

Pre vývoj ľudských sídiel je najcharakteristickejšou všeobecnou vlastnosťou ich neustála zmena. Tak ako sa menia spoločenské podmienky mení sa viac alebo menej a sídlo a osídlenie. Prejavujú sa tieto zmeny rôzne. V prípade progresívneho rastu najmä mestá expandujú do najmä priestoru alebo sa intenzifikuje využitie vnútorného potenciálu. Mení sa charakter aj ich zastavaných častí, a to aj tých reálne stabilizovaných. Mení sa charakter vnútorného prostredia, vnútorný a vonkajší obraz sídla, vzťahy k okoliu, krajina. Napriek relatívnej stagnácii vo vývoji počtu obyvateľstva zaznamenali aj slovenské vidiecke sídla v priemere dvojnásobný nárast svojej plochy. Je to odraz zvýšenia nárokov na priestorový štandard.

Z priestorového hľadiska má každé sídlo pre svoj rozvoj v zásade dve možnosti – extenzívny rozvoj, ktorý predstavuje zastavovanie nových plôch alebo intenzifikáciu využitia už zastavaného územia.

Prvý prípad sa prejavuje buď adíciou – rozrastaním zastavaného územia sídla, alebo v prípade veľkých miest vznikom suburbií, často v katastroch iných obcí. Tento rozvoj je sprevádzaný nenahraditeľným záberom poľnohospodárskej pôdy<sup>\*)</sup>, v našich podmienkach funkčnou nekomplexnosťou a tak aj odkázanosťou na mesto. Zväčša sa jedná o umiestňovanie funkcií bývania v rodinných domoch, pre ktoré vnútorné mesto už nenachádza priestor a vymiestňuje ich do okolitých obcí alebo nových plôch. Vznikajú značné nároky na funkčnosť systému dopravy nielen v regióne, ale aj v meste. Typické pre naše podmienky je, že budovanie dopravnej infraštruktúry značne zaostáva a takáto výstavba sa realizuje s okamžitým komerčným cieľom. Naša legislatíva žiaľ takéto postupy umožňuje, dôsledkom sú stresy z dopravy. Riešením sú komplexne budované integrované systémy hromadnej dopravy nie ako dodatočne vyvolaná potreba, ale vopred založený systém ktorý na seba dokáže primerane viazať ďalšie funkcie v území. Výstavba za hranicami mesta, na zelenej lúke či poľnohospodárskej pôde súčasne znamená, že sa menia aj vlastnosti krajiny napr. v otázke zadržiavania vody. Na konferencii Asociácie pro urbanismus a územní plánování 2010 v Beroune bol demonštrovaný príklad, ako v území, ktoré poznačili značné záplavy a poškodili celé mesto, sa v miestach s najväčšími predpokladmi na bleskový odtok zrážkovej vody namiesto vodozdržných opatrení územie rozparcelovalo na výstavbu rodinných domov s pomerne vysokým podielom spevnených a zastavaných plôch. Zdá sa že sa nevieme poučiť... Základným negatívom extenzívneho rozvoja miest je urbanizácia krajiny. V Holandsku, ktoré by nám mohlo byť zdrojom poučení, má tento spôsob rozvoja dlhodobý plánovaný model, ktorý predstavuje urbanistickú koncepciu Randstad Holland založenú už pred desiatkami rokov.

Druhý spôsob rozvoja sídla predpokladá intenzívnejšie využitie zastavaného územia. Územné plány tu samozrejme majú možnosť diferencovať mieru intenzifikácie a majú aj možnosť jasne vymedziť nezastavateľné územia a plochy. Intenzifikácia využitia územia miest sa prejavuje dvomi základnými spôsobmi. Prvý predstavuje vertikálny nárast, teda zvyšovanie počtu podlaží, prejavom je rast indexu podlažných plôch. Tento spôsob má vplyv aj na obraz mesta, jeho siluetu. Druhý spôsob predstavuje zvyšovanie miery zastavanosti (teda indexu zastavanosti) ktoré verejnosť označuje aj ako zahusťovanie. Intenzifikácia na náš spôsob je však značne primitívna. Je množstvo legislatívnych prekážok, ako napr. ukladať funkcie nad seba. Náš náhľad na vlastnícke práva takmer neumožňuje na privátnom pozemku realizovať aj verejný záujem. Poučný model správania sa poskytuje holandsko. U nich je priestor tak vzácny, že vrstvenie

funkcií je prirodzené. Doprava v centre zmizla pod zemou (určite aj cez privátne pozemky). Novou výstavbou vznikli paradoxne aj nové verejné priestory a parky, z nich mnohé na strechách podzemných stavieb. V protiklade k tomu u nás nedokážeme vlastníkom dvoch cez cestu náprotivných pozemkov prikázať, že majú okrem svojich privátnych budov vybudovať aj verejne prospešný podchod. Tu je naša chronická absencia zonálnych plánov a ich koordinačnej funkcie trestuhodná, ako aj absentuje u nás záujem privátneho sektora podieľať sa na veciach verejných. Tak premeškávame urbanistické príležitosti, ktoré sa už nevrátia. Ak má totiž intenzifikácia výstavby v meste koncepciu a racionálny základ, môže sa stať pre mesto prínosnou práve z pohľadu verejného záujmu. Ale my ani nevieme v územnom pláne pod vymedzenou plochou zelene povoliť podzemnú garáž s parkom na streche, lebo legislatívne nevieme aká stavba to je a či sa jedná alebo nejedná o negatívny zásah do plôch zelene v meste. Nová výstavba na náš spôsob tak pozná len adičnú formu ukladania vedľa seba, teda tú urbanisticky najhoršiu, ktorá znesie označenie zahusťovanie. Mesto ale vieme „zahustiť“ nielen stavbami, ale aj zeleňou. Tu však výskumy naznačujú, že nie je dôležitý kvantitatívny ukazovateľ (index zelene resp. prepočet na obyvateľa), ale kvalita vegetačných plôch a ich dostupnosť. Z tohto pohľadu je druhým paradoxom fakt, že aj v mestách ktoré prekračujú tabuľkové indexy na obyvateľa je pocit obyvateľov zo zelene nedostatočný.

Otázka novej výstavby najmä vo vnútornom území miest je prejavom snahy vlastníkov pozemkov ekonomicky ich využiť. Táto snaha výstavbou zhodnotiť cenu pozemkov je plne legitímna. Silueta amerických miest je nie prejavom kompozičného zámeru, ale priemetom ceny pozemkov. Oproti ekonómii stojí iná legitímna snaha, ekologické využitie územia. V očiach obyvateľov je to práve nedotknuteľnosť doteraz nezastavaných plôch. Vzťah ekonomické versus ekologické využitie územia by sme mohli obohatiť aj o ďalšie E. Môžeme ešte hovoriť o efektívnom využití územia (z hľadiska urbanistickej efektivity), etickom využití a v neposlednom rade aj estetickom využití. Všetky niekedy predpokladajú aj určitý zásah do územia.

Pri vyjadrovaní vzťahu k novej výstavbe na sídliskách je potrebné si uvedomiť skutočnosť, že z celkovej urbanistickej koncepcie boli realizované len funkcie bývania (bytové domy) a základná vybavenosť. V plánoch boli označené ako komplexná výstavba, realita ostala na polceste. Tak sídliská získali nálepku nocľahárni. Vzhľadom na postup výstavby, keď sa najskôr prikrročilo k realizácii obytných okrskov, v druhej etape občianskej vybavenosti a v ďalšej k úpravám prostredia, nedošlo k realizácii ťažiskových a mestotvorných funkcií a foriem. Námestie a ulica na sídlisku absentujú. Ostáva aj monofunkčnosť, ktorá vyvoláva hybnosť a zaťažujúce dopravný systém mesta. Potrebná polyfunkčnosť nevzniká, a keď tak veľmi rozpačitými spôsobmi. Aj štruktúra bytového fondu ostala na rovnakej úrovni. Zmenili sa ale niektoré východiská, napr. veková a sociálna štruktúra obyvateľov. Následne k tomu sa zmenili aj požiadavky na tzv. okrskovú vybavenosť (školsťvo, zdravotníctvo). Obchodná vybavenosť zmenila štruktúru, objavili sa hypermarkety a obchodné reťazce. Stupeň motorizácie je iný ako sa predpokladal pri dimenzovaní komunikácií a najmä plôch statickej dopravy. Tieto dôvody poukazujú na potrebu dostavby sídlisk v prospech ich komplexnosti, pod ktorým názvom boli kedysi navrhované (KBV - komplexná bytová výstavba...). Tam kde v Petržalke bola plánovaná nosná urbanistická dopravno-spoločenská os a plánovaná celomestská vybavenosť, požadujú mnohí zachovanie súčasného stavu, teda konzerváciu územnej rezervy vo forme zelene. Po dočasných úpravách poststavebných rumovísk tu zvyknú obyvatelia venčiť domáce zvieratá, športovať. Ku každému, z pohľadu celku aj potrebnému zásahu, majú negatívny vzťah, hovoria o zahusťovaní. Pod týmto pojmom si verejnosť zväčša predstavuje stav, keď sa do už realizovanej a zabývanej štruktúry vkladajú nové prvky. Obyčajne je tento proces sprevádzaný

diskusiami a nesúhlasom verejnosti. Z psychologického hľadiska je to pomerne pochopiteľné. Obyvatelia keď sa na sídlisko sťahovali, našli neupravené okolie, len základné komunikácie, často absentovala aj základná vybavenosť. Na túto nedokončenosť v minulosti obyvatelia najmä v otázke zelene reagovali vlastnými zásahmi do prostredia, čím si vytvorili k prostrediu istý pocit duševného vlastníctva. V porovnaní s dobou keď sa sťahovali je dnešný stav stavom, ktorý si v podstate želali. Vznikol im pod očami a stal sa ich domovom. Sídlisko je zabývané, vlastníci investujú do rekonštrukcií domov. To je jeden z dôvodov odporu obyvateľov voči ďalšej výstavbe v území. Jedna podstatná zmena sa však udiala vo vlastníckych vzťahoch. Byty prešli do súkromného vlastníctva, ale čo je najzložitejšie, aj veľká časť pozemkov, často aj pod obytným budovami, je v rukách privátneho sektoru, iných vlastníkov ako sú vlastníci bytov. Ten k pozemkom prišiel niekedy aj spôsobom, keď sa obce zbytočne zbavovali svojho majetku, netransparentným predajom, pokútnymi privatizáciami a reštitúciami. Tieto vzťahy vyvolávajú protichodné záujmy. Privátny sektor chce svoj majetok zhodnotiť novými stavbami, z komerčných dôvodov najmä bytovými domami. Aj nová výstavba, ktorej môže priniesť zvýšenie kvality života a sociálneho štandardu, napriek tomu že nezhorší kvalitu života pôvodných rezidentov, býva prijímaná s odporom časti verejnosti. Za rušivý moment považujú samotný proces výstavby. Nie sú ochotní akceptovať ano príchod nových spoluobčanov. Sociálne aspekty územnej stability je preto tiež dôležité skúmať.

Nová výstavba v stabilizovaných územiach spravidla ale vyvoláva aj ďalšie dopady. Zvýrazňujú sa dopravné problémy jednak v zvýšení tlaku na priepustnosť komunikácií a zvýšenie požiadaviek na plochy statickej dopravy. Tieto dopady jednotlivé stavby preukazujú individuálne a často účelovo. Absentujú generely dopravy, ktoré okrem koncepčného odborového prehĺbenia územného plánu sa môžu stať cenným podkladom pre povoľovanie stavieb z hľadiska dopravy. Stavebné úrady hľadajú náhradné postupy. Jedným z nich je postup, keď investorovi nariaďujú vypracovať na jeho náklady urbanistickú štúdiu. Tento postup je nielen neodborný, ale najmä nezákonný. Obstaranie štúdie ako územnoplánovacieho podkladu je obligatórnou povinnosťou obce tak, aby v jej zadaní bol definovaný aj verejný záujem. Dopravná a technická infraštruktúra sú významným determinantom rozvoja územia. U nás ale často absentujú generely dopravy ako dokumentácia prehĺbujúca príslušnú položku územného plánu obce, ktoré by povoľovanie stavieb dokázali systémovo a nie parciálne posúdiť aj z tohto hľadiska. Riešením problémov dopravy je jednoznačne podpora systémov hromadnej dopravy.

Mieru intenzifikácie využitia územia vyjadrujú niektoré územné plány zavedením pojmov stabilizované resp. rozvojové územie. Problémom používanej metodiky je skutočnosť, že plány v týchto dvoch pojmoch naznačujú protichodné stavy. Pritom protikladom stability nie je rozvoj, ale labilita, stav nerovnováhy, narušenosti. Opakom rozvoja nie je stabilita, ale úpadok. J. Komrska urbanistickú stabilitu definuje ako „stav urbánnej štruktúry vyhovujúci bez zmien, alebo len s čiastkovými zmenami, kvalitatívnym a kvantitatívnym priestorovým potrebám spoločnosti“. Zavádzanie pojmu „stabilita“ je však problematické pokiaľ ňou rozumieme ukončenosť vývoja urbanistickej štruktúry. Taký stav ľudské sídla nepoznajú. Pozitívne pochopená stabilita obsahuje istú prosperitu, v území teda aj istú mieru kvalitatívneho (najmä) ale aj kvantitatívneho rozvoja územia. Stabilita v sebe teda obsahuje aj rôznu mieru rozvoja, rozsah jeho prípustnosti závisí od rozdielu súčasného stavu ku stavu keď sa štruktúra považuje za vyzretú. Tento rozdiel potom vyjadruje aj mieru stability, ktorá je pre každé územie iná. To je dôvod k lokálne diferencovanému definovaniu stability. Najvyššia je v chránených územiach. V „stabilizovanom území“ je potrebné jasne definovať rozsah prípustných zásahov. K tomu ale

potrebuje územie nevyhnutne aj svoju víziu, ktorá predstavuje stav relatívnej vyzretosti a komplexnosti.

Predstava urbanistickej stability ako stavu ktorý sa má zakonzervovať je urbanisticky neprijateľná. Naše územné plány sa snažia definovať stabilizované územia a plochy. Zväčša sa však dopúšťajú zásadných chýb v nazeraní na vzťah stabilita versus rozvoj a ich spoločný vzťah k litere súčasného stavebného zákona. Územný plán je okrem koncepčného dokumentu aj priamym podkladom pre povoľovanie stavieb. Napriek poctivému úmyslu nesprávne formulovaná definícia môže zo stabilizovaného územia urobiť územie viac ako rozvojové, resp. také kde nie sú jasné istoty. Istota čo sa môže a čo nie je základom stability vzťahov v území, pre obyvateľov, investorov ale aj výstavbu povoľujúcich úradníkov. Ako príklad si uveďme územný plán veľkého mesta, ktoré takmer nemá pre stabilizované územia zonálne plány. Obsahuje definíciu :

*Stabilizované územie pri zachovaní existujúceho funkčného využitia predpokladá mieru zásahov prevažne formou dostavieb, prístavieb, nadstavieb, prestavieb a novostavieb, pričom sa zásadne nemení charakter stabilizovaného územia.*

Tu je možné si položiť otázky : O akú mieru sa jedná? Kde je definovaný charakter stabilizovaného územia a kto posúdi, čo je to zásadná zmena jeho charakteru ? Táto formulácia otvára priestor k subjektívnemu vysvetľovaniu zúčastnených strán. Niektorí povedia že nová stavba je zásadnou zmenou charakteru. Ale aj výsadba zelene je zmenou charakteru... Predpokladajme že vec sa dostane až na súd, ako rozhodne v takejto veci? Ak plán má zákonnú možnosť jasne regulovať a opomenie ju, dá sa za pravdu investorom.

Aj tento príklad poukazuje, že častou slabinou územných plánov našich väčších miest, a tým aj novej výstavby, je prílišná všeobecnosť a súčasne absencia zonálneho plánu. To vedie jasne k odkazu, aby územný plán mesta mal reguláciu na urbanistické bloky ale súčasne, aby sa výstavba riadila prednostne zonálnymi plánmi s podrobnosťou regulácie na pozemky.

Prax potvrdzuje, že každá ďalšia výstavba sa stáva citlivou otázkou rozvoja miest. V tejto problematike sa prejavuje jeden zo základných stretov záujmov – záujmu privátneho a záujmu verejného. Stret týchto záujmov je práve úlohou vyriešiť v územnom pláne. Po vopred jasne definovaných pravidlách v územných plánoch už volajú aj investori unavení z podávania si kľúčiek a vyčkávania na stanoviská. Územný plán sa stáva dohodou, ktorá usmerňuje tieto vzťahy. Pravidlá každej hry musia byť *vopred* jasné pre všetkých aktérov - pre hráčov (investori), rozhodcov (úradu) ale aj pre divákov (verejnosť). Je preto veľmi dôležité, aby územné plány boli právne jednoznačné a všeobecne zrozumiteľné. Len tak sa stanú spoločensky akceptovaným nástrojom územného rozvoja.

*\*) keď kľučujú v južnej Amerike pralesy aby zi iškali pôdu, sme k tomu kritickí, cítime sa ohrození. Ale my čo pôdu máme ju likvidujeme. Obaja konáme zlo.*