

VSTUP NOVÝCH (VELKÝCH) INVESTIC DO ÚZEMÍ A JEJICH URBANISTICKÉ, DOPRAVNÍ, SOCIÁLNÍ A JINÉ SOUVISLOSTI

Milan Körner

(Toto téma bylo předmětem semináře, který uspořádala Asociace pro urbanismus a územní plánování v Pardubicích 24. dubna 1998 a jemuž je věnována následující série příspěvků)

Za nejzásadnější změny nové doby lze považovat opětovné nabytí významu vlastnictví pozemků a téměř výhradní účast privátního kapitálu na nových investicích.

Tyto faktory i jiné, zejména ekonomické, logistické či marketingové zkušenosti, ekologické souvislosti, aj. zásadně změnila chování investorů a dalších subjektů v území.

Výsledky nové výstavby za posledních cca 7 let mají nepochybně pozitivní i negativní projevy. Smysl naší profese je především ve vytváření předpokladů pro OPTIMÁLNÍ využívání území. Právě však chápání a výklad pojmu OPTIMÁLNÍ je jedním ze závažných problémů rozvoje území.

Z pohledu obyvatel, majitelů pozemků, podnikatelské sféry, zastupitelstva obce, státní správy či ekologických aktivit bude výklad tohoto pojmu značně, někdy až diametrálně odlišný. Nepochybně k tomu přispívá nedokonalá legislativa, zejména však velmi nízké právní, ale i ekonomické povědomí většiny protagonistů v téměř nekonečné řadě, jakou je rozmísťování a realizace investic.

Velké stavby byly vždy předmětem pozornosti a řada z nich i zdrojem následné prosperity města, obce, území. V souhrnu zřejmě většinou převažovaly pozitivní důsledky, projevující se i u nás - např. ve vytváření nových pracovních míst a v určitém rozsahu i v souvisejících investicích do dopravy, technické a sociální (byty, občanské vybavení) infrastruktury.

Jakou investici lze považovat za velkou? V ČR nepochybně nevznikne velký letecký terminál v hodnotě 20 mld. USD, který dnes zřejmě představuje nejvyšší kategorii "bodových" investic.

V českých podmínkách lze za velkou investici považovat stavbu nad 1 mld. Kč. Pro menší města a obce však může velkou investici představovat i stavba v řádu 10x menším (velká čerpací stanice pohonných hmot, supermarket, hotel s cca 100 lůžky, ap.).

Při privátních investicích pochopitelně dochází ke změně modelu financování v území. Noví investoři jsou většinou ochotni do určité míry investovat nad rámec potřeby vlastního areálu, problémem jsou však mnohdy velmi nejasná pravidla hry, zejména spočívající nejen v nedokonalém a nestabilním systému daní, ale i v malé schopnosti obcí či státní správy spolupracovat na pozitivním řešení. To totiž vyžaduje nejen dobře formulované podmínky rozvoje území, vyjádřené ve schválené ÚPD, ale i určitou KAPITÁLOVOU A POZEMKOVOU SOUČINNOST veřejné správy. Tento přístup si však zatím osvojilo jen několik měst a obcí. Jimi nastartovaný ekonomický, sociální i urbanistický rozvoj je však spíše předmětem zájvosti, nikoliv žádoucí inspirace.

Pomineme-li výstavbu JT Temelín jsou nejvýznamnějšími veřejnými investicemi v ČR nové úseky dálnic, rychlostních silnic a některých dalších silnic vybrané sítě. V železniční dopravě pak přestavba "koridorových" tratí. Tato problematika by si však vyžádala samostatný seminář.

Ostatní stavby lze rozdělit na dvě kategorie. První z nich zahrnuje stavby výjimečné svým významem a prakticky neopakovatelné v jiných územích. Některé z nich souvisejí s významem a funkcí hlavního města Prahy, jiné s pořádáním velkých mezinárodních sportovních či jiných akcí (Jizerské hory). Z těchto staveb bylo na semináři diskutováno o novém pražském výstavbě.

Pozornost semináře byla zaměřena především na ty typy investic, které se realizují nebo jejichž realizaci můžeme předpokládat u řady především velkých měst, svým způsobem se však dotýkají značné části osídlení.

Nejčitelnějšími a nejdiskutovanějšími "velkými" stavbami jsou:

- administrativní komplexy,
- obchodní (nákupní) centra a velké obchodní jednotky,

- výrobní areály.

Většina těchto staveb má výrazné důsledky na:

- urbanistickou strukturu,
- krajinu,
- dopravní vazby, aj.

Tyto stavby však ovlivňují i vzdálenější okolí a přetvářejí modely chování obyvatel ve svém dosahu. Snad nejvýznamnějším zdrojem jejich kritiky je však závist, vyvolaná možným prospěchem sousední lokality (obce). Kritický postoj k velkým stavbám je většinou zaobalován do ekologických, estetických či provozně dopravních výhrad. V některých případech jsou tyto výhrady nepochybně oprávněné, neboť většina současných investorů upřednostňuje okamžitý efekt nad přispěním ke komplexnímu a dlouhodobému rozvoji území.

Kritika i obhajoba projektů velkých staveb často operuje s velmi vágními formulacemi. Mechanismy projednávání sice mají svá pravidla, přesto se vyskytuje značné množství procesních chyb.

Účelem našeho semináře nebylo dobat se absolutní pravdy, ta je vzhledem k odlišností místa i času relativní, ale seznámit se s dosavadními (dnes již rozsáhlými) zkušenostmi s realizací projektů a případně formulovat některá doporučení a postupy pro zpracovávání ÚPD i pro územní rozhodování.

Kontroverzní postoje k velkým investicím se soustřeďují zejména při jejich lokalizaci v centrálních (v českých podmínkách většinou historických) částech měst a na obvodu (hranicích) měst.

V prvním případě bývá argumentováno dalším přetěžováním center, v druhém pak "konkurencí" nových (zejména obchodních) aktivit městským centřům.

Řada českých měst má (ačkoliv nebyla postižena válkami) poměrně rozsáhlá substandardní území v přímém kontaktu s historickými jádry. Nelze předpokládat, že tyto plochy (dříve nejčastěji sloužící železniční dopravě či výrobě) zůstanou dlouhodobě nevyužity nebo se změní v parky. Jejich cena

(daná výbornou polohou) je příliš vysoká, aby nejen privátní, ale i komunální vlastníci neuvažovali o výnosném využití. V současné době, ale i v blízké budoucnosti to bude zejména využití komerční, i když by nepochybně bylo žádoucí, aby i na těchto plochách byly rozvíjeny některé formy bydlení.

Velké investiční akce v těchto územích jsou většinou limitovány dvěma faktory:

- značně roztráštěné vlastnictví pozemků a nemovitostí (s výjimkou ploch ČD),
- zatím nízká možnost koncentrace kapitálu, nezbytná k osvojení těchto lokalit.

Z těchto i dalších důvodů (cena pozemků, mírnější regulační podmínky) jsou v současné době spíše preferována území na obvodech měst či v příměstském území.

Nové velké investice až na několik výji-

mek v oblasti výroby jsou především zaměřovány na výstavbu obchodních areálů, případně logistických základen, které jsou rovněž často "součástí" velkých obchodních řetězců. Nové aktivity jsou převážně soustředovány v koridorech významných radiál, v příměstském území při dálničních a rychlostních silnicích.

*Ing.arch. Milan Körner, CSc.
Ateliér AURS, Praha*