

Termin podujatia
16. 10. 2018Miesto podujatia
Hotel Saffron
Bratislava

Odborný garant:



Hlavný partner:



Partneri:



Smart riešenia pomôžu lepšie plánovať a hospodáriť

ROZHOVOR

Zamýšľanú výstavbu v meste treba dostať občanom do mobilov, tvrdí v rozhovore pre HN viceprimátor Popradu Igor Wzoš.

Radovan Jankovič ©HN
radovan.jankovic@mafrasslovakia.sk

Čím majú byť charakteristické smart cities? Pre ľudí sa ich symbolom stali hlavne inteligentné lavičky.

Pri masovej komunikácii je vždy potrebné ikonizovať novozažívané pojmy. Aj v tomto prípade sa to zviezlo do toho najjednoduchšieho symbolu, pretože je to veľmi zložitá a komplexná problematika. Dodnes ani nemáme presný slovenský ekvivalent slovného spojenia smart cities. Pomenovať to ako inteligentné mesto je veľmi nešťastné. Je to obrovský komplex procesov, ktoré sa stanú pre ľudí jednoduchšími a dostupnejšími. Cieľom konceptu je zlepšovať kvalitu života v meste a technológie sú nástrojom, ako to docieľiť. Ja vnímam smart cities tiež ako najreálnejší možný krok k priamej demokracii. Svojimi smart telefónmi alebo smart tabletmi dokážeme ovládnuť čoraz viac procesov v spoločnosti, a to veľmi efektívne. Otázkou je, do akej miery to bude ešte rozhodovanie ľudí a kde už digitálnej platformy smart riešení v mestách.

Aké technológie na to dokázate použiť?

Poviem to na príklade. Zoberte si napríklad verejné osvetlenie – jediné, čo dnes dokáže, je buď svietiť, alebo nesvietiť. Ale tieto stĺpy môžu zároveň slúžiť napríklad ako meteorostanica. Meteorostanice majú dnes senzory, ktoré okrem teploty a vlhkosti vedia merať aj prachnosť, čo je pre mesto užitočný údaj. Vodiči ocenia, že stĺpy s osvetlením

dokážu monitorovať voľné parkovacie miesta. A veľmi dôležité tiež je, že sa dá do nich zabudovať dobíjacia stanica na elektromobily.

Tieto projekty znamenajú hlavne výdavky na strane mesta. Majú vaše investície návratnosť?

Momentálne pracujeme na koncepte verejného osvetlenia pre sídlisko, kde žije 20-tisíc ľudí. Keby sa tam nainštalovalo 1 400 svietidiel, stálo by to zhruba osem miliónov. Rátali sme aj s káblami na nablížanie, o ktorých som hovoril. Takto nám vlastne v rámci mesta vznikne autonómna distribučná sieť, ktorú môžeme v budúcnosti prenajímať operátorom a tí budú nabíjať. Je dôležité, aby bola táto infraštruktúra vo vlastníctve miest, pretože môže byť významným zdrojom ich príjmu. Návratnosť je aj vo forme šetrenia, ktoré tieto investície zaplatia. Smart riešenia sú väčšinou efektívne hneď v niekoľkých ohľadoch a na rôznych úrovniach naraz.

Aké zdroje využívate, aby ste mohli financovať projekty? Nie sú pre mestá príliš nákladné?

Áno, sú veľmi nákladné. Na financovanie sa dajú využiť finančné rezervy mesta, bežné úvery bánk, ale momentálne sa otvára aj veľký priestor na využitie EPC projektov (projekty na realizáciu úsporných opatrení v energetickom hospodárstve – pozn. red.). Keď pripravíte EPC projekt s istou návratnosťou, tak sa vám podľa novej metodiky Eurostatu už nepočíta do dlhu mesta, na rozdiel od bežného úveru. Mestu to uvoľňuje ruky. Ďalšou možnosťou je využiť financovanie, ktoré dnes po-



Elektroautobusy sú jedným zo smart riešení v mnohých mestách.

SN/INKA; TASR/H. MIŠKOVIC



Na Slovensku nepoznáam operačný program, ktorý by hovoril priamo o inteligentných mestách.

núka Európska banka pre obnovu a rozvoj. Ak splníte isté kritériá týkajúce sa energetickej návratnosti projektu, odpustia vám 15 percent úveru. Vlastné programy má aj Európska investičná banka, ale ponúka najmenej 30 miliónov eur, čo si menšie mestá nemôžu dovoliť. Preto v rámci Slovenska vzniká silná iniciatíva vytvoriť regionálne platformy alebo dokonca jednu celoštátnu

Viceprimiér Richard Raši nedávno oznámil, že pripravuje web s prehľadom dostupných eurofondových výziev týkajúcich sa smart cities. Pomôže to mestám?

Určite to pomôže. Na Slovensku nepoznáam operačný program, ktorý by hovoril priamo o inteligentných mestách. V jednotlivých programoch existujú len čiastkové výzvy na realizáciu opatrení, ktoré sa čiastočne prekrývajú s agendou smart cities a vedú napríklad k efektívnejšiemu fungovaniu ve-

rejnjej správy. Už v čase, keď bol na úrade podpredsedu Peter Pellegrini, dostávali mestá výzvy, aby začali tvoriť svoje smart cities koncepty, ale veľa sa ich nezapojilo. Preto vítam centrálny web, ktorý samosprávam vysvetlí, ako a na čo môžu eurofondy využívať.

Poprad je dnes slovenským lídrom v agende inteligentných miest. Kde je tá hranica, odkedy je už mesto „smart“?

Osobne nemám rád, keď dávajú Popradu nálepku lídra. Smart city je mesto, ktoré už má za sebou realizáciu komplexného projektu a splnené merateľné ukazovatele. Poprad má zatiaľ víziu a vie, kam kráča. Byť prvým na štarte ešte neznamená byť aj najúspešnejším. Ale sme medzi tými najlepšimi.

Celý rozhovor nájdete na

HN ONLINE.SK

Kazachovia obnovia naše koľaje

Bratislava – Správca slovenskej železničnej infraštruktúry ZSR prijal v tendri na modernizáciu dvoch úsekov železničnej trate od Bratislavy k hraniciam s Českou republikou ponuku konzorcia kazašskej firmy Integra Construction KZ a talianskej spoločnosti Todina Costruzioni Generali. ZSR to uviedli vo vyhodnotení ponúk, pri ktorom rozhodovala najnižšia cena. O jednu z najväčších zákaziek svojho druhu sa na Slovensku usilovali aj české firmy.

Spomínané konzorcium sa zaviazalo uskutočniť práce za 216,77 milióna eur. Hodnotu zákazky, ktorá zahŕňa modernizáciu asi 31 kilometrov trate a ďalej inštaláciu systému riadenia železničnej dopravy, ZSR pôvodne odhadli približne na 305 miliónov eur.

ZSR podľa skorších informácií českých médií najprv vyúčtili kazaško-talianske konzorcium z tendra. Po jeho sťažnosti ho do súťaže vrátil úrad, ktorý na Slovensku dohliada na verejné zákazky.

Spoločnosť ZSR teraz uviedla, že ponuku konzorcia prijíma. Samotná zmluva zatiaľ nebola uzavretá vzhľadom na možnosť podávania námietok k súťaži.

Traf od Bratislavy po hranicu s Českom je súčasťou medzinárodného koridoru. Po modernizovaných úsekoch budú môcť vlaky jazdiť rýchlejšie ako v súčasnosti.

Do súťaže sa zapojilo celkovo päť záujemcov. Na treťom mieste pri vyhodnotení ponúk skončilo konzorcium, ktorého účastníkmi sú tiež české firmy Eurovia CS a AŽD Praha.

Toto konzorcium predložilo ponuku s cenou 353,48 milióna eur. O zákazku sa samostatne usilovala aj pražská firma Subterra, ktoré požadovala za vykonanie zákazky 392,41 milióna eur. Táto suma predstavuje vôbec najviac spomedzi všetkých účastníkov tendra. (črk)