FUNKČNÉ A ŠTRUKTURÁLNE PREMENY MESTSKÝCH CENTIER

Ing. arch. Ernest Nagy, PhD.

Vedecký projekt sa v roku 1997 zaoberal analýzou mestských centier v sídlach rôznej veľkostnej kategórie, prípadne vo vidieckych sídlach. Tak modelovými územiami boli centrá regionálnych a okresných miest, prípadne mestských častí, ako:

- Bratislava a jej MČ (Staré mesto, Čunovo, Rača)
- Prievidza (Lehota pod Vtáčnikom, Kamenec pod Vtáčnikom, Bystričany)
- Malacky (Marianka)
- Nové Mesto nad Váhom
- Senec (Malinovo, Ivánka pri Dunaji).

Cieľom výskumnej úlohy (vedeckého projektu) je tiež preukázať vzájomné väzby pretvárania urbánnych štruktúr so zreteľom na premenu ich centier, komparáciou skutkového stavu do roku 1989 a v rokoch 1990 - 1997 z nasledovných aspektov:
- urbanistického
- architektonického
- dopravy
- spoločenského
- majetkovo právneho.

1/ Aspekt urbanistický

do roku 1989

- Urbanisticko-architektonickým odrazom v investičnej výstavbe boli dané konštrukčné sústavy málo variabilné, sprevádzané monotónnosťou tvarov a farebnosťou, istou hrubosťou, zapríčinenou nekvalitným detailom.
- Hmotovo-priestorová štruktúra objektu či komplexov zodpovedala násobkom alebo zlomkom modulov daného konštr. 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.

2/ 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 asfalt, príp. betónová dlažba, výnimočne zo vzácnych 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, arkiere, markízy, balkóny
  - okenné žalúzie
  - strešné okná, balkóny a terasy

- výrazná farebnosť: fasády, alebo jednotlivých arch. prvkov
- strešná krytina (direzifikácia hmotová, tvarová, farebná

• Verejné priestory
- povrchová úprava doznáva výrazné zmeny
- asfalt, 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).

3/ 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 ZÁKOS-u
- 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 prispôsobené na prepravu osôb v rannej a popoludňajšej špičke, ako dôsledok povinnej zamestnanosti obyvateľstva.

roky 1990-1997

• Cestná doprava
- ústup koncepčných predstáv o ZÁKOSe
- 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 - negatívne - exhaláty
- tranzit na trasách MHD spájajúcich periférne časti vytvára dopravnú špičku v centre
- tangenciálne linkovanie.

do roku 1989

• IAD
- pomerne slabo rozvinutá
- odstavné plochy pomerne vyhovujúce
- využitie prieluky a plôch po veľkoplošných asanáciách
- budovanie veľkoplošných odstavných plôch pri veľkých obchodných domoch a športoviskách (futbalové štadióny, plavárne atď.)
- absolútny nedostatok odstavných plôch pod a nad terénom
- garážovanie vozidiel väčšinou na voľných a odstavných plochách na teréne
- monotónne pásy garáží pre OA na teréne a ich chronický nedostatok.

roky 1990-1997

• IAD
- 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.)

do roku 1989

• Cyklistické trasy
- 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)

roky 1990-1997

- Cyklistické trasy
  - 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 „horskú" spojenú s voľným časom a športovou aktivitou
  - pohyb na cestných komunikáciách na vlastné riziko

do roku 1989

- Pešie trasy
  - 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.
- 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) Zväzarmovských letísk

roky 1990-1997

- Pešie trasy
  - 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, pitie fontány)
  - úbytok verejných fontán, vodných plôch.
- Taxislužba
  - výrazný nárast v centrálnych lokalitách počas 24 hodín
- Lodná doprava
  - výrazné oživenie osobnej a nákladnej dopravy, závislá na ďalšom budovaní kaskád na Váhu (Vodné dielo Žilina)
  - prepojenie európskych vodných trás Dunaj - Mohan - Rýn
  - vybudovanie vodného stupňa Gabčíkovo na Dunaji
  - rozšírenie ponúk vyhliadkových 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, Slovenské aerolínie)

Vzhľadom na spoločný štát (Československo) do roku 1992 bola táto doprava organizovaná z centra (ČSA). K tomu pôsobil na Slovensku SLOV-AIR s agrotechnickým zameraním.

4/ 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
  - 38 okresov
  - 2 880 obcí
- kontrolovaná kriminalita, prostitúcia a narkománia v daných medziach (minimálna).

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 - územne 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 majetkovoprávnych pomerov v SR.

5/ Majetkovo-právny aspekt
do roku 1989
- 3 druhy majetkového vlastníctva:
  štátne
  družstevné
  súkromné
z toho majoritu malo štátne vlastníctvo
- zahraničné vlastníctvo bolo pod štátnou správou, pokiaľ nebolo za bývalého režimu majetkovo vysporiadané (ČSSR-Lichtenstein-zámok Lednice na južnej Morave atď).

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).

Stručná charakteristika funkčných a štrukturálnych premien v centrách malých a vidieckych sídiel

Dopad funkčných a štrukturálnych premien možno rovnako charakterizovať aj v kategórii vidieckych sídiel, ktorý možno definovať na úrovni:
- územnej správy a jej reorganizácie
- spoločenskej - demokratizácia verejného života
- majetkovo-právnej - zmena vlastníckych vzťahov v katastri.

Formovanie centra vo vidieckom sídle počas 40-rokov analyzuje vedecký projekt z rovnakých hľadísk ako v mestských sídlach.

1/ Aspekt urbanistický
do roku 1989
V ťažisku sídla je situovaný objekt politicko-správny (MNV, MsNV)
- zariadenia ZOV (obchod, služby)
- objekt kultúrno-spoločenský (kultúrny dom, pohostinstvo)
- objekt ZŠ
- sakrálny objekt + cintorín (príp. Dom smútku)
- TI - elektrifikácia
- zásobovanie pitnou vodou
- plynofikácia

roky 1990-1997
v podstate bezo zmien dochádza k transformácii
- kultúrnych domov na prevádzky komerčné
- garáží a prístavieb na komerčné účely (decentralizácia ZOV služby, reštaurácie, obchody)
- necitlivé zakomponovanie nového účelového objektu do štruktúry.

Pokračovanie vbudovaním technickej infraštruktúry v:
- zásobovaní pitnou vodou
- plynofikácii
- odkanalizovaní

2/ Aspekt architektonický
do roku 1989
- po II. svetovej vojne snaha o obnovu bytového fondu, v období socializácie „vyrovnanie rozdielov medzi dedinou a mestom", neadekvátne formy bytového fondu:
  - štvorce so stanovou strechou a manzardkou - 50. roky
  - štvorce, resp. hranoly s plochou strechou a priebežnou loggiou - 60. roky
  - rovnaké tvary aj v súčasnej výstavbe objektov ZOV (MNV, kultúrny dom, obchod, služby)
  - ojedinelé lastovičky vo výstavbe sakrálnych stavieb v štýle doby (1967-1969)

- celkovo prevláda ortogonálny systém s plochými strechami bez ohľadu na celkovú urbanisticko-architektonickú štruktúru obce.

roky 1990-1997

- transformácie objektov
  - prestavbou
  - nadstavbou
  - dostavbou
- použitie cudzích tvarov a prvkov (plastové okná, strešné krytiny, oblúky a rôzne pseudotvary)
  výsledok tejto „architektonickej" činnosti pôsobí ako negatívum.

3/ Aspekt dopravný

do roku 1989

- MHD zastúpená okresnou správou ČSAD s centrálnou zastávkou v centre obce (a ďalšími podľa potreby)
- IAD - adekvátne zastúpená k počtu obyvateľstva s ťažiskom na úžitkové vozidlo
- cyklistika - základný dopravný prostriedok po-čas celého ročného obdobia
- pešia doprava - minimálne zastúpenie trás, výlučne pre túto dopravu

roky 1990-1997

- MHD - výrazný pokles hustoty spojov
- IAD - nárast počtu automobilov
- nárast taxi-služby
- nedostatok statických plôch s dôrazom na zmenu majotkovo-právnych pomerov
- budovanie peších trás (ako dôsledok nárastu IAD
- cyklistika naďalej pretrváva ako základný prostriedok v obci
- budovanie obchvatov štátnych ciest na periférii intravilánu.

4/ Aspekt spoločenský

do roku 1989

- centralizácia pôdy (štátne majetky, JRD) distribúcia zabezpečovaná prevažne družstevnými organizáciami (Jednota)

roky 1990-1997

- centralizácia pôdy sa diverzifikuje (a.s., osobné vlastníctvo a s.r.o.)
- nízke percento samostatne hospodáriacich roľníkov
- štátna podpora rodinných fariem do 5000 ha
- slabá aktivita obnovy vidieka formou agroturistiky
- decentralizácia zariadení OV z centra na ostatné plochy obce.

5/ Aspekt majetkovo-právny

do roku 1989

3 druhy vlastníctva pôdy:
- štátne
- družstevné
- súkromné

roky 1990-1997

- diverzifikácia vlastníctva pôdy:
  - štátne
  - obecné
  - družstevné (a.s., s.r.o.)
  - súkromné
  - cirkevné

Toto diferencovanie majetkovo-právnych vzťahov k pôde je dnes výrazne opticky rozlíšené:
- investičná činnosť (čulá, žiadna)
- oplotenie, prestavba, dostavba, úprava, budovanie brán, vjazdov, odstavných plôch, označenie: súkromný majetok atď.)