

# ASPEKTY TRANSFORMÁCIE SLOVENSKÝCH MIEST POD VPLYVOM NOVÝCH SPOLOČENSKO- EKONOMICKÝCH PODMIENOK

Ernest Nagy

Jedným zo závažných momentov premeny a humanizácie mestských sídiel na Slovensku bola transformácia spoločensko-ekonomických podmienok po roku 1989. V mojom príspevku chcem poukázať na vzájomné väzby pretvárania urbánnych štruktúr so zreteľom na premenu ich centier, komparáciou skutkového stavu do roku 1989 a následne do roku 1997 z aspektu:

- urbanistického
- architektonického;
- dopravy;
- spoločenského;
- majetkovo-právneho.

Z uvedenej analýzy a komparácie spoločenských a ekonomických pomerov pred rokom 1989 a nadväzujúceho v priebehu 90-tych rokov, možno badať kvantitatívne a kvalitatívne rozdiely. Zároveň vystupujú do popredia pozitíva a negatíva miest a ich centier, kde sa najmarkantnejšie prejavila transformácia. Oživenie urbánnych atribútov sa výrazne odrazilo v urbanistickom parteri, na fasádach objektov, rovnako na strešnej krajine urbanistickej štruktúry. V oblasti dopravy badať výrazný nárast automobilov vo všetkých kategóriách, obnova vozového parku. Tento jav vyvolal kolapsy v centrách miest v období dopravných špičiek, čím sa prejavilo nedobudovanie ZÁKOS-u a situácia sa rieši následne a finančne náročnejšie. Údiv vzbudzuje úplné vytlačenie cyklistických trás z mestských centier.

Zo spoločenských a majetkovo-právnych hľadísk možno konštatovať výraznú diverzifikáciu vzťahov a vlastníckych pomerov. Odozvou je v mnohých prípadoch nerešpektovanie funkčno-prevádzkových vzťahov a regulatívov v oblasti stavebného zákona.

## Aspekt urbanistický do roku 1989

- Urbanisticko-architektonickým odrazom v investičnej výstavbe boli dané konštrukčné systavy málo variabilné, sprevádzané monotónnosťou tvarov a farebnosťou, istou hrubosťou, zapríčinenou nekvalitným detailom.

- Hmotovo-priestorová štruktúra objektu, či komplexov zodpovedala násobkom alebo zlomkom modulov daného konštrukčného systému.
- Funkčné využitie objektov a komplexov:
  - urbanistický parter (vybavenosť);
  - ostatné podlažia - bývanie alebo administratíva socialistických organizácií;
  - strešná krajina je ustálená.
- Verejné priestory
  - námestia, parky;
  - zväčša historické s unifikovaným osvetlením ako v celom sídle;
  - rovnako mobiliár;
  - pomerný dostatok zelene;
  - pomerne fungujúce historické alebo novodobé fontány.

## roky 1990 - 1997

- Výrazná zmena a čulý ruch v investičnej výstavbe:
  - prestavba objektu (súboru);
  - nadstavba alebo výstavba podkrovia;
  - (obnova pôvodného objektu).
- Hmotovo-priestorová prestavba ako následok stavebnej činnosti (vyššie spomínanej).
- Výrazná zmena funkčného využitia
  - oživenie parteru diverzifikáciou občianskej vybavenosti;
  - výrazný úbytok bývania;
  - výrazná zmena strešnej krajiny.
- Verejné priestory - výrazná zmena
  - zmena povrchovej úpravy námestí, ulíc a parkov;
  - úbytok zelene;
  - diverzifikácia mobiliáru;
  - úbytok fontán, resp. ich deštrukcia výrazne pokračuje.

## Aspekt architektonický do roku 1989

- Objekty a súbory
  - monotónnosť tvarov;
  - nevýrazná farebnosť a materiálová voľba;

- hmotová strohosť;
- nekvalitné detaily objektov a komplexov;
- strešná krajina, charakterizovaná plochými strechami.
- Verejné priestranstvá
  - povrchová úprava zväčša asphalt, prípadne betónová dlažba, výnimočne zo vzácných kameňov;
  - postupná devastácia mobiliáru a drobnej architektúry;
  - sochárska výzdoba priestoru, ešte rešpektovaná i keď málo ošetrovaná;
  - pomerne dostatok zelených plôch a solitérov;
  - pomerne fungujúce fontány.

## roky 1990 - 1997

- Objekty a súbory
  - výrazné oživenie tektoniky (oblúky, krivky, arkíery, markízy, balkóny - okenné žalúzie);
  - výrazná farebnosť fasády, alebo jednotlivých arch. prvkov;
  - strešná krytina (diverzifikácia hmotová, tvarová, farebná);
  - strešné okná a balkóny, terasy.
- Verejné priestory
  - povrchová úprava doznáva výrazné zmeny; asphalt, vytláčaný dlažbou zväčša "zámkovou", ktorá nespĺňa estetické a pevnostné kvality, hlavne v historickom prostredí;
  - výrazná diferenciácia mobiliáru;
  - sochárske výzdoby sporadické;
  - výrazný úbytok zelene, solitérov;
  - ale výrazný nástup mestských zariadení (zastávky MHD, verejné WC, telefónne automaty, bankomaty);
  - komercializácia verejného osvetlenia (tvar, médium, Siemens - Austria).

## Aspekt dopravný

Analýza z hľadiska druhovosti dopravy, ktorá je prítomná, resp. absentuje v centrách sídiel (cestná, koľajová, lodná a letecká doprava), ďalej z hľadiska početnosti (MHD, IAD) existencie cyklistických, peších trás a peších zón v centrách.

## do roku 1989

- Cestná doprava
  - snaha o vytvorenie ZÁKOSu;
  - vytváranie dopravných okruhov (I. II. III.);
  - vytváranie peších zón (HJ a časti CMZ);
  - odstavné plochy na teréne postačujúce.
- MHD
  - koľajová (električky);
  - trolejbusová;
  - autobusová;
  - všetky druhy MHD boli prispôbené na prepravu osôb v rannej a popoludňajšej špičke, ako dôsledok povinnej zamestnanosti obyvateľstva.
- I.A.D.
  - pomerne slabo rozvinutá;
  - odstavné plochy pomerne vyhovujúce;
  - využitie preluky a plôch po veľkoplošných asanáciách;
  - budovanie veľkoplošných odstavných plôch pri veľkých obchod. domoch a športoviskách (futbalové štadióny, plavárne, atď);
  - absolútny nedostatok odstavných plôch pod a nad terénom (výnimku potvrdzuje pravidlo);
  - garážovanie vozidiel väčšinou na voľných a odstavných plochách na teréne;
  - monotónne pásy garáží pre OA na teréne a ich chronický nedostatok.
- Taxislužba
  - výrazná absencia, ale cenovo dostupná.
- Lodná doprava
  - viazaná na vodné plochy a toky;
  - pomerne slabo zastúpená, ak len v klimaticky výhodných obdobiach (výletné plavby);
  - prevažovala nákladná doprava.
- Letecká doprava
  - existencia národného prepravcu (ČSA);
  - existencia zväzarmovských letísk.

## roky 1990 - 1997

- Cestná doprava
  - ústup koncepčných predstáv o ZÁKOS-e;
  - saturácia nedobudovaných okruhov a vytváranie dopravných kolapsov;
  - oživenie peších trás a zón (nová dlažba, mobiliár);
  - odstavné plochy na teréne nepostačujúce.

- MHD
    - reorganizácia trasovania liniek;
    - kolaps prevádzky MHD (premena štátnych podnikov na a.s. s účasťou mesta);
    - zastaralý vozový park;
    - nárast obyvateľstva;
    - nárast cien vstupov PHM;
    - ekologické dôsledky - negatív - exhaláty;
    - tranzit na trasách MHD spájajúcich periférne časti vytvára dopr. špičku v centre;
    - tangenciálne linkovanie.
  - I.A.D.
    - výrazný nárast počtu vozidiel (z 1:5 na 1:1 (2:1));
    - výrazný nárast kvality vozového parku v nižších kubatúrach;
    - absolútny nedostatok odstavných plôch;
    - nutná organizácia parkovacích zón a časové organizovanie parkovania;
    - absolútny nedostatok podzemných a nadzemných odstavných plôch;
    - začiatok výstavby garáží (verejných, súkromných a pod.);
    - parkovanie OA na plochách určených výlučne pešiemu pohybu;
    - ubúdanie stromových alejí pozdĺž komunikácií;
    - nepriepustnosť mestských radiál, nepriepustnosť nedobudovaných dopravných okruhov (I. II. III.).
  - Taxislužba
    - výrazný nárast v centrálnych lokalitách počas 24 hodín.
  - Lodná doprava
    - výrazné oživenie osobnej a nákladnej dopravy, závislé na ďalšom budovaní kaskád na Váhu (Vodné dielo Žilina);
    - prepojenie európskych vodných trás Dunaj - Mohan - Rýn;
    - vybudovanie vodného stupňa Gabčíkovo na Dunaji;
    - rozšírenie ponúk vyhladkových plavieb na tokoch a nádržiach v dotyku s mestským centrom;
    - počiatok budovania "Marinas" - prístavov pre motorové člny a jachty súkromných spoločností a jednotlivcov (Dunaj, Váh, nádrže).
  - Letecká doprava
    - útlm leteckej dopravy;
    - oživenie v regiónoch;
    - očakávaný nárast (TATRA-AIR, Slov. aerolínie).
- Vzhľadom na spoločný štát (Československo) do roku 1992 bola táto doprava orga-

nizovaná z centra - ako ČSA. K tomu pôsobil na Slovensku SLOV-AIR s agrotechnickým zameraním.

- Pešie trasy a zóny
  - Výrazné oživenie budovania bezkolíznych peších trás započal na prelome 70-80-tych rokov, hlavne v historických jadrách miest, buď na námestiach, alebo v uliciach, smerujúcich na tento hlavný urbánny priestor.

## do roku 1989

- budovanie trás a zón v HJ a mestských centrách;
- diverzifikácia povrchových úprav (dlažby, pásy);
- oživenie drobnou architektúrou, plastikami, fontánami;
- osvetľovacie telesá špeciálne vyhotovené na tento účel;
- snaha o inovovanie mobiliáru (lavičky, odpadové koše, telefónne automaty, atď);
- vandalizmus, ale ešte v "únosnej" miere.

## roky 1990 - 1997

- ďalšie výrazné budovanie týchto trás a plôch;
- oživovanie povrchovej úpravy;
- výrazné zastúpenie reštauračných služieb práve vo forme exteriérových terás;
- výrazné zmeny v tvare osvetľovacích telies, telefónnych automatov a budovanie bankomatov;
- ubúdanie verejnej zelene a solitérov;
- výtvarno-priestorové oživenie (plastiky, picie fontány);
- žiaľ úbytok verejných fontán, vodných plôch.
- Cyklistické trasy
  - Úbytok tejto formy osobnej dopravy po II. svetovej vojne z veľkých miest v podstate vymizol, oživenie nastáva koncom 80-tých rokov.

## do roku 1989

- slabý priemer v centrách veľkých miest;
- absencia cyklistických trás v mestských osnovách;
- ak existoval tento druh dopravy, len v súvislosti s voľným časom a športom mimo CMZ alebo HJ miest (ich centier);

- v malých a vidieckych sídlach je ešte stále základný dopravný prostriedok osôb všetkých vekových kategórií bicykel;
- vytváranie mobiliáru pre tento druh dopravy (stojany na bicykle).

- 38 okresov,
- 2 880 obcí;
- kontrolovaná kriminalita, prostitúcia a narkománia v daných medziach (minimálna).

- družstevné,
- súkromné;
- z toho majoritu malo štátne vlastníctvo;
- zahraničné vlastníctvo bolo pod štátnou správou, pokiaľ nebolo za bývalého režimu majetkovo vysporiadané;

### roky 1990 - 1997

- roky 1990 - 91 - eufória v tomto druhu dopravy;
- radikálne označenie cyklistických pásov v uličných osnovách;
- rok 1995 - 97 úplná negácia týchto trás a prechod z "cestnej" cyklistiky na "horsku", spojenú s voľným časom a športovou aktivitou;
- pohyb na cestných komunikáciách na vlastné riziko.

### Spoločenský aspekt do roku 1989

- spoločnosť bola organizovaná podľa osídlenia a jeho charakteru v mestských a vidieckych sídlach;
- adekvátne k osídleniu boli riadeným (plánovaným hospodárstvom) budované účelové stavby a potreby pre život v mestách a na vidieku;
- snaha o riadenú urbanizáciu (PUSSR - 1976 schválený vládou SSR);
- organizácia osídlenia SSR - stredisková sústava osídlenia;
- hierarchizácia administratívnej a územnej správy na 3 stupne:
  - 3 kraje,

### roky 1990 - 1997

- diverzifikácia spoločenského vlastníctva a následná zmena charakteru a spôsobu spoločenského života v mestách;
- diverzifikácia spoločenského vlastníctva si vyžadovala budovanie nových účelových stavieb, resp. ich inováciu na nový spoločenský poriadok;
- budovanie nových inštitúcií a dočasný "chaos" v hierarchii:
  - administratívnej (1992),
  - územnej (1990 - 1993),
  - dvojstupňové riadenie okres - obec;
- 1996 - územné administratívna regionalizácia Slovenska - 3 stupne:
  - 8 krajov,
  - 79 okresov,
  - 2 880 obcí;
- enormný nárast kriminality, prostitúcie, narkománie (protidrogové centrá), promiskuita - AIDS.

### Majetkovo-právny aspekt

Revolučnými (zamatovými) premenami došlo k vykonanej diverzifikácii majetkovo-právnych pomerov v SR.

### do roku 1989

- 3 druhy majetkového vlastníctva:
  - štátne,

### roky 1990 - 1997

- diverzifikácia vlastníctva podľa skladby do roku 1948:
  - štátne,
  - družstevné,
  - obecné,
  - cirkevné,
  - súkromné (a.s., s.r.o.);
- v súčasnosti má majoritný podiel súkromné vlastníctvo (82 %) vo výrobe;
- premena vlastníctva sa výrazne odrazila v peňažníctve, kde peňažné ústavy koristnícky obsadzujú ťažiskové polohy v centrách miest a menia pôvodné funkčno-priestorové využitie centrálnych plôch v sídlach (zánik spoločenského života).

Napriek mnohým negatívam v súčasnom období pri humanizácii miest možno konštatovať, že transformácia slovenských miest pod vplyvom nových spoločensko-ekonomických podmienok, následnej regionalizácii Slovenska, výrazne prispeje k vyváženému humánemu a spoločensky únosnému životnému prostrediu v našich mestách.

*Ing.arch. Ernest NAGY, PhD.  
FA STU Bratislava*