaz z trhu smerom k príslušným orgánom a samosprávam – prosím minimalizujeme prekážky a zvyšok zariadi trhový mechanizmus.

**Je segment nájomného bývania pre vás atraktívny a perspektívny smerom do budúcnosti? Ak nie, čo by ho takým mohlo spraviť?**

Aj keď pozorne sledujeme a vítame aktivity miest v oblasti mestského nájomného bývania, priestor pre našu spoločnosť vidíme skôr v segmente komerčného nájomného bývania. To znamená, že vstupujeme do spolupráce s inštitucionálnymi investormi, pre ktorých tieto byty postavíme a následne ich aj spravujeme. Spoločnosť Lucron v tomto segmente pôsobí už dlhšie a byty na komerčný nájom máme zastúpené alebo ich zvažujeme v každom našom projekte.

Napríklad v samotnej Arborii sme postavili jeden bytový dom s 51 bytmi, ktoré boli od začiatku určené na prenájom. Tento bytový dom sme následne úspešne predali spoločnosti Kooperativa, ktorá ho kúpila práve so zámerom dlhodobého prenajímania bežným ľuďom. Naša spoločnosť





## ROZHOVOR POKRÁČOVANIE/



poskytuje v týchto bytoch servis profesionálneho prenájmu, pričom o úspechu tohto konceptu svedčí fakt, že všetky byty sa prenajali v priebehu pár mesiacov. Odvtedy máme stále plnú obsadenosť. Preto v podobných transakciách plánujeme pokračovať aj v budúcnosti.

V našom petržalskom projekte Nesto zase plánujeme dať do predaja inštitucionálnym investorom až 20 percent bytov, ktoré vybudujeme. Tí ich následne využijú na komerčný prenájom.

Medzeru medzi dopytom a ponukou bytov tento segment úplne nevyrieši, ale určite sa v tomto smere na Slovensku postupne približujeme západným trhom. Zároveň sú tu aj generačné zmeny. Dnes sú mladí ľudia otvorenejší západnému štýlu života, viac cestujú a častejšie menia prácu, a tak nepociťujú takú potrebu hneď bývanie vlastniť. V zahraničí tvorí nájomný segment aj 50 percent štruktúry bývania. Očakávame, že koncepty prenájmu s profesionálnym servisom, aký ponúkame v našich projektoch aj my, budú aj u nás pribúdať.

**Developeri platia poplatok za rozvoj, mnohé projekty však aj nad jeho rámec riešia verejné priestory či infraštruktúru vo svojom okolí. Nie vždy je to systémovo dobre nastavené. Na čom by sa podľa vás mal podieľať developer pri rozvoji mesta okrem toho, že postaví nový moderný rezidenčný alebo kancelársky projekt?**

Odpoviem z pozície developera, ktorý sa zameriava na budovanie komplexných mestských štvrtí. Primárnou zodpovednosťou developera je definovanie koncepcie novej štvrte a jej prispôbovanie v čase tak, aby riešila potreby jej obyvateľov, bola udržateľná a prispievala k dlhodobému rozvoju mesta. Tu platí, že keď je spokojný klient – obyvateľ, je spokojné aj mesto. Tento prístup môže mať rôzne podoby, od výsadby zelene, cez budovanie občianskej vybavenosti (ale takej, ktorá je skutočne potrebná, nielen predpísaná často neaktuálnym územným plánom), rozvoj verejných priestorov a podporu komunitného života až po nastavenie parkovacej politiky a integrácie novej štvrte do siete verejnej dopravy. Rozvoj všetkých týchto oblastí radi podporíme.

Čo sa týka poplatku za rozvoj, odpoveď ste načrtli v samotnej otázke. Celý koncept poplatku za

rozvoj vznikol ako transparentný nástroj financovania budovania infraštruktúry a verejných priestorov. Tento dobrý úmysel však v realite často neprináša želaný výsledok. Poplatok za rozvoj je síce aplikovaný, ale jeho využitie zo strany samosprávy často nesmeruje do miesta svojho pôvodu (teda projektu, v súvislosti s ktorým bol vyrubený). A navyiac, na developerov sú nad rámec tohto poplatku prenášané ďalšie povinnosti budovania verejných priestorov a infraštruktúry. Výsledkom je, že klienta to stojí viac peňazí a celkovo to vedie k nižšej dostupnosti bývania.

**Veľmi veľa sa dnes hovorí o udržateľnosti, riešeníach, ktoré pomáhajú zmierňovať dopady klimatickej zmeny či smart riešeníach, ktoré uľahčujú život ľuďom. Akú úlohu v tomto hrá moderný development?**

My si uvedomujeme, že moderný development zohráva v oblasti udržateľnosti a smart riešení kľúčovú úlohu. Naše projekty sú tu na dlho, takže máme zodpovednosť nielen voči ich súčasným obyvateľom, ale aj voči budúcim generáciám. Preto nad riešeniami, ktoré minimalizujú dopady na životné prostredie, zlepšujú energetickú efektívnosť budov a vytvárajú prostredie, ktoré uľahčuje každodenný život ľuďom, rozmyšľame úplne od začiatku, už od prvých fáz našich projektov. Zvyčajne ide o kombináciu ekologických opatrení a moderných technológií, ktoré nám umožňujú nielen reagovať na klimatické výzvy, ale aj zvyšovať kvalitu života v našich projektoch.

Môžeme to demonštrovať aj na Arborii, ktorá je projektovaná ako zelená a moderná štvrť. Priamo pod oknami bytov vyrastá mestský zelený park s rozlohou 35 000 m<sup>2</sup> a k udržateľnosti prispieva aj 4 350 m<sup>2</sup> zelených striech. Štvrť je koncipovaná ako zóna bez áut, čiže autá sa pohybujú len po okrajoch štvrte, čo má pozitívny vplyv nielen na bezpečnosť, ale aj na kvalitu ovzdušia a hlučnosť v celej štvrti.



**V zahraničí neraz existujú systémové opatrenia, dotačné schémy či regulácie, ktoré priamo motivujú na budovaní udržateľných projektov. Či už hovoríme o podpore vegetačných striech, vodozadržných opatrení, obnoviteľných zdrojoch energie atď. Ktoré z týchto príkladov by si mohli zobrať za svoje slovenské mestá?**

V zahraničí existuje množstvo pozitívnych a funkčných príkladov, z ktorých si naše mestá môžu zobrať inšpiráciu. Zelené strechy, opatrenia na zadržiavanie dažďovej vody, energeticky efektívne systémy verejného osvetlenia či efektívne využívanie lokálnych obnoviteľných zdrojov energie, to všetko sú oblasti, ktoré vo svete rýchlo napredujú a určite by mohli byť implementované aj u nás.

My tie opatrenia aktívne prinášame do všetkých našich projektov. Na čo však často narážame, je skôr pasívny prístup štátu, resp. verejného sektora a úradov, ktorých podpora zostáva často iba v deklaratívnej rovine. Skutočná podpora týchto opatrení neexistuje alebo je tak komplikovaná, že sa míňa účinku. Môžem uviesť aj príklad, konkrétne budovanie fotovoltaických zdrojov na strechách. My ich vieme nainštalovať aj bez dotácií, keďže aktuálne schémy neumožňujú aplikovať ich na developerské projekty. Ale bytový dom ich vie efektívne používať len na pokrytie svojich energetických potrieb, keďže akýkoľvek predaj alebo dodávka vyrobenej energie do nadradenej distribučnej sústavy funguje zatiaľ iba na papieri. Výsledkom je tak nevyužitý solárny potenciál našich striech.

Sme však presvedčení, že s vhodnou podporou na úrovni legislatívy a prípadne aj dotácií by sa takéto riešenia mohli stať bežnou súčasťou a štandardom developmentu a mestského plánovania aj na Slovensku.

INŠPIRÁCIE ZO ZAHRANIČIA/

# Švédsko a severná Európa: Príklady najlepšej praxe vo verejnom obstarávaní

V rámci Európskej únie je za jednu z najlepších praxí verejného obstarávania často považované Švédsko. Švédsky systém verejného obstarávania je charakterizovaný vysokou úrovňou transparentnosti, efektivity a nízkou mierou korupcie.

## Transparentnosť:

Verejné zákazky sú zverejňované na centrálnych platformách, kde je možné jednoducho sledovať všetky kroky procesu. Verejnosť aj uchádzači majú prístup ku všetkým relevantným informáciám, čo znižuje riziko manipulácie a zaisťuje spravodlivú súťaž.

## Efektivita:

Švédsky systém sa snaží minimalizovať byrokratickú záťaž. Používajú sa moderné

digitálne nástroje, ktoré zrýchľujú procesy a zjednodušujú komunikáciu medzi zadávateľmi a dodávateľmi. To vedie k rýchlejšiemu rozhodovaniu a efektívnejšiemu využívaniu verejných zdrojov.

## Nízka miera korupcie:

Švédsko má dlhú tradíciu v oblasti boja proti korupcii, a to aj vo verejnom obstarávaní. Vďaka vysokej úrovni integrity a transparentnosti vo verejnom sektore je korupcia v tejto oblasti vzácna.

Ďalšími krajinami, ktoré sú často uvádzané ako príklady dobrej praxe, sú Dánsko a Fínsko, ktoré majú podobne transparentné a efektívne systémy verejného obstarávania. Tieto krajiny takisto využívajú pokročilé digitálne nástroje a majú dobre zavedené mechanizmy na kontrolu a audity verejného obstarávania.

Celkovo sú kľúčovými faktormi pre úspech verejného obstarávania v týchto krajinách transparentnosť, digitalizácia a silná kultúra verejnej zodpovednosti.



(zdroj: Wikipedia)



INŠPIRÁCIE ZO ZAHRANIČIA/

# Inklúzia vo verejnom priestore – skúsenosti zo zahraničia

Inklúzia vo verejných priestoroch, športových zariadeniach a na detských ihriskách je téma, ktorá získava čoraz väčšiu pozornosť v mnohých krajinách. Tieto iniciatívy sú zamerané na vytvorenie prostredia, kde môžu všetci ľudia, bez ohľadu na svoje schopnosti, plne participovať. Zahraničné skúsenosti s inkluzívnymi verejnými ihriskami ukazujú rôzne prístupy k zlepšeniu prístupnosti a bezpečnosti pre všetkých ľudí, vrátane tých so špeciálnymi potrebami. Tu sú niektoré príklady:

## USA



Mnohé mestá v USA, vrátane New Yorku, San Francisca a Los Angeles, implementovali do svojho verejného priestoru inkluzívne ihriská, ktoré zahŕňajú prístupné herné prvky, ako sú rampy, hojdacie kreslá, zábavné prvky pre deti na invalidných vozíkoch a zmyslové záhrady. Tieto ihriská sú navrhnuté tak, aby podporovali hru detí s rôznymi schopnosťami a umožňovali ich začlenenie do spoločných aktivít. V USA sa tejto oblasti venuje organizácia PlayCore and Inclusive Play Design, ktorá sa zameriava na dizajn inkluzívnych ihrísk a poskytuje školenia a zdroje na podporu vytvárania prístupných

herných priestorov. Ich metodika zahŕňa spoluprácu s komunitami na navrhovaní ihrísk, ktoré sú prístupné pre deti so všetkými druhmi postihnutí, a zároveň podporujú sociálnu interakciu a inklúziu.

Vynikajúcim príkladom je príbeh a vybudovanie prvého inkluzívneho parku na svete tzv. Morgan's Wonderland v San Antoniu, Texas, USA. V roku 2006 Gordon Hartman pozoroval svoju dcéru Morgan, ktorá sa chcela hrať s ostatnými deťmi v hotelovom bazéne, ale deti boli z Morgan zdržanlivé a nechceli s ňou komunikovať. Vtedy a tam sa Gordon rozhodol vytvoriť príležitosť a miesta, kde sa ľudia so zdravotným postihnutím

a bez neho môžu stretnúť pre zábavu a lepšie vzájomné porozumenie. Dňa 10. apríla 2010 sa Morgan's Wonderland stal prvým zábavným parkom na svete navrhnutým s ohľadom na jednotlivcov so špeciálnymi potrebami.

V roku 2017 otvoril zábavný park Ultra-Accessible™ svoju expanziu Morgan's Inspiration Island, ktorý bol časopisom TIME zaradený do zoznamu „World's Greatest Places“ v roku 2018. Park, vedený svojím poslaním inklúzie, sa snaží spojiť hostí všetkých vekových kategórií a všetkých schopností prostredníctvom sily inklúzie.

## VEĽKA BRITANIA



Vo Veľkej Británii sa kladie veľký dôraz na inkluzívne ihriská v rámci komún. Mestá ako Londýn a Birmingham implementovali viacero

inkluzívnych projektov, ktoré zahŕňajú rôzne zmyslové herné prvky, prístupné povrchy a zónovanie ihrísk, aby vyhovovali potrebám detí s autizmom a inými zmyslovými poruchami. Vo Veľkej Británii sa tejto oblasti venuje napríklad organizácia Play Scotland, ktorá podporuje právo detí na hry a zameriava sa na vytváranie

prístupných a inkluzívnych herných priestorov po celej krajine. Ich projekty často zahŕňajú komunitné konzultácie a spoluprácu s rodinami detí so špeciálnymi potrebami, tak aby zabezpečili, že nové ihriská spĺňajú ich požiadavky.

## ŠVÉDSKO



Vo Švédsku boli vytvorené inkluzívne ihriská s cieľom poskytnúť prístupné miesta na hranie pre deti všetkých schopností. Tieto ihriská sú navrhnuté tak, aby vyhovovali deťom so zdravotným postihnutím a zaisťovali, že sa môžu hrať po boku svojich rovesníkov bez bariér. Jedným z prominentných príkladov je ihrisko v Norra Bäcklösa, Uppsala. Toto ihrisko spája prírodné prvky s tradičnými hracími štruktúrami a ponúka vežu v tvare domčeka na strome, točivé šmykačky a rôzne lezecké prekážky. Zároveň zdôrazňuje hru v prírode a umožňuje deťom zapojiť sa do prostredia HAGS, popredná spoločnosť v oblasti vybavenia detských ihrísk, realizovala niekoľko

inkluzívnych projektov ihrísk po celom Švédsku. Ich prístup zahŕňa funkcie, ako sú široké cesty pre bezbariérový prístup, hmatové zážitky s rôznymi textúrami, sluchové skúsenosti s hudobnými nástrojmi a vizuálne stimulujúce prvky s kontrastnými farbami a vzormi. Zahŕňajú aj útulné priestory, kde sa deti môžu uchýliť k tichu alebo nápaditej hre.

Výskum zdôrazňuje, že dosiahnutie skutočnej inklúzie na ihriskách je zložitá a zahŕňa nielen fyzickú dostupnosť, ale aj sociálne začlenenie. Štúdie zo Švajčiarska, do ktorých sa zapojili švédski výskumníci, zdôrazňuje dôležitosť zohľadnenia sociálnej dynamiky a zapojenia komunity do procesu navrhovania. Inkluzívne

ihriská by mali podporovať interakcie medzi deťmi s postihnutím a poskytovať príležitosti na kooperatívnu a nápaditú hru. Tieto iniciatívy dokazujú odhodlanie Švédska vytvárať inkluzívne herné prostredia, ktoré uspokojujú rôznorodé potreby všetkých detí, podporujú rovnosť a sociálnu integráciu prostredníctvom premysleného dizajnu a spolupráce v rámci komunity.

Tieto príklady v jednotlivých krajinách ukazujú rôzne prístupy k tvorbe inkluzívnych verejných ihrísk, ktoré sú prístupné, bezpečné a podporujú integráciu detí s rôznymi schopnosťami do spoločného herného prostredia. Tieto iniciatívy slúžia ako modely, ktoré môžu byť inšpiratívne aj pre ďalšie krajiny, vrátane Slovenska.

# Živé laboratórium pre mestskú mobilitu je aj v susednom Rakúsku

Seestadt Aspern vo Viedni je veľmi dobre známy fanúšikom moderného urbanizmu a prístupu k developingu s celostným pohľadom na riešený problém. Je fascinujúce sledovať vznik najmodernejšej štvrte v krajine, ktoré je pre nás relatívne blízka a zdieľame nemalú časť spoločnej histórie.

Aspern je nepochybne veľmi inovatívny projekt a nie je to po prvýkrát, čo sa ním Smart City klub bude inšpirovať. Mimoriadne zaujímavou súčasťou tejto viedenskej progresívnej štvrte je totiž aj aspern.mobil LAB. Iniciatíva, ktorá prepája lokálne authority, obyvateľov, podnikateľov a odborníkov. Jej cieľom je vytvárať podklady pre inovácie v oblasti dopravy. A tá je veľmi horúcou témou i v mnohých slovenských mestách.

Aspern Seestadt je niečo ako laboratóriu mestskej mobility. „Aj pri našej návšteve so zástupcami slovenských samospráv sme videli, ako efektívne a zároveň ekologicky funguje moderná doprava,“ hovorí Miloslav Jurík, predseda Smart Cities klubu. Ľudia žijúci v tejto mestskej štvrti, ktorá bude mať po dostavbe viac ako 25-tisíc obyvateľov, v podstate nepotrebujú na svoj pohyb po metropole autá. Vďaka vynikajúcemu napojeniu na metro a vlaky sa do centra Viedne dostanú do pol hodiny. „Navyše svoj život si, podobne ako obyvatelia napríklad Kodane či Lubľany, už nevedia predstaviť bez bicykla. Pomocou neho sme sa

po Asperne presúvali aj počas našej návštevy,“ dodáva Miloslav Jurík.

Smart City klub by chcel ako súčasť svojho projektu Living Lab aplikovať na Slovensku viaceré myšlienky a postupy, ktoré aspern.mobil LAB už overil v tomto viedenskom multifukčnom developerskom projekte. Ide totiž o unikátne prepojenie reálnych skúseností a poznatkov ľudí žijúcich priamo v Asperne s expertmi na riešenie mestskej mobility. „Je to niečo ako živé laboratórium. Jeho cieľom nie je len zbierať tipy a nápady. Snažia sa ich testovať v reálnom prostredí, zlepšovať a zohľadňovať pritom požiadavky rôznych skupín obyvateľstva či firiem,“ vysvetľuje zakladateľ Smart Cities klubu Vladimír Jurík.

To môže byť inšpiráciou aj pre mnohé slovenské mestá. Nejde pritom len o hľadanie riešení, ktoré by pomohli samosprávam hľadať recepty na problémy s mobilitou ľudí či redukovať emisie (nielen) skleníkových plynov. Aspern.mobile LAB tím, že mnohé nápady otestuje priamo v praxi, uľahčuje

štart biznisu aj mnohým mladým firmám, ktoré by chceli začať podnikáť v tomto segmente trhu. „V rámci Smart Cities Academy by sme chceli vytvoriť sieť miest – tzv. Living Labs, ktoré by mohli vytvoriť niečo ako inovatívny hub pre potreby Slovenska. Stali by sa nielen atraktívnejšími, ale aj zdravšími miestami pre život a inšpiráciou i pre ďalšie slovenské samosprávy. Aspern nám ukazuje výborný príklad, že podobné aktivity majú v smart mestách zmysel,“ tvrdí Vladimír Jurík.

Living Labs by mali zjednodušiť zavádzanie inovácií do samospráv, prinášať adresné riešenia ich problémov a napomôcť zdieľaniu skúseností či rozšíreniu realizovaných riešení. Sieť doménovo zameraných „laboratórií“ by vzájomne spolupracovala a zdieľala služby a činnosti, ktoré sú pre všetky mestá spoločné. Okrem mobility by sa mohli venovať témam ako sú adaptácie na zmeny klímy, inkluzivita verejného priestoru, energetika, odpadové hospodárstvo, bezpečnosť či turistický ruch.



(Zdroj: Mesto Viedeň, wien.gv.at)