

## Rozvoj za každú cenu? (Problémy Bratislavy z pohľadu aktívnych občanov)

*L. Trubíniová: Development at Any Price? Problems of Bratislava from the Viewpoint of Active Citizens. Život. Prostr., Vol. 41, No. 5, p. 265 – 268, 2007.*

From 1989, Slovakian towns and communities undergo through expressive and dynamic changes. The capital Bratislava serves as a clear example of this dynamics is the . Recent years in Bratislava have distinguished by a massive exceeding of city planning and construction activities, characteristic i.a. by a strong influence of developers and financial companies on the communities decision-making. These activities have been substantially changing the current character of the city. That is why they neither leave indifferent the public. The situation resulted in continuous changes of the former city (land management) plan as well as the elaboration of the new one in the end. This was a startpoint for an intensive public debate about the city plan itself, city planning activities as well as the overall city development. The public discussion has shown a great dissatisfaction of a considerable part of the public with both recent and expected development. The public criticism has mostly focused on to the three basic issues of the city life – city-planning and architecture, traffic, and the environment, particularly the green. On the example of concrete development plans and activities of local authorities, several basic and often repeated reservations of both civil and expert public are presented in the article, as an appropriate illustration of the Bratislava development trends. Unsystemic and sprawling mostly extensive city-planning, being weakly discussed with the public, brings negative impacts on the environment and social life of the population. However, the local authorities are not really, informally interested in the full-value public participation in decision-making and solving of the problems. The article reflects the opinion of active Bratislava inhabitants about its current development. It comes from experience and knowledge of NGOs activists, as well as unorganised inhabitants.

Vďaka svojmu postaveniu politického, ekonomického a spoločenského centra Slovenskej republiky i vzhľadom na polohu v stredoeurópskom regióne, je Bratislava exemplárnym príkladom výrazných dynamických zmien, ktorými od r. 1989 prechádzajú slovenské mestá. V príspevku stručne priblížim názor mnohých aktívnych Bratislavčanov na jej súčasný rozvoj. Vychádzam pritom zo skúseností a poznatkov občianskych aktivistov aj neorganizovaných občanov. Napríklad v Ružinovce len za zhruba trištvrte roka od komunálnych volieb vzniklo alebo oživilo svoju činnosť asi 20 rôznych občianskych skupín a iniciatív, čo je na slovenské pomery veľmi vysoké číslo – pričom

forma, obsah a intenzita ich aktivít sa značne líšia v závislosti od ich schopností a skúseností. V celej Bratislave je približne sto občianskych združení a iniciatív reagujúcich na výstavbu a ničenie životného prostredia v meste (odhad autorky článku – poznámka redakcie). Často sa aktivizujú vyložene jednotlivci, ktorí sa už na situáciu nemôžu „pozerať“.

Uplynulé roky sa v Bratislave vyznačovali masívnym nárastom urbanistických aktivít a stavebnej činnosti, charakteristickej o. i. silným vplyvom developer-ských a finančných spoločností na rozhodovanie samosprávy. Tieto činnosti výrazne menia doterajšiu podobu mesta. Nenechávajú preto ľahostajnou ani ve-

rejnosť. Miestami až hektický rozvoj Bratislavy si vynútil neustále zmeny starého, a napokon vypracovanie nového územného plánu (ÚP), ktorého návrh bol aj verejne prerokovaný. Mestské zastupiteľstvo 31. mája 2007 jednohlasne schválilo nový ÚP, no súčasne aj začatie jeho zmien a doplnkov, teda aktualizáciu práve schváleného dokumentu. Z veľkej časti práve vďaka úsiliu občianskych aktivistov sa počas legislatívneho procesu rozvinula intenzívna verejná diskusia nielen o územnom pláne, ale aj o urbanizme a celkovom vývoji mesta. Ukázala veľkú nespokojnosť značnej časti verejnosti s doterajším aj očakávaným vývojom, či už na úrovni mesta, alebo jednotlivých mestských častí.

Kritika občianskej i odbornej verejnosti sa najviac sústreďuje na tri zásadné oblasti:

- urbanizmus a architektúra Bratislavy, osobitne zahusťovanie zástavby a výškové budovy,
- doprava,
- životné prostredie, osobitne sídelná vegetácia.

Na ilustráciu uvádzam niektoré konkrétne, často sa opakujúce výhrady (BROZ, 2004; STUŽ, 2004): 1. prírodné a kultúrne hodnoty na území mesta nie sú dostatočne chránené, 2. doprava na území Bratislavy sa rozvíja živelne, dopravné problémy sa riešia nekoncepčne a nesystematicky, 3. územný plán a ďalší rozvoj Bratislavy prezentovaný vedením mesta vychádza z nereálnych demografických východísk a prognóz.

### **Poblémy v oblasti ochrany prírodných a kultúrnych hodnôt**

• *Intenzívna výstavba* sa plánuje a realizuje nielen v relatívne nezastavaných okrajových častiach (Petržalka, Vajnory, Jarovce, Devínska Nová Ves a pod.), ale aj priamo vnútri zastavaného územia mesta, často dokonca v dlhodobo urbanisticky stabilizovaných územiach. Výsledkom je neustále zahusťovanie zástavby novými objektmi a likvidácia sídelnej vegetácie aj v tých najrušnejších a najintenzívnejšie využívaných častiach mesta (Staré Mesto, Ružinov, Dlhé diely a pod.). Táto situácia, prirodzene, naráža na tvrdý odpor obyvateľov. V Bratislave len za pár rokov pribudli desiatky občianskych petícií kritizujúcich rozhodovanie samosprávy v územnom plánovaní a výstavbe vrátane predaja a prenájmu pozemkov i nehnuteľností. Tejto sfére sa permanentne venujú bratislavské médiá, neustále vznikajú lokálne občianske iniciatívy. Každú chvíľu sa objavujú kauzy s jasnými indikáciami na netransparentné až klientelisticko-korupčné rozhodovanie. Snahu občanov uchrániť aspoň súčasný stav životného prostredia však väčšinou prevažujú ekonomické záujmy stavebníkov, až príliš často v „tandeme“ so samosprávou i štátnou správou.

• Napriek *formálne deklarovanej ochrane prírody* v územnom pláne sú v praxi atakované, a napokon miznú plochy vegetácie aj celé parky – napr. nábrežie Dunaja v PKO, lesík na Krasovského pri Sade Janka Kráľa, na Belopotockého, Štefanovičovej a Tomášikovej ulici (napr. medzi jazerom Kuchajda a železničnou traťou), množstvo zelených plôch v Petržalke a i. Len v samotnej mestskej časti Ružinov nový územný plán zmenil 26 plôch s funkciou sídelnej vegetácie na stavebné pozemky (Iniciatíva Bratislava otvorene, 2007), s odhadovaným úbytkom približne stotisíc m<sup>2</sup> sídelnej vegetácie a stoviek dospelých stromov. No pôvodný návrh mestskej časti odsúhlasený miestnym zastupiteľstvom v decembri 2004 bol ešte drastickejší: prekvalifikovať až 53, t. j. okolo 90 % plôch sídelnej vegetácie v Ružinove! Zároveň sa degradujú a likvidujú príjemné mestské zákutia, výhľadové miesta a kužele, pamiatky (o.i. prehustenou zástavbou v ich blízkosti, často s nevhodnou mierkou). Nerešpektujú sa tak kultúrne, duchovné, estetické a identifikačné hodnoty, ako napr. tvár, duch či silueta mesta a i.

Na mnohých hodnotných lokalitách vrátane medzinárodné významných chránených území sa realizujú alebo plánujú rozvojové zámery, ktoré tieto lokality znehodnocujú, napr. bytová výstavba a občianska vybavenosť v provinciálnom biocentre Devínska Kobyla a jeho kontaktnej zóne na svahoch Devínskych Karpát, na plochách dnešných viníc a záhrad v Devíne, Karlovej Vsi (priamo v regionálnom biokoridore Líščie údolie či v lese na Kráľovej hore nad Dlhými dielmi), v Dúbravke, Lamači a Devínskej Novej Vsi, hotely a reštaurácie v Bratislavskom lesnom parku, nové „celomestské centrum“ na pravom brehu Dunaja medzi Starým a Prístavným mostom (ochranári tu neúspešne navrhovali vytvoriť centrálny mestský park prepojený so Sadom Janka Kráľa a územím európskeho významu Bratislavské luhy), športovo-rekreačné areály Jarovské rameno, Rusovské jazerá, Čunovo (okolie zdrže Hrušov a začiatku Mošonského Dunaja), prístav v Devínskej Novej Vsi a iné zámery súvisiace s vodnou cestou Dunaj-Odra-Labe a mnohé ďalšie.

• *Dopravné stavby.* Špecifický negatívny zásah do prírodného prostredia Bratislavy predstavujú dopravné stavby a ďalšia infraštruktúra – napr. obchvat mesta tzv. nultým okruhom (navrhovaná trasa narušuje chránené územia vrátane území európskeho významu NATURA 2000 – Biskupické luhy, resp. Hrušovská zdrž a Ostrovné lúčky, taktiež údolie Borinky a i.), tunel pod Malými Karpatmi medzi Krasňanmi a Lamačom, cestný/diaľničný most cez rieku Moravu s rýchlostnou komunikáciou Devínska Nová Ves – Marchegg (trasa narušuje chránené územie európskeho významu Devínske alúvium Moravy), nové elektrické vedenie okrajom

Devínskej Kobyly s rozsiahlym výrubom lesných porastov a i.

Na výstavbu bytov, občianskej vybavenosti a infraštruktúry sa masívne zaberá aj orná pôda a tradičné malokarpatské vinohrady (čo prispieva aj k degradácii pôd i ohrozeniu genofondu domácich druhov viniča) – napr. južný a západný rozvojový priestor v Petržalke (navrhovaná výstavba nového obytného súboru s 15 000 obyvateľmi až po Jarovce, občianska a priemyselná výstavba až po hranicu s Rakúskom), výstavba bytov a občianskej vybavenosti v priestore Lamačskej brány, priemyselné parky Jarovce-Kittsee, Devínska Nová Ves, bytová výstavba v tzv. „podhorskom páse“ na svahoch Malých Karpát a i.

Kritici takéhoto rozvoja Bratislavy preto dlhodobo navrhujú vylúčiť z územného plánu rozvojové/investičné zámery s preukázateľne negatívnym vplyvom na prírodné a životné prostredie alebo na kvalitu života obyvateľov a všeobecne záväzným nariadením vymedziť tzv. „intaktné plochy zelene“ (t. j. územia nevhodné na zástavbu, ktorých rozsah by sa nesmel zmenšiť), dôsledne zapracovať do ÚP všetky prvky RÚSES a ciele v oblasti ochrany prírodných hodnôt a životného prostredia formulovať ako celospoločensky prioritné a nealternatívne, teda vylúčiť partikulárne skupinové ciele a záujmy. Požadujú zabezpečiť ekologickú stabilitu najmä kostry RÚSES – masívu Karpát a biokoridoru pozdĺž Dunaja, manažment chránených druhov a ich biotopov, ako aj ochranu záhrad s prírodnou i historickou hodnotou. Tieto návrhy územný plán nereflektuje. Väčšina negatívnych environmentálnych a zdravotných, resp. psychohygienických vplyvov však má zároveň aj negatívne sociálne a kultúrne dôsledky.

### Problémy v oblasti dopravy

Napriek výhradám vzneseným oponentmi, ale aj vlastným vyhláseniam, nový územný plán ani rozvojové aktivity samosprávy systematicky nepreferujú mestskú hromadnú dopravu (MHD) pred živelným rozvojom individuálnej automobilovej dopravy (IAD) a vŕhovaním nežiaducich druhov dopravy do vnútornej časti mesta. Predtým priaznivý pomer MHD a IAD sa postupne obracia v neprospech hromadnej – dnes je pomer MHD : IAD približne 55 : 45. To má výrazne negatívny dosah na životné prostredie a ešte viac preťažuje celý dopravný systém. Cestná infraštruktúra sa neustále rozširuje, čo ďalej podporuje najmä nárast IAD, no zväčšovanie kapacity ciest nesprievádza zvyšovanie užívateľského komfortu chodcov a cyklistov. Naopak, ani pri nových projektoch sa ich potreby nezohľadňujú (napr. nadväzujúce predpolie mosta Apollo na ľavej strane Dunaja).

Samospráva bežne vydáva súhlas s výstavbou výškových budov, resp. zahusťovaním zástavby bez kon-



Bratislava-Petržalka, Chorvátske rameno. Foto: T. Hrnčiarová

cepčného riešenia zvýšenej intenzity dopravy a seriózneho zhodnotenia vplyvu zvýšenej dopravnej záťaže v dotknutom území. Napriek finančným injekciám mesta sa zároveň zhoršuje bratislavská MHD, miestami dokonca prestáva fungovať. Jediný nový projekt v tejto oblasti za posledné obdobie (trolejbusová trať na Dlhých dieloch) sa realizoval polovičato. Len pomaly a ťažko sa zladujú záujmy železničnej a cestnej dopravy v Bratislave i v príslušnom regióne (integrovaná doprava v Bratislave, železničná stanica Filiálka). Rozhodnutia samosprávy o rozvoji dopravy sú nesystémové, často aj netransparentné a prijímané bez potrebných analýz a údajov (nosný systém MHD). Negatívne environmentálne a zdravotné dôsledky masívneho rozširovania cestnej infraštruktúry a intenzívnej automobilovej dopravy netreba osobitne rozvádzať.

### Problémy územného rozvoja Bratislavy

Bratislava má pomerne jednoznačné priestorové limity rozvoja dané prirodzenými bariérami geografickými (Malé Karpaty, Dunaj) i administratívnymi (štátne hranice). Tie spôsobujú, že kvalita života v meste závisí o. i. aj od počtu obyvateľov. Pri výraznom náraste počtu obyvateľov možno očakávať výrazné zhoršovanie už dnes silne pocítovaných problémov s dopravou, úbytkom zelene, či tlakom na prírodné prostredie v okolí mesta, ale aj väčšie sociálne problémy. Hoci od r. 1996 počet obyvateľov Bratislavy klesá, územný plán považuje za maximálne socioekonomicky únosný počet 600 – 650 000 trvalo bývajúcich obyvateľov (bez udania časového horizontu, oproti súčasným zhruba 430 000). Autori ÚP však tvrdenia o hrozbe demografickej a ekonomickej katastrofy nepodporili serióznymi argumentmi.

Oponenti ÚP poukazujú na potrebu riešiť túto problematiku premyslenou dlhodobou demografickou

a sociálnou politikou nielen Bratislavy, ale celého Slovenska, s cieľom vyhnúť sa súčasnému trendu úniku mozgov do Bratislavy. Najmä mladí ľudia z celého Slovenska tam dochádzajú a sťahujú sa za novými pracovnými príležitosťami a bytmi. Žiadajú preto nepodporovať ďalšie umelé zvyšovanie počtu obyvateľov napr. budovaním nových priemyselných prevádzok a parkov či výstavbou nových sídlisk, ale stabilizovať ho na súčasnej úrovni, príp. akceptovať aj mierny pokles.

### Limity a stimuly územného rozvoja

V dôsledku nedostatočne rozpracovaných geografických, ekologických a environmentálnych limitov a stimulov územného rozvoja vzniká dojem, že rozvojový potenciál mesta je oveľa vyšší ako v skutočnosti. Územný plán a z neho vychádzajúce rozhodnutia a aktivity samosprávy nie sú zárukou zásadného zlepšenia kvality životného prostredia, dôsledného rešpektovania prírodných a kultúrnych hodnôt, humanizácie prostredia, zlepšenia celkovej atmosféry, obývateľnosti a vyváženosti mesta, ani zlepšenia kvality života jeho obyvateľov. Inými slovami, nie sú zárukou realizácie princípov a kritérií udržateľného rozvoja. Z tohto hľadiska bude veľmi zaujímavé sledovať, ako si vedenie mesta poradí so zákonnou povinnosťou vypracovať Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja Bratislavy. Tento proces síce už magistrát inicioval, avšak opäť – tradične? – bez informovania verejnosti, primerane významu tohto zásadného strategického dokumentu.

\* \* \*

Uvedené problémy ilustrujú súčasné rozvojové trendy v Bratislave. Nekoncepčná a živelná, ba až násilná urbanizácia zväčša extenzívneho charakteru, navyše veľmi slabo prediskutovaná s verejnosťou, prináša negatívne dôsledky na životné prostredie i život obyvateľov. Zodpovední činitelia mesta, ale aj investori a developeri tvrdia, že budujú z Bratislavy „európsku metropolu“. Nevnímajú pritom, že kopírujú (často zásadné) chyby minulosti, ktoré sa rozvinutejšie európske metropoly dnes už snažia prekonať, no musia na to vynaložiť oveľa väčšie úsilie i financie, aké by boli potrebovali pri systematickom prístupe. Tento postoj je dôsledkom silnej zotrvačnosti veľkej časti slovenskej populácie, ktorá stotožňuje rozvoj, resp. kvalitu života s budovaním nových extenzívnych kapacít a uspokojovaním iba základných materiálnych a sociálnych potrieb. Až tak naliehavo však nevyžaduje zvyšovanie komplexnej kvality mestského prostredia a života, teda plnohodnotné a dlhodobé udržateľné uspokojovanie aj širších sociálnych, kultúrnych a duchovných potrieb (zdravé životné prostredie, kvalitné sociálne kon-

takty a komunikácia, kultúrna a duchovná sebarealizácia a pod.).

Ignorovanie týchto problémov miestnou samosprávou vyvoláva čím ďalej väčší tlak časti obyvateľov na ich riešenie. Konfrontačnú situáciu by mohla efektívne riešiť plnohodnotná účasť verejnosti na rozhodovaní o živote mesta. Súčasná samospráva však o takéto otváranie sa voči občanom nemá reálny záujem – ten sa vo väčšine prípadov pohybuje len v rovine formálnych až populistických vyhlásení a rozhodnutí. Otázkou budúcnosti preto ostáva, kam až musí zájsť degradácia životného aj sociálneho prostredia hlavného mesta, aby sa rozhodujúci činitelia spamätali a nabrali zdravší kurz pri jeho usmerňovaní...

### Poznámka

*K pojmu aktívni občania: Mám na mysli občanov - zástupcov laickej bratislavskej verejnosti, ktorí sa aktivizovali, iniciatívne využívali svoje zákonné možnosti a vstupovali do procesu tvorby nového územného plánu – napríklad vypracovaním a podaním písomných stanovísk a pripomienok, účasťou a vystúpeniami na verejných prerokovaniach, písomnou aj osobnou (iniciatívnou) komunikáciou s pracovníkmi magistrátu aj komunálnymi politikmi, komunikáciou s médiami a pod. Tieto aktivity vyvíjali jednak občania angažovaní v mimovládnych neziskových organizáciách alebo neformálnych občianskych iniciatívach, jednak nijako neorganizovaní občania, jednotlivci. Vzhľadom na zložitosť tejto štruktúry som pre nich zvolila spoločný termín aktívni občania, ktorý pokladám za úplne výstižný (osobitne v porovnaní so všeobecne prevládajúcou pasívitou obyvateľov Slovenska v záležitostiach verejného záujmu, sčasti vyplývajúcou zo silne konzumného prístupu k životu a hodnotám).*

### Literatúra

- BROZ – Bratislavské regionálne ochranné združenie: Pripomienky k Návrhu územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy. Bratislava, december 2004. [http://www.broz.sk/index.php?option=com\\_content&task=view&id=21&Itemid=89](http://www.broz.sk/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid=89)
- Iniciatíva Bratislava otvorene: Pripomienky k návrhu územného plánu Bratislavy z r. 2006. Bratislava, apríl 2007.
- STUŽ – Spoločnosť pre trvalo udržateľný život v SR: Pripomienky a otázky k Návrhu územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy: Textová časť. Bratislava, december 2004.

**Ing. Ľubica Trubíniová, aktivistka iniciatívy Bratislava otvorene a projektová manažérka, Bratislavské regionálne ochranné združenie (BROZ), Šancová 96, 831 04 Bratislava, [trubiniovaa@broz.sk](mailto:trubiniovaa@broz.sk)**