

Automobil v architektúre

Zuzana Tóthová

Od samého začiatku svojej existencie automobil a architektúra spolu veľmi úzko súviseli. Automobil ako nový produkt industrializácie bol nabitý takými pozitívnymi vášňami zo strany umelcov a architektov ako žiaden iný stroj. Auto bolo odjakživa niečo viac ako len obyčajný prostriedok na presúvanie sa, teda auto nielen ako stroj, ale vždy aj ako kultový predmet.

Bol však tento vzťah obojstranný? Aj auto reagovalo na architektúru alebo impulz vychádzal len zo strany auta vzhľadom na formovanie moderných architektonických vízií? Možno, že najpresvedčivejší stret stavebného a mechanického prostredia bol zlatý vek modernizácie v tridsiatych rokoch 20. storočia.¹ Autá sa mohli javiť ako prirodzený nepriateľ architektúry, s čím však architekti nesúhlasili. Ak sa v tom čase venovala nejakému predmetu nadmerná pozornosť, tak to bolo auto, ktoré spolu s architektúrou tvorilo synonymum.

Štruktúru ovplyvnenia architektúry autom môžeme sledovať jednak v tvarovaní objektu, v jeho konštrukcii, pri vzniku nových typologických druhov objektov, v náraste plošných nárokov pri rozvoji automobilovej dopravy a v neposlednom rade aj v rámci vnímania architektúry pri rôznej rýchlosti pohybu.

Auto sa teda stalo veľkým obľúbencom obdobia moderny a považovali ho za vzor aj Walter Gropius, Henry van de Velde a iní architekti. U žiadneho iného sa však záľuba v strojoch neprejavila tak výrazne ako u Le Corbusiera (1887 – 1965). Le Corbusier vo svojej známej knihe z roku 1923 *Vers une Architecture* napísal: Dom je stroj na bývanie.² Tým myslel formu bývania redukovanú len na to najpodstatnejšie, ktorá bola uvoľnená od zbytočností meštianskych domov tých čias, ovplyvnená úspornosťou a čistotou industriálnej výroby.

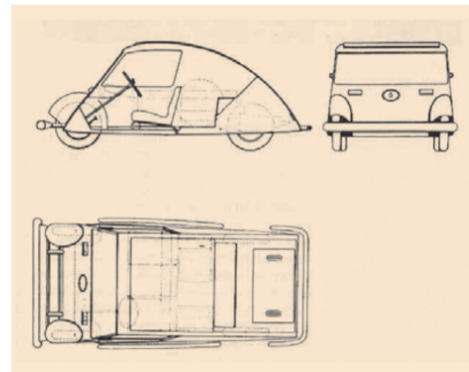
Ako auto v tom čase determinovalo tvar budovy, je zrejme aj z architektúry Villy Savoye v Poissy

pri Paríži, z rokov 1929 – 1931, ktorá je, ako kváder s horizontálnym pásom okien postavený na stĺpoch, pokladaná za manifest princípov Le Corbusiera: prízemie vyhradené pre dopravu, bývanie vyzdvihnuté na prvé nadzemné podlažie a strešná terasa ako pochôdzny priestor. Prvýkrát v dejinách staviteľstva auto spoludeterminovalo tvarovanie objektu. Le Corbusier vo svojom opise názorne zdokumentoval svoj zámer a základnú myšlienku: „Prísť až k samotnému vstupu autom. Minimálny polomer otáčania auta určí domu dimenzie. Auto zabočí popod stĺpy, ide pozdĺž služobných priestorov, príde do stredu k dverám do vstupnej haly, zájde do garáže alebo pokračuje ďalej k výjazdu.“³

Le Corbusierova Villa Savoy ako prvý súkromný dom svoju formu odvodil od požiadaviek prevádzky a rozmerov auta, továreň Fiat – Lingotto, navrhnutá architektom Giacomo Matté-Truccom je dodnes ikonou automobilového priemyslu v Európe a Guggenheimovo múzeum v New Yorku od Frank Lloyd Wrighta – do výšky sa vinúci obrátený pyramídny chrám, bol vždy asociovaný s parkovacou rampou. Odvtedy fascinácia automobíлом zachytila do svojich sietí veľa umelcov aj architektov. Ako veľmi v 20. storočí okrídlila ich fantáziu, ukazuje už sám za seba krátky pohľad na literatúru s témou automobil – architektúra, alebo ako sa po novom nazýva „carchitecture“.

Po všetkých poctách autu v architektúre obdobia moderny už vôbec nebolo prekvapivé, že sa viacerí architekti a medzi nimi aj Adolf Loos, Walter Gropius či Le Corbusier, spolu so svojím pracovným partnerom Pierre Jeanneretom dali aj na úlohu navrhnuť auto.

Architektúra navrhnutá pre auto bola od svojich počiatkov asociovaná s pohybom, akceleráciou (zrýchlením), dynamikou, či už na skúšobnej pretekárskej dráhe na streche Lingotta, na návrhoch čerpacích staníc Loisa Wezenbachera pre ríšsku



Návrh auta od Le Corbusiera



Továreň Fiat – Lingotto, rampa výstupu áut na skúšobnú pretekársku dráhu na streche objektu

diaľnicu z 1935, alebo na parkovacom dome Marina Towers od Bertranda Goldberga (1959 – 1964). Ďalší posun novej vlny inscenovania auta urobil VW v roku 2000, keď otvoril Autostadt Wolfsburg – «Center of Excellence».⁴

Ako dynamická bola od samého začiatku „autoarchitektúra“, ako veľmi bolo a je auto inšpiráciou pre stavby, ktoré s ním bezprostredne nemajú nič spoločné, tak statické boli väčšinou tradičné výstavné objekty pre auto. Prezentácia v Collection Schlumpf v Mulhouse alebo v Museo dell'automobile Carlo Biscaretti di Ruffia doslova „okradla“ výstavné exponáty o ich dynamiku, postavila ich takpovediac na vedľajšiu koľaj. Neskôr sa však Ben van Berkel podobne Wrightovej dynamizovanej architektúre ako určitej antitéze k tradičnému múzeu presadil v Múzeu Mercedes-Benz v Stuttgarte. Použitá dvojité závitnica tu vyjadruje, že automobil ešte aj v múzeu stelesňuje pokrok.

Automobil ako spúšťač antiurbánnych tendencií – „automobilové“ mesto

Príťažlivosť dizajnového produktu „auto“ na architektov moderny (predovšetkým Le Corbusiera) bola taká veľká, že auto ako urbanistický faktor dokázal z nich urobiť až bezohľadných utopistov. Auto zmenilo mestá a menilo by ich radikálne ďalej, toľko bolo už od začiatku isté.

Najkontroverzejšia oblasť Le Corbusierovej tvorby bol urbanizmus, kde ukázal vedúcu pozíciu modernej architektúry svojej doby a súčasne vyvolal ostrú kritiku. Prišiel na verejnosť s projektom „ideálneho miliónového mesta“. Prvý zo svojich spisov o stavbe miest publikoval Le Corbusier v roku 1925 pod názvom *Urbanisme*. Prvá časť knihy hovorí o mestskom modeli *Ville Contemporaine* a pripravuje na model *Plan Voisin* – návrh pre Paríž.⁵

Ovládnutý fenoménom auto siahol Le Corbusier aj k vypracovaniu plánov totálnej sanácie parížskeho centra, kde navrhoval, okrem niekoľkých pamiatok, asanáciu takmer všetkých objektov a nahradil ich dvesto metrov vysokými objektmi v strede voľných priestranstiev, ktoré poskytnú dostatok miesta, aby sa dal Paríž križovať cestami pre rýchle autá. „Kam sa ponáhľajú tie autá? Do centra! v centre nie je žiadna cesta pre autá. Musíme ju vytvoriť. Musíme centrum zbúrať,“ zneli jeho odzbrojujúce uzávery.

Patronát nad štúdiami parížskeho centra prevzal riaditeľ automobilovej firmy Voisin a plán, ktorý z týchto vízií vznikol sa preto volá plán Paríža Voisin.⁶ Ako dlho doznievali účinky Corbusierových urbanistických predstáv, dokazuje aj štúdia anglickej Glass Age Development Committee z roku 1960 s názvom Motopia. Ako mestskú štruktúru videl tento návrh dopravnú kostru s pravouhloú sieťou komunikácií a pod ňou uloženú úroveň parkovania a peších komunikácií, ako aj bývania a obchodov. Križovatky boli tvarované ako veľké kruhové objazdy. v priestoroch medzi komunikáciami bola zeleň, parky, verejné priestory.

Automobil ako iniciátor vzniku nových typologických druhov budov

Potom ako Henry Ford spravil pásovou výrobou áut masovo z vidiečanov mobilných ľudí, stal sa automobil veľmi rýchlo symbolom individuálnej slobody a nezávislosti. Architektúra sa začala prispôbovať novému duchu doby, tým, že sa snažila ísť v ústrety narastajúcej doprave a prebudenej chuti k cestovaniu. Nová cestná sieť bola ako taká abstraktná mreža položená na americký kontinent. a pozdĺž ulíc a ciest si dopravný systém vynútil svoju vlastnú sekundárnu architektúru: čerpacie stanice, motely, garáže, autokiná a najrôznejšie drive-in zariadenia.⁷



Továreň Fiat – Lingotto, strecha so skúšobnou dráhou



Le Corbusier: model Plan Voisin (Paríž)



Michiganské divadlo v Detroitě z roku 1929 slúži teraz ako garáž – nesúlad medzi pôvodným leskom budovy a jej dnešným využitím je symptomatické pre automobilový boom Detroitu Foto: Sean Hemmerle



Úplne otvorená betónová konštrukcia sa opiera o mestskú dynamiku svojho bezprostredného okolia. Lincoln Road je ako destinácia, tak aj prechodné miesto, bary a reštaurácie, ktoré sa tam nachádzajú, sú frekventované v denných aj nočných hodinách. Rôzne výšky podlaží parkovacieho domu sú riešené variantne v dvoj- alebo trojnásobnej výške podlažia – objekt tak ponúka vyšší pocit priestorovej transparentnosti a výhľady. Týmto sú umožnené aj hybridné možnosti využitia objektu pre fotoshooty, natáčanie filmov, usporiadanie party, koncertov a iné sociálne a kultúrne aktivity. Ako miesto, kde stojí v popredí človek a nie auto, vyžaruje parkovací dom 1111 Lincoln Road skôr charakter multifunkčnej infraštruktúry ako odstavňú plochu pre auto. „Architektúra je určená konštrukciou“, hovoria Herzog & de Meuron o svojom projekte v Miami. Betónové prvky ktoré pôsobia ako skladačka, tvoria stropy, steny a rampy 2 500 m² veľkého parkovacieho domu. Pre peších je garáž 1111 Lincoln Road sprístupnená skulpturálnymi schodami vinúcimi sa srdcom budovy. Umožňuje zažiť architektúru a priestor a otvára nečakané výhľady. Tento parkovací dom je chrámom súčasnej mobilnej doby, oslavou parkovania a nie jeho degradáciou.

Čerpacie stanice

Čerpacie stanice vznikli z bezprostrednej potreby pre použitie auta a zabezpečenie jeho prevádzky. Ich poloha v dopravných výhodných bodoch z nich urobila prvky, ktoré veľké dopravné vzdialenosti priestorovo a časovo rozdelili na určité úseky – sekvencie.

Motely

Takisto ako čerpacie stanice môžeme aj motely ponímať ako vedľajšie produkty pásovej výroby Henryho Forda. Tak ako čerpacie stanice preberajú potrebné zabezpečenie pre auto, tak ponúkajú motely pre hostí cestujúcich autom adekvátne ubytovanie. Obidve zariadenia sa zvyčajne nachádzajú v bezprostrednom susedstve, často sú čerpacie stanice súčasťou motela.

Drive-in – konzumácia z auta

V moteli sa síce s autom rovno do postele nedostaneme, ale minimálne bezprostredne pred izbu. Pri využívaní rôznych drive-in zariadení však vôbec nemusíme auto opustiť.

Prvé americké autokino, ako drive-in zariadenie, bolo otvorené v roku 1933 v Camden v New Jersey, potom nasledovali dokonca reštaurácie, banky a kostoly.

Či to bola skutočne potreba vodičov čoraz viac činností vybavovať v aute, alebo to bol len podnikateľský a komerčný vynález, to dodnes nie je vyjasnené. Hoci paradoxne s narastajúcim počtom automobilov, a tým aj rôznych hnutí na obmedzenie ich používania týchto zariadení výrazne ubudlo. Originálne drive-in ty firmy McDonald's sa však stali pamiatkovo chránené...

Podstata bola v tom, že pojem drive-in čoskoro získal takú reklamnú silu, že aj iní podnikatelia tak nazvali svoje zariadenia, hoci disponovali dostatočným počtom parkovacích miest. Tak sa termín „drive-in“ stal súhrnným názvom pre absolútne rozdielne typy objektov, ktoré mali v zásade tri spoločné veci: ľahká dostupnosť autom, dostatočne veľké parkovacie plochy a ponuku služieb, ktorá mohla byť konzumovaná v aute alebo z auta.

Parkoviská, parkovacie domy

Pokiaľ v predchádzajúcom odseku spomínané drive-in zariadenia predstavujú v podstate ďalší vývoj existujúcich typologických druhov objektov, ktorých stavebná transformácia bola ovplyvnená používaním auta, pri parkovacích domoch v užšom zmysle slova ide o architektúru pre autá. Na rozdiel od drive-in zariadenia, pri použití ktorého vodič svoje auto vôbec neopustí, sú objekty pre parkovanie úschovne pre autá a nie sú určené na dlhší pobyt osôb.

Parkovacie plochy sú často považované až za patologickú intervenciu do mestskej krajiny, akoby boli dôkazom toho, ako veľmi sme už prepadli kultu

stroja. Vlna architektonického pobúrenia vypukla, keď IKEA kvôli vybudovaniu parkoviska zverejnila svoj plán na zbúranie Pirelli Building (1969) v New Haven od Marcela Breuera. Náš kultúrny prepad je pravdepodobne najvýraznejšie symbolizovaný na príklade Michiganského divadla v Detroit postaveného v roku 1929, ktorého nádherné vnútorné priestory slúžia ako garáž.⁸

Niekoľko renomovaných architektov sa v posledných rokoch pokúsilo posunúť parkovacie domy – hromadné garáže do lepšieho svetla a dodať im vyššiu architektonickú hodnotu. Parkovacie domy nie sú pre každého ten najobľúbenejší typologický druh objektu, ale určite existuje možnosť ich funkciu rozšíriť. Herzog & de Meuron integrovali v polyfunkčnom objekte 1111 Lincoln Road v Miami Beach vysokoexpresívnu hromadnú garáž – a tentoraz ako taká aj vyzerá.⁸

Parkovacie stavby s prepojením na iné typologické druhy objektov

Integrácia dopravy – parkovania s inými funkciami objektu je oveľa skôr možná v prípade, ak sa s ňou počíta počas celého procesu navrhovania. Najčastejšie ide o parkovanie v podzemnej garáži pod objektom – alebo v jeho nižších podlažiach – menej často sa rieši parkovanie na streche.

Jednou z najnovších koncepcií integrácie parkovania v obytnom dome je CarLoft – nová koncepcia bývania architekta Manfreda Dicka, pri ktorom sa autá dostanú výťahom na úroveň loftových bytov, kde majú parkovacie miesto priľahlé k danému bytu. Koncepcia carloftov sa stala kontroverznou práve na základe integrovaných parkovacích státí. Kritici vyčítajú po prvé, potrebu priestoru na autovýťah a parkovisko vnútri bytových domov a po druhé, s tým súvisiacu ikonizáciu auta. Zástancovia argumentujú, že koncepcia carloftov znižuje parkovacie problémy v mestách a môže odstrániť nevyhnutnosť stavby podzemných garáží, ktoré sú zvyčajne veľmi nákladné a často aj nerealizovateľné.

Realizácia prototypu takejto formy bývania so sídlom v Berlíne-Kreuzbergu je založená na návrhu veľkých bytových jednotiek, ktoré si môže dovoliť len kupujúci s vysokým príjmom. Táto prvá realizácia pozostáva z jedenástich carloftov a bola koncipovaná ako jedna zo súčastí obytného a komerčného bloku. Nasťahovanie nových obyvateľov do týchto experimentálnych loftových bytov v berlínskej štvrti Kreuzberg bolo prijaté existujúcim susedstvom negatívne. Zatiaľ čo marketingové kampane carloftov využívali bezpečnosť proti často sa vyskytujúcejmu podpaľačstvu vozidiel v tejto mestskej časti, došlo k demonštráciám s poškodením samotného objektu. Demonštrácie sa niesli v duchu zničenia domu, ktorý sa stal symbolom gentrifikácie v chudobnom

predmestí. So zvyšovaním nájmov a životných nákladov na bývanie v danej oblasti sa pôvodné obyvateľstvo stáva čoraz väčšmi odsúvané. Carloft sa však aj napriek nevoľi stal prvým patentovaným produktom v oblasti imobílií vo svete.⁹

„Automobilová“ spoločnosť – vzťah dopravy a obytného prostredia

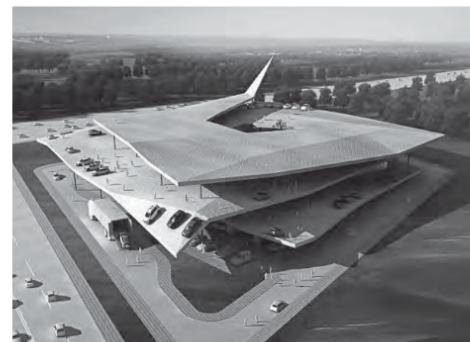
Popri individuálnej mobilite umožnil automobil aj nový spôsob života a bývania – ako napríklad atraktívne bývanie na vidieku. v tridsiatych rokoch sa tak v USA stalo auto spúšťačom určitého hnutia *Späť na vidiek*, keď počas depresie po roku 1929 sa mestá stali centrami nezamestnanosti a korupcie. k programovým bodom politiky tých čias patrilo hodnotenie oblastí nerozvinutého vidieka, agrárne aj energetické a politické opatrenia, napríklad regulácia tokov, zavlažovacie systémy, decentralizácia priemyslu a zkladanie tzv. zelených miest.

V roku 1933 bolo postavené prvé záhradné mesto éry automobilizmu Radburn.¹⁰ Použitý princíp hrebeňovitého striedania a dôsledného oddelenia zberných komunikácií s pešími cestami zostalo dlho vzorovým riešením takejto zamerania.

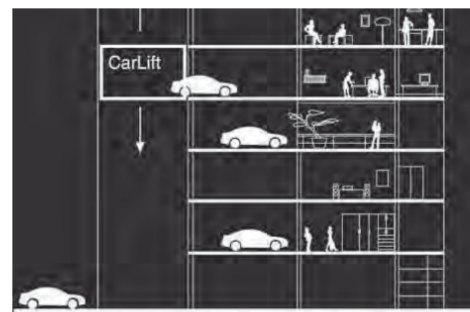
Závislosť od automobilu má dodnes okrem urbanistických následkov aj spoločenské následky. v mestách ako Los Angeles určuje auto denný priebeh života ľudí. Malá hustota a veľké vzdialenosti nútia ľudí stráviť denne veľa hodín v aute. Práca, bývanie, jedenie a pitie sú takisto ovplyvnené mobilitou, ako aj nakupovanie, spoločenské a voľnočasové aktivity. Američania sa v priebehu života v priemere štrnásťkrát sťahujú. v Los Angeles sa sťahuje 85 % z 9 miliónov obyvateľov každý druhý rok. a nespočetné množstvo je tých, ktorí si s tým vôbec nerobia starosti a nasťahujú sa rovno do auta (mobilné domy) – mobilitu si ponechajú ako trvalý stav.¹¹

Zaoberať sa problematikou rozvoja automobilizmu v našej krajine je v súčasnosti nevyhnutnou potrebou z viacerých hľadísk. Súčasný rast počtu automobilov a výkonov individuálneho automobilizmu prináša na jednej strane negatíva, v podobe negatívneho vplyvu na životné prostredie, urbanizmus aj architektúru a na druhej strane je zdrojom príjmu štátneho rozpočtu z predaja pohonných látok, automobilov a ostatných služieb súvisiacich z automobilizmom.

Dnes stráviť približne 10 – 20 % života mimo spánku prepravou. Preto všetky súčasné urbanistické projekty musia uvažovať s významom času potrebného na dopravu a pokladať automobil za súčasť návrhu. a pri ustavične akcelerujúcom stupni automobilizácie je nevyhnutné riešiť aj schopnosť akceptácie auta v urbanistickej štruktúre našich miest. Je potrebné uviesť, že auto je v pohybe približne 4 % celkového času v roku, jeho priemerná obsadenosť je 1,2 – 2 osobami a ročne najazdí približne 10 000 km.



Nie priamo garáž, ale absolútna pocta autu je projekt automobilového múzea v Nanjing od architektov 3Gatti



Princíp Carloftov v Berlíne, kde pomocou autovýťahu zaparkuje auto na podlaží priamo vedľa bytu. Samostatne sú prístupné bytu ďalším vertikálnym komunikačným jadrom



Carloft v Berlíne-Kreuzbergu

UKAZOVATEĽ	CELKOVÁ HYBNOSŤ	PODIEL V %	
		VEREJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	INDIVIDUÁLNA AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
ROK	OSKM / OBYV.	%	%
1970	3 767,49	77,03	22,97
1975	4 915,38	66,28	33,72
1980	6 072,66	57,71	42,29
1985	6 029,39	57,50	42,50
1990	8 240,63	62,26	37,74
1995	7 378,93	48,60	51,40
2000	6 923,18	34,00	66,00
2005	7 355,15	34,00	66,00
2006	7 453,62	28,10	71,90
2007	7 595,57	27,10	72,90

Gogola – Porovnanie stupňa automobilizácie vo vybraných štátoch EÚ v roku 2006

Plošné nároky osobného auta v obytnom prostredí sú také veľké, aká veľká je obytná plocha pre jedného človeka. Automobil pritom získava v obytnom prostredí paradoxnú výhodu – je usporiadaný na teréne, teda v horizontálnej polohe a obyvatelia, respektíve ich byty sú vertikálne vrstvené. Do čias nástupu automobilu formovali obytné prostredie nemotorové dopravné prostriedky a peší pohyb ľudí. Rýchlosť pohybu, všeobecná kumulácia rôznorodých funkcií na malom priestore vyšpecifikovali ulicu a námestie ako pozitívne hodnotených reprezentantov spoločenskej integrácie, kde sa harmonicky realizovali premiestňovacie, kompozičné a ostatné sociálne vzťahy. Postupné prenikanie automobilu do pôvodnej štruktúry charakterizuje prvú fázu vzťahu dopravy a obytného prostredia. Pôvodné uličné koridory rôznych šírok sa zrazu stávajú nositeľmi motorizovanej dopravy, ktorá vytláča čoraz viac ostatných užívateľov ulice. Prispôsobovanie sa tomuto vzťahu sa prejavuje v horizontálnom rozčlenení uličného profilu do neúnosne poddimenzovaných priestorov alebo v ich dopravnom zmonofunkčnení. Prípadne sa pristupuje k inému modelu a prílišná rozvoľnosť zástavby, širší priestorový rozptyl negatív dopravy (hoci nižšej intenzity), zvyšovanie rýchlosti pohybu automobilov a stupňa automobilizácie, ako aj vygradovaný rozpor medzi priestorovými požiadavkami pešieho a automobilového pohybu vyvoláva tlak po zmene systému zástavby a smeruje k priestorovej segregácii peších a automobilov – rehabilituje sa peší pohyb, vzniká samostatný peší uličný priestor.¹²

Ustavične spomínaný stupeň automobilizácie je parameter, ktorý nám hovorí o počte zaregistrovaných osobných automobilov, ktoré pripadajú na 1 000 obyvateľov.

Počty parkovacích miest pre obytné či polyfunkčné domy sa určujú podľa slovenskej technickej normy č. 736 110. Tá bola v roku 2004 novelizovaná, stále však nevyhovuje. Pri výpočtoch celkového počtu parkovacích miest vychádza zo stupňa automobilizácie 2,5. Podľa odhadu dopravných odborníkov je napríklad v Bratislave už dosiahnutý stupeň 1,75. v najvyťaženejšej časti Bratislavy – v Starom Meste – sa odhaduje 4 300 parkovacích miest.

Ak má byť zabezpečený nárok všetkých funkcií obytného prostredia podľa THU (v súčasnosti už nepoužívané technicko-hospodárske ukazovatele)

pre statickú dopravu zostáva pri rôznych hustotách nasledovný podiel plôch v okrsku: 230 obyv./ha 12,66 %, 290 obyv./ha 7,83 %, 360 obyv./ha 7,60 %, 400 obyv./ha 7,36 %.

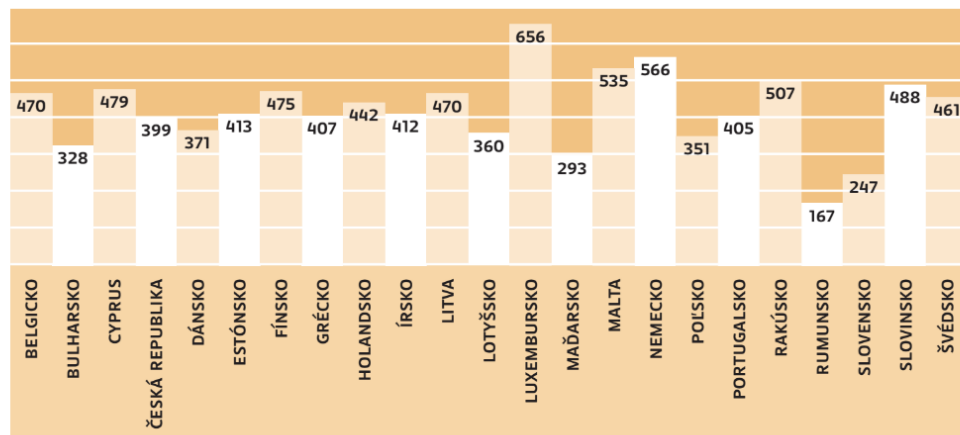
Pri hustote 230 obyv./ha a stupni automobilizácie 1 : 4,2 je možné všetky potreby statickej dopravy realizovať na teréne. Pri hustote 360 obyv./ha a pri stupni 1 : 3,8 nezostáva priestor pre vozidlá na teréne. Investičné náklady statickej dopravy na jedného obyv. pri vzraste automobilizácie z 1 : 5,8 na 1 : 3,8 sa zvýšia pri hustote 200 obyv./ha približne 1,6-krát, pri hustote 290 obyv./ha už 2,6-krát a pri hustote 400 obyv./ha až 2,9-krát. Pri stupni

1 : 3,8 vyvolá zvýšenie hustoty z 230 na 290 obyv./ha 3,4-násobok merných nákladov na jedného obyvateľa a zvýšenie na 400 obyv./ha až 5,7-násobok.¹²

Kruh sa teda uzatvára a východiskom musí byť koordinovaný postup už od územno-plánovacej dokumentácie jednotlivých obytných skupín, ktorej predmetom je komplexné riešenie systému statickej dopravy, prevádzkových a funkčných pomerov, biologickej a priestorovej kvality v obytnom prostredí.

Predpokladáť, že ľudia budú cestovať menej, je nereálne. Riešenie je preto jediné. Diverzifikovať spôsob dopravy a zefektívniť logistiku. Pred tromi rokmi (2008) sa napríklad Bratislava pridala k európskej charte, ktorej cieľom je okrem iného zvýšiť počet ľudí, ktorí využívajú hromadnú dopravu. Tak by sa znížil počet áut v meste. To si však vyžaduje kvalitnejšiu MHD, odstavne parkoviská a nový režim pohybu áut v centre. Samospráva i dopravní odborníci sa zhodujú v jednom: časy, keď sa autom dalo dostať a zaparkovať všade a zadarmo, sa musia skončiť. Vozidlá mestskej hromadnej dopravy v roku 1990 najazdili 56 miliónov kilometrov, v súčasnosti je to okolo 45 miliónov. Podiel mestskej hromadnej dopravy na celkovej preprave sa znížil zo 75 percent v roku 1990 na 59 percent v prospech individuálnej automobilovej dopravy.¹³

Súčasná situácia v delbe prepravnej práce medzi hromadnou dopravou, predovšetkým MHD a individuálnou automobilovou dopravou vykazuje na Slovensku pomaly kritické hodnoty. Vo väčších mestách dochádza v špičkových hodinách ku komplikáciám v premávke na pozemných komunikáciách najmä v miestach križovatiek. Tieto dopravné situácie v mestách spôsobujú zvýšený negatívny dosah na



Vývoj delby prepravnej práce a hybnosti obyvateľov na Slovensku

životné prostredie, zvýšenie časových strát a zdržania dopravných prostriedkov hromadnej dopravy. Podľa zahraničných skúseností je delba prepravnej práce (Modal split) medzi hromadnou verejnou a individuálnou automobilovou dopravou osôb vyhovujúca do pomeru 66,6 : 33,4 %.¹⁴ Jej pomer závisí okrem základných dopravných charakteristík (kvalita, cena a pod.) aj od účelu cesty. Voľba dopravného prostriedku pomerne silne závisí od cieľa cesty.

Záver

Za východiskové zásady riešenia načrtnutých problémov automobilovej dopravy a vzťahu dopravy a obytného prostredia v podmienkach rozvinutej automobilizácie je z hľadiska urbanizmu nevyhnutné uvažovať v medziach trvalo udržateľného rozvoja: čo je spôsob rozvoja ľudskej spoločnosti, ktorý dáva do súladu hospodársky a spoločenský pokrok s plnohodnotným zachovaním životného prostredia. Medzi hlavné ciele trvalo udržateľného rozvoja patrí zachovanie životného prostredia pre ďalšie generácie v čo najmenej pozmenenej podobe.

Po období koncepčného členenia územia mesta a regiónu na funkčné zóny (princípy funkčného zónovania) aj ako reakcia na súčasné tendencie rovnako jednostrannej funkčnej koncentrácie (investorské hľadisko) je potrebné presadzovať riešenia menej náročné na mobilitu ľudí. Na tomto princípe by sa mali zakladať aj projekty novej obytnej výstavby. Cieľom je vytvárať územia, ktoré by boli schopné aspoň v niektorých aspektoch fungovať ako multifunkčné – prostredie.

– Mali by ponúkať určitú škálu pracovných aktivít a služieb od administratívy cez živnosti, „čistú“ výrobu, obchod, služby, zábavu, vzdelanie, šport po fyzickú prácu.

– „Cestovný čas“ medzi miestom práce, bytom a nevyhnutnými službami by mal byť minimálny.

– Adekvátny rozsah a druhy zariadení občianskej vybavenosti, pracovných príležitostí a rekreačných plôch by tak mali napĺňať a formovať nové lokálne centrum.

– Športovo-rekreačný areál, areál školy a plochy verejnej zelene, by sa mali stať prirodzenými ohniskami spoločenského života.

– Polyfunkčnosť, ako priestorová symbióza základných funkčných zložiek práce, bývania a služieb,

ktorej hlavným cieľom je opätovne sa priblížiť nájmu funkcií bývania a práce, je jedna z podmienok efektívneho rozvoja a prevádzky obytného prostredia. Ciele polyfunkčného využitia územia sú:

- Zvyšiť prevádzkovú efektívnosť mesta, zabezpečiť časovo a energeticky úspornú mobilitu ľudí a tovaru – formovaním mesta krátkych ciest
- zabezpečiť úsporu plôch vertikálnou integráciou rôznych funkcií, vyššou hustotou zástavby (ktorá je pre polyfunkčnosť nepostrádateľná)
- a, prirodzene, menšími nárokmi na dopravné plochy (vzhľadom na bezprostrednú blízkosť – dostupnosť zariadení práce a vybavenosti)
- podmieniť vyššiu ekonomickú prosperitu (konjunkčnú) územia – komerčné aktivity pritiaľnu do územia ďalšie ekonomické aktivity
- vytvoriť prostredie vyššej kvality a bohatosti (mestskosti) a podporiť sociálnu integráciu
- Optimalizovať delbu prevádzkových výkonov hygienicky závadnej a priestorovo náročnej individuálnej automobilovej dopravy v prospech pešej, cyklistickej a MHD, a to:

- korigovaním proporcií organizačných článkov obytného prostredia

- zvyšovaním hustoty siete a frekvencie MHD

- stotožňovaním uzlov a ťažísk obytného prostredia a statickej dopravy

- strategickým zvýhodňovaním a stotožnením urban. skeletu s peším a cyklistickým pohybom

Auto bolo dokázateľne najdominantnejšou silou architektonických zmien v 20. storočí, diktujúc formu a mierku našich miest a spôsob, ako ich zažívame. Výsledok – carchitecture (autoarchitektúra) – je všade okolo nás. Ale nezašli sme príliš ďaleko? Hoci sa zvyšuje počet vlastníkov áut, hnutie proti autám stále narastá. Automobil sa stal vinným z ničenia životného prostredia, verejného priestoru, zdravia a možno dokonca aj samotnej architektúry.

¹ BELL, Jonathan: Carchitecture, when the car and the city collide, Birkhäuser, London 2001.

² Le Corbusier: Ausblick auf eine architektur, Berlin 1963, s. 88.

³ Le Corbusier: Boesiger, Willy: Le Corbusier et Pierre Jeanneret, Oeuvre complete de 1929 – 1934, Zürich 1957, s. 24.

⁴ HOLL, Christian: tec21 2006[21], Auto – mobil

⁵ HERBERT, Keck: Auto und Architektur – zur Geschichte einer Faszination. Wien 1991.

⁶ Le Corbusier: Feststellungen zu Architektur und Städtebau. Berlin 1964, s. 130.

⁷ HERBERT, Keck: Auto und Architektur – zur Geschichte einer Faszination. Wien 1991.

⁸ COWELL, Simon: Moderne Parkhaus Architektur, Zürich 2011.

⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Carloft>, 15. 09. 2011.

¹⁰ GIEDION, Sigfried: Architektur und Gemeinschaft, München 1963, zit. nach Büttner, Oskar: Parkplätze und Großgaragen, Berlin 1967, s. 21.

¹¹ SCHMIDT-BRÜMMER, Horst: Los Angeles. Kolín 1980, s. 29.

¹² BURÁK, Dušan: Doprava verus obytné prostredie, <http://www.atriumstudio.sk/sk/doprava-verus-obytno-prostredie>, 10. 09. 2011.

¹³ BUJAČKOVÁ, Eleonóra: Súnrak automobilizmu v Bratislave nehrozí. In: Bratislavský kuriér Ročník IV. číslo 4/2010, s. 2.

¹⁴ FAITH, Peter: Automobilizmus ako faktor mobility, In: Perner's Contacts: elektronický odborný časopis o technológii, technice a logistice v dopravě. ISSN 1801-674X. Roč. 3, č. 5. mimoriad. číslo (2008), s. 90 – 97.