

Zahusťovanie vs. kvalita života: protiklad zdanlivý či skutočný?



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 20.04.2012

Takéto či viaceré iné otázky nastolili hostujúci aj domáci účastníci medzinárodnej odbornej konferencie Zahusťovanie, ktorú v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca ostatnú stredu usporiadal Inštitút urbánneho rozvoja v spolupráci s Magistrátom hlavného mesta SR Bratislavy. Nie náhodou sa do centra pozornosti dostali Londýn a Paríž - dve najväčšie metropolitné oblasti Európy, ktoré patria popri New Yorku a Tokiu do skupiny štyroch najvýznamnejších miest sveta.

Londýn: pravidlá hry zaviedli až potom, keď sa dohrala

Na úvod prezentovali Bernhard Eder z viedenského Inštitútu urbanizmu, krajinnej architektúry a projektovania a Erik Meinhardter z rakúskej plánovacej a komunikačnej spoločnosti PlanSinn na príklade Viedne, Bratislavy, Londýna, Amsterdamu, Zürichu a niektorých severoamerických miest (Seattle, Portland, San Diego a Vancouver) rozmanité typy sídelných štruktúr v kontexte tvorby verejného priestoru, dopravy a rozvoja mesta.

„Ľudia si čoraz viac volia život osamote - v individuálnych rodinných domoch. Okolo roku 2000 britská vláda zaintervenovala ohľadom cien bytov a pristúpila k regulácii, aby usmernila územné plánovanie. Došlo k obmedzeniu parkovacích miest a v roku 2002 boli stanovené minimálne limity na hustotu zástavby,“ charakterizoval vývoj vo Veľkej Británii David Birbeck, výkonný riaditeľ Design for Homes z Londýna.

„Keď idete do radovej zástavby s počtom 45 domov na 1 hektár, vytvoríte tým domov pre oveľa viac ľudí. Už tam môže chodiť pravidelná autobusová linka, ba uvažovať sa dá aj o električke,“ pokračoval v prejave a dodal, že na začiatku získavali municipality peniaze od developerov za jednotku zabratej plochy. Vláda potom zaviedla špeciálny typ bonusu pre mesto, aby zvládlo svoju úlohu udržiavať a rozvíjať ťažiskové lokality. Samosprávy mohli podľa neho takýmto spôsobom získať pomerne veľa finančných prostriedkov, preto aj vznikalo okolo udeľovania územno-plánovacích povolení toľko napätia.

Ako rečník podotkol, zahusťovanie musí ísť spolu s ekonomickým rozvojom. Britská metropola sa dnes skladá z 37 obvodov (okresov), pričom v mnohých z nich majú developeri záujem rozbehnúť svoj biznis. „Londýn zahusťujeme ostatných 25 rokov, dovtedy sa iba rozširoval. Pre jednotlivé časti mesta však

potrebujeme určité matrice so stropmi zahusťovania, lebo keď raz tlačíte na hustotu, je dôležité mať aj nejaké metodické usmernenie ohľadom dizajnu, funkcií, štruktúry atď. Rovnakú vežu totiž nemôžete postaviť v strede aj na kraji aglomerácie,“ skonštatoval David Birbeck a na záver priznal: „Pravidlá pre hru, ktorá sa začala pred 25 rokmi, sme zaviedli až teraz, keď sa už dohrala.“

Veľký Paríž: koncepty rozvoja 12-miliónového megalopolisu

Skúsenosti, ktorými si za posledných 20 rokov prešla metropola Francúzska Paríž, potom prezentoval Panos Mantziaras, riaditeľ odboru urbanizmu a architektúry na francúzskom Ministerstve kultúry a komunikácie. Ako na úvod povedal, hustota mestskej zástavby sa stala na začiatku 20. storočia argumentom pre modernistov a vyznávačov avantgardy. Tak ako po vojne nabral tento pojem negatívnu, dnes zase pre zmenu pozitívnu významovú konotáciu.

Ako rečník zároveň upozornil, hustota nerovná sa prehustenie. „Slovo zahusťovanie sa používa ako argument proti prílišnému rozširovaniu miest, čo je vlastne problém posledných 150 rokov. Celkový koncept fungovania mesta je však pojem podstatne hlbší,“ zdôraznil Mantziaras. Mestský život z jeho pohľadu nie je obmedzený iba na zastavanú plochu - kvalifikujú ho aj ďalšie priestory. Problém samosprávy je preto oveľa zložitejší ako len problém urbanizmu či zahusťovania.

V roku 2007 využil podľa neho prezident Nicolas Sarkozy zrušenie sa terminálu na parížskom letisku Roissy ako príležitosť na otvorenie diskusie o projekte Veľkého Paríža (Le Grand Paris), aby sa našiel optimálny model uspokojovania životných potrieb 12-miliónového megalopolisu. Urbanistické tímy označili základný prstenec oblastí vytypovaných na zahusťovanie, lokalizovaných za hranicou súčasnej periferie mesta. Letiská Orly a Roissy pritom tvoria dve zhlukové bariéry, kde by sa nemalo stavať vôbec. Keďže región Île-de-France (zahŕňajúci aj Paríž) má 106 starostov, jedným zo zámerov bolo výrazne zredukovať ich počet.

Mantziaras potom prezentoval rozvojové koncepty lineárneho alebo prehusteného difúzneho mesta. Nevynechal ani veterána urbanizmu Rolanda Castra, ktorý pri práci na modeli Veľkého Paríža už v 50. rokoch narábal s pojmom zahusťovania okolo otvorených priestorov a zachovania zeleného prírodného jadra uprostred nových štvrtí. Architekt Jean Nouvel sa pokúšal vytvoriť koherentnú schému celej oblasti, pričom zaviedol pojem vonkajších limitov mesta, aby bolo zaručené, že pozemky za nimi zostanú nedotknuté. Urbanista Yves Lyon prišiel s nápadom, aby sa mohlo budovať ďalej od Paríža a posilniť tak centrifugálne schémy. Za hádam najbláznivejší zo všetkých bol považovaný plán spojenia Paríža s prístavným mestom Le Havre, čím by v páse 200 km vznikol komplex aglomerácií - akési „megamesto“.

Bratislava: zried'ovanie nie je ekologické ani ekonomické

Otázku, či sú tieto princípy použiteľné aj pre naše - slovenské prostredie, sa pokúsil zodpovedať predseda IUR Roman Talaš. Podľa neho úroveň urbanizmu vo Veľkej Británii poklesla vďaka chybám, ktoré sa tam urobili a z ktorých sa treba poučiť. Ako podotkol, príležitosťou na spoluprácu je teraz územné plánovanie. „Vychádzať treba z toho, čo je pre Bratislavu ekologické a ekonomické. To, že sa mesto zrieduje, nie je dobré pre dopravu. Myslím si, že treba nájsť jeho prirodzenú hustotu,“ podčiarkol Talaš.

„Málokto z Bratislavčanov je schopný pripustiť, že žije v meste s rovnakou rozlohou, akú má Viedeň, ktorej sídelná štruktúra je však ochotná akceptovať oveľa vyšší počet prvkov na plošnú jednotku. Z hľadiska mentálneho je to u nás nastavené tak, že ľudia sú proti akejkolvek novostavbe a pokiaľ im vedľa či oproti nejaká pribudne, hneď píšú petíciu,“ povedal primátor Bratislavy Milan Ftáčnik. Nový územný plán podľa neho zlúči dve zdanlivo protichodné veci: väčšiu flexibilitu s ochranou mesta (z hľadiska kvality života, jeho panorámy).

Primátor zároveň pripustil, že v prípade Bratislavy bol na prvom mieste urbanizmus a až potom doprava. Ako doplnil, jedným z nástrojov ochrany mesta sa stal pojem stabilizované územie, v ktorom sa počíta len s nadstavbami, nie s novostavbami. „My sa snažíme dať to na rovnakú úroveň dôležitosti: aby bola Bratislava ekonomická a súčasne ekologická,“ deklaroval Milan Ftáčnik. Podľa konzultantky pre verejné priestory Zory Paulíniovej však určite neplatí, že hustota sídelnej štruktúry rovná sa jej kvalita. „Keď sa tu spomínala Viedeň ako vzor hustoty, potom treba k tomu tiež dodať, že je to mesto, ktoré ponúka vyššiu kvalitu života,“ tvrdí Paulíniová.

Ilustrácia: HB Reavis

20.04.2012 09:46, SF / Juraj Pokorný