

**VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ
V PRAHE**



**FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV
KATEDRA SVETOVEJ EKONOMIKY
Hlavná špecializácia: Medzinárodný obchod**

Alexandra Kormanová

**URBANIZÁCIA V EURÓPE A JEJ
SOCIÁLNO- EKONOMICKÉ DOPADY**

Vedúci diplomovej práce: PaedDr. Milan Vošta. Ph.D.

Praha 2006

Prehlásenie

Prehlasujem, že diplomovú prácu na téma
„Urbanizácia v Európe a jej sociálno-ekonomické dopady“
som vypracovala samostatne.

Použitú literatúru a podkladové materiály
uvádzam v priloženom zozname literatúry.

PodĎakovanie

Chcela by som sa v prvom rade poďakovať
pánovi PaedDr. Milanovi Voštovi Ph.D.,
za jeho ústretový prístup a užitočné rady pri spracovaní mojej
diplomovej práce. Rovnako ďakujem všetkým, ktorí prispeli
k úspešnému dokončeniu tejto práce.

V Prahe, dňa 13. augusta 2006

Podpis:

ÚVOD	5
1. URBANIZÁCIA A JEJ VÝVOJ-VYMEDZENIE ZÁKLADNYCH POJMOV	8
1.1 Mesto a problém s jeho definovaním	8
1.2 Vývoj mesta	9
1.3 Sociálna a funkčná urbanizácia	9
1.4 Urbanizácia a jej prejavy	10
1.5 Rozdelenie svetového mestského obyvateľstva	11
2. MODELY ETAPOVÉHO VÝVOJA MESTA	14
2.1 Urbanizácia	14
2.2 Suburbanizácia	15
2.3 Dezurbanizácia	16
2.4 Reurbanizácia	17
2.5 Posun vývojových etáp	18
3. URBANIZAČNÝ PROCES V EURÓPE	20
3.1 Špecifické rysy európskej urbanizácie	23
3.2 Súčasný stav a prognóza blízkej budúcnosti	31
3.3 Európska tradícia	32
4. POROVNANIE S INÝMI REGIÓNMI	33
4.1 Rozvojové krajiny	34
4.2 Vyspelé regióny	40
5. URBANIZÁCIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY	46

5.1	Základné údaje	46
5.2	Slovensko v období centrálného plánovania	48
5.3	Slovensko ako trhov ekonomika	51
5.4	Súčasť slovensk špecifik	54
6.	SOCIÁLNE A EKONOMICK DOPADY URBANIZÁCIE V EURÓPE	56
6.1	Všobecn dopady urbanizácie	56
6.2	Dsledky vývoja urbanizácie v Európe	57
	ZÁVER	62
	ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY A INFORMANYCH ZDROJOV	64
	PRÍLOHY	66

ÚVOD

Na počiatku 21.storočia, v atmosfére globalizácie a snáh o integráciu a vytvorenie jednotného európskeho priestoru európske spoločenstvo stojí pred radou problémov, ktoré musí neodkladne riešiť. K týmto problémom patria aj prejavy urbanizácie, ktorá je nezastaviteľným celosvetovým trendom a vedie k množstvu spoločenských zmien. Tieto spoločenské zmeny so sebou prinášajú radu nových výziev a nástrah a ich prejavy majú ďalekosiahle následky vo všetkých oblastiach ľudského života.

Urbanizácia je komplexný proces, ktorý spôsobuje rozličné ekologické, ekonomické a sociálne riziká. Tie si vyžadujú prispôsobovanie politiky na všetkých úrovniach plánovania urbánnych stratégií, aby bol vývoj zvládnuteľný, z tohto dôvodu sa urbanizácia dostáva do pozornosti politiky a vedy, keďže jej prejavmi sú okrem iného obrovské pohlcovanie pôdy, znečisťovanie ovzdušia, nedostatok vody, ale taktiež chudoba, sociálna segregácia a zraniteľnosť.

Urbanizácia má ďalekosiahle dopady na všetky aspekty ľudského života. Mestský životný štýl sa významne líši od vidieckeho a prináša nové prvky do medziľudských vzťahov, do sociálneho konania jednotlivcov a ovplyvňuje kultúrne a sociálne správanie sa celých skupín obyvateľstva. Urbanizácia mení návyky ľudí, spoluurčuje spôsob bývania, stravovania sa, využívania voľného času.

Európa ako celok v podstate zahájila globálny proces urbanizácie, a to priemyselnou revolúciou a industrializáciou, ktoré si vyžiadali migráciu vidieckeho obyvateľstva do miest, ako aj pomešťovanie vidieckych oblastí. V mojej diplomovej práci budem analyzovať procesy urbanizácie, ktoré v Európe prebiehali od začiatku priemyselnej revolúcie, ich východiská a priebeh, ako aj ich špecifiká, ktoré ju odlišujú od urbanizácie regiónov iných častí sveta.

Cieľom predkladanej diplomovej práce je analyzovať dopady urbanizácie na európsku spoločnosť, a to jednak dopady ekonomické, ako aj dopady sociálne a

environmentálne. Pokúsim sa načrtnúť a rozanalyzovať problémy, ktoré vznik, zväčšovanie a rozvoj európskych miest so sebou priniesli, ako aj pozitívny prínos, ktorý urbanizácia bezpochyby má. Dôraz však bude kladený na úskalia a riziká jednotlivých urbanizačných trendov, ktoré sa v súčasnosti dajú v Európe vypozerovať a sú dôsledkom trendov vývoja minulého.

Diplomová práca bude rozčlenená do šiestich kapitol. V prvej kapitole sa budem venovať základnej terminológii a vysvetleniu pojmov týkajúcich sa miest a urbanizácie, jej delenia a taktiež základným dátam ohľadom svetovej urbanizácie či rozdeleniu mestského obyvateľstva vo svete.

V druhej kapitole vysvetlím základné modely etapového vývoja mesta, za ktoré sa považujú urbanizácia, suburbanizácia, reurbanizácia a dezurbanizácia, načrtnem ich špecifiká a rozdiely.

V tretej časti sa už bližšie pozriem na urbanizačné procesy, ktoré v Európe prebiehajú od počiatkov industrializácie až do súčasnosti. Pokúsim sa načrtnúť, v čom sa líšia od urbanizačných procesov zvyšku sveta.

V štvrtej kapitole budem európske procesy konfrontovať s priebehom urbanizácie v ostatných častiach sveta, konkrétne budem porovnávať Európu jednak s podobnými vyspelými regiónmi, s dôrazom na Spojené štáty Americké, a taktiež s regiónmi menej vyspelého sveta, kde urbanizácia má iné východiská a iné podmienky a preto zákonite i odlišný priebeh a stupeň vývoja procesov premeny vidieckej spoločnosti na spoločnosť mestskú.

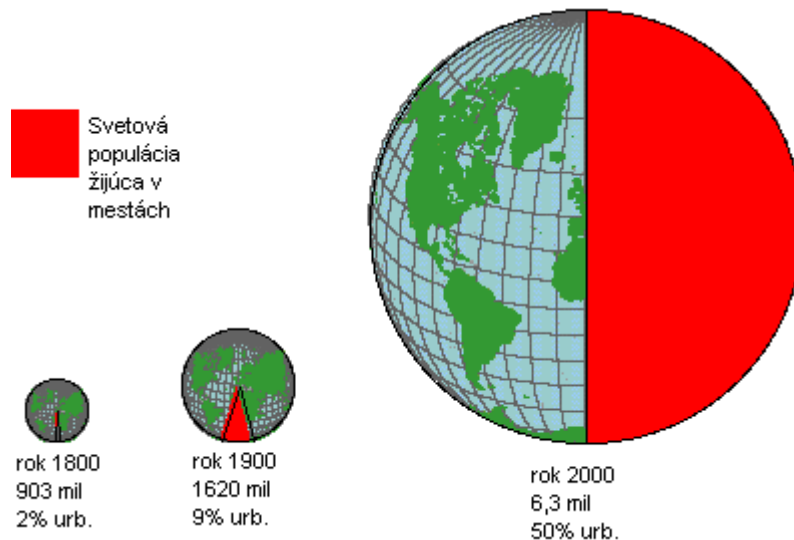
V piatej kapitole sa už budem venovať procesom a stavu urbanizácie v konkrétnej európskej krajine, menovite Slovenskej republike a to jej vývoju po druhej svetovej vojne v ešte spoločných štátnych útvaroch s Českou republikou, no s hlavným zameraním sa na vývoj urbanizácie po vytvorení samostatného štátu. Zameriam sa pritom jednak na rysy, ktoré sú spoločné s väčšinou európskych krajín, ale aj na špecifiká rýdzo slovenské.

Závěrečná šiesta kapitola sa bude zaoberať ekonomickými a sociálnymi dopadmi urbanizácie na európskom kontinente, dôsledkami trendov minulých a možnými rizikami trendov súčasných. Pokúsim sa poukázať na jednotlivé problémy, ktoré je treba v súvislosti so zmenami v mestskom prostredí riešiť.

Verím, že sa mi v tejto diplomovej práci podarí splniť stanovený cieľ, ktorým je zhrnutie pôsobenia procesov pomešťovania európskej spoločnosti a vyhodnotenie a analýza tohto pôsobenia na jednotlivé aspekty ľudského života.

1. URBANIZÁCIA A JEJ VÝVOJ - VYMEDZENIE ZÁKLADNÝCH POJMOV

Graf 1: Vývoj svetovej populácie žijúcej v mestách, roky 1800, 1900 a 2000



Zdroj: www.telchar.com

1.1 Mesto a problém s jeho definovaním

Dejiny mesta siahajú ďaleko do minulosti. Mestá sa objavujú s usadlým spôsobom života ľudí a začínajúcou sa deľbou práce. Stávajú sa centrom obchodu a moci, ktoré realizované na jednom mieste signalizujú vznik mesta. Je pochopiteľné, že rapídny proces urbanizácie priťahuje pozornosť odborníkov, hlavne z oblasti sociálnych vied. Mesto je zložitý sociálny organizmus, ktorý sa od dediny odlišuje kvantitatívne, t.j. rozsahom a početnosťou aglomerácie, ale aj kvalitatívne- širokou sociálnou skladbou a zložitnosťou vzťahov a väzieb. Je preň typické prijatie nových životných hodnôt, životného mestského štýlu a sociálnej organizácie, narušenie tradičných sociálnych väzieb, ale i oslabovanie rodiny a dezorganizácia osobnosti a skupín, voľnejšie mravy či kriminalita.. Charakterizuje ho množstvo znakov, ktoré rôzni autori používajú pri definovaní mesta. V súčasnosti existuje niekoľko desiatok definícií mesta, ale žiadna z nich nie je uspokojivá a všeobecne prijateľná. Každý autor pristupuje k definovaniu mesta z rôznych hľadísk: ekonomického, historického, sociálno-ekologického,

demografického, sociokultúrneho.. Pomerne často citovaná je definícia amerického sociológa Louisa Wirtha, ktorý definuje mesto ako „**relatívne veľké, husto osídlené a trvalé sídlo sociálne heterogénnych individuí.**“¹

1.2 Vývoj mesta

Počas stáročí sa podiel mestského obyvateľstva na celkovom počte obyvateľstva držal veľmi nízko. V agrárnej spoločnosti dominovalo plošné rozdelenie obyvateľstva, dedina bola najdôležitejšia sídelná jednotka. To súviselo s produkčnými podmienkami poľnohospodárstva, ktorých najdôležitejší výrobný faktor, pôda, nemôže byť koncentrovaný v jednom bode. So začiatkom industrializácie sa urýchlil urbanizačný proces. V mestách sa začal koncentrovať výrobný faktor kapitál. Mestá sa tak stali už nie len strediskom politickej moci a obchodu, ale aj miestom produkcie a s ich ďalším rastom aj miestom konzumu. Mestá vyvinuli obrovskú potrebu pracovných síl. Dochádzalo k premiestňovaniu z vidieka do miest. S ukončením rýchleho industrializačného procesu- vo Veľkej Británii začiatkom 20.storočia, v štátoch strednej a východnej Európy výrazne neskôr- sa skončila fáza rýchleho procesu pomešťovania. V dnešnej dobe sa v rozvinutom svete tlak premiestňovania z vidieka rapídne zmenšil, rast miest je slabší a prechádza do stagnácie. Dochádza skôr ku kvalitatívnym premenám.

1.3 Sociálna a funkčná urbanizácia

Kvalitatívna urbanizácia sa v podstate skladá zo sociálnej a funkčnej komponenty.

Sociálna urbanizácia znamená adaptáciu a priestorové rozširovanie mestských sociálnych a hospodárskych foriem a mestských foriem života a bývania a väčšinou sa meria pomocou indikátorov, ako hustota obyvateľstva, štruktúra povolání a migrácia mesto- vidiek. Vysoká intenzita mestských foriem života býva často označovaná ako **urbanita**. V rozvojových krajinách, ale nie len

¹ Wirth, L. 1938 Urbanism as a Way of Life. American journal of sociology, 44, July

tam, býva sociálne pomešťovanie sprevádzané vznikom slumov, okrajových sídlisk, chudobou, či kriminalitou.

Funkčná urbanizácia poukazuje na to, že so vznikom a rastom mestských aglomerácií spravidla dochádza k zmenám funkcií. Aj keď existujú prípady, keď na väčšom sídlisku ľudia vykonávajú agrárne činnosti (tzv. agromestá), zvyčajne sú pre mestá charakteristické priemyselné a terciárne funkcie (služby a obchod).

1.4 Urbanizácia a jej prejavy

Jednotlivé mestá a sídelné systémy prechádzajú postupným vývojom. Veľký rozvoj miest započal v Európe s príchodom priemyselnej revolúcie a je označovaný súhrnne ako proces urbanizácie. Urbanizácia je zároveň globálnym procesom premeny tradičnej spoločnosti v spoločnosť modernú, čiže premeny vidieckej spoločnosti na spoločnosť mestskú, agrárnej spoločnosti na spoločnosť industriálnu.

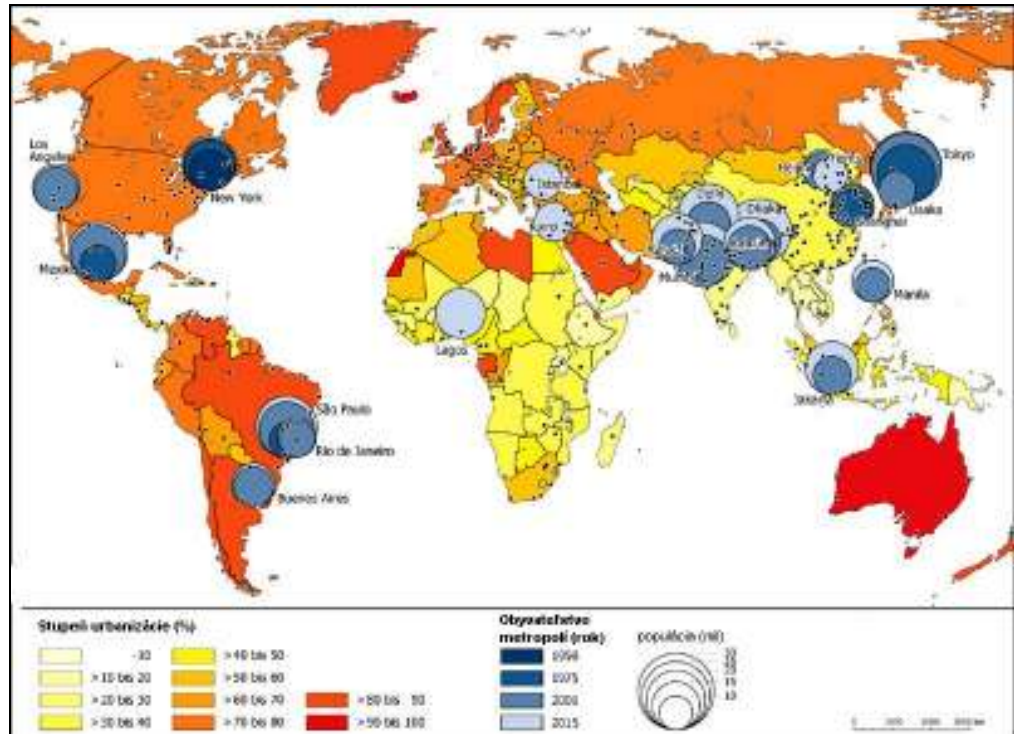
Urbanizácia prestupuje všetky prejavy spoločenského života: osídlenie a jeho štruktúru, ľudské činnosti, populáciu a jej štruktúru, normatívnu kultúru (menia sa pravidla a hodnoty ľudského spolužitia), štýl žitia ľudí.

V priebehu urbanizačných procesov sa zväčšuje počet mestských sídiel, zväčšuje sa ich priemerná veľkosť, zväčšuje sa veľkosť najväčších mestských sídel, zväčšuje sa rozpätie medzi najväčším a najmenším sídlom, zvyšuje sa absolútne i relatívne počet obyvateľov v mestských sídlach a dochádza preto ku koncentrácii obyvateľstva v mestách.

Mestské regióny sa viac špecializujú, zväčšuje sa oblasť dochádzky do zamestnania, do škôl či za službami, vznikajú nové formy osídlenia (mestské **aglomerácie**, čiže zoskupenie mesta a okolitých sídel s intenzívnymi vzájomnými väzbami, prípadne **konurbácie**, čiže zhluky miest, ktoré sú navzájom prepojené a v jednotlivých funkciách sa navzájom dopĺňajú) Počet veľkých metropolitných miest rapídne rastie a ich podiel na celkovom mestskom obyvateľstve sa neustále

zvyšuje. Prevyšujú ďaleko mestský rast metropol starých industriálnych štátov ako Londýn, Paríž či New York v časochoch ich najväčšieho rastu.

Graf 2: Obyvateľstvo v metropolách, roky 1950, 1975, 2001, predpoveď na rok 2015



Zdroj: www.learnlondonmet.ac.uk

Nie samotná skutočnosť urbanizácie, ale dynamika tohto procesu, a predovšetkým jej hospodárske, sociálne ekologické a priestorové pôsobenie, sú jednou z najväčších výziev dnešnej doby. Na jednej strane predstavujú mestá enormný a nepostrádateľný potenciál pre hospodársky rozvoj chudobných krajín. Na druhej strane však prináša urbanizácia aj veľa negatívnych dopadov, ktoré sa prejavujú hlavne zhoršením podmienok bývania a neblahými ekologickými dôsledkami.

1.5 Rozdelenie svetového mestského obyvateľstva

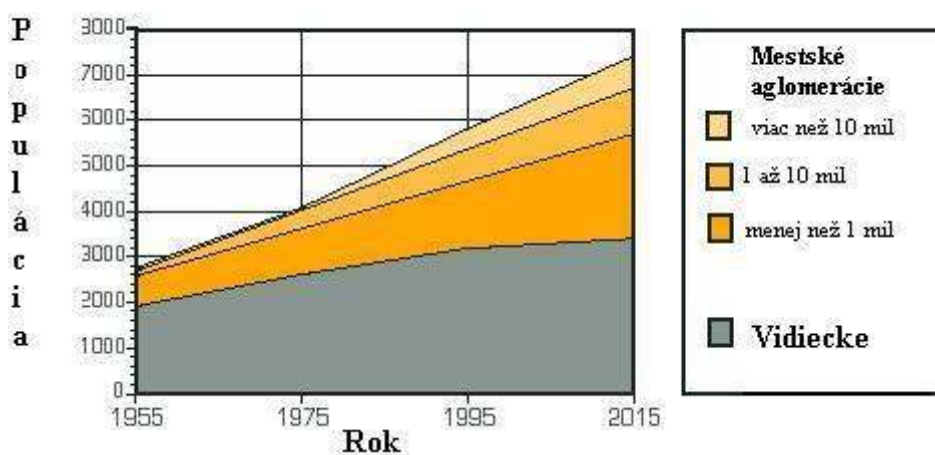
Mestá existujú už viac než 5 000 rokov. Napriek tomu tvorilo v roku 1 800 mestské obyvateľstvo len 2 percentá svetovej populácie. Dnes, na prahu nového tisícročia, keď žije v mestách takmer polovica svetovej populácie, sa tento počet sa každým dňom zvyšuje o 180 000. Podľa odhadov OSN približne 2,8 miliardy

Ľudí žije v dnešnej dobe v mestách a v roku 2015 by malo toto číslo stúpnuť až na 3,9 miliárd. Očakáva sa, že v roku 2007 po prvý krát v histórii ľudstva bude viac ľudí žiť v mestách než vo vidieckych oblastiach. Celková populácia sa denne zvyšuje o 280 000 ľudí, z ktorých približne tri štvrtiny sú obyvatelia rozvojových krajín. Kým v rozvinutých krajinách urbanizácia prebiehala hlavne v druhej polovici 19. storočia, sú rozvojové krajiny ešte len v polovici svojho urbanizačného rastu.

V Európe už teraz až 76 percent ľudí žije v mestách. V rozvinutých krajinách sa tento proces ustálil na zhruba 75 percentách mestskej populácie. Do roku 2030 má v mestských oblastiach bývať 84 percent obyvateľstva. Latinská Amerika a Karibská oblasť boli v roku 1960 urbanizované z päťdesiatich percent, teraz však už miera urbanizácie presiahla 75 percent. Mestská populácia v rozvojových krajinách by podľa odhadov mala do roku 2020 dosiahnuť 50 percent.

Graf 3: Mestská a vidiecka svetová populácia, roky 1955 až 2015

Mestská a vidiecka populácia, svet, 1955–2015 (v mil)



Zdroj: <http://people.eku.edu>

Celková mestská populácia pokračuje v rýchlejšom tempe rastu ako tempo rastu celkovej svetovej populácie. V období rokov 2000 až 2030 je predpokladaný priemerný ročný rast mestského obyvateľstva 1,8 percent, čo je takmer dvojnásobne rýchlejšie tempo rastu než rast celkovej populácie, ktorá by sa mala

zväčšovať o 1 percento ročne. Týmto tempom rastu sa svetová mestská populácie zdvojnásobí za 38 rokov. Väčšina tohto rastu sa bude odohrávať v menej rozvinutých regiónoch. Väčšina mestského obyvateľstva žije v menších mestských sídlach, iba necelých 5 percent svetovej populácie žije vo veľkomestách. Predpokladá sa, že celkový počet vidieckeho obyvateľstva mierne klesne z 3,3 miliardy v roku 2003 na 3,2 miliardy v roku 2030. Počet miest s počtom obyvateľov nad 5 miliónov by mal vzrásť zo 46 v roku 2003 na 61 v roku 2015, z čoho až 45 by malo byť v menej rozvinutých regiónoch.²

² Kľúčové závery OSN revízie vyhliadok svetovej urbanizácie (rok 2003)

2. MODELY ETAPOVÉHO VÝVOJA MESTA

Pri analýze vývoja miest v posledných desaťročiach boli identifikované nasledujúce vývojové etapy:

URBANIZÁCIA, SUBURBANIZÁCIA, DEZURBANIZÁCIA,
REURBANIZÁCIA

Každá z týchto etáp sa vyznačuje typickou priestorovou štruktúrou a rozmiestnením obyvateľstva a zamestnanosti, typickými problémami, cieľmi a nástrojmi politiky, typickým hospodárskym vývojom atď.

2.1 Urbanizácia

URBANIZAČNÁ ETAPA – vývojové tendencie zamestnávať prebytok obyvateľov z vidieckych regiónov podporujú migračné prúdy z vidieckych oblastí do mestských a keďže chýbajú verejné dopravné prostriedky, pracovný čas je dlhý a mzdy nízke a mestá rastú predovšetkým tým, že sa zvyšuje hustota využitia územia. Nedostatok priestorov na bývanie sa rieši výstavbou zle vybavených nájomných „kasární“ s malými ubytovacími jednotkami. Kvôli prudko rastúcemu dopytu sa dôraz nekladie na kvalitu, ktorú si masa obyvateľov nemôže aj tak dovoliť, ale na kvantitu. Platí to nie len pre obytné stavby, ale pre celú fyzickú a sociálnu infraštruktúru. Prílev obyvateľstva spôsobený napr. aj reštrukturalizáciou poľnohospodárstva prispieva k ďalšiemu rýchlemu rastu miest resp. mestských jadier. Priestorová koncentrácia vytvára dopyt dostatočný pre mnoho nových výrobkov, ktoré možno vyrábať so ziskom, čo umožňuje ďalšiu špecializáciu a ďalší pokrok vo výrobe.

Výstavba verejných dopravných prostriedkov, rastúce príjmy a vysoká hustota v mestskom centre vedie k tomu, že mesto rastie predovšetkým na okraji. Priemyselné podniky s vysokými plošnými nárokmi nachádzajú potrebné voľné priestory už iba tam. Obyvatelia mesta vytvárajú pri vyššom príjme dopyt po

väčších obytných plochách, čo spôsobuje, že hustota obyvateľstva v centre mesta začína klesať. Zároveň sa začínajú v centre mesta lokalizovať prvé aglomeračné mimoriadne citlivé činnosti (špecializované obchody, kancelárie , služby) a začínajú vytláčať používanie priestorov na ubytovanie a pre priemysel. Všetky tieto procesy sa odohrávajú predovšetkým v jadre mesta.

Typickým nástrojom tejto vývojovej etapy mesta je teda podpora výstavby bytov, verejnej dopravy a budovanie infraštruktúry.

2.2 Suburbanizácia

SUBURBANIZAČNÁ ETAPA - preskupovanie obyvateľstva z mestských častí s vysokou hustotou osídlenia do častí s nižšou hustotou silnie a nakoniec sa z neho stáva proces nového rozmiestnenia obyvateľstva medzi jadrom mesta a vonkajším okruhom. Výstavba dopravných ťahov umožňuje obyvateľstvu dosiahnuť centrum mesta za prijateľný čas. Môžu sa preto usídľovať vo väčšej vzdialenosti od centra mesta, kde sú za nižšiu cenu k dispozícii väčšie obytné plochy. Tento proces prehlbuje predovšetkým rozšírenie automobilovej dopravy a výstavba ciest, čo umožňuje obyvateľom mesta usídlieť sa vo vonkajšom okruhu a napriek tomu využívať výhody mesta – aglomeračné výhody, polohu z hľadiska zásobovania, veľkosť trhu. Aj priemyselné podniky, tie ktoré potrebujú väčšie plochy pozemkov a nie sú vo väčšej miere závislé od aglomeračných výhod jadra sa tiež lokalizujú vo vonkajšom okruhu. Vďaka vývoju obyvateľstva teraz sú aj v tomto okruhu k dispozícii pracovné sily na jednej strane a neuspokojený dopyt na druhej strane.

Suburbanizácia obyvateľstva a podnikov plynulo prebieha. Mesto rastúce do šírky možno iba s problémami zabezpečiť verejnou dopravou, ktorá je viazaná na linky, a preto sa čoraz väčšia časť prepravy presúva na individuálnu dopravu. Tá je však podstatne náročnejšia na plochy a spôsobuje viac hluku a výfukových plynov ako verejná doprava. Rastom individuálnej dopravy a jej negatívnych externých efektov klesá kvalita bývania v centrálnych častiach mesta, a preto sa čoraz viac obyvateľov sťahuje do vonkajšieho okruhu. Výdavky na dopravnú infraštruktúru predstavujú obrovské zaťaženie rozpočtu mesta. Keďže sa do

vonkajšieho okruhu sťahujú predovšetkým tie vrstvy obyvateľstva ktoré majú vysoký príjem, mestá v suburbanizačnej fáze sa často ocitnú vo finančnej kríze. Charakteristickou črtou suburbanizačnej fázy je, že počet obyvateľov v jadre stagnuje alebo klesá, zatiaľ čo vo vonkajšom okruhu výrazne pribúda. Keďže jadro a vonkajší okruh predstavujú väčšinou rozdielne administratívne jednotky, musia mestá v jadre často financovať drahé zásobovanie pre rastúce obyvateľstvo z daňových príjmov ubúdajúceho obyvateľstva.

Obrázok 1: Suburbanizácia



Zdroj: www.mackinac.org

2.3 Dezurbanizácia

DEZURBANIZAČNÁ ETAPA: dlhotrvajúca finančná kríza má za následok úpadok mestských zásobovacích zariadení a infraštruktúry. Uchaté cesty spôsobujú pokles dosiahnuteľnosti mestského jadra, takže stráca časť svojich výhod. Prílevom obyvateľstva v suburbanizačnej fáze sa vo vonkajšom okruhu zvýšila hustota osídlenia a cena pôdy. Okruh ponúka už iba málo pôvodných výhod – nízke ceny pôdy, voľné priestranstvá, zeleň – a nedosahuje ani aglomeračné výhody jadra. Hlavnými konkurentmi mesta v súťaži o obyvateľstvo a hospodárstvo sa stávajú stredne veľké mestá v širokom okolí. Ponúkajú nižšie ceny pôdy ako jadro veľkých miest a viac aglomeračných výhod ako vonkajší okruh. Okrem toho sa dá veľa aktivít v stredne veľkých mestách – bývanie, práca oddych, nákupy atď. – dosiahnuť s menšími nákladmi ako vo veľkom meste., ktoré možno popritom rýchlymi dopravnými spojeniami, dosiahnuť z miest strednej veľkosti.

V dezurbanizačnej etape preto už nedochádza k preskupovaniu obyvateľstva a hospodárskych aktivít v rámci mesta, ale v rámci mestských systémov. Celý mestský región stráca v prospech stredne veľkých miest.

Zatiaľ čo stredne veľké mestá sa nachádzajú v urbanizačnej etape, vonkajší okruh stagnuje a v jadre naďalej pokračuje strata aktivít. Pre mestskú politiku je dezurbanizačná etapa spojená s niekoľkými závažnými problémami.

Okrem obmedzenej kapacity v dopravnom systéme sú v iných oblastiach kapacity voľné, čo má za následok zdražovanie poskytovaných služieb. Stratou pracovných miest a zhoršením sociálnej štruktúry spôsobenými odsťahovaním obyvateľstva s vysokými príjmami, vzdelaných a mladých ľudí z jadra mesta, dochádza k nezamestnanosti. Ceny pôdy síce stagnujú, lenže pre nepriaznivú ekonomickú a sociálnu štruktúru to však nevedie k prílevu obyvateľstva, ale k poklesu investícií a tým zasa k rozsiahlemu úpadku.

2.4 Reurbanizácia

REURBANIZÁCIA: tým, že mesto prešlo všetkými vývojovými etapami, možný rozvojový proces na konci dezurbanizačnej etapy sa ocitá pred úplne inými štruktúrnymi podmienkami ako na začiatku urbanizácie. Už neexistuje veľká zásoba vidieckeho obyvateľstva ako na začiatku urbanizačného procesu, naopak, celý potenciál obyvateľstva je najmä v ekonomicky vyspelých európskych krajinách veľmi nízky.

Reurbanizačný proces môže preto prebiehať iba v podobe preskupovania obyvateľstva medzi mestami. Keďže mobilita obyvateľstva, tovarov a služieb ako aj podnikov v priebehu rozvojového procesu sa výrazne zvýšila, ďalšie rozvojové procesy miest sú úzko spojené. Veľké európske mestá dnes konkurujú medzi sebou o dôležité ekonomické aktivity a sú si tejto konkurenčnej situácie aj vedomé. Snažia sa medzi konkurentmi vyniknúť zvýrazňovaním svojich osobitostí a svojrázností, a tým získať komparatívne výhody. S týmto cieľom siahajú mestské správy často aj po metódach marketingu („CITYMARKETING“).

Mnohé mestá síce môžu opatreniami v oblasti dopravy, výstavbou verejných dopravných prostriedkov, zriaďovaním parkov a peších zón zvyšovať svoju atraktivnosť ako miesto bývania, avšak dôvody, ktoré v suburbanizačnej a dezurbanizačnej etape viedli k tomu, že mnohí obyvatelia sa obrátili k mestu chrbtom, sú aj na začiatku možnej reurbanizačnej etapy ešte stále aktuálne. V dôsledku rastúcej potreby plôch obytných priestorov na jedného obyvateľa spôsobenej vyššími priemernými príjmami na jednej strane a zmenšujúcou sa veľkosťou rodín na druhej strane, je obytných priestorov situovaných v centre aj naďalej málo a majú vysoké ceny.

Dopravné problémy a problémy životného prostredia vôbec nie sú vyriešené. Sťahovanie obyvateľov do jadra mesta bude veľmi selektívne a bude sa týkať len tých skupín obyvateľstva, ktoré majú mimoriadne preferencie pre bývanie v centre mesta.

Predovšetkým to budú mladé, bezdetné osoby, ktoré si budujú kariéru v oblasti činnosti ovplyvňovanej pozitívnymi aglomeračnými efektmi ako sú veľmi dôležité bankové posty, manažment, spracúvanie informácií. Iné časti obyvateľstva sa budú popri tom naďalej odsťahovať z jadra mesta, resp. Budú vytláčané čerstvo sa prisťahujúvujúcimi skupinami. V reurbanizačnom procese sa teda v meste dá očakávať ďalšia sociálna segregácia.

2.5 Posun vývojových etáp

Vývojové etapy mesta v Európe postupujú podobne ako industrializácia. Zatiaľ čo v päťdesiatych a šesťdesiatych rokoch bola suburbanizácia obmedzená viac-menej na Veľkú Britániu a Belgicko, začiatkom sedemdesiatych rokov sa preniesla do strednej Európy. Krajiny južnej Európy sa v tom čase nachádzali ešte v silnej urbanizačnej etape, zatiaľ čo krajiny na severozápade kontinentu a v Škandinávii museli zápasit' s problémami dezurbanizačnej etapy.

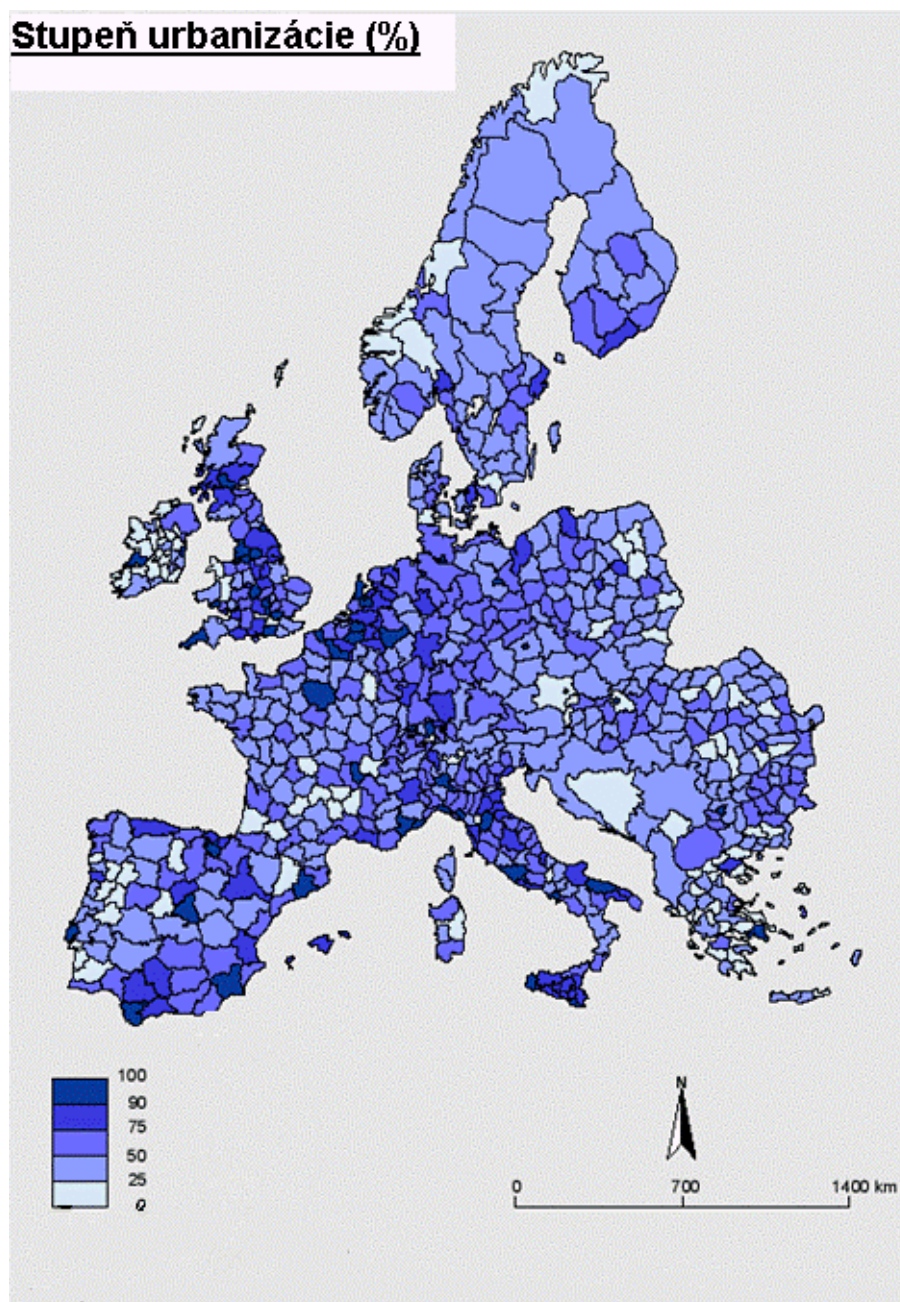
Koncom sedemdesiatych rokov zaznamenali takmer všetky väčšie západoeurópske mestá úbytok obyvateľstva. „Urban Decline“ sa stal fenoménom prakticky celej Európy. Začiatkom osemdesiatych rokov zažili jednotlivé mestá

prvé príznaky možnej reurbanizácie. Aj tento nový trend sa začal opäť na severozápade, v štátoch Beneluxu, v Škandinávii a v severnom Francúzsku. V dôsledku silných vzájomných závislostí európskeho mestského systému zasiahol reurbanizačný proces a s ním spojený obraz straty obyvateľstva na začiatku deväťdesiatych rokov takmer všetky krajiny západnej a strednej Európy. Keďže reurbanizácia predstavuje predovšetkým proces preskupovania v rámci existujúceho mestského systému, nachádzame v rámci jednotlivých krajín vedľa seba iba rastúce a zmenšujúce sa mestá.

3. URBANIZAČNÝ PROCES V EURÓPE

Urbanizačné procesy v Európe 19. storočí zahájili historicky jedinečnú celosvetovú premenu vidieckych spoločností v spoločnosti mestské. Urbanizáciu teda nemôžeme chápať iba ako nárast jednotlivých miest, jedná sa o systémovú zmenu.

Obrázok 2: Stupeň urbanizácie v Európskych regiónoch (rok 1994)



Zdroj: www.libercarto.prd.fr

V porovnaní s urbanizáciou v iných kultúrach má európska urbanizácia špecifické rysy, ktoré majú korene jednak v staroveku, jednak v stredoveku. Postavenie miest v európskych spoločnostiach bolo už v stredoveku odlišné oproti iným častiam sveta. Po veľmi dlhú dobu ľudskej histórie bola spoločnosť úzko naviazaná na poľnohospodársku výrobu a mestá slúžili predovšetkým ako obchodné, poprípade správne alebo obranné strediská poľnohospodárskych oblastí. Sídlna sieť stredovekej strednej a severnej Európy bola charakteristická predovšetkým prítomnosťou *troch foriem sídel*. Zďaleka najväčší počet obyvateľstva bol sústredený v **dedinách**. Poľnohospodárske obyvateľstvo sa však v dobe nebezpečenstva alebo nájazdu nepriateľských vojsk často sťahovalo do **opevnených "miest"**, ktoré boli v dobe mieru osídlené len čiastočne. Tretím charakteristickým sídelným prvkom stredovekej Európy boli **hrady vládnucich rodov**. Ani jeden zo sídelných typov však nepredstavoval mesto v pravom slova zmysle, keď "mestá" a hrady slúžili iba ako opevnené miesta a sídla správy nad územím. Ich obyvateľstvo neužívalo žiadnych špeciálnych práv alebo inštitúcií a ich spôsob života sa v žiadnom ohľade neodlišoval od života zvyšku spoločnosti. Obchodná a priemyselná aktivita bola pre nich úplne neznáma. K rozvoju stredovekých miest dochádza predovšetkým vďaka prenášaniam rezidencií feudálnych pánov, vlastníacich poľnohospodárske pozemky na vidieku, do mestského prostredia. Spoločnými znakmi stredovekých európskych miest bol hlavne kompaktný tvar obohnaný mestskými hradbami, vysoké hustoty zaľudnenia, relatívne nízky počet obyvateľstva (10-50 tisíc) a predovšetkým značná ekonomická závislosť na dovoze potravín a ďalších surovín z okolia. Obdobie priebehu priemyselnej revolúcie je spojené vo vyspelom svete so zánikom kompaktného stredovekého ohradeného mesta a s nebývalým nárastom počtu miest i zvyšovaním podielu mestského obyvateľstva.

Proces urbanizácie v Európe 19. storočia, t.j. tej, ktorá bola úzko spojená s industrializáciou, i neskoršej, ktorú môžeme označiť ako postindustriálnu, mal oproti urbanizačným procesom v iných krajinách zvláštne rysy. Urbanizácia Európy začala vo Veľkej Británii desať až dvadsať rokov pred začiatkom 19. storočia a postupne sa odtiaľ paralelne s industrializáciou šírila do Belgicka, severného Francúzska, severného Nemecka, Saska, Sliezska, Čiech a Moravy a Rakúska, neskôr do Talianska, severného Španielska. Rusko sa začalo rýchlo

urbanizovať až ku koncu 20. rokov 20. storočia. Väčšina východoeurópskych krajín zahájila rapídnu urbanizáciu až po druhej svetovej vojne. Aj tam však existovali už skôr menšie oblasti industriálnej urbanizácie, často to boli hlavné mestá a ich okolie, ktoré tvorili tzv. ústredné mesto, ktoré dominovalo zvyčajne svojou veľkosťou aj svojim ekonomickým potenciálom.

Odhadom sa v roku 1800 podiel mestského obyvateľstva v Európe (bez Ruska) pohyboval medzi 12,1 až 12,3 percentami. V Severozápadnej Európe bola táto hodnota najvyššia a dosahovala 14,7 percent. O sto rokov neskôr sa úroveň urbanizácie Európy (bez Ruska) zvýšila na 41 percent.

Na začiatku 19. storočia boli rozdiely medzi európskymi krajinami podstatne menšie než na jeho konci. To platí i o úrovni urbanizácie, ktorá by mohla slúžiť za jeden z indikátorov sociálnej a hospodárskej homogenity alebo heterogenity. V roku 1910 sa jednotlivé časti Európy z hľadiska dosiahnutej úrovne urbanizácie veľmi výrazne líšili. V súčasnosti sú si opäť značne podobné. Urbanizácia ako transformačný proces, ako prechod z vidieckej na mestskú spoločnosť, v 19. storočí Európu výrazne diferencovala.

Existuje konvenčné pravidlo, podľa ktorého je proces urbanizácie ukončený v situácii, kedy 80 percent obyvateľstva krajiny žije v obciach s viac než 5000 obyvateľmi. Tento stav dosiahla Veľká Británia na začiatku 20. storočia, posledné európske krajiny, ktoré sa dostanú do tejto situácie v najbližších 10-15 rokoch sú vo východnej alebo juhovýchodnej Európe. Z toho sa dá urobiť záver, že historický prechod z vidieckej spoločnosti do mestskej spoločnosti bude v Európe ako celku trvať zhruba 250 rokov. Je to pomerne dlhá doba. Spojeným štátom tento prechod trval kratšiu dobu a niektorým ázijským krajinám a krajinám Latinskej Ameriky bude trvať ešte menej.

Rast miest v Európe bol umožnený veľkými prirodzenými prírastkami obyvateľstva, no hlavne sťahovaním obyvateľov z vidieka do miest. Šlo o najväčšiu migráciu v dejinách Európy. Väčšinou však, hlavne na začiatku industriálnej urbanizácie, išlo o migráciu na krátku vzdialenosť. Neskôr, keď už

existovali veľké priemyselné aglomerácie, rástli vzdialenosti medzi cieľom migrácií a ich zdrojovými oblasťami.

3.1 Špecifické rysy európskej urbanizácie

Urbanizácia európskeho priestoru sa vyznačuje určitými špecifikami, ktoré boli jednak dané historickým vývojom a jednak kultúrnym dedičstvom Európy a tým sú odlišné od zvyšku sveta. Sociológ Jiří Musil rozoznáva nasledujúce špecifiká³:

3.1.1 Úzke prepojenie urbanizácie a industrializácie

Urbanizáciu Európy nemôžeme skúmať oddelene od industrializačných procesov, ktoré tu prebiehali, pretože predovšetkým tie vytvárali charakter a určovali priebeh urbanizácie a sú tým najdôležitejším a najšpecifickejším rysom európskej urbanizácie. Priemyselná revolúcia pozitívne pôsobila na rýchle rozvíjanie sa miest, predovšetkým kvôli zmenám, ktoré so sebou priniesla v oblasti organizácie výroby, zvýšením efektívnosti a technologickému pokroku, ale aj vďaka demografickým zmenám a zmenám kultúrnym a behavioristickým.

Industrializácia a priemyselná revolúcia začali v textilnom priemysle. Ten potreboval stále viac strojov, ku ktorých výrobe bolo treba železo a oceľ. K jeho výrobe bola nevyhnutná moderná metalurgia, ťažba rúd, ale hlavne ťažba uhlia a výroba koksu. Pohon textilných strojov bol spočiatku viazaný na vodu, ale parný stroj bol oveľa účinnejším zdrojom pohonu. Výroba parných strojov však zvyšovala dopyt po výrobe ocele a tá opäť po ťažbe uhlia. K tomu všetkému pristúpil nevyhnutný rozvoj železníc, ktorých existencia umožnila interakciu medzi všetkými týmito jednotlivými druhmi výroby a spotreby. Železnica pochopiteľne zase stimulovala dopyt po oceli a mnoho ďalších materiáloch a po mnoho nových výrobkoch strojárenského priemyslu.

Najlepšie sa mestotvorné procesy, ktoré vyústili do klasickej európskej urbanizácie, do jej prvej fáze v 19. storočí dajú popísať na príklade Anglicka. Tam

³ Musil, J. Proces urbanizace v Evropě

už pres 19. storočím existovala ťažba surovín v doloch, rozsiahla výroba vlnených tkanín, železa a skla na báze remesiel. Proti časti tejto výroby sa anglické mestá a cechy bránili a nepripúšťali, aby sa tieto činnosti rozvíjali vo vnútri miest. Okrem toho lacná pracovná sila na vidieku priťahovala výrobu do menších miest, kde sa sústreďovala domácka remeselnícka výroba, tkáčstvo, pradenie, tlačenie skla a pod. A tak v 17. storočí bola výroba tkanín rozptýlená predovšetkým na vidieku s výrobcami bývajúcimi v dedinách a v malých tržných mestách. To bolo ekonomicky výhodné. Výrobcovia mali výhody, pretože neplatili predpísané poplatky cechom. Ale malo to aj svoje tienisté stránky, medzi ktoré patrila predaj výrobkov a iné. Dôležité však je, že európska urbanizácia začala rastom vidieckych obcí a malých miest pozdĺž vodných tokov. A nebolo to čisto špecifikum Anglicka, podobný vývoj zaznamenali České krajiny, Sasko a iné časti Európy so silnou industriálnou základňou.

Technologický pokrok, ktorý viedol k stále častejšiemu používaniu vody ako zdroja energie k pohonu, viedol k tomu, že začali vznikať akési mini priemyselné koncentrácie pozdĺž horných tokov riek s rýchlou vodou. A pretože počet výhodných miest na tokoch riek bol obmedzený, súčasne s mechanizáciou výroby začali vznikať relatívne veľké výrobné budovy o štyroch až piatich podlažiach. Kombinácia lacnej vidieckej pôdy, lacnej pracovnej sily a dostatočné zdroje vodnej energie na pohon strojov silne priťahovala novo vznikajúci priemysel.

Ďalším vývojovým stupňom, bol vznik malých priemyselných miest a kvázipriemyselných aglomerácií pozdĺž vodných tokov. Továrne zamestnávajúce až niekoľko sto robotníkov a zoskupovanie niekoľko takýchto tovární bolo dostatočnou základňou pre vznik malých priemyselných miest. Líšili sa však od autonómnych historických miest. V blízkosti tovární postupne začali vyrastať skupiny obytných, väčšinou nájomných domov pre robotníkov a zamestnancov. V Anglicku mali väčšinou podobu rádoých domov, na kontinente väčších nájomných domov, ktoré sa postupne vyvinuli v rozsiahle komplexy veľkých blokov o veľkých hustotách zastavania.

Tak v Anglicku, ako i na kontinente industrializácia využívala existenciu hustej siete pre-industriálnych miest, ktoré plnili funkciu správnych a tržných stredísk a priemysel sa rozvíjal tiež na okrajoch týchto miest. V podstate všetky európske regióny, s výnimkou východnej Európy, v priebehu pre-industriálnej histórie hrali rolu urbánnych jadier. Industriálna urbanizácia, ktorá zahájila proces celkovej transformácie sídelného systému Európy, prebiehala teda na osnove starej európskej siete miest. To ju odlišovalo od urbanizačných procesov v oblastiach, kde takáto sieť neexistovala.

Neexistencia verejnej dopravy, dlhá pracovná doba a veľký počet detí, ktoré pracovali v továrňach viedli k tomu, že obydlia robotníkov, zamestnancov i majiteľov sa nachádzali v blízkosti pracovísk. Tieto priemyselné sídliská patrili k obciam alebo mestám na ktorých pozemkoch vyrástli a nemali najprv často žiadny politický štatút a boli považované za cudzie telesá v národnom tele. Politická moc v Anglicku bola v tom čase takmer úplne sústredená v rukách vidieckej šľachty a tá mala len veľmi malé styky s novo sa formujúcou triedou priemyselných podnikateľov. Ich vzájomné vzťahy boli väčšinou viac politické než spoločenské.

Tesné spojenie klasickej industrializácie a urbanizácie sa však ku koncu 19.storočia rozvoľnilo a v niektorých krajinách západnej Európy, hlavne vo Veľkej Británii sa stal hnacou silou urbanizácie rast terciárneho sektoru, služieb, nie priemyslu.

3.1.2 Špecifické zdroje energie

Ďalej spočíva špecifikum európskej urbanizácie v zdrojoch energie dominujúcich v priemysle i doprave v dobe klasickej urbanizácie, ktoré boli iné než v krajinách, ktoré sa začali urbanizovať až v 20.storočí. „**Para** ako zdroj energie využívaný vo výrobe i v doprave mala výrazne dostredivé tendencie. Predchádzajúce zdroje energie, voda a vietor, tento dostredivý charakter nemali, pretože boli „zdarma“ a ako energetické zdroje rozptýlené“⁴. Aj keď sa spočiatku

⁴ Musil, J.: Proces urbanizace v Evropě

v niektorých krajinách používalo do parných strojov drevo, predsa len uhlie pre svoju výhrevnosť zvíťazilo. A pretože doprava paliva vždy zdražovala výrobu, stala sa blízkosť k zdroju tejto novej energie jedným z významných činiteľov vedúcich ku koncentrácii hospodárskych činností i obyvateľov. Ale samotný fakt ekonomickej výhodnosti výroby umiestnenej blízko nových zdrojov energie, by nestačil k vysvetleniu všetkých stránok koncentračných efektov parného stroja. Para sa najlacnejšie vyrába vo veľkom množstve a energia musí byť použitá čo najbližšie k parnému stroju.

Vzdialenosť jednotlivých častí tovární od parného stroja nemohla byť väčšia než 400 metrov. To bola maximálna vzdialenosť, na ktorú sa pomocou hnacích remeňov, hriadeľov a prevodov dala prenášať sila parného stroja. Čím bolo viac výrobných jednotiek v danom priestore, tým efektívnejšie bolo využitie tohto novodobého zdroja energie. Vznik veľkých tovární zamestnávajúcich niekoľko sto zamestnancov bol preto úplne prirodzeným a nutným dôsledkom použitia pary ako zdroja energie. K sústreďovaniu tovární prispievala i ich spoločná obsluha železnicami.

3.1.3 Pomalšie tempo koncentrácie obyvateľstva do mestských sídel

Typickým pre Európu, a to hlavne na konci 19. a začiatku 20. storočia, bolo, na rozdiel od procesov urbanizácie v Ázii, Afrike a Latinskej Amerike, pomalšie tempo akým sa obyvateľstvo koncentrovalo do mestských sídel. Bolo to sčasti spôsobené aj tým, že Európa nebola prísťahovaleckou oblasťou ako napríklad Spojené štáty Americké, či Austrália alebo Kanada, ale skôr oblasťou, ktorú obyvateľstvo opúšťalo v ich prospech. Časť obyvateľstva, ktorá by sa za iných okolností bola sťahovala do európskych miest, naopak opúšťala Európu a sťahovala sa väčšinou do rýchle rastúcich miest mimo nej. Rozsah tejto emigrácie z Európy bol neobyčajne vysoký, tak napr. percento ľudí, ktorí sa vystažovali z Britských ostrovov v období 1850-1914, k celku obyvateľstva ostrovov v roku 1900 činil 43,5 percenta, v Nórsku 36,5 a v Portugalsku 32,7. Pre doplnenie v Rakúsko-Uhorsku toto percento činilo iba 10,7 Najnižšiu hodnotu malo naopak Rusko a Francúzsko, tj. 1,2 a 1,3 percenta. V absolútnych číslach je obraz trochu

iný, z Britských ostrovov sa vystaľovalo v uvedenej dobe 18 miliónov ľudí, z Nórska 804 tisíc, z Portugalska 1,6 miliónov a z Rakúsko-Uhorska 4,9 miliónov. Po Británii bola najvyššia migrácia z Talianska: 9,5 miliónov.

3.1.4 Veľký počet stredne veľkých miest

Európsky kontinent má neobyčajne veľký počet stredne veľkých miest s 20 000 až 100 000 obyvateľmi a v porovnaní s inými časťami sveta relatívne malé veľkomestá. Dnešné európske metropole už nepatria vo svetovom meradle medzi najväčšie svetové mesta, ako tomu bolo ešte v 19. storočí. Na začiatku 19. storočia pravdepodobne iba Londýn prekročil hranicu 1 milión obyvateľov. V roku 1900 bolo v Európe 9 miest s viac než 1 miliónom obyvateľov. Boli to podľa poradia veľkosti: Londýn, Paríž, Berlín, Viedeň, St.Petersburg, Manchester, Birmingham, Moskva, Glasgow, Liverpool mal 940 000 obyvateľov. Je pozoruhodné, že štyri z týchto miliónových miest boli vtedy mestá britské.

Ak v roku 1910 z dvadsiatich najväčších veľkomiest sveta bolo ešte 10 v Európe, potom v roku 1950 to boli už iba 4 mestá a v roku 2000 nepatrilo žiadne európske veľkomesto do týchto dvadsiatich najväčších. Najväčšie európske mesta, ako je Londýn, Paríž, Moskva, sú dnes v porovnaní s takými metropolami ako je Mexiko City, Sao Paolo, Tokio „malými“ mestami. Aj keď pred sto rokmi bol Londýn ešte najväčším mestom na svete a počtom obyvateľov prevyšoval New York o celý milión, dnes je to scvfkajúce sa mesto. V roku 1995 ho už s počtom 7,3 milióna obyvateľov neklasifikovali ako mega-city.

Pozoruhodná je hlavne rola stredne veľkých miest. V niektorých krajinách, kde industrializácia prebiehala neskôr než v Anglicku, Škótsku, Belgicku, severnom Nemecku, v tejto veľkostnej skupine žila už v 19. storočí jedna tretina až jedna polovica všetkého mestského obyvateľstva. K týmto krajinám patrilo v roku 1960 napr. Fínsko, Taliansko, Španielsko, Holandsko, Nórsko. Kvalitu života v týchto sídlach, ktoré spojovali vysoký stupeň urbanity s príjemným a zvládnuteľným mestským prostredím, dobre reprezentujú mestá ako je český Hradec Králové, rakúsky Klagenfurt, dánsky Aarhus, švédsky Lund, holandský

Delft. V porovnaní s veľkým počtom tejto kategórie v Európe, bol a je ich počet podstatne menší v Spojených štátoch, Kanade, Rusku, Japonsku, alebo Austrálii.

3.1.5 Relatívne dobré podmienky pre kvalitný mestský život

Európa ťažila z toho, že sa urbanizovala oveľa pomalšie ako iné svetové regióny a skutočnosť, že existovalo veľa stredne veľkých miest s obrovskou vitalitou, taktiež prispievala k vytváraniu priaznivých podmienok pre dobrú kvalitu mestského života. Hlavne v poslednej tretine 19. storočia sa výrazne zvýšil rozsah investícií do technickej a sociálnej infraštruktúry európskych miest. Svoju rolu tu hrala i hlboko do histórie siahajúca tradícia relatívne dobrej mestskej správy, vznik plánovania miest v 19. storočí, autonómie miest a tiež pomerne silná politická a hospodárska moc miest. Tá mohla obmedzovať excesy súkromných firiem, špekulácie s pôdou, majetkom a iné. Európskym spoločnostiam a mestám sa podarilo, sčasti už v 19., ale hlavne v 20. storočí, dosiahnuť pozoruhodne účinnú rovnováhu medzi súkromnými a verejnými záujmami.

3.1.6 Úcta k dochovaným hodnotám a prekrývanie historických vrstiev mesta

Európska klasická industriálna urbanizácia sa odohrávala v priestore, ktorý – hlavne v jeho západnej a južnej časti – sa vyznačoval hustou sieťou malých, i väčších miest, z ktorých mnoho vzniklo už v dobe starovekých štátnych útvarov. Hlavne sieť miest rímskej ríše bola z hľadiska vývoja mestskej civilizácie v Európe dôležitá. Väčšina veľkých európskych miest na juh od Dunaja a na západ od Rýna pochádza z tejto doby. V Európe, podobne ako v Číne a Indii, hrala vždy veľkú rolu história. A to samozrejme vždy znovu otvára otázku vzájomného prekrývania a vzájomnej väzby jednotlivých historických epoch. U miest je to o to dôležitejšie tým, že nejde len o kultúrne alebo sociálne fenomény, ale tiež o hmotné artefakty postupne a nákladne vznikajúce. Budovy a infraštruktúra mesta v doterajších civilizáciách predstavujú doteraz najväčšie sústredenie hmotného majetku, aké poznáme. I keď sa hospodárske hodnoty jednotlivých miest len

málokedy odhadovali – väčšinou to bolo pri vyčísl'ovaní vojnových škôd– niet pochýb o tom, že práve kumulácia týchto hodnôt a samozrejme i symbolické a kultúrne hodnoty spojené s existenciou miest, viedli k tomu, že sa konkrétne miesta „používali“ i v dobách, kedy napr. ich poloha prestala už byť výhodná apod. Mestá a siete miest majú neobyčajnú zotrvačnosť a sú klasickými príkladmi toho, čo ekonómovia označujú pojmom *economy of being*.

3.1.7 Počiatková heterogenita hospodárskych funkcií

Vnútna štruktúra pre-industriálnych európskych miest sa vyznačovala heterogenitou hospodárskych funkcií, a tiež sociálnych vrstiev v priestore. Dochádzalo síce k priestorovému sústreďovaniu určitých výrobných a obchodných aktivít, ako o tom svedčia dodnes názvy ulíc, ale neexistovali veľké a homogénne oblasti, v ktorých by boli sústredené buď určité činnosti, alebo určité kategórie obyvateľstva. Až 19. storočie prinieslo výraznejšiu funkčnú a sociálnu diferenciaciu európskych miest. Hlavnú rolu v tom hral vznikajúci priemyselný kapitalizmus a jeho funkčné zložky, t.j. priemysel,(vznik tovární), doprava (železnice a rozvoj prístavov), obchod a rozvoj školstva a kultúry. V mestách dochádzalo k zvyšovaniu životnej úrovne obyvateľstva, dochádzalo k znižovaniu úmrtnosti, no zároveň tiež ku znižovaniu pôrodnosti. Nový sociálne- ekonomický systém viedol k vzniku nových sociálnych tried, hlavne priemyselného robotníctva.

V priebehu 19. storočia sa utvárali vo všetkých väčších európskych mestách relatívne homogénne robotnícke štvrte, štvrte stredných tried a oblasti sústreďujúce horné triedy. V 19.storočí vznikla mestská sociálna segregácia založená na triednej diferenciacii spoločností. Mala dva, špecificky európske geografické rysy. Robotníci bývali v periférnych zónach miest a to väčšinou vo východných perifériách (Londýn, Paríž, Berlín, Viedeň, Praha, Budapešť). Buržoázia – hlavne na kontinente – až takmer do konca storočia - vo vnútorných častiach miest. Okraj mesta a suburbium ako miesto bývania objavili horné a stredné triedy až na konci storočia.

Treba však dodať, že vnútorné časti európskych miest si zachovali po celé 19. storočie pomerne značnú funkčnú heterogenitu, ktorá bola zachovaná i v 20. storočí a je jedným zo špecifických znakov európskeho mesta i v tomto storočí.

3.1.8 Vznik a kultivácia veľkých nájomných domov

Ôsmym špecifickým znakom európskych miest 19. storočia bol vznik špecifického stavebného riešenia v dôsledku troch okolností, na ktoré museli tieto mestá reagovať. Týmto riešením je vznik a kultivácia veľkých nájomných domov. Prvou, aktívnou okolnosťou, bol rast miest, rast počtu obyvateľov, ktorý sa musel odohrávať – a to bola druhá okolnosť – na obmedzenom priestore vymedzenom až do polovice devätnásteho storočia hradbami. Treťou okolnosťou bola neexistencia výkonnej hromadnej dopravy. Kombinácia rastu s uvedenými dvoma obmedzeniami vyústila – a opäť je treba dodať, že predovšetkým na kontinente – do veľkých hustôt obyvateľstva v novo stavaných obytných štvrtiach a do rozvoja veľkých nájomných domov. Tie sa samozrejme líšili podľa sociálneho zloženia obyvateľstva.

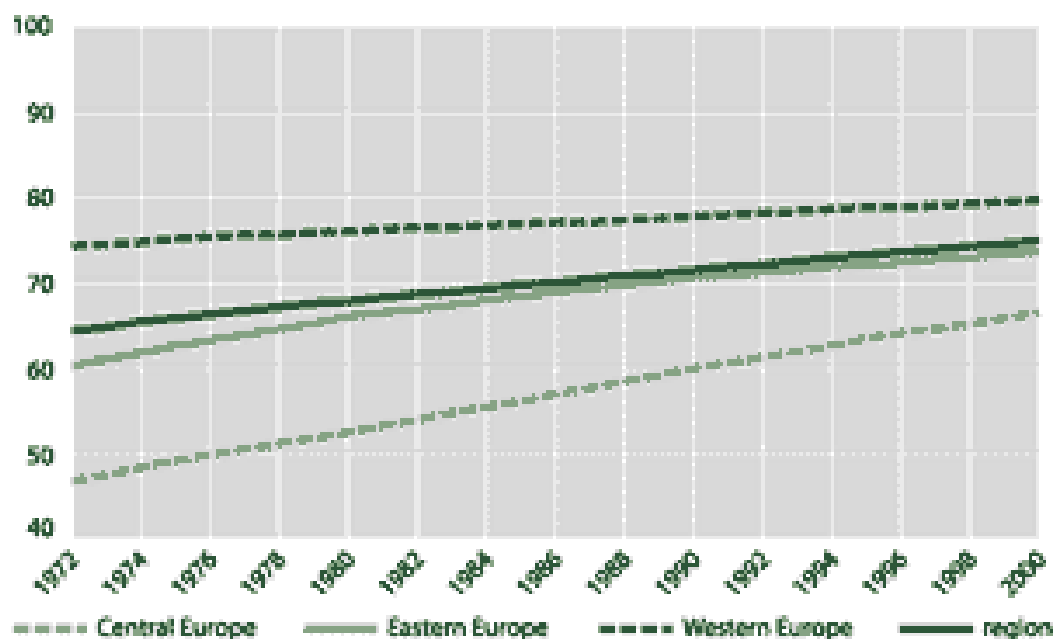
Existencia hradieb hrala vo vývoji týchto miest dôležitú rolu. Hradby existovali napr. v Bologni do roku 1902, v Madride do 1868, vo Viedni 1857, Barcelone 1854, Bruseli 1830. Ich existencia viedla k väčším hustotám zastavania a obyvateľstva v priestore vnútri hradieb. Najlepšie to dokumentuje prípad Štrasburgu. Opevnenia z roku 1580 boli odstránené až roku 1870. V tomto období sa však počet obyvateľov mesta vnútri hradieb strojnásobil. Morfológia európskych miest bola tak do značnej miery určovaná vojnovými rysmi európskej politiky. Až 19. storočie situáciu zmenilo. No existencia hradieb a priestor získaný po ich odstránení, prispeli k často sa vyskytujúcej rádo- koncentrickému morfológickému systému európskych miest s výraznými koncentrickými zónami oddelenými navzájom bulvármi, ringami, alebo „kolcami“ (Paríž, Viedeň, Budapešť, Moskva). Ďalším efektom hradieb bol rast európskych miest do výšky, a nie do strán. Špecifické – v porovnaní s USA – boli však stavebné nariadenia obmedzujúce výšku budov a zachovávajúce výškovú rovnakosť európskych miest 19. storočia (Paríž, Berlín, Viedeň, Petrohrad) na rozdiel od miest amerických,

kde už ku koncu 19. storočia začali vznikať mrakodrapy, vďaka vynálezu elektrického výťahu, ktorý bol použitý v New Yorku roku 1889.

3.2 Súčasný stav a prognóza blízkej budúcnosti

V Európe sa v období rokov 2000 až 2015 očakáva každoročný nárast mestského obyvateľstva o 0,3 percenta. Súčasný stav, kedy je Európa urbanizovaná zo 76 percent, by sa mal ustáliť na 82- percentnom podiele mestského obyvateľstva k celkovej európskej populácii. Momentálne polovica európskeho obyvateľstva žije v malých mestách s 1 000 až 50 000 obyvateľmi, jedna štvrtina v stredne veľkých mestách s počtom obyvateľov od 50 000 do 250 000 a neočakáva sa, že ani nasledujúca urbanizácia tento stav nejako výrazne zmení.⁵

Graf 4: Vývoj urbanizovanej populácie v Európe od roku 1972 až po rok 2000



Zdroj: United Nations Population Division 2001

⁵ Zdroj: United Nations Centre for Human Settlements

3.3 Európska tradícia

Európa sa môže ohliadať na veľmi bohaté dedičstvo budovania miest, dedičstvo, ktoré však už trochu upadá do zabudnutia. Tradičná výstavba miest bola ale počas celého 20. storočia prítomná a svoj vrchol dosahovala v 70tych rokoch, keď sa európskym rokom ochrany pamiatok začala jedinečná kampaň na záchranu historických miest. Kým v 70tych rokoch bol dôraz kladený na udržiavanie miest, vstúpila v 80tych rokoch do popredia na tradícii a historickom mestskom základe orientovaná prestavba miest. História európskych miest má svoje zvláštnosti. K nim patria tiež skúsenosti s diktatúrami, predovšetkým v Taliansku a Rusku.⁶

⁶ Kegler, H. Neue Moeglichkeiten des Stadtumbaus, Berlin, 2002

4. POROVNANIE S INÝMI REGIÓNMÍ

Premena Európy ako celku z prevažne vidieckych (a teda tiež prevažne poľnohospodárskych) spoločností v mestské a priemyselné bude trvať zhruba 250 rokov, v rozvojových krajinách sa zhustí do zhruba 150- 200 rokov⁷.

V niektorých častiach Európy, napr. Veľkej Británii, Holandsku a Belgicku bola urbanizácia ukončená už pred desiatkami rokov a boli tam zahájené nové zmeny sústavy osídlenia.

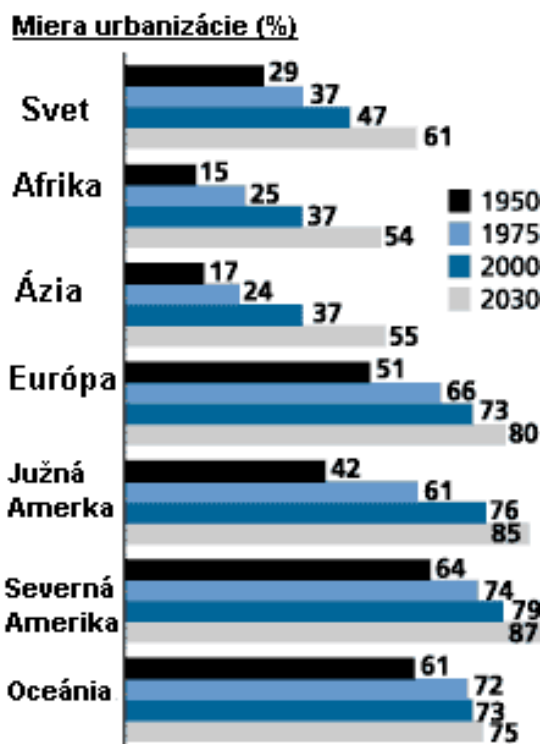
Je tiež treba zdôrazniť, že v Európe bol vývoj urbanizácie pokojnejší než na ostatných kontinentoch. Okrem krízy sociálnych a zdravotných podmienok v 19. storočí prešla európska urbanizácia- vďaka sociálnej politike, plánovaniu miest a hygienickým opatreniam- pomerne humánnou transformáciou. V ešte väčšej miere to platí o českých krajinách a Slovensku, kde nevznikli ani príliš veľké mestá, ani veľké priemyselné aglomerácie.

Európske veľkomestá patria dnes k „menším“, v 19. storočí boli vo svetovom meradle najväčšie.

Súčasná úroveň urbanizácie Európy (76%) je porovnateľná s úrovňou urbanizácie iných častí vyspelého sveta, napr. USA ja urbanizované zo 75 percent a Japonsko zo 77 percent. Aj keď vo vyspelých regiónoch sa proces pomešťovania rapídne spomalil a „ľahúňom“ urbanizácie sa stali rozvojové regióny, tento proces sa značne líši od toho európskeho hlavne tým, že sa uskutočňuje pri nižšom stupni ekonomického vývoja, je viac závislý na zmenách vnútornej ekonomiky, je založený na nižšej úmrtnosti a vysokej pôrodnosti, zahŕňa oveľa väčší počet obyvateľstva a vlády intervenujú oveľa viac pri modifikácii tohto procesu.

⁷ Musil, J. Urbanizace a problémy lidstva, www.cts.cuni.cz

Graf 5: Miera urbanizácie v jednotlivých svetových regiónoch, roky 1950 až 2030



Zdroj: Population Reference Bureau

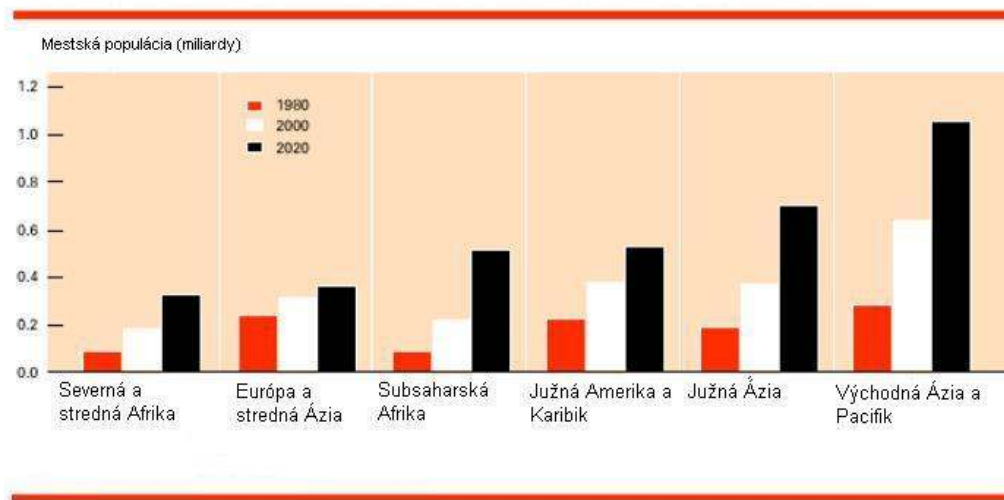
4.1 Rozvojové krajiny

Už v roku 1950 viac než polovica populácie rozvinutých krajín žila v mestských oblastiach. V roku 2000 tento pomer stúpol na tri zo štyroch osôb, v roku 2030 sa očakáva až 83 %-na úroveň urbanizácie. Naproti tomu v rozvojových krajinách v roku 1950 menej než jedna osoba z piatich (18 %) žila v mestských častiach, tento pomer však v roku 2000 vzrástol na 40% a očakáva sa, že hranicu 50 % prekročí kolo roku 2018.

Predpokladá sa, že rozvojové krajiny dosiahnu úroveň urbanizácie, akú mali rozvinuté krajiny v roku 1950, približne až v roku 2030. To ale taktiež znamená, že väčšina urbanizačného rastu sa bude odohrávať práve v oblastiach tretieho sveta. Tento proces však vyžaduje obrovské investície, aby sa aspoň udržali základné životné podmienky a tieto krajiny sú najmenej schopné dovoliť si takéto výdaje.

Graf 6: Rast mestskej populácie v rôznych regiónoch, roky 1980, 2000 a 2020

Najväčší nárast mestskej populácie sa do roku 2020 odohrá v Afrike a Ázii



Zdroj: UNDIESA, World Urbanization Prospects, 1996

Latinská Amerika je najurbanizovanejšia časť rozvojového sveta, očakáva sa, že v roku 2025 bude až 80% jej obyvateľstva žiť v mestách, aj keď proces urbanizácie sa tak ako v Európe spomaľuje. Najviac urbanizované krajiny regiónu sú Venezuela a Uruguaj, najmenej urbanizovaná je Karibská oblasť.

Miera urbanizácie **Afriky** je v súčasnosti okolo 40%, pričom niektoré krajiny východnej Afriky, ako napr. Rwanda a Burundi nedosahujú ani 10%né hodnoty. V tomto regióne je však proces urbanizácie oveľa rýchlejší než vo vyspelých častiach sveta.

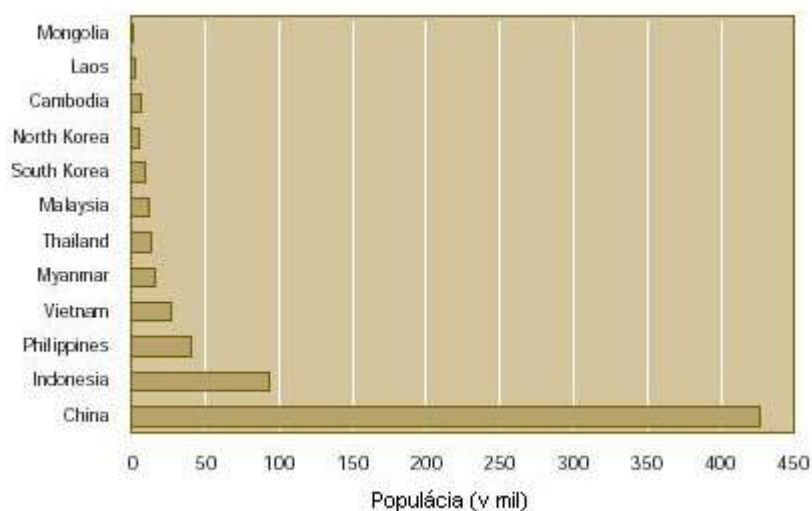
Ázia má mieru urbanizácie taktiež približne 40%, pričom existujú v rámci tejto oblasti veľké rozdiely, kedy severná Ázia je urbanizovaná zo 65%, zvyšné krajiny približne 30 až 40%, no napríklad Bután len z 3 percent. Táto časť sveta je spolu s Afrikou momentálne hlavnou oblasťou rapídnych urbanizačných procesov.

4.1.1 Úroveň urbanizácie a problém s definíciami

Národný inštitút štatistickej a ekonomickej analýzy v Benine považuje za **mesto** akékoľvek mesto s 10 000 a viac obyvateľmi, ktoré má aspoň štyri z nasledujúcich: poštový úrad, daňový úrad, banku, zdravotné centrum, strednú školu, elektrinu, erár, či zásobovanie pitnou vodou. Hustota obyvateľstva a pomer nepoľnohospodárskych aktivít sa neberú do úvahy. Týka sa to hlavne subsaharskej Afriky, kde malé mestá sú definované na základe administratívnych, demografických a infraštrukturálnych charakteristík, a to aj napriek tomu, že väčšina populácie sa zaoberá poľnohospodárstvom. Výnimka z pravidla je hlavné náboženské centrum Senegalu, Touba, kde islamská legislatíva má prednosť pred štátnou. Touba je stále klasifikovaná ako dedina, napriek tomu, že jej odhadovaná populácia presahuje 300 000.

Ázia zostáva naďalej prevažne poľnohospodársky kontinent, s dvoma tretinami obyvateľstva žijúcimi v oblastiach vidieka. Jednako, ak by India a Čína zmenili svoju definíciu mestských centier, na podobnú ako používajú európske krajiny, založenú na nižšom prahu obyvateľstva, veľká časť ich populácie by sa zmenila z vidieckej na mestskú, čím by sa zmenila aj úroveň urbanizácie v Ázii, keďže tieto dve krajiny majú vysoký podiel na populácii kontinentu.

Graf 7: Odhad vývoja mestskej populácie v južnej Ázii, roky 2000 až 2030



Zdroj: United Nations, 2002

Ďalším problémom je **definícia hraníc** mestských centier. Hlavne v juhovýchodnej Ázii rast rozšírených metropolitných oblastí, kde poľnohospodárske a nepoľnohospodárske činnosti sú časopriestorovo integrované v tej istej zemepisnej oblasti, robí obtiažnym rozoznávať medzi mestským a vidieckym. Takýto proces integrácie sa odohráva vo viacerých rôznych lokáciach s polomerom až 100 kilometrov a zahŕňa mix poľnohospodárskeho využívania krajiny, priemyselných zástavieb, suburbanizačných sídlisk a iných foriem existujúcich vedľa seba pri extrémnej mobilite obyvateľstva a pohybu tovarov v rámci regiónu.

V Afrike transformácie mestských oblastí odzrkadľujú regionálne rozdiely a napriek tomu, že stále prevládajú poľnohospodárske činnosti, dochádza k posunom vo vlastníctve pôdy a charaktere zamestnanosti, často zahŕňajúc marginalizáciu vidieckej i mestskej chudoby.

4.1.2 Rozdiel v sektorových interakciách

V porovnaní s Európou a inými rozvinutými oblasťami sa nedá živobytie ľudí v rozvojových oblastiach redukovať na dve hlavné kategórie: poľnohospodárstvo vo vidieckych oblastiach a priemysel a služby v mestských centrách.

Počet mestských domácností zaoberajúcich sa poľnohospodárstvom a vidieckych, ktorých príjmy sú z aktivít iných než poľnohospodárskych, je enormný. Tieto sektorové interakcie majú tiež priestorovú dimenziu. Napríklad ak nejaký člen domácnosti migruje, ale udrží si silné spojenie s rodinou na vidieku, sú domácnosti definované širokopriestorovo, kombinujúc farmárske a nefarmárske činnosti a mestské a vidiecke sídla, pretože dochádza k rozsiahlej výmene zdrojov, ktorá je pre mestského jedinca často životne dôležitá.

4.1.3 Zohľadňovanie rozdielov

Tieto sektorové interakcie sú dôležité v implikácii rozvojových politík. Napríklad programy rozvoja vidieka tradične smerujú k zvyšovaniu

poľnohospodárskej produkcie, no ak neobsahujú taktiež priemyselné aktivity, ako manufaktúra poľnohospodárskych zariadení, náradia a vstupov, vedú k vytlačaniu zraniteľných skupín na okraj spoločnosti.

Podobne taktiež stratégie mestského bývania pre nízkopríjmové skupiny často opomínajú ich potrebu diverzifikovať svoje príjmy a produkciu potravín pre spotrebu domácností a udržiavať sociálne siete s vidieckymi oblasťami, ktoré sú pre tieto skupiny dôležitou časťou stratégie prežitia.

4.1.4 Kritika priebehu urbanizačných procesov

V 50tych rokoch spočívali rozvojové koncepcie v zväčšovaní domácich trhov a vytváraní podmienok investovať, čím mal moderný sektor hlavne prostredníctvom **industrializácie** a **urbanizácie** zasahovať do tradičného. Predpokladalo sa, že v husto znečistených vidieckych usadlostiach tretieho sveta okrajová produktivita bude minimálna, preto transfer pracovnej sily z vidieckeho poľnohospodárstva do mestského priemyslu mal nastať bez poklesu poľnohospodárskej produktivity. Naozaj sa to darilo do polovice 60tych rokov, rôzne štúdie ukazovali, že migrácia vidiek- mesto je pozitívny proces, už koncom dekády však začínalo byť jasné, že vytváranie pracovných miest v priemysle bolo oveľa nižšie než sa čakalo a nemohlo absorbovať rýchlo sa rozrastajúce mestské obyvateľstvo. Starosť o **preurbanizovanosť** sa premenila v politiku snažiacu sa zabrániť migrácii za prácou do miest.

Z tohto pohľadu mocenské mestské záujmy dominujú vidieckej chudobe. Najdôležitejší triedny konflikt v treťom svete je ten medzi vidieckymi a mestskými triedami, keďže vidiecky sektor v sebe zahŕňa väčšinu chudoby a najviac nízkonákladových zdrojov potenciálnych výhod. Bates⁸ rozšíril kritiku mestských elít vo svojej analýze role afrických byrokracií, ktoré podľa neho v mene industrializácie príliš kontrolujú svoje ekonomiky, ničiac snahy

⁸ Bates, R.H. (1981), *Markets and States in Tropical Africa*, University of California Press, Berkeley.

a infraštruktúrne investície do urbanizácie, podkopávajúc skutočnú materiálnu základňu afrických ekonomík, za ktorú považuje poľnohospodársku produkciu.

Príčinou preurbanizovanosti tretieho sveta a mestského rastu je hlavne migrácia vidiek- mesto, čo je pokladané za indikátor regionálnych a sektorových deformácií, spôsobujúci praktické administratívne problémy v plánovaní mestských verejných služieb a je potenciálnym zdrojom sociálnych nepokojov v mestách. Strach z nekontrolovanej urbanizácie vyústil do politik limitujúcich mestský rast a kontrolujúcich migráciu obyvateľstva vidiek- mesto, vyvíjajúc tlak na už teraz nedostatočné možnosti bývania a infraštruktúru. Tieto politiky sú však do veľkej miery neúspešné a spôsobujú znižovanie blahobytu a permanentné zhoršovanie životnej situácie pre najchudobnejšie vrstvy.

Naproti tomu sa v **Európe** dajú vyzorovať iniciatívy revitalizácie miest a snahy podnecovať ľudí k sťahovaniu sa do miest (napr. iniciatíva Tonyho Blaira „An Urban Renaissance”).

4.1.5 Proces decentralizácie administratívnych funkcií

V súčasnej dobe významný aspekt mestsko- vidieckych vzťahov v rozvojových krajinách je **decentralizácia administratívnych funkcií**, a to hlavne vďaka tlaku medzinárodných finančných inštitúcií a veriteľských krajín na politickú demokratizáciu a štátne reformy, aj keď v mnohých krajinách tento proces nie je imúnny voči zásahom a kontrolám centrálnych vlád. No i tak decentralizácia obnovila záujem na rozvojovom plánovaní a na posilňovaní role malých a stredne veľkých mestských centier a ich rozvoji.

4.1.6 Hlavné problémy mesta

- Nejasné vlastnícke práva
- Zásobovanie vodou a kanalizačné siete sú nedostatočné (220 miliónov mestských obyvateľov nemá prístup k pitnej vode)
- Zlá základná infraštruktúra (vrátane zdravotnej starostlivosti)
- Nízka kontrola nad znečisťovaním a toxickým odpadom

4.2 Vyspelé regióny

Rozvojové krajiny ešte nedosiahli štádium urbanizačných problémov, ktoré skľučujú rozvinuté krajiny, zažívajúce priemyselný úpadok a rozklad miest. **Európa** sa tu zásadne nelíši od ostatných regiónov vyspelého sveta.

V Európe a Severnej Amerike sa posun z vidieckej ku mestskej spoločnosti dovŕšil na začiatku 20. storočia, a miera urbanizácie sa stabilizovala na 70 až 80 percentách, urbanizácia v Japonsku bola čosi mierne pozadu za nimi.

4.2.1 Tendencie vo vývoji urbanizácie vo vyspelých regiónoch

V súčasnosti je v procese urbanizácie v Európe a iných vyspelých regiónoch badať dve protichodné tendencie. Na jednej strane dochádza k vyrovnávaniu rozdielov, kedy suburbanizácia zvyšuje význam okrajových zón v aglomerovaných územiach a dezurbanizácia zvyšuje význam neaglomerovaných území mimo metropolitných oblastí. Na strane druhej sa ako potenciálny problém javí nová diferenciácia, spôsobovaná úpadkom centier a formovaním vnútorných periférií.

4.2.1.1 Suburbanizačné tendencie

V USA je suburbanizácia a jej dôsledky spojovaná s fenoménom **urban sprawl**. Ten sa vyznačuje priestorovo veľmi roztriešteným a nekompaktným rozvojom. Kým v USA prevažuje táto forma, je urbanizácia v západnej Európe oveľa koncentrovanejšia. Priestorovo kompaktnejší charakter európskych miest ovplyvnili nie len kultúrne aspekty, ale tiež aktívnejšie využitie nástrojov regulujúcich urbanizáciu.⁹

⁹ Sýkora, L., Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s. - 2002

4.2.1.2 Dezurbanizačné tendencie

V rozvinutých krajinách je v posledných rokoch badateľný proces dezurbanizácie, čo znamená sťahovanie ľudí preč z miest, a to hlavne z nasledujúcich dôvodov:

- Nárast počtu ľudí vlastniacich autá umožňuje ich väčšiu mobilitu, čo vedie k nárastu počtu ľudí dochádzajúcich za prácou
- Mestské oblasti zaznamenávajú pokles kvality bývania a to hlavne vďaka vysokému stupňu znečistenia, kriminalite, hluku, atď.
- Po odchode do dôchodku sa veľa ľudí sťahuje na pokojnejšie miesta
- Nové priemyselné parky mimo miest znamenajú, že ľudia už nemusia cestovať do centier mesta a preferujú bývať na okraji, blízko pri mieste zamestnania

4.2.2 Demokratické decentralizované mesto

Jedna z najväčších urbanizačných vízií 20. storočia- **rozrušenie mesta**- sa sama začína rozplývať. Tento sen, ktorý snívalo hlavne **USA**, sen o skutočne demokratickom meste, ktoré by umožňovalo rovnosť a voľnosť pre všetkých, mal byť realizovaný v decentralizovanom meste, ktoré Robert Fishman nazval „oslobodená megalopolis“.¹⁰ Staré industriálne mesto, delené na centrum a perifériu, s jeho obchodnými štvrťami, obytnými časťami a priemyselnými zónami malo byť nahradené rovnomerne osídlenou krajinou, v ktorej má každý prístup k prírodným krásam a zdrojom. Predpokladom mali byť moderná komunikačné prostriedky. V takomto meste nemala existovať hierarchia, ani priepasť medzi perifériou a centrom, žiadne riadenie z nejakého mocenského centra, ale slobodná možnosť rozhodnutia, kde chce človek žiť. Tento koncept sa značne líšil od toho, čo si pod decentralizáciou predstavuje **Európa**, a síce usporiadanú suburbanizáciu od centier smerom von, ktorá smeruje k hierarchicky jasne zoradenému sídelnému systému. Naivita americkej predstavy jej pomohla k úspechu. Auto a rodinný dom, synonymá blahobytu, nahradili najprv v hlavách

¹⁰ Fishman, R.: „Die befreite Megalopolis“ Amerikas neue Stadt, Arch+ 112

a potom v skutočnosti reálne mesto v „suburban Nation“¹¹ - na autá orientovaných Spojených štátoch.

Obrázok 3: Urban sprawl na Floride



Zdroj: www.ucsusa.org

4.2.3 Problémy miest

Mestskí plánovači v rozvinutých krajinách musia čeliť problémom, ktoré siahajú desiatky rokov naspäť. **Sídelná segregácia** je jedným z najzávažnejších. Presun zámožného obyvateľstva z centrálnych miest do predmestí- trend, ktorý je možné pozorovať v týchto krajinách od 70tych rokov- je vyvažovaný stratégiami mestskej revitalizácie, usilujúcimi o oživenie miest mladými a skupinou obyvateľstva stredného veku. Procesy revitalizácie vo všeobecnosti pomáhajú mestám vytvárať príjmy z daní a obchodu, ale tiež často smerujú k prehlbovaniu disparít medzi nákladmi na bývanie susedstva a ďalej koncentrovaných nízkopříjmových menšinových skupín v slumoch a getách. Domnienka, že existuje mestská „podtrieda“, uväznená neadekvátnymi možnosťami vzdelania

¹¹ Duany, A./Plater-Zyberk, E.: Towns and Town- Making Prinziples, New York, 1992

a príjmu, je dnes tak isto relevantná, ako bola relevantná v 60tych rokoch, keď bola prvý krát vyslovená.

Starnutie obyvateľstva rozvinutého sveta sa prejavuje aj v raste podielu tejto skupiny na obyvateľstve miest, čo vytvára špeciálne potreby na poskytovanie služieb a prispôsobovanie životných podmienok tejto špecifickej skupine obyvateľstva.

Imigrácia diverzifikuje etnický profil mestskej populácie v Spojených štátoch a rade ďalších vyspelých krajín, čo na jednej strane umožňuje zaujímavé kultúrne interakcie, na strane druhej podnecuje etnické zoskupovanie sa a intoleranciu voči menšinám.

Vo vyspelých krajinách sa mestá musia vysporiadať s trendom sťahovania sa „baby boomerov“ do okrajových sídlisk, ktoré sú bližšie k prírode. Ale taktiež ponúkajú výhody mestského života, čo je predzvesťou virtuálneho miznutia tradičných vidieckych oblastí vo viacerých väčších regiónoch. Aj kritický nedostatok cenovo dostupných možností bývania v rade týchto miest núti stredne príjmovú triedu sťahovať sa do schátralých obydlií, či z nich dokonca robí bezdomovcov.

Vyspelé mestá v Európe a Severnej Amerike už majú vybudovanú základnú infraštruktúru a výzvu pre ne teraz predstavujú nie kvantitatívne, ale kvalitatívne zlepšenia. Naproti tomu mladé mestá v menej vyspelých regiónoch majú problémy udržiavať krok s narastajúcou populáciou a výrobou a s budovaním potrebnej infraštruktúry. Termín „**mladé mestá**“ neznamená doslova, že sú mladé, znamená, že sa len relatívne nedávno začali vyvíjať v moderné mestá s dobrými verejnými službami a základnou infraštruktúrou, ako kanalizačnými systémami, dôkladným zberom odpadu, parkami a zelenými plochami, atď.. No aj v rozvinutých krajinách sú nie všetky mestá vyspelé. Napr. mnohé malé a stredne veľké mestá v Japonsku môžu byť čo sa sociálnej infraštruktúry týka považované za mladé v porovnaní s mestami Severnej Ameriky a Európy.

4.2.4 Migrácia ako faktor rozvoja

V **Spojených štátoch** hrala v rozvoji krajiny a miest dôležitú rolu migrácia obyvateľstva. Ovplyvňovala ju migrácia z Európy, a taktiež rozdiely v príjmoch medzi jednotlivými oblasťami v rámci krajiny. Kulminovala okolo roku 1940. Naproti tomu v **Európe** zaznamenávame zvýšenú migráciu hlavne v 19. storočí v období industrializácie, neskôr dochádzalo k útlmu migračných prúdov, a od 70tych rokov zaznamenávame opäť nárast počtu vnútromestských migračných pohybov hlavne vďaka medzinárodnej migrácii. Hlavným dôvodom vnútromestskej migrácie je nespokojnosť s kvalitou či veľkosťou bytu, prípadne nespokojnosť so zamestnaním. Tejto migrácii sa zúčastňujú hlavne slobodní jedinci, zatiaľ čo rodiny s deťmi sa sťahujú prevažne do okrajových oblastí miest.

Do miest sa tiež sťahujú starší bezdetní ľudia. Pre vyspelé regióny je typické, že sa najviac sťahujú ľudia v produktívnom veku, najmenej migrujú ľudia nad 70 rokov.

4.2.5 Neusporiadaný rast mestských aglomerácií

Súčasný rozvoj typický pre mestské aglomerácie a metropolitné regióny v USA a tiež v štátoch EU je charakterizovaný chaotickým, neusporiadaným rastom. Izolované zóny monotypických aktivít sú vytvárané spočiatku iba v rámci teritória jednotlivých mestských aglomerácií v oblastiach atraktívnych pre daný typ činnosti, hneď však mohutne expandujú za hranice súčasne zastavaného územia miest do voľnej krajiny. „Približovaním okrajových častí miesta ich postupným prelínaním dochádza k vzniku tzv. **aglomerácií, resp. metropolitných regiónov**, kde jedno zo sídel dominuje veľkosťou a významom alebo **konurbácií** pri porovnateľnej veľkosti a význame sídel. Aglomerácie, konurbácie a príslušné sídla zrastajú do megalopolí.“¹² V Európe sa jedná napr. o Londýn, Paríž, Brusel, Zürich a ďalšie aglomerácie.

¹² Sýkora, L.: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s. - 2002

4.2.6 New Urbanism a EURbanizmus

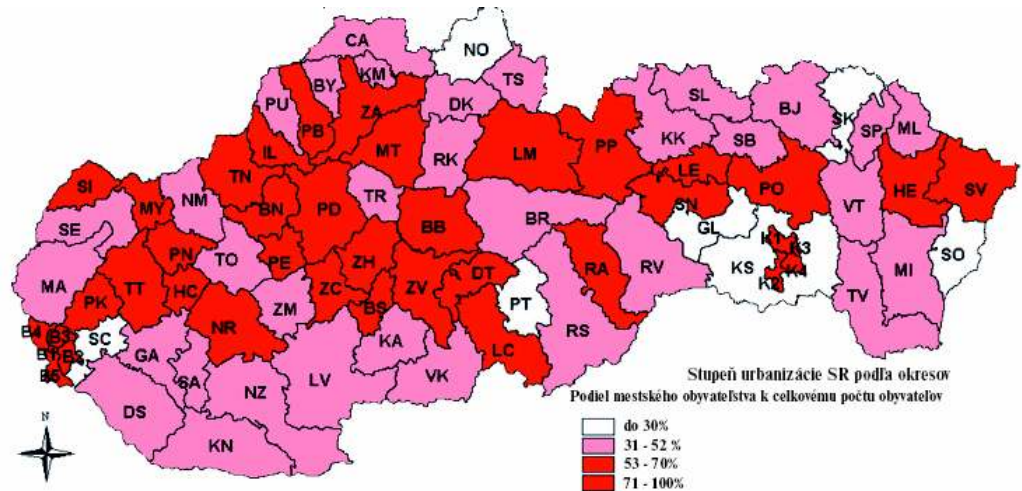
V posledných rokoch sa v USA dostáva do popredia koncept výstavby miest známy ako New Urbanism, v Európe sa v súčasnosti hovorí o tzv. EURbanizme. Európska výstavba miest má iné skúsenosti než americká. Stav centier miest nie je ešte taký dramatický ako v USA, suburbanizácia tu ešte nie je tak pokročilá. To má za následok, že téma suburbanizácie v Európe ešte nebolo dostatočne prehĺbené. EURbanizmus je koncept, ktorý jednak stavia na špecifických európskeho vývoja, jednak preberá z pokročilejšieho amerického konceptu podnety, ako revitalizácia starých priemyselných areálov a centier miest, ale taktiež výstavba vysokopodlažných budov apod.¹³

¹³ transatlantické stretnutie zástupcov New Urbanism a EURbanism v Bruseli v Apríli 2003

5. URBANIZÁCIA

SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Obrázok 4: Súčasný stupeň urbanizácie SR podľa okresov



Zdroj: Ministerstvo životného prostredia SR

5.1 Základné údaje

Slovensko má so svojimi kolo 5 400 000 obyvateľmi pomerne nízku hustotu zaľudnenia- 109,7 obyvateľov na štvorcový kilometer. Geomorfologické podmienky Slovenska však spôsobujú, že pre Slovensko je charakteristická hustá sieť sídiel - priemerná vzdialenosť medzi sídlami je asi 3,5km. Sídelnú sieť charakterizuje vysoká miera rozdrobenosti- 2891 obcí (rok 2003). V sídelnej štruktúre dominuje vidiecke osídlenie nad obcami so štatútom mesta. Slovensko má unikátnu hustú sídelnú štruktúru s prevahou malých obcí s menej ako 1000 resp. 2000 obyvateľmi, v ktorých býva jedna tretina obyvateľov SR. Napriek tomu, že v súčasnosti v celkovej populácii dominuje mestské obyvateľstvo, stále je veľmi významný podiel vidieckeho obyvateľstva (okolo 43%). Vývoj urbanizovanosti Slovenska meraný podielom mestského obyvateľstva na celkovom počte obyvateľstva v porovnaní s vývojovými trendmi v Európe bol zjavne pomalší. Na druhej strane veľmi intenzívna a rozsiahla bola sekundárna

urbanizácia vidieckych území, v dôsledku čoho Slovensko má vyššiu urbanizovanosť, ako vyplýva z kvantitatívneho ukazovateľa.

Tab.1: Podiel mestského obyvateľstva v Európe a v SR v rokoch 1920–2000 (v %)

Roky	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Európa	46,2	49,5	52,8	55,2	62,6	69,4	75,9	82,4	82,7
Slovensko	18,0	22,6	24,5	26,2	29,8	37,0	50,2	56,0	56,5

Tab.2: Priemerný ročný rast (v %) mestského obyvateľstva v Európe a na Slovensku v dekádach obdobia rokov 1920 – 2000

Dekády	1920-1930	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000
Európa	1,5	1,3	0,8	2,1	1,8	1,5	1,4	1,3
Slovensko	2,2	0,8	0,6	2,9	3,3	4,0	3,2	1,6

Zdroj: Philip M. Hauser, Robert W. Gardner, Aprodicio A. Laquian, Salah El-Shakhs: Population and the Urban Future, United Nation Fund for Population Activities.1982. Údaje za Slovensko z cenzov a od roku 1990 z prameňov Štatistického úradu Slovenskej republiky

Súčasný stav sídelnej a regionálnej situácie na Slovensku na začiatku 21. storočia je ovplyvňovaný predchádzajúcim vývojom spoločenstva na tomto území. Špecifikom tejto situácie je skutočnosť, že sa tu prelínajú viaceré procesy (dobiehajúca modernizácia, globalizácia....) pričom územné spoločenstvá a územia rôznych regionálnych a sídelných typov sa nachádzajú v rôznych fázach modernizácie, s rôznymi dispozíciami k rozvoju ako i rôznou mierou zaostávania za situáciou v EÚ.

Slovenská spoločnosť obdobia počiatku 20. storočia predstavovala typ rurálnej spoločnosti prevažne ešte s tradičnou štruktúrou založenou na poľnohospodárstve. V prvej polovici 20. storočia nevznikol významnejší ekonomický základ pre intenzívnejšiu industrializáciu. Nízkej ekonomickej úrovni zodpovedal aj nízky stupeň urbanizácie spoločnosti. Hoci premena na industriálnu spoločnosť bola dokončená na prelome 60tych a 70tych rokov, rurálny charakter

Slovenska pretrvával. Transformácia spoločnosti na urbánnu sa na Slovensku oneskorila o 20 rokov, došlo k nej až v 80tych rokoch.¹⁴

Základný stupeň industrializácie a urbanizácia sa do roku 1950 vyvíjali takmer súbežne a až po tomto roku je možné pozorovať prudký nárast industrializácie. Od polovice 70tych rokov urbanizácia začala predstihovať industrializáciu.

Urbanizácia prebiehala najvýraznejšie na západnom Slovensku, za ktorým sa stredné, a najmä východné Slovensko oneskorovalo o 15 až 20 rokov.

Urbanizácia bola v prípade Slovenska použitá predovšetkým ako nástroj na vyrovnávanie regionálnych rozdielov, ale aj na redukovanie sociálnych rozdielov medzi mestami a vidiekom. Pred rozpadom federácie, najmä však pred rokom 1989 bola použitá aj na vyrovnávanie rozdielov medzi Čechami a Slovenskom, resp. bola dôsledkom centrálne riadenej industrializácie.

5.2 Slovensko v období centrálneho plánovania

V roku 1918 do spoločného štátu s českými krajinami vstupovalo Slovensko ako prevažne agrárna krajina s niekoľkými priemyselnými regiónmi a hoci už od začiatku existencie Československa sa prejavovala snaha o vyrovnanie rozdielov medzi týmito dvomi rozdielne vyvinutými časťami, systematické aktivity týmto smerom začala až komunistická vláda po roku 1948. Aj keď vybrané priemyselné odvetvia boli na Slovensko presunuté ešte pred vypuknutím druhej svetovej vojny, skutočný industrializačný boom nastal až po vojne. Obdobie 50-tich až 70-tich rokov je v osídlení Slovenska charakteristické prudkým rozvojom industrializácie a s tým súvisiacim rozvojom **urbanizácie** ako jej priestorových súvislostí. Rozvoj osídlenia a urbanizácie bol centrálne riadený. Na základe toho sa cieľavedome vyformovali stredne veľké mestá (20 až 50 tis. obyvateľov) rozložené rovnomerne po celom území Slovenska. Podporil sa rozvoj väčších miest (s obyvateľmi nad 50 tis.). Z toho štyri mestá sa rozvinuli do veľkosti

¹⁴ V roku 1980 podiel mestského obyvateľstva prekročil prvý krát 50 percent.

takmer stotisíc obyvateľov: Prešov, Nitra, Žilina a Banská Bystrica. Mestá s obyvateľmi nad 100 tis. sa vyformovali len dve – Bratislava ako hlavné mesto Slovenska a Košice.

Tab.3: Sídlná štruktúra Slovenska podľa veľkostných skupín obcí v druhej polovici 20. storočia

Veľkostná skupina obcí podľa počtu obyvateľov	Počet obcí 1950	% obyv. 1950	Počet obcí 1991	% obyv. 1991	Počet obcí 2001	% obyv. 2001
do 499	1304	13,3	1174	6,5	1172	6,0
500 - 999	1002	20,3	778	10,2	786	10,3
1000 - 1999	562	22,3	523	14	547	14,3
2000 - 4999	209	17,9	237	13,3	253	13,8
5000 - 9999	42	8,2	50	6,6	53	6,9
10000 – 19999	17	6,5	32	8,3	32	8,6
20000 – 49999	6	4,1	29	16,2	29	15,8
50000 – 99999	1	1,8	9	12,1	9	12,0
100000 a viac	1	5,6	2	12,8	2	12,4
Celkom	3344	100	2834	100	2883	100,0
Z toho: mestské	67	26,2	122	56	138	55,0
dedinské	3277	73,8	2712	44	2 745	45,0

Zdroj: Cenzus 1950, 1991 a 2001

5.2.1 Nástrahy centrálne riadenej urbanizácie

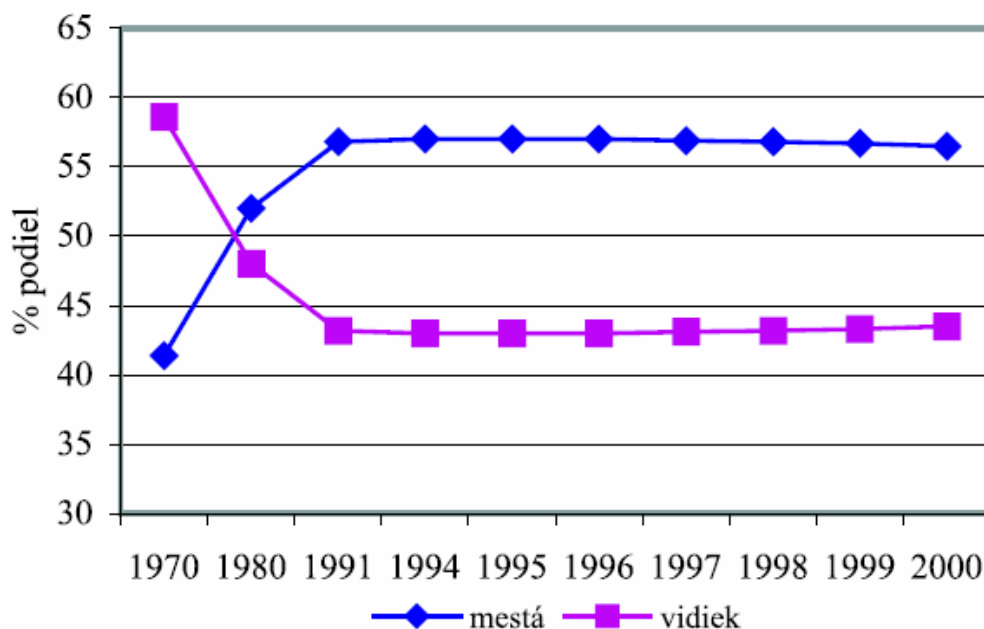
Dôležitým faktorom umiestnenia priemyselných aktivít bola poloha regiónu z hľadiska Československa, prípadne vo vzťahu k ďalším jednotkám priemyselno-výrobného cyklu, umiestneným v krajinách RVHP. Preferovanou polohou bola poloha čo najbližšie k východnej hranici krajiny. Po roku 1989 sa stala výhodou naopak poloha čím bližšie k západnej hranici, k trhom v západnej Európe.

Vyrovňovanie regionálnych disparít vôbec nevychádzalo z vnútorných zdrojov jednotlivých regiónov a poznačilo nielen ich socialistický vývoj, ale najmä ovplyvnilo ich tápanie v ekonomických a sociálnych problémoch po roku 1989. Priemyselné podniky boli často umiestňované bez akýchkoľvek ohľadov na podmienky v danom regióne (vrátane ich environmentálnych dopadov) ako inhibitory urbanizácie a sociálno-ekonomického rozvoja. Najväčšou chybou socialistickej industrializácie bolo to, že sa zavádzali priemyselné aktivity s veľmi **nízkou mierou finalizácie a nízkou pridanou hodnotou**, ako aj priemyselné

aktivity, ktoré nemali v danom regióne „ukotvenie“ v podobe tradície. Ani prílišná koncentrácia inteligencie v mestách nebola pre komunistických ideológov veľmi žiadanou a preto muselo dôjsť k zmiešavaniu „ideologicky vhodnejšieho“ vidieckeho obyvateľstva s mestským obyvateľstvom. Ďalšou veľkou chybou socialistickej industrializácie bola jej **environmentálna ľahostajnosť**. V záujme celoplošného a vyváženého rozvoja regiónov Slovenska bola otázka vplyvu na životné prostredie stavaná do pozície „neexistujúcej“.

Graf 8: Rozmiestnenie obyvateľstva SR do miest a obcí, roky 1970 až 2000

Vývoj v rozmiestnení obyvateľstva medzi mestami a obcami v rokoch 1970 - 2000



Zdroj: Štatistický úrad SR

Na základe prijatého plánu urbanizácie Slovenska, podľa ktorého sa urbanizačné procesy riadili od druhej polovice 70. rokov, a ktorý určil sídla primárnej pozornosti, ako aj sídla odsúdené na zánik, vznikla sieť tzv. **strediskových obcí**. Sídla boli fakticky poštátnené. Rozhodovanie o investíciách bolo v rukách centrálnych orgánov (hoci prostredníctvom miestnych výborov), čím mestá a obce stratili svoju sídelnú samostatnosť a fakticky nemohli sami rozhodovať o svojej budúcnosti. Preskočenie etapy koncentrácie sídiel na Slovensku malo za následok, že neskôr musela prebehnúť koncentrácia nie prirodzene, ale direktívne. V 80. rokoch táto direktívna koncentrácia kulminovala,

keď populačne rástli najmä mestské sídla pričleňovaním vidieckych sídel zo svojho zázemia. Direktívna koncentrácia prebiehala aj vo vidieckom priestore, keď vznikali veľké vidiecke sídla. Neprírodnosť týchto koncentračných procesov sa potvrdila po nástupe demokracie v 90. rokoch, keď veľký počet najmä vidieckych sídiel vznikol odčlenením sa od útvarov, do ktorých boli násilím zahrnuté.

5.3 Slovensko ako trhovú ekonomiku

V deväťdesiatych rokoch 20. storočia vychádzal vývoj regionálnej štruktúry z podoby, ktorá bola vytvorená počas predchádzajúceho režimu. S nástupom trhovej ekonomiky sa prejavili dôsledky nevhodnej regionálnej politiky. Kedysi nosné priemyselné a poľnohospodárske podniky jednotlivých regiónov neboli schopné adaptovať sa na pôsobenie trhových síl. Ich ekonomické problémy znamenali zároveň aj úpadok celého regiónu. Po rokoch viac-menej fixne daného rozloženia investícií si jednotlivé regióny zrazu začali konkurovať na trhu investícií, čo bolo pre ne dosiaľ nepoznaným javom.

5.3.1 Trend jadro- periféria

Rozhodujúcim trendom, ktorý naštartoval v počiatkoch transformácie a pokračuje v regionálnom vývoji i naďalej je trend jadro – periféria. Tento trend sa na Slovensku prejavuje v dvoch dimenziách:

5.3.1.1 Západ- východ

Nárast rozdielov medzi regiónmi umiestnenými v západnej časti Slovenska a v jeho východnej časti. V tomto období sa na Slovensku postupne vyformovalo tzv. rozvojové jadro, ktoré sa nachádza v západnej časti krajiny, prechádza Považím a pozdĺž severnej dopravnej osi až k Liptovskému Mikulášu. V západnej časti krajiny sa rozširuje až k okoliu Nitry a patria do neho aj ostrovy v centrálnej časti Slovenska, v priestore Banskej Bystrice a Zvolena. Vo východnej časti Slovenska možno k tomuto jadru priradiť ešte priestory Prešova a Košíc. Naproti tomuto územiu sa vyformovalo dlhodobé zaostávajúce územie, tvorené

prihraničnými regiónmi na juhu stredného Slovenska a zostávajúcimi časťami východného Slovenska. S formovaním rozvojového jadra sa pól problémovosti presunul postupne do oblasti Juhoslovenskej kotliny a južnej časti východného Slovenska.

Regióny východného Slovenska stratili zmenou politickej a ekonomickej orientácie Slovenska svoju výhodnú polohu vo vzťahu k bývalému Sovietskemu zväzu. Zrazu sa dostali ďaleko od západných trhov, ktoré sa po roku 1990 stali na Slovensku z hľadiska ekonomického rozvoja rozhodujúcimi. Priemyselná základňa týchto okresov bola priamo závislá od vzťahov s východným susedom (priemyselné suroviny i odbytište výrobkov) a po zmene podmienok (nákup surovín za trhové ceny a zrušenie zmlúv o odbyte výrobkov na sovietsky trh) skolabovala. Strategická orientácia slovenskej ekonomiky na západné trhy a faktické zavrnutie „východného“ trhu možno považovať za vážnu chybu, najmä z hľadiska regionálnych ekonomík východného Slovenska.

V prípade **regiónov umiestnených v južných, poľnohospodárskych oblastiach** spôsobila problémy transformácia poľnohospodárstva, zmena v štruktúre poľnohospodárskych podnikov a zánik tých podnikov, ktoré neboli schopné adaptovať sa na zmenené spoločensko-ekonomické podmienky. Výrazné problémy poľnohospodárstva zasiahli a ovplyvnili socio-ekonomické pomery najmä vidieka. V prípade okresov Juhoslovenskej kotliny, na pomyselné južnej spojnice Bratislavy a Košíc je to aj dôsledok nerozvíjania tejto oblasti v predchádzajúcom režime ako aj jej infraštruktúrna podrozvinutosť. Najmä stav dopravnej infraštruktúry, je ďalším dôvodom zaostávania východnej časti Slovenska. Neexistencia rýchleho dopravného spojenia smerom na východ zabraňuje prenikaniu inovácií a technológie, ale najmä potrebného zahraničného kapitálu a s ním spojeného sociálno-ekonomického rozvoja do týchto regiónov.

5.3.1.2 Mesto- vidiek

V 90. rokoch došlo k prehĺbovaniu rozdielov medzi mestským priestorom a vidieckym priestorom. Väčšina investícií smeruje do miest a pomáha im prekonávať transformačné problémy. Naproti tomu vidiecke priestory sú

postihnuté hneď niekoľkokrát. Sociálno-ekonomická úroveň vidieckeho priestoru bola určovaná v predchádzajúcom režime jednak existujúcou poľnohospodárskou výrobou umiestnenou priamo v tomto priestore a jednak dochádzkou do priemyselných podnikov umiestnených v blízkom meste. Po zmene režimu však došlo k úpadku poľnohospodárstva, ktoré sa nevedelo prispôbiť trhovým princípom a stále vyžaduje silnú ochranársku ruku štátu. Takisto došlo k problémom priemyselných podnikov, ktoré zamestnávali vidiecku populáciu nepracujúcu v poľnohospodárstve.

S narastajúcimi problémami vidieka došlo a dochádza k odchodu ekonomicky aktívneho obyvateľstva do miest. Podobne je to aj s mladými ľuďmi, ktorí odchádzajú na štúdium do miest, ale po skončení štúdia sa na vidiek už nevracajú, pretože nevidia pre seba v tomto priestore uplatnenie. Dochádza k vyľudňovaniu vidieka. Na vidieku zostáva väčšinou len staršia generácia, prípadne ekonomicky nevhodné obyvateľstvo. Vidiecky priestor sa potom stáva neatraktívnym aj pre potenciálnych investorov. Nevhodná politika vidieckeho rozvoja v priebehu tejto dekády má za následok jeho celkový úpadok. Obnovenie demokratických prvkov v krajine po roku 1989 sa prejavilo aj na vidieku. V niektorých oblastiach Slovenska existujú veľmi aktívne komunitné spoločenstvá, ktoré aj napriek existujúcej politike rozvoja vidieka sa snažia o opätovné oživenie vidieckych priestorov.

5.3.2 Výrazné postavenie Bratislavy

Podobne ako v iných krajinách stredoeurópskeho priestoru, aj na Slovensku došlo v 90. rokoch k zvýrazneniu postavenia hlavného mesta. Excentrická poloha Bratislavy pri hraniciach s Rakúskom bola síce v socialistickom období skôr na príťaž, avšak po roku 1989 sa ukázala ako veľmi výhodná. Po vzniku samostatného štátu bolo treba budovať v hlavnom meste administratívnu infraštruktúru nevyhnutnú na riadenie štátu. Bratislava, kde boli umiestňované zahraničné ambasády, sa stala vstupnou bránou na Slovensko pre zahraničné organizácie a korporácie.

Blízkosť ďalších dvoch hlavných miest, Viedne a Budapešti, ešte zväčšila jej polohový potenciál. Umiestnenie Bratislavy, veľmi výhodné z hľadiska medzinárodného, sa však ukázalo ako veľmi nevhodné z hľadiska národného. Keďže zahraničné investície sa na Slovensko šíria hlavne smerom zo západu a Slovensko nemá vybudované vyhovujúce rýchlostné komunikácie zabezpečujúce prepojenie s východnou časťou krajiny, zostávajú väčšinou v jeho západnej časti (najmä v zázemí hlavného mesta). Bratislava teda prispieva ku zväzňovaniu sociálno-ekonomických rozdielov medzi západnou a východnou časťou Slovenska. V súčasnosti už Bratislavský región prevyšuje priemernú hodnotu ekonomickej úrovne Európskej únie, zatiaľ čo ostatné regióny Slovenska dosahujú s problémami len 50 %. V zázemí hlavného mesta zostáva viac ako 60 % zahraničných investícií smerujúcich na Slovensko a Bratislava sa stáva akýmsi „vysávačom“ mozgov a zdrojov z ostatných regiónov Slovenska.

5.4 Súčasnú slovenskú špecifikú

5.4.1 Dominancia polohy v smere západ – východ

Dôležitosť polohy regiónu v tomto smere bude pretrvávajúť aj v budúcnosti. Západná poloha je pre regióny výhodou aj po začlenení Slovenska do EÚ, kedy východné regióny Slovenska sa stali hraničnými oblasťami. Aj v tomto prípade existuje riziko, že ich existujúca periferialita sa ešte zväčší.

5.4.2 Rozdielna sociálno-ekonomická úroveň

Pri vývoji jednotlivých miest zohráva významnú úlohu ich súčasná sociálno-ekonomická úroveň a ich schopnosť reštrukturalizácie vlastnej regionálnej ekonomiky. Regióny, ktoré sa úspešne adaptovali na nové podmienky pôsobenia trhu a spoločnosti majú oveľa priaznivejšiu východiskovú situáciu do budúcnosti z hľadiska ich schopnosti reagovať na globálne zmeny (ekonomiky, spoločnosti). Naproti tomu regióny, ktoré neboli až také úspešné, budú za svojimi náprotivkami i naďalej zaostávať. Ich adaptačný potenciál je nízky a jeho zvýšenie si bude vyžadovať obrovské úsilie a určite aj impulzy zvonku.

5.4.3 Nedostatočne rozvinutá „veľká“ dopravná infraštruktúra

(Ne)existencia rýchlostných dopravných komunikácií, či už cestných, alebo železničných, bude ovplyvňovať možnosti regiónu na prienik investícií a s nimi spojeným ekonomickým rozvojom.

5.4.4 Nedostatočná geografická mobilita obyvateľstva

V súvislosti s existujúcim demografickým vývojom na Slovensku treba konštatovať, že geografická mobilita obyvateľstva je pre rovnomerný rozvoj miest a regiónov Slovenska kritická. Charakteristickou črtou obyvateľov Slovenska je, že menia svoje bydlisko len veľmi neradi a sú naň príliš naviazaní. Treba však priznať aj to, že neexistuje pružný trh s bývaním. Ak nemožno pružne reagovať na pracovnú príležitosť mimo miesta svojho trvalého bydliska, nastáva problém. Podobne je to aj s dochádzaním do práce. Nastavenie sociálnej siete v budúcnosti môže výrazne zmeniť motiváciu obyvateľstva dochádzať za prácou a teda aj zvýšiť mobilitu pracovnej sily.

6. SOCIÁLNE A EKONOMICKÉ DOPADY URBANIZÁCIE V EURÓPE

6.1 Všeobecné dopady urbanizácie

Niektoré problémy spôsobené urbanizáciou a citlivo vnímané mestským obyvateľstvom sú spoločné pre celý svet a v zásade nie sú podstatné rozdiely medzi krajinami s rôznym stupňom ekonomickej vyspelosti a musia sa s nimi snažiť vysporiadať všetci bez rozdielu. Patria tu:

Využívanie zdrojov rapídne rastie zároveň s **produkciou odpadov** a **znečisťovaním prostredia**, hlavne z áut. Mestá nimi začínajú byť preťažené a podmienky sa zhoršujú aj tam, kde vlastníctvo áut je relatívne malé (V Číne len 2%, asi 9 zo 420 miliónov, mestského obyvateľstva vlastní auto¹⁵)

Existujú **priestorové a sociálne rozdiely v prístupe k zdrojom** a tým i rôzne stupne znečisťovania životného prostredia.

Nezamestnanosť a **podzamestnanosť** sú bežné problémy, ako aj **kriminalita** a **sociálne vylúčenie**. Zločinnosť je najväčšia tam, kde rozdiely medzi bohatými a chudobnými sú najmarkantnejšie. Je však treba dodať, že vidiecka nezamestnanosť a chudoba je vo všeobecnosti akútnejšia než mestská, úroveň príjmov či možnosti zamestnať sa bývajú totiž oveľa lepšie v mestách, než na vidieku.

Podľa rodinnej sociológie je urbanizácia jeden z faktorov zvyšujúcich **rozvodovosť**, pretože mení sociálne okolie a vytvára viac príležitostí na nachádzanie vhodnejších životných partnerov, čo vedie k ich častejším výmenám

¹⁵Economist, 1.2.2003, str. 61-62

a tým aj častejšie k rozvodom. Túto teóriu podporujú empirické výskumy¹⁶, podľa ktorých je v mestách väčšia rozvodovosť než vo vidieckych oblastiach.

Urbanizácia priniesla so sebou **nový životný štýl** a **nové spôsoby stravovania**. Vysoké percento žien začalo pracovať mimo domácností, a tak sa čas na varenie podstatne zredukoval. Vzrástol tým aj dopyt po rôznych polotovaroch, tepelne vopred upravených potravinách, ktoré sú ľahko a rýchlo pripraviteľné. Väčšinou však obsahujú vysoké množstvo tukov, cholesterolu a cukrov a naopak, je v nich málo vlákniny, vitamínov a minerálov. Urbanizácia si teda aj tu vzala svoju daň.

6.2 Dôsledky vývoja urbanizácie v Európe

Európske mestá sú svojim historickým vývojom špecifické a procesy urbanizácie, ktoré to prebiehali a prebiehajú preto so sebou prinášajú špecifické problémy a javy, typické pre tento región a odzrkadľujúce európsku ekonomickú, sociálnu, kultúrnu a historickú realitu.

6.2.1 Spoločenské dopady suburbanizácie

Veľmi závažným spoločenským dôsledkom je posilovanie individualizácie, strata sociálnej súdržnosti, oslabovanie sociálneho kapitálu a občianskej spoločnosti:

6.2.1.1 Prímestské zóny verzus vnútorné časti mesta

Suburbanizácia, ktorá je hlavným trendom urbanizácie v Európe má významné sociálne dôsledky. Predovšetkým domácnosti s vysokým sociálnym statusom sa sťahujú do prímestských lokalít z vnútorných častí mesta. Postupne tak môže vzniknúť silne vnímaná segregácia medzi obyvateľmi predmestia a štvrtí vnútorného mesta. V našich pomeroch sa to môže premietnuť hlavne do

¹⁶ napr. Brüderl a Kalter, 2001

kontrastu medzi sídliskami vysokoposchodových panelových domov a rodinným bývaním za mestom.

6.2.1.2 Strata sociálnej súdržnosti

Stratu sociálnej súdržnosti vyvoláva predovšetkým vysoká priestorová segregácia funkcií a vysoko individualizované dochádzanie osobným automobilom, keďže ľudia trávajú ďaleko viac času v autách a to obvykle sami, alebo s iným členom rodiny. Okrem dochádzky za prácou cestujú ľudia napr. aj za nákupmi. V málo vybavených alebo úplne nevybavených prímestských oblastiach sa nechodí nakupovať pešo, ako v tradičných štvrtiach vnútorného mesta. Jazdí sa autom do neosobných hypermarketov, čo podporuje ľudskú izolovanosť od svojho okolia.

6.2.1.3 Úpadok centier miest

Rozvoj prímestskej zóny nepriamo podmieňuje úpadok vnútorných častí mesta. „Odchod obyvateľov s vyššími príjmami zo štvrtí vnútorného mesta a zo sídlisk na predmestie prináša zníženie sociálneho statusu týchto štvrtí.“¹⁷

Úpadok starých priemyselných odvetví zanechal po sebe prázdne zpuště budovy v centrálnych častiach miest. Moderný priemysel potrebuje viac miesta, takže má sklon usídľovať sa na okrajoch mesta. Nezamestnanosť vnútri miest spôsobená úpadkom starých odvetví vedie k sociálnym problémom. Zmeny v nákupnom správaní znamenajú rast nákupných stredísk mimo centrum mesta a úpadok viacerých centrálnych obchodných oblastí.

Centra miest sa vyludňujú a vznikajú tu bankové, administratívne a centrálné zóny luxusných obchodov. Bytových priestorov je nedostatok, nedostatočná je aj sieť malých obchodov a bežných a cenovo dostupných služieb. Po skončení

¹⁷ Sýkora, L., Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s. - 2002

pracovnej doby sa centrálné zóny vyprázdňujú a paradoxne prestávajú byť bezpečné.

6.2.2 Dopady samovoľného rastu európskych miest

Ako už bolo spomenuté v štvrtej časti tejto diplomovej práce, európske, ale i ostatné mestá vyspelých regiónov sa vyznačujú chaotickým neusporiadaným rastom, ktorý v sebe skrýva mnohé úskalía. Medzi ne patria:

6.2.2.1 Reštrukturalizácia miest v dôsledku vonkajších vplyvov

Globálne a nadregionálne vplyvy sa dostávajú do priameho konfliktu s lokálnymi kultúrnymi a historickými špecifikami, tradíciami a potrebami. To jednak vnáša cudzie prvky do formovania miest a ich vzhľadu, a jednak vytvára tlaky na zavádzanie nových ekonomických i právnych spôsobov regulácie týchto záujmov a aktivít.

6.2.2.2 Zonácia mestských aglomerácií

„Vznik nových vzájomne oddelených zón aktivít ako bývanie, obchod, služby administratíva či priemysel je vo väčšine európskych miest spojený s extrémnym rastom požiadaviek na mobilitu osôb a nákladov. Zvyšuje sa tiež spotreba energií a vody a ich straty v rozvodových sieťach. Veľmi významným dôsledkom je nie len priestorová, ale predovšetkým sociálna separácia“¹⁸

6.2.2.3 Zmena postavenia centra a periférie

Mestá sa stávajú polycentrickými, flexibilnými a globálnymi systémami. Polycentrický charakter je daný novým priestorovým usporiadaním aktivít. Flexibilita systému vystihuje ľahko sa meniacu vnútornú a vonkajšiu organizáciu mestskej ekonomiky, pracovného trhu, kultúry apod. Metropolitné oblasti

¹⁸ Sýkora, L., Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s. - 2002

začiatku 21. storočia už nie sú izolovanými urbánnymi či suburbánnymi či vidieckymi systémami, ale zahrňujú v sebe všetky tieto elementy súčasne.

6.2.2.4 Nerešpektovanie environmentálneho priestoru a jeho limít

Využívanie a spotreba prírodných zdrojov i produkcia odpadov sú v súčasnosti v rozpore s princípmi udržateľného rozvoja a presahujú absorpčné i adaptačné schopnosti ekosystému. Nárast obyvateľstva a ich ekonomických aktivít prináša okrem radu pozitív aj výrazné negatíva, ktoré sa prejavujú v náraste zaťažených a ohrozených území so zvýšeným rizikom ohrozenia ľudského zdravia a väčšej zraniteľnosti ekosystémov.

Hustota osídlenia, pohyb obyvateľstva a jeho životný štýl sa prejavujú v neustálom dopyte po novom území a nových tokoch materiálu, energie, spotrebného tovaru a surovín. Vysoká koncentrácia obyvateľstva v ohraničenom priestore súčasne neprestajne mení a zvyčajne degraduje okolitú krajinu a jej ekologický potenciál.

„Urbanizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry zaberá veľké výmery produktívnej pôdy a rozdrobuje dôležité živočíšne a rastlinné biotopy na mnohých miestach celého regiónu.“¹⁹

Mestské aglomerácie sú pri uspokojovaní každodenných potrieb svojich obyvateľov a zaisťovaní funkčnosti všetkých aktivít závislé na importe. Krajina fragmentovaná dopravnými cestami je nadlimitne zaťažovaná veľkoplošným hospodárením, ťažbou nerastných surovín a hlavne urbanizačnými procesmi. Pre európsku krajinu je typický výrazný úbytok prirodzených ekosystémov a nedostatočný počet ekostabilizačných prvkov.

¹⁹ Zdroj: dokument „Životné prostredie Európy- tretie hodnotenie“ (rok 2003) vypracovaný Európskou environmentálnou agentúrou

6.2.2.5 Stupeň automobilizácie

Štúdie ukazujú, že intenzita používania automobilov je nepriamo úmerná hustote zástavby²⁰. Platí tiež, že čím vyššia je hustota osídlenia, tým vyšší je podiel ciest uskutočnených hromadnou dopravou. Vo väčšine západoeurópskych krajín vzrástol počet osobných automobilov na osobu za posledné desaťročie o 30 percent, v bývalých socialistických krajinách strednej a východnej Európy bol tento nárast ešte oveľa väčší. Prudko stúplo vlastníctvo áut a zároveň ostro poklesla hromadná doprava osôb.

Už teraz je nereálne zvyšovať kapacitu miestnych komunikácií, ale i obchvatov, parkovísk, hromadných verejných garáží v centre miest a ostatnej dopravnej infraštruktúry úmerne k nárastu počtu motorových vozidiel a prepravných výkonov diaľničnej dopravy, čo zhoršuje nie len kvalitu bývania v mestách, ale taktiež spôsobuje množstvo nehôd. Počet úmrtí v mestskej doprave je väčší tam, kde cesty sú nevhodne preplnené nadmerne naloženými a zle udržiavanými vozidlami.

²⁰ napr. rozsiahla medzinár. analýza Kenworthyho a Laubeho z roku 1999

ZÁVER

Jedným z cieľov mojej diplomovej práce bolo zanalyzovať proces urbanizácie európskeho regiónu, priblížiť jej priebeh a súčasné trendy a zvýrazniť európsku špecifickosť tohto procesu.

Keďže Európa je región rozsiahly, skladajúci sa z mnoho heterogénnych prvkov, nebolo cieľom tejto práce podrobne sa venovať jednotlivým týmto rôznorodým štátom a členiť ich na viaceré homogénne oblasti, pretože to by presahovalo rámec tejto diplomovej práce. Snažila som sa načrtnúť vývoj urbanizácie, ktorý sa dá vďaka svojim charakteristikám spoločným pre všetky územia v rámci európskeho priestoru označiť za proces európskej urbanizácie, odlišujúci sa svojimi špecifikami od urbanizačných procesov v iných častiach sveta.

Tento cieľ považujem osobne za splnený. Kapitola 3 zachycuje premenu európskej spoločnosti zo spoločnosti prevažne vidieckej na spoločnosť prevažne mestskú, teda urbanizáciu európskeho priestoru za asistencie industrializačných procesov ako hlavných motorov urbanizácie Európy. Kapitola 4 ich konfrontuje s urbanizačnými procesmi ekonomicky menej vyspelých oblastí Afriky, Latinskej Ameriky a Ázie, a, čo je zaujímavejšie s hľadiska rovnakej ekonomickej úrovne, s vyspelejšími časťami sveta, Severnou Amerikou a taktiež Japonskom.

Mojím ďalším cieľom bolo zhodnotiť dopady, ktoré má tento proces premeny spoločnosti a samotných miest na európsku spoločnosť. Tento cieľ považujem za splnený len čiastočne, keďže táto premena prináša so sebou zmeny, ktoré prestupujú takmer všetky oblasti každodenného života človeka. O komplexnosti tejto problematiky svedčí i to, že sa ňou v rôznej miere zaoberajú viaceré disciplíny, od sociológie, cez environmentalistiku, architektúru, medicínu, až po psychológiu.

Preto, aj keď som sa pokúsila načrtnúť možné úskalía, ktoré obyvatelia európskych miest citlivo vnímajú vo svojom každodennom živote, myslím, že som nevyčerpala celú problematiku, som však presvedčená, že to ani nebolo účelom tejto práce.

Verím, že diplomová práca, ktorú má čitateľ pred sebou, ho uvedie do problematiky spojenej s procesmi pomešťovania európskej spoločnosti a napomôže k lepšiemu a hlbšiemu pochopeniu tohto zložitého problému.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY A INFORMAČNÝCH ZDROJOV

1. Wirth, L. 1938 Urbanism as a Way of Life. American journal of sociology, 44, July
2. Bates, R.H. (1981), Markets and States in Tropical Africa, University of California Press, Berkeley
3. Dokument „Životné prostredie Európy- tretie hodnotenie“ (rok 2003) vypracovaný Európskou environmentálnou agentúrou
4. Sýkora, L., Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, o.p.s. - 2002
5. Fishman, R.:Die befreite Megalopolis- Amerikas neue Stadt, Arch+ 112
6. Dokument OSN: World Urbanization Prospects: the 2003 Revision
7. Hauser, P., Gardner, R., Laquian, A., El-Shakhs, S.: Population and the Urban Future, United Nation Fund for Population Activities.1982.
8. Dokument: Musil, J. Proces urbanizace v Evropě
9. Dokument: Musil, J. Urbanizace a problémy lidstva,
10. Dokument: „Regionálny rozvoj Slovenska- východiska a súčasný stav“ (rok 2004) vypracovaný Sociologickým ústavom Slovenskej akadémie vied
11. Dokument: Auer, J. Angloamerikanische Städte and ihre Probleme
12. Bodenschatz, H. New Urbanism- Die Neuerfindung des Amerikanischen Stadt, Stadtbauwelt 2000ä
13. Kegler, H. Neue Moeglichkeiten des Stadtumbaus, Berlin, 2002
14. Dokument: Fassmann, H. Urbanisierung: Entwicklung- Ursachen- Ausblick
15. Dokument: Ouredníček, M. Populační vývoj měst
16. Dokument: Koetter, T. Risks and opportunitieies of Urbanisation and Megacities
17. www.telchar.com
18. www.learnlondonmet.ac.uk

19. <http://people.eku.edu>
20. www.mackinac.org
21. www.osn.cz
22. www.libercarto.prd.fr
23. www.cts.cuni.cz
24. Časopis: Economist, 1.2.2003, str. 61-62
25. Štatistický úrad SR
26. Ministerstvo životného prostredia SR

PRÍLOHY

Tabuľka 1: Mestská a vidiecka populácia v hlavných regiónoch, 1950-2030

Major area	Population (millions)					Average annual rate of change (per cent)		
	1950	1975	2000	2003	2030	1950-1975	1975-2000	2000-2030
Total population								
Africa.....	221	408	796	851	1 398	2.45	2.67	1.88
Asia.....	1 398	2 398	3 680	3 823	4 887	2.16	1.71	0.95
Europe.....	547	676	728	726	685	0.84	0.30	-0.20
Latin America and the Caribbean.....	167	322	520	543	711	2.62	1.92	1.04
Northern America.....	172	243	316	326	408	1.40	1.04	0.85
Oceania.....	13	22	31	32	41	2.08	1.46	0.97
Urban population								
Africa.....	33	103	295	329	748	4.57	4.21	3.10
Asia.....	232	575	1 367	1 483	2 664	3.63	3.47	2.22
Europe.....	280	446	529	530	545	1.86	0.68	0.10
Latin America and the Caribbean.....	70	197	393	417	602	4.14	2.76	1.42
Northern America.....	110	180	250	261	354	1.98	1.32	1.16
Oceania.....	8	15	23	24	31	2.75	1.51	1.07
Rural population								
Africa.....	188	305	500	521	650	1.93	1.98	0.87
Asia.....	1 166	1 823	2 313	2 341	2 222	1.79	0.95	-0.13
Europe.....	267	230	199	196	140	-0.61	-0.57	-1.17
Latin America and the Caribbean.....	97	125	127	126	109	1.00	0.08	-0.51
Northern America.....	62	64	66	65	53	0.11	0.14	-0.70
Oceania.....	5	6	8	9	10	0.76	1.31	0.68

Zdroj: Dokument OSN: World Urbanization Prospects: the 2003 Revision

Tabuľka 2: Miera urbanizácie v hlavných regiónoch, 1950-2030

Development group	Percentage urban					Rate of urbanization (per cent)		
	1950	1975	2000	2003	2030	1950-1975	1975-2000	2000-2030
Africa.....	14.9	25.3	37.1	38.7	53.5	2.12	1.54	1.22
Asia.....	16.6	24.0	37.1	38.8	54.5	1.47	1.75	1.28
Europe.....	51.2	66.0	72.7	73.0	79.6	1.02	0.38	0.30
Latin America and the Caribbean.....	41.9	61.2	75.5	76.8	84.6	1.52	0.84	0.38
Northern America.....	63.9	73.8	79.1	80.2	86.9	0.58	0.28	0.31
Oceania.....	60.6	71.7	72.7	73.1	74.9	0.67	0.06	0.10

Zdroj: Dokument OSN: World Urbanization Prospects: the 2003 Revision

Tabuľka 3: Distribúcia svetovej populácie podľa miesta a veľkosti mestského bývania, 1975, 2000, 2003 a 2015

<i>Development group</i>	<i>Area of residence and size class of urban settlement (number of inhabitants)</i>	<i>Population (millions)</i>				<i>Percentage distribution</i>			
		<i>1975</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2015</i>	<i>1975</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2015</i>
World.....	Total	4 068	6 071	6 301	7 197	100.0	100.0	100.0	100.0
	Urban area	1 516	2 857	3 044	3 856	37.3	47.1	48.3	53.6
	10 million or more	65	251	283	358	1.6	4.1	4.5	5.0
	5 million to 10 million	131	167	175	269	3.2	2.7	2.8	3.7
	1 million to 5 million	333	659	695	914	8.2	10.9	11.0	12.7
	500,000 to 1 million	179	291	316	358	4.4	4.8	5.0	5.0
	Fewer than 500,000	808	1 489	1 575	1 957	19.9	24.5	25.0	27.2
	Rural area	2 552	3 214	3 258	3 341	62.7	52.9	51.7	46.4
More developed regions	Total	1 047	1 194	1 203	1 230	100.0	100.0	100.0	100.0
	Urban area	704	882	896	952	67.2	73.9	74.5	77.3
	10 million or more	42	85	87	101	4.1	7.2	7.2	8.2
	5 million to 10 million	62	48	53	62	5.9	4.0	4.4	5.0
	1 million to 5 million	147	208	212	218	14.1	17.5	17.6	17.7
	500,000 to 1 million	71	78	77	83	6.8	6.5	6.4	6.8
	Fewer than 500,000	381	463	467	487	36.4	38.8	38.8	39.6
	Rural area	344	311	307	279	32.8	26.1	25.5	22.7
Less developed regions	Total	3 021	4 877	5 098	5 967	100.0	100.0	100.0	100.0
	Urban area	813	1 974	2 147	2 904	26.9	40.5	42.1	48.7
	10 million or more	22	165	196	257	0.7	3.4	3.8	4.3
	5 million to 10 million	69	119	121	207	2.3	2.4	2.4	3.5
	1 million to 5 million	186	451	484	696	6.2	9.2	9.5	11.7
	500,000 to 1 million	108	213	238	275	3.6	4.4	4.7	4.6
	Fewer than 500,000	427	1 026	1 108	1 470	14.1	21.0	21.7	24.6
	Rural area	2 208	2 902	2 951	3 063	73.1	59.5	57.9	51.3

Zdroj: Dokument OSN: World Urbanization Prospects: the 2003 Revision