

10



ČLOVĚK
STAVBA
ÚZEMNÍ
PLÁNOVÁNÍ

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 10

Sborník z konference

Jiří Kugl (ed.)

Říjen 2017

Fakulta stavební ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

MAN, BUILDING AND URBAN PLANNING 10

Conference proceedings

Jiri Kugl (ed.)

October 2017

Faculty of Civil Engineering, Czech Technical University in Prague

Department of Urban Design, Town and Regional Planning

Publikace sestává ze souboru vzájemně se doplňujících prací, které informují o současném stavu výzkumu na téma město, územní plánování, veřejná prostranství, krajina, historie urbanizace a další související témata.

Sborník vznikl na základě příspěvků přednesených na konferenci Člověk, stavba a územní plánování 10. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 19. října 2016 na Fakultě stavební ČVUT v Praze.

Příspěvky byly schváleny redakční radou na základě jejich anotací. Po konferenci byly všechny texty posouzeny dvěma recenzenty v rámci tzv. *double blind review* a k otištění ve sborníku byly vybrány pouze články, které splňují kritéria databáze Scopus na *conference proceedings*.

editor:	Ing. arch. Jiří Kugl
redakční rada:	Ing. arch. Karel Kuča Doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D. Doc. Ing. arch. Jan Mužík, CSc. Doc. RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D. Doc. Ing. Jan Skaloš, Ph.D. Doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D. Mgr. Barbora Vacková, Ph.D.
návrh obálky:	Ing. arch. Jiří Kugl
organizace a technická úprava:	Ing. arch. Jiří Kugl Ing. arch. Kateřina Vetešníková
web konference:	csup.uzemi.eu
kontaktní e-mail:	uzemi.eu@gmail.com
vydalo:	České vysoké učení technické v Praze
adresa:	Fakulta stavební ČVUT v Praze Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice
tisk:	Tiskárna nakladatelství ČVUT Thákurova 1, 160 41 Praha 6
počet stran:	197
náklad:	200 ks
rok vydání:	2017

Člověk, stavba a územní plánování 10	ISBN 978-80-01-06319-4
Člověk, stavba a územní plánování (Print)	ISSN 2336-7687
Člověk, stavba a územní plánování (On-line)	ISSN 2336-7695

Sborník z konference *Člověk, stavba a územní plánování 10* a jeho jednotlivé články jsou licencovány pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 Mezinárodní (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte).

Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

Konference i sborník byly podpořeny z grantu SVK 06/16/F1 (SGS ČVUT).

OBSAH

Karolína Kripnerová		
Architektonický návrh jako nástroj sociální integrace		
<i>Architectural Design as a Tool of Social Integration</i>		6
Václav Novotný		
Charakteristiky obcí na síti železničních tratí regionálního významu v České republice		
<i>Characteristics of Municipalities Regarding the Network of Regional Railways in the Czech Republic</i>		19
Gabriela Antošová		
Případová interpretační studie kulturní památky v obci Višňová		
<i>Case Interpretation Study of Cultural Heritage in Visnova</i>		28
Milan Macoun		
„Zwei R“: Riem und Rieselfeld		
<i>“Zwei R”: Riem und Rieselfeld</i>		42
Irena Klingorová		
Člověk na dvou kolech: Cyklistická doprava mezi sídly a v jejich nitru		
<i>Man on Two Wheels: Bike Transportation inside and outside Residential Areas</i>		57
Barbara Vojvodíková		
Problematika FUA, její definování, vybrané problémy a pojetí v České republice		
<i>FUAs' problematics, its definition, selected problems and approach in Czech Republic</i>		93
Zuzana Kramářová		
Požární bezpečnost staveb v procesu katalogizace brownfieldů		
<i>Fire Safety of Constructions in the Process of Brownfields Cataloging</i>		103
Vladimíra Šilhánková		
Nejstarší lidská sídla a sídliště městského typu v oblasti Malé Asie a Levanty		
<i>Earliest Human Settlements and Urban Type Settlements in the Area of Asia Minor and the Levant</i>		112
Jiří Kupka		
Dva Janové ve Strakonici		
<i>The Two Johns in the Town of Strakonice</i>		132
Zuzana Pešková		
Analýza půdorysů dalších tří vybraných skupin vesnic stejných kolonizačních akcí		
<i>The Analysis of Ground Plans of other Three Selected Groups of Villages of Identical Colonization Activities</i>		144
Tomáš Štěpánek		
Počátky urbanizace a vznik měst v Itálii		
<i>The Beginnings of Urbanization and the Emergence of Cities in Italy</i>		158
Bohumil Kováč, Lucia Štefancová		
Člověk, stavba a územné plánovanie v diele Emanuela Hrušku		
<i>Man, Building and Urban Planning in the Work of Emanuel Hruska</i>		177

PŘEDMLUVA

Člověk, stavba a územní plánování

Konferenci ČSÚP pořádá Katedra urbanismu a územního plánování již od roku 2006. Akce je určena zejména vědecko-výzkumným pracovníkům, studentům doktorských studijních programů, pracovníkům veřejné správy a odborníkům z praxe. K diskusi nad konferenčními příspěvky jsou tradičně zváni též zástupci firem, studenti a představitelé občanské společnosti.

Územní problematika je široká a zabývají se jí nejrůznější obory a profese. Z toho plyne jak oborová segmentace výzkumů a diskusí na toto téma, tak odlišná terminologie, metody zkoumání, ale i nejrůznější oborové a profesní zvyklosti. Cílem konference ČSÚP je poskytnout prostor jak pro sdílení poznatků, perspektiv a zkušeností, tak pro kritické zhodnocení jejich významu a odborné kvality. Proto byly všechny konferenční příspěvky nejprve schváleny redakční radou na základě jejich anotací a po konferenci byly všechny texty posouzeny dvěma recenzenty v rámci tzv. *double blind review*.

Výstupem z konference je tento sborník, do kterého byly vybrány pouze články, které splňují kritéria databáze Scopus na *conference proceedings*.

Zaměření konference

Jak naznačuje její název, konference má tři hlavní témata, kterými rozumíme následující:

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

urbanismus, územní plánování, veřejný prostor, územně-plánovací legislativa, krajinný ráz, využití území, širší souvislosti dopravní a technické infrastruktury, urbanistická teorie, územně-informační systémy

ČLOVĚK

vztah člověk a město, resp. společnost a území, prostorová artikulace sociálních procesů, sociální geografie, účast veřejnosti v procesu plánování, role institucí a organizací v procesu plánování a výstavby

STAVBA

městotvorná architektura, památková péče, industriální dědictví, zkušenosti ze stavebně-plánovací praxe, design veřejných prostranství

Jiří Kugl, editor

PREFACE

Man, Building and Urban Planning

The conference Man, Building and Urban Planning (hereinafter CSUP) has been held by the Department of Urbanism and Urban Planning since 2006. This event is open especially for scientific researchers, undergraduates of doctoral study programs, public administration officers, and professional practitioners. Traditionally, also company representatives and representatives of civil society have been invited to discuss the conference papers.

The urban issue is broad and a variety of disciplines and professions have been engaged in it. This results in both discipline segmentation of researches and discussions on this topic and different terminology, methods of research together with various discipline and professional practices. The objective of the CSUP conference is to provide space for sharing the knowledge, perspectives and experience as well as the space for critical assessment of their significance and professional quality. Therefore, all conference papers were initially approved by the editorial board based on their annotations and after the conference all the texts were assessed by two reviewers in the framework of the so-called *double blind review*.

The outcome of this conference is this collection, which contains only the articles that meet the Scopus database criteria for *the conference proceedings*.

Focus of the Conference

As it is indicated in the title, the conference includes three main topics which are as follows:

URBAN PLANNING

urbanism, urban planning, public space, urban-planning legislation, landscape, land use, wider context of transport and technical infrastructure, urban theory, land-information systems

MAN

the relation between man and city respectively society and urban area, spatial articulation of social processes, social geography, participation of the public in planning process, the role of institutions and organizations in the process of planning and building

BUILDING

city-forming architecture, conservation, industrial heritage, experience of building and planning practices, design of public spaces

Jiri Kugl, editor

Architektonický návrh jako nástroj sociální integrace

Architectural Design as a Tool of Social Integration

Karolína Kripnerová

Abstract:

The subject of the article is an initial research on the design of the halfway houses. This institution has an indispensable role in the current system of caring for endangered children in the Czech Republic. Nevertheless, there is no satisfactory legislation and no guidelines on how to design those halfway houses. The introduction of the survey focuses on the state of homelessness in the Czech Republic, it brings numbers and statistics. Further, the research briefly examines institutional care in the Czech Republic that directly precedes the halfway houses. The halfway houses are presented consequently, in the context of social prevention services. In conclusion, the research explores other possible ways of solution, identifies sources in literature, inspiration from abroad, and draws partial conclusions for further research.

Keywords:

architecture; halfway house; design; homelessness; integration

1 Úvod

Prezentovaná rešerše se soustředí na problematiku domů na půl cesty. Tato sociální služba funguje jako prevence bezdomovectví, napomáhá totiž mladým lidem vycházejícím z ústavní péče s integrací do většinové společnosti. Mladí lidé ve věku osmnáct až dvacet šest let dostanou šanci na rok bydlet v domě na půl cesty. Ten jim kromě finančně dostupného ubytování nabídne i podpůrné služby a poradenství. Podmínkou pobytu je studijní příprava na budoucí povolání, výkon zaměstnání, nebo alespoň intenzivní hledání pracovního místa.

Proč jsou domy na půl cesty potřebné? Komu jsou určeny? Funguje tato instituce i v jiných evropských zemích? Odkud přichází velká část obyvatel domů na půl cesty? Jaké jsou nedostatky této služby? A jak je lze zlepšit? Jaká je role architekta v sociální integraci mladých lidí?

Architekt má kompetence měnit a kultivovat své okolí, formulovat vize. Cílem rešerše je zmapovat výchozí stav domů na půli cesty a najít vhodné úkoly pro architekturu a jejího tvůrce, kterými by mohl přispět ke snadnější integraci mladých lidí vycházející z ústavní péče do většinové společnosti.

2 Bezdomovectví

2.1 Definice

Pro problematiku bezdomovectví se užívá více dělení a definic. Pro tento výzkum byla zvolena typologie Evropské federace národních sdružení pracujících s bezdomovci (FEANTSA) zvaná ETHOS (z anglického **European Typology on Homelessness and Housing Exclusion**), která pro pojem bezdomovectví uvádí čtyři následující kategorie:

- „1. rooflessness (without a shelter of any kind, sleeping rough)
2. houselessness (with a place to sleep but temporary in institutions or shelter)
3. living in inadequate housing (in caravans on illegal campsites, in unfit housing, in extreme overcrowding)
4. living in insecure housing (threatened with severe exclusion due to insecure tenancies, eviction, domestic violence)“

Uvedená typologie tedy chápe bezdomovectví jako souhrnné označení pro heterogenní populační skupinu, kterou dále dělí na čtyři podskupiny.

Zprv se jedná o viditelné bezdomovce, osoby, které vidáme spát na lavičkách a v parcích. Jsou to lidé zcela bez střechy nad hlavou. Druhou podskupinu tvoří lidé, kteří bydlí v ubytovnách a noclehárnách. Nemohou si z různých důvodů zajistit jiné, stabilní bydlení. Třetí podskupinu tvoří lidé, kteří „bydlí“ pod mostem, v chatkách či v jiných místech, které nevyhovují společenským standardům pro bydlení.

Poslední podskupina je bezdomovectvím „pouze“ ohrožená – nemají jisté bydlení, přespávají u kamarádů či známých. Do této skupiny se často dostanou lidé vycházející z ústavní péče. Nemají rodinné zázemí, s kým se poradit a kam se vrátit.

2.2 Cesta k bezdomovectví

Bezdomovectví je symbolem extrémního sociálního vyloučení. Sociální vyloučení úzce souvisí s městem s kvalitou veřejného prostoru, s chováním obyvatel města, jejich péčí, všímavostí, předsudky a empatií. Sociální vyloučení úzce souvisí také s dostupností bydlení – ten, kdo bydlí, má domov, sociální vazby a někam patří. Ten, kdo nebydlí, ztrácí přátele, vazby, kontakty. Zůstává na ulici. Sám.

Bezdomovcem se může stát každý, je to jednodušší, než si myslíme. Příčiny lze rozdělit do dvou hlavních skupin.

Tou první skupinou jsou různé zdravotní důvody a jejich následky.

Druhou skupinu tvoří materiální a sociální příčiny – ztráta zaměstnání, výpověď z bytu, zadlužení, negativní neřešené vztahy v rodině, propuštění z institucionální péče (dětský domov, vězení, nemocnice, apod.).

2.3 Fakta

Bezdomovectví je pro vědu a jako předmět zájmu veřejnosti poměrně novým tématem, které se začíná zkoumat až po roce 1989 (Vašát, 2012). Tomu odpovídají také znalosti, podklady a výstupy, které jsou zatím k dispozici.

Většina osob bez domova se v rámci republiky soustředí v hlavním městě. Je to z důvodu naděje ve snazší nalezení práce či ubytování, která však v případě osob bez domova nebyla zcela naplněna. Dále je to z důvodu množství poskytovaných sociálních služeb v Praze, které jako začarovaný kruh reagují na vzrůstající množství lidí bez domova. Dalším z důvodů je touha po anonymitě, únik od vlastního prostředí a s ním spjatých problémů.

Kolik lidí bez domova v hlavním městě žije? Sčítání osob bez přístřeší je komplikovanou disciplínou. Jasně to ukazují i rozdílné závěry provedených sčítání.

V Praze byla provedena sčítání v letech 2004 a 2007 (Šnajdrová, Holpuch, 2010). Jejich výsledky byly ale natolik odlišné, že bylo třeba vypracovat novou, uspokojivější metodiku. Podle té jsou k dispozici data z roku 2010. Statistika uvádí, že na území hlavního města žije 3953 lidí bez domova. Zajímavé je i druhé číslo, které říká, že celé tři čtvrtiny těchto lidí nocovaly v průběhu sčítání na veřejných prostranstvích.

Kapacita lůžek služeb sociální péče a prevence (typicky noclehárny, azylové domy, domy na půl cesty apod.) je v hlavním městě kolem osmi set (Šnajdrová, Holpuch, 2010).

Pro porovnání uveďme ještě závěry posledního provedeného Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011 (Český statistický úřad, 2011). Uvádí, že na území hlavního města Prahy bylo sečteno „pouze“ 1254 bezdomovců, v celé České republice pak dle Sčítání žije 11 496 osob bez domova.

Koncepce řešení bezdomovectví do roku 2020 (Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2013), která definuje osoby bez přístřeší dle definice ETHOS (viz výše) však uvádí, že odhadovaný počet bezdomovců na území republiky je kolem třiceti tisíc a že odhadovaný počet potenciálních lidí bez domova až trojnásobný.

Dočteme se zde také, že mezi skupiny nejvíce ohrožené bezdomovectvím patří právě lidé opouštějící institucionální péči a že mládež a mladí dospělí tvoří odhadem patnáct procent bezdomovců na území republiky.

Jak funguje institucionální péče o ohrožené děti v České republice?

3 Institucionální péče o ohrožené děti: dětské domovy

Systém péče o nezaopatřené děti v České republice je v evropském prostředí ojedinělý. Stále je ještě obvyklé, že děti v dětských domovech a podobných zařízeních prožijí celé období dětství a dospívání. Ztrácí tak přirozený kontakt s většinovou společností, což jim vedle absence rodinného zázemí velmi komplikuje vstup do dospělosti, kdy by se měli postavit na vlastní nohy. Bohužel se často stává, že tento krok nezvládnou, a skončí na ulici (Lišková, 2008).

3.1 Krátký exkurs do historie

V první polovině 20. století byla péči o ohrožené děti věnovaná velká pozornost. Systém byl propracovaný, funkční a na svou dobu pokrokový. Zlomem k horšímu byla léta poválečná, počínaje rokem 1948. Vlivem změny státního režimu se populární téma kolektivizace dostalo i do fungování zařízení péče ohrožené děti. Byla upřednostňována hromadná ústavní výchova dětí, a to na úkor náhradní rodinné péče.

Děti byly umísťovány do odlehlých míst, často do vyvlastněných klášterů a zámků, které stály stranou měst a obcí. Některé dětské domovy jsou v těchto prostorech dodnes¹. Historické budovy byly pouze přiměřeně uzpůsobeny nové náplni. Tento trend bohužel v některých případech – byť modifikovaně – stále přetrvává: pro sociální služby jsou určeny budovy, které obec nedokáže jinak využít, nedbá se příliš na kvalitu prostředí, pouze se za minimálního rozpočtu budova uzpůsobí nové náplni².

Přísná ústavní výchova (zamezení škodlivého vlivu vlastní rodiny) trvající po celou dobu socialistického režimu se z dnešního pohledu zdá absurdní. Pro stručné srovnání, podle Liškové (2008) zřizování velkokapacitních dětských domovů ve Velké Británii reagovalo na chudobu 60. let, avšak již v letech sedmdesátých si na základě provedených studií uvědomili nefunkčnost těchto zařízení, a dbali na menší kapacitu zařízení, kdy se zároveň začali hledat jiné cesty péče o dítě (směřující k náhradní rodinné péči).

3.2 Pobyt v dětském domově a jeho následky

Změnu k lepšímu znamenala Sametová revoluce a změna státního zřízení. Do Československé federální, resp. České republiky pronikají znalosti a zkušenosti západních zemí. Vznikají neziskové organizace, které se péčí o děti věnují. Podporují vědecké studie a uveřejňují jejich výsledky. Ty jsou alarmující. Z výzkumů vyplývá, že děti, které prošly ústavní výchovou nebo v ní dokonce prožily celé dětství, trpí tzv. syndromem ústavní závislosti (Dunovský, 1999). Používaný je i termín syndrom deprivace, ten ve stručnosti znamená nízké sebevědomí mladých dospělých, nízké dosažené vzdělání, děti nemají navázané sociální vazby (a jejich navazování je pro ně obtížné), časté se projevují agresivně. Jsou emočně ploché a projevují hostilitu - nabízené služby přijímají bez větší snahy se o sebe postarat sami.

3.2.1 Legislativní rámec

V české legislativě stále není nijak ošetřena maximální doba trvání ústavní péče. Zákon 359/1999 Sb., zákon o sociálně-právní ochraně dětí pouze ukládá obecním úřadům obcí s rozšířenou působností povinnost sledovat rozvoj duševních a tělesných schopností dětí, zda trvají důvody pro pobyt dítěte v ústavním zařízení. Dále má úřad za povinnost sledovat vývoj vztahů mezi dětmi a jejich rodiči. Pro tyto činnosti je stanovena frekvence minimálně jednou za šest měsíců, kdy má zaměstnanec obce dojít dítě v ústavní výchově navštívit. Návštěvy sociálního pracovníka jsou však v praxi dětmi z dětských domovů často nepochopeny či považovány za zbytečné (Hanáková, Kormaňák, 2015).

Druhým bodem, na který by autorka ráda upozornila, je absence zřetele na věk dítěte, které je umísťováno do ústavní péče. V zahraničí je samozřejmostí stanovení minimální hranice věku dítěte pro ústavní péči (například ve Velké Británii to představuje kromě výjimečných případů hranici dvanácti let (Dítě a rodina, 2015)).

Zajímavé je také poukázat na důvody nařízení ústavní péče. Podle Liškové (2013) slovenská legislativa jasně stanovuje, že mezi důvody pro ustanovení ústavní péče nepatří nedostatečné bytové poměry nebo majetkové poměry rodičů dítěte, což je v České republice jeden z častých důvodů pro nařízení ústavní péče.

¹ Například Dětský domov v Jablonném, Dětský domov Plumov, Dětský domov Vizovice a další.

² Například plán Prahy 8 na zřízení Azylového domu na Prosecké ulici. Dopravně vytížená tepna, kde se nachází osamocený dům ve zdevastovaném stavu. (dostupné z <http://www.praha8.cz/praha-8-postavi-pro-bezdomovce-azylovy-dum-s-byty-a-dennim-centrem-3.html>)

4 Domy na půli cesty

4.1 Sociální služby

Lidem v těžkých životních situacích se stát snaží pomoci paletou sociálních služeb, které jsou dle cílové skupiny a individuálních potřeb občanů rozděleny do tří skupin (Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2016). Jsou definovány příslušnými právními předpisy (Zákon o sociálních službách a jeho prováděcí vyhlášky). Jejich poskytování je dle charakteru služby za úhradu nebo zcela zdarma. Na poskytování sociálních služeb má právo každý. První skupinu sociálních služeb tvoří tzv. sociální poradenství. To poskytuje lidem v nouzi informace, které by měly přispět k řešení jejich naléhavé situace. Druhou skupinu tvoří služby sociální péče, které se dají rozdělit dle času poskytování služby na terénní (sociální pracovník dochází za klienty), ambulantní (klient dochází za sociálním pracovníkem) a pobytové (sociální péče je poskytována spolu s pobytem či v místě pobytu klienta). Poslední skupinu sociálních služeb tvoří tzv. služby sociální prevence. Jsou to služby, které se snaží lidem pomoci zvládnout jejich životní situaci, aby se nedostali na scestí. Patří mezi ně i pobytové služby – noclehárny, azylové domy a právě domy na půl cesty.

4.2 Poskytovatelé sociálních služeb

Poskytovatele sociálních služeb lze rozdělit do tří skupin. Zaprvé jsou to obce a kraje, které mají v první řadě zjišťovat potřeby lidí a reagovat na to zřizováním organizací, které budou přispívat k naplnění jejich potřeb. Zadruhé je to Ministerstvo práce a sociálních věcí, které zřizuje pět specializovaných ústavů sociální péče. A třetí, velmi podstatnou skupinu, tvoří nestátní neziskové organizace a fyzické osoby.

Každý poskytovatel Sociální služby se musí registrovat do takzvaného Registru poskytovatelů sociálních služeb (MPSV, 2007) díky čemuž je přehledný a jednoduše dostupný počet poskytovatelů konkrétní sociální služby.

Domů na půl cesty je uvedeno ve statistice třicet osm.

4.3 Vznik domů na půl cesty v České republice

V návaznosti na krátký exkurs do historie v první části, který popisoval mimo jiné kolektivní výchovu dětí v ústavech za socialistického režimu, je potřeba dodat, že tento systém měl v souvislosti s péčí o mladé lidi následující „výhodu“. Pracovní povinnost ze zákona dávala každému právo a zároveň ukládala povinnost pracovat. Mladí lidé, kteří opustili dětské domovy a další ústavy institucionální péče, dostali umístěnku na konkrétní pracoviště. Ta byla ve většině případů spjata i s místem pro bydlení. Systém ubytoven a podnikových bytů tak zajistil většině těchto mladých lidí automaticky bydliště. Po revoluci byl tento systém zrušen. Vzrostl počet dětí, které po opuštění bran dětského domova nemají kam jít. Projevuje se u nich také výše zmíněný syndrom ústavní péče, který ztěžuje jejich uplatnění na trhu práce a samozřejmě také samostatnost.

První dům na půl cesty vznikl podle Liškové (2013) v České republice už v roce 1992 v Drahanovicích u Karlových Varů, tehdy byl nazván Penzion SOS vesniček pro dospělé chlapce. V roce 1992 také vzniklo zařízení Diakonie v Javorníku-Travné. Z dalších významných pionýrských zařízení je třeba zmínit, že od roku 1996 funguje v Hrochově Týnci projekt Můj domov, od roku 1999 funguje podobné zařízení v Chrudimi díky společnosti J.J.Pestalozziho.

4.4 Definice

Institut domů na půl cesty je v rámci euroatlantického prostoru ojedinelý. Jako takový se vyskytuje i v dalších zemích, ale slouží jinému účelu: poskytuje sociální pomoc vězňům propuštěným z výkonu trestu, zdravotně postiženým či lidem s různou formou závislosti.

Z webu Ministerstva práce a sociálních věcí (a v zákoně č. 108/2006 Sb., v zákoně o sociálních službách, popřípadě v jeho prováděcí vyhlášce č. 505/2006 Sb.) se dočteme:

„Domy na půl cesty poskytují pobytové služby zpravidla pro osoby do 26 let věku, které po dosažení zletilosti opouštějí školská zařízení pro výkon ústavní nebo ochranné výchovy, popřípadě pro osoby z jiných zařízení pro péči o děti a mládež., a pro osoby, které jsou propuštěny z výkonu trestu odnětí svobody nebo ochranné léčby. Způsob poskytování sociálních služeb v těchto zařízeních je přizpůsoben specifickým potřebám těchto osob. Služba obsahuje činnosti poskytnutí ubytování, zprostředkování kontaktu se společenským prostředím, sociálně terapeutické činnosti a pomoc při uplatňování práv a oprávněných zájmů. Služba se poskytuje za úhradu.“

4.5 Problémy domů na půl cesty

Nedostatečná zakotvenost této instituce v legislativě vede ke značné rozdílnosti jednotlivých zařízení. Liší se délkou pobytu, přijímanými klienty či nabízenými službami. Absence podkladů pro návrh novostaveb či úprav stávajících objektů, které mají sloužit jako domy na půl cesty vede k tomu, že prostory jsou pro danou službu často nevyhovující, jak zaznívá z rozhovorů, které autorka vedla se sociálními pracovníky.

Ve fungování domů na půli cesty upozorňují pracovníci zejména na pochybení systému – na těžkou úlohu této instituce, která by za jeden rok měla zvládnout to, na co měl děti připravit dětský domov za dlouhá léta.

5 Návrh domu na půl cesty

5.1 Dostupnost pramenů

Na téma navrhování objektů pro sociální služby či služby sociální prevence se zaměřením na lidi bez domova nejsou zatím v České republice dostupné podklady. Je to způsobeno jistou „novotou“ tématu bezdomovectví (Vašát, 2013). Četné výzkumy situace v České republice ale již probíhají: jeden z nich je projekt HOBOfemia, výzkum Sociologického ústavu Akademie věd ČR, který se na problematiku bezdomovectví soustředí.

Architektonický pohled na věc můžeme najít v zahraniční literatuře – například americká scéna, která patří k nejvíce probádaným. Příklady tamních staveb pro sociální služby, jejich analýzy a závěry (Davis, 2004) jsou ale pro české prostředí pouze inspirací. Tyto stavby nejsou svým měřítkem pro české prostředí vhodné, kapacity zařízení se pohybují i kolem několika set lůžek v jednom místě. Je příhodné zopakovat, že v celém hlavním městě České republiky je kolem osmi set lůžek v zařízeních sociální pomoci (Šnajdrová, Holpuch, 2010).

5.2 Tři oblasti zlepšení domů na půl cesty

Autorka článku vnímá jako důležité věnovat se návrhu a zlepšování fungování domů na půl cesty. Prostor pro zlepšování této instituce je dle názoru autorky ve třech rovinách.

První z nich je stanovení jasného cíle instituce domů na půli cesty. Cíl domů na půl cesty zatím není v příslušné legislativě pregnantně definován³. Domy na půl cesty by měly dle autorky (do)připravit své obyvatele na samostatný život. Tento bod představuje pro výzkum, který bude navazovat na předkládanou řešerši, následující: koncipovat domy na půli cesty tak, aby co nejvíce připomínaly „běžné“ nájemní bydlení (s bonusem nabízených služeb).

³ Je však již přítomen v metodice MPSV Koncepce prevence a řešení problematiky bezdomovectví v České republice do roku 2020: „Jde o komplex služeb, jehož cílem je pomoci mladým lidem v procesu postupného zapojování do samostatného, běžného života (...).“

Druhou oblastí zlepšování této služby je cíl, který se v prováděcí vyhlášce č. 505/2006 Sb. dočteme v § 23 v bodě b), tedy

„zprostředkování kontaktu se společenským prostředím“

a v bodě c)1:

„rozvoj nebo udržení osobních a sociálních schopností a dovedností podporujících sociální začleňování osob“.

Tyto body jsou interpretovány jako snaha v co nejmenší míře izolovat obyvatele domu od většinové společnosti. Souvisí to s volbou lokality pro stavby pro domy na půli cesty, dále s fungováním těchto zařízení a jejich „otevírání“ se různými formami veřejnosti.

Třetí rovina zlepšování je nalezena v cíli, který je v prováděcí vyhlášce č. 505/2006 Sb. v § 23 v bodě c)2:

„poskytovat (...) aktivity zaměřené na budování a rozvoj pracovních návyků a dovedností nezbytných pro integraci osob na trh práce“.

Navazující výzkum se bude snažit tento bod interpretovat jako propojování domů na půl cesty s neziskovým sektorem, který mimo jiné nabízí například formu sociálního podnikání⁴.

5.3 Inspirace ze zahraničí

Institut českých domů na půl cesty má v evropském prostředí jedinečné postavení (Lišková, 2008). Je tudíž složité, až nemožné hledat inspirace v příkladech ze zahraničí. Nabízí se však alternativní přístupy, které podobnou službu – na pomezí domů na půl cesty, respektive azylových domů a nájemního bydlení – nabízejí. Autorkou článku byl blíže prozkoumán jeden z přístupů. Je jím vídeňská realizace Vinzi-Rast Mittendrin, kterou autorka osobně navštívila a na toto téma vedla rozhovor s autorem návrhu, arch. Alexandrem Hagnerem ze architektonického ateliéru Gaupenraub+/-.

5.3.1 Společnost sv. Vincence z Pauly v Rakousku

Největší dobrovolnická organizace na světě Společnost svatého Vincence z Pauly (v Rakousku zvaná VinziRast) byla založena sorbonnským profesorem Frédéricem Antoine Ozanamem kolem roku 1850 v Paříži. Frédéric zažil průmyslovou revoluci a tato zkušenost měla velký vliv na jeho práci. Zajímal se o sociální prostředí jeho studentů a předával jim myšlenku pomoci druhým. Díky nim se společnost šířila po celém světě. Jejím patronem je Sv. Vincent de Paul. Zakladatel Frédéric byl svatořečen roku 1997 (VinziRast, 2014).

V Rakousku existuje nyní 202 center, které poskytují různé sociální služby potřebným. V samotné Vídni takových míst najdeme osm. Jedním z nich je právě Vinzi-Rast Mittendrin.

5.3.2 Rozhovor s architektem Alexandrem Hagnerem

Následující poznámky vznikly na základě rozhovoru autorky článku s architektem Alexandrem Hagnerem (listopad 2014, Vídeň).

Starý opuštěný dům v centru Vídně poblíž university byl zrekonstruován a adaptován podle plánů ateliéru Gaupenraub+/-, pod vedením arch. Alexandra Hagnera. Projekt, který umožňuje bývalým lidem bez domova znovu najít domov a bydlet pod jednou střechou spolu se studenty, vznikl na popud studentů samých, kteří během universitních protestů v roce 2009 obsadili posluchárnu vídeňské university. Během několikadenních protestů se k nim připojili lidé bez domova a vznikla zajímavá symbióza.

Po skončení protestů se zúčastnění rozhodli ve společenství pokračovat. Oslovili společnost Sv. Vincenta de Paul ve Vídni - VinziRast - s návrhem vytvořit společné bydlení

⁴ Tato domněnka byla potvrzena během konzultací autorky textu s vedením Domu na půli cesty Maják v pražské Michli (3/2017).

bezdromovců a studentů. Projekt vznikl za účasti architektů, studentů, charitativní společnosti, zástupců města a veřejnosti.

Opuštěný dům na Währingerstrasse byl darem od stavební společnosti, která ho pro projekt koupila. Ostatní práce byly financovány z darů, ale i půjček. Ty se nyní musejí splácet.

Na stavbě se podíleli sami bezdromovci, dostávali zapláceno po skončení každého dne. Podle hlavního architekta z atelieru Gaupenraub+/-, který stavbu řídil, byla spolupráce velmi náročná - lidé bez domova práci neuměli, byli nespolehliví. Dílo se však podařilo dokončit.



obr. 1 - Opuštěný dům v centru Vídně před rekonstrukcí (Zdroj: Gaupenraub+/-)

5.3.3 VinziRast–Mittendrin: když architekt tvoří vize

V přízemí domu je restaurace a kavárna pro veřejnost, která je hojně navštěvovaná. Číšníci i kuchaři jsou bývalí lidé bez domova, kteří tak dostali šanci se opět vrátit do většinové společnosti. Dále se zde nachází dílny, kam může kdokoli (třeba lidé bez domova) chodit přes den. Probíhají v nich manuální práce, opravují se kola, tvoří se drobný mobiliář. Lidé zde nacházejí přátele a realizují se.

Na každém ze tří obytných podlaží se nacházejí vždy tři byty. Fungují na principu sdíleného bytu, z německého "Wohngemeinschaft" - kdy každý obyvatel má v bytě svůj vlastní pokoj a s ostatními dvěma spolubydlícími sdílí zázemí – koupelnu, toaletu a malou kuchyňku. V každém bytě bydlí trojice sestávající ze dvou bývalých bezdromovců a jednoho studenta, či ze dvou studentů a jednoho člověka bez domova. Sešli se tak lidé různého stáří, s různými životními zkušenostmi, s různými schopnostmi a očekáváními, kteří se díky vzájemné toleranci mohou o hodně obohatit. Na každém podlaží se dále nachází místo setkávání - velká kuchyň a obývací pokoj.

Přestavovaný biedermaierovský dům má v rámci ulice výjimečnou pozici – jako jeden z mála odolal asanaci, která vedla k rozšíření ulice. Nerespektuje tedy později stanovenou uliční čáru a vystupuje z linie domů. Díky promyšlené nástavbě, která tento fakt zužitkovala, vznikl v podkroví domu nový multifunkční sál s velkorysým výhledem na město (používaný na pronajímání z důvodu nutnosti splácení půjček). Další velký společenský sál se nachází v suterénu domu.

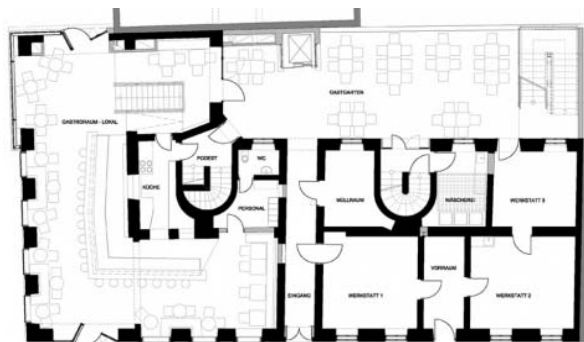
V architektonickém návrhu byly zohledněny a zdůrazněny tři důležité body. Jednak specifický a ojedinělý účel budovy, dále sami budoucí obyvatelé domu, kteří mají často pohnutou minulost. Třetím bodem byla ekonomická stránka projektu, kdy z mála bylo potřeba vytěžit co nejvíce.

Citlivě byly navrhnuty přístupy do domu, na jednotlivá podlaží, vchody do bytů a společných prostor. Vznikla tak určitá hierarchie prostorů, od soukromých po zcela veřejné. V interiérech byly použity recyklované materiály a vybavení, které do prostorů přináší svůj příběh a přispívají tak lepší adaptaci obyvatel. Například trámy z původního krovu přetvořili

architekti na bar, stěny restaurace jsou obloženy dřevěnými pásky z bedýnek na ovoce, polštáře na sezení vznikají ve vedlejší dílně z pytlů od kávy.



obr. 2 - VinziRast-Mittendrin – stav po rekonstrukci (Zdroj: Kurt Kuball)



obr. 3 - Půdorys přízemí objektu VinziRast Mittendrin. Směrem do ulice se nachází kavárna. Ze dvora, který slouží jak návštěvníkům kavárny, tak obyvatelům domu, jsou přístupné dílny pro společné workshopy (Zdroj: Gaupenraub+/-)



obr. 4 - Řezopohled objektem VinziRast Mittendrin. Suterén byl proměněn ve společenský sál, v přízemí se nachází restaurace a dílny, ve třech podlažích byty a podkrovní uzavírá sál s velkorysým výhledem a terasa pro setkávání a společné trávení volného času obyvatel (Zdroj: Gaupenraub+/-)

5.4 Dílčí závěry pro další výzkum

Závěrem předkládané rešerše bylo jako pracovní hypotéza stanoveno pět principů návrhu nového konceptu domů na půli cesty, které budou dále zkoumány a rozvíjeny v následném výzkumu. Tyto principy byly zvoleny na základě provedených rešerší, na základě rozhovorů se sociálními pracovníky a na základě rozhovoru s architektem vídeňské realizace VinziRast-Mittendrin.

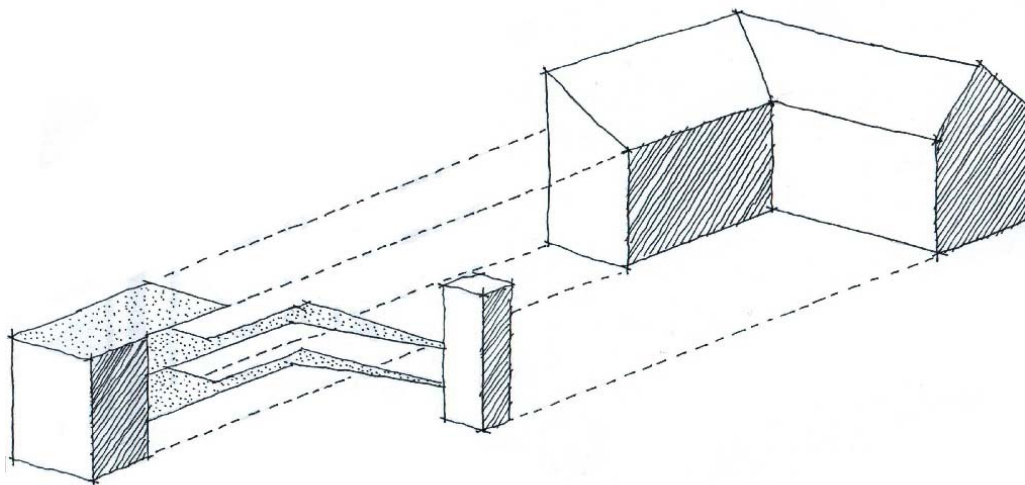
5.5 Pět bodů nového konceptu domů na půli cesty

5.5.1 Bod první – vhodné místo, vhodný dům

První bod se zamýšlí nad otázkou, jaký je vhodný objekt pro dům na půli cesty a jaká lokalita v rámci města je pro tuto instituci příhodná. Na základě provedených rešerší a rozhovorů došla autorka k závěru, že odpovědí je „zcela normální“, ničím nevybočující dům, tedy objekt v běžné zástavbě činžovních domů na přehledné, frekventované a dobře dostupné ulici v širším centru města.

Jako vhodné se jeví adaptovat stávající budovy ve městě. Je podstatné zmínit, že lidé s pohnutou minulostí, jako mladí lidé, kteří své dětství prožili v institucionální péči, se dobře cítí právě v prostorech, kde je znát historie a vrstevnatost prostředí. Jeden z principů udržitelné architektury, který vystihuje zachovávání historické zástavby měst a její adaptaci k novému účelu vystihli francouzští architekti Lacaton a Vassal (Lynch, 2016):

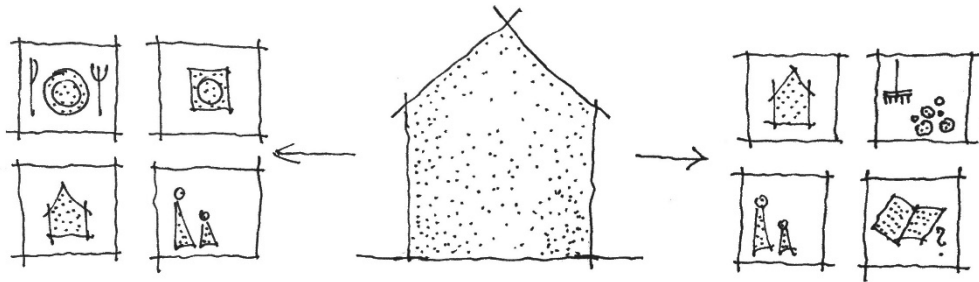
“Never demolish, never remove or replace, always add, transform, and reuse!”



obr. 5 - Bod první – adaptace stávajících budov ve městě

5.5.2 Bod druhý – sociální integrace obyvatel a vliv domu na své okolí

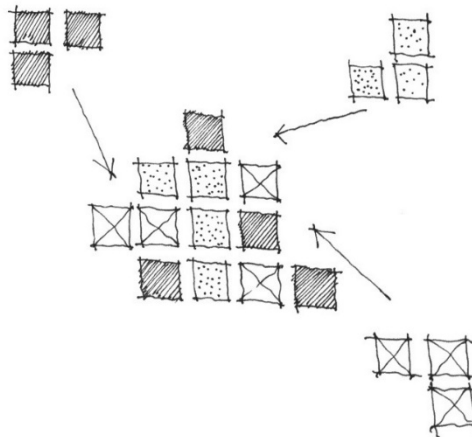
Druhý bod hledá odpověď na požadavek navazování kontaktů se společenským prostředím. Tento bod definuje fungování objektu na veřejnost: dům má nabízet služby (ubytování, vzdělávací kurzy a zaměstnání, apod.) obyvatelům, má být ale také přínosem pro své okolí. V domě se například může nacházet sociální podnik – kavárna či restaurace, dále zde veřejnost může navštěvovat vzdělávací kurzy a přednášky nebo využívat další služby poskytované obyvateli. Každý může vejít a poznat, co se děje uvnitř, kdo v budově bydlí.



obr. 6 - Bod druhý – dům nabízí služby obyvatelům i sousedům

5.5.3 Bod třetí – vnitřní fungování domu

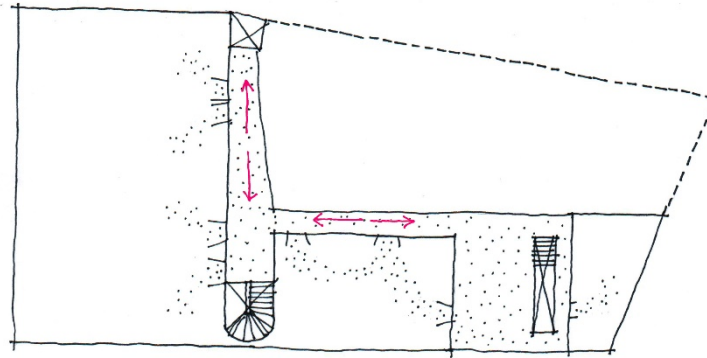
Třetím bodem je skladba obyvatel. Pionýrská realizace VinziRast-Mittendrin ukazuje, že dobře funguje promísení různých skupin obyvatel. V domě na půl cesty by bylo vhodné doplnit skupinu mladých lidí vycházejících z ústavní péče například o skupinu studentů vysokých škol. Zároveň je již v průběhu návrhu třeba brát zřetel na interakci obyvatel s veřejností.



obr. 7 - Třetí bod – sociální integrace uvnitř domu, navazování mezilidských vztahů mezi různými skupinami obyvatel. Navržené tři skupiny: obyvatele domu - děti vycházející z ústavní péče a studenty doplňuje interakce s veřejností.

5.5.4 Bod čtvrtý – společné prostory

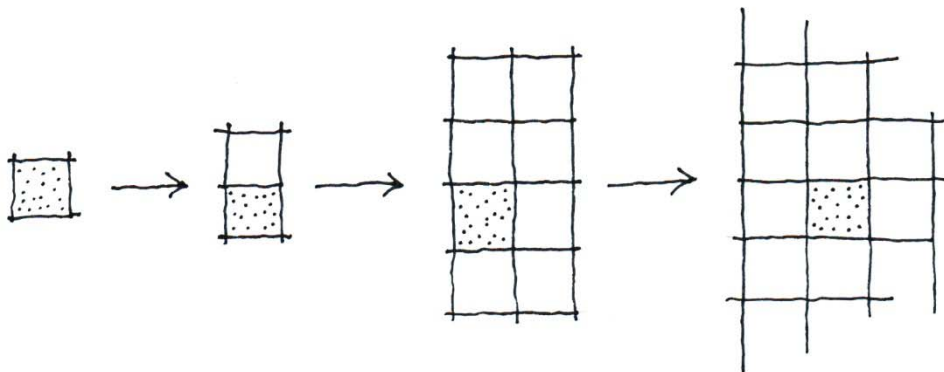
Čtvrtý bod se věnuje společným prostorům v domě, zejména vertikálním a horizontálním komunikacím, tedy návrhu chodeb (popřípadě pavlačí) a schodišť, resp. výtahů. Z konzultací s architektem Hagnerem z ateliéru Gaupenraub+/- a na základě konzultací se sociálními pracovníky byl vyvozen závěr, že s ohledem na specifika obyvatel domů na půl cesty je dobré navrhovat společné prostory v domě tak, že z každého místa, například ze společné kuchyně či knihovny, vedly dva východy. Toto řešení dává každému volbu – koho chci potkat a koho ne.



obr. 8 - Čtvrtý bod – návrh společných prostorů v domě

5.5.5 Bod pátý – hierarchie prostorů s důrazem na soukromí

Pátý bod reflektuje složitou minulost obyvatel. Doporučuje koncipovat spolubydlení s důrazem na stupňování soukromí. Každý si může vybrat, co mu kdy vyhovuje: od zcela soukromých pokojů, přes zázemí bytu (koupelna a kuchyňka), které sdílí spolubydlíci. Pro celé patro funguje společná kuchyně. Nejvyšším stupněm otevřenosti je zázemí domu, které využívají všichni obyvatelé, a kde dochází také k interakci s veřejností. Příkladem je sociální podnik, kde obyvatelé najdou práci, a jako službu jej využívá veřejnost.



obr. 9 - Pátý bod – hierarchie prostor, odstupňované soukromí

6 Závěr

Prezentovaná rešerše se zaměřuje na domy na půl cesty jako instituci, která napomáhá prevenci bezdomovectví. Rešerše mapuje historii domů na půl cesty a jejich legislativní zakotvení. Zkoumá příčinu, proč domy na půl cesty zaujímají důležitou pozici v sociálních službách. Na základě provedených rozhovorů a rešerší uvádí jako průběžný závěr pět bodů nového konceptu, jak navrhovat tyto stavby, tedy jak architektura může napomáhat sociální integraci.

Literatura

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Sčítání lidí, domů a bytů. CZSO. [online] [cit. 2014-10-10].

Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/sldb>

DAVIS, Sam (2004). Designing for the homeless: architecture that works. Berkeley:

University of California Press. ISBN 05-202-3525-8

DÍTĚ A RODINA. Umísťování dětí do ústavní péče v Evropě. [online] [cit. 2016-5-2].

Dostupné z: <http://www.ditearodina.cz/images/soubory/ke-stazeni/UMISTOVANI-DETI-DO-USTAVNI-PECE-V-EVROPE.pdf>.

- DUNOVSKÝ, Jiří (1999). Sociální pediatrie. Praha: Grada, ISBN 80-7169-254-9.
- FEANTSA. European Typology on Homelessness and Housing Exclusion. In: *FEANTSA*. [online] [cit. 2015-8-5]. Dostupné z: <http://www.feantsa.org/en/toolkit/2005/04/01/ethos-typology-on-homelessness-and-housing-exclusion?bcParent=27>
- HANÁKOVÁ, Lenka, KORMAŇÁK, Michal (2009). Integrace dětí z dětských domovů do společnosti. Praha: Ipsos.
- LIŠKOVÁ, Kamila. Dům na půl cesty – cesta k samostatnému životu (2008). Diplomová práce. Praha: UK v Praze, Fakulta sociálních věd, Institut sociologických studií, Katedra veřejné a sociální politiky.
- LYNCH, Patrik (2016). Lacaton Vassal and KieranTimberlake Named Among Metropolis Magazine's 2016 „Game Changers“. In: *Archdaily*. [online]. 3. února 2016. [cit. 2016-2-6]. Dostupné z: <http://www.archdaily.com/781118/lacaton-and-vassal-and-kierantimberlake-named-among-metropolis-magazines-2016-game-changers>
- MPSV (2013). Koncepce prevence a řešení problematiky bezdomovectví v České republice do roku 2020. Praha. ISBN 978-80-7421-072-3
- MPSV. Databáze Informačního portálu a databáze služeb sociální prevence pro osoby ohrožené sociálním vyloučením. In: *MPSV*. [online] [cit. 2016-9-7] Dostupné z: <https://sluzbyprevence.mpsv.cz/>
- MPSV. Sociální služby. In: *MPSV*. [online] [cit. 2015-11-11] Dostupné z: <http://www.mpsv.cz/cs/18661>
- MPSV. Registr poskytovatelů sociálních služeb. In: *MPSV*. 2007 [online] [cit. 2015-11-11] Dostupné z: iregistr.mpsv.cz/
- ŠNAJDROVÁ, Zuzana, HOLPUCH, Petr (2010). Sčítání bezdomovců na území Hl. města Prahy, Závěrečná zpráva. In: *Portál pro sociální oblast Prahy*. [online]. [cit. 2014-1-14]. Dostupné z: http://socialni.praha.eu/public/44/9f/ae/1877854_502943_zaverecna_zprava_scitani_bezdomovcu_hmp_2010.pdf
- VAŠÁT, Petr (2012). Studium bezdomovectví v USA: inspirace pro výzkum v České republice. In: *ČESKÝ LID 99*.
- VINZIRAST. Geschichte. In: *VinziRast*. [online] [cit. 2014-1-14]. Dostupné z: <http://www.vinzirast.at/>

Informace o autorovi

Ing. arch. Karolína Kripnerová

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Karolina.kripnerova@fa.cvut.cz

Charakteristiky obcí na síti železničních tratí regionálního významu v České republice

Characteristics of Municipalities Regarding the Network of Regional Railways in the Czech Republic

Václav Novotný

Abstract:

For a long time the railway network of the Czech Republic has showed up the same range, except some partial railways that were relayed or abandoned. In spite of this, there is still the pressure on the significant railway network reduction in railway lines of regional significance which sometimes causes a serious disproportion between transport demands and transport supplies.

The aim of this paper is to show and comment on the basic typology of municipalities that are provided with regional railways in order to distinguish their potential in the perspective of the future railway transport operation, and therefore the possibility of the reconstruction or relocation railway lines including stations and stops planning. Data primarily from Census 2011 and Spatial Analysis Document 2014 about municipal territory, demographic characteristics, transportation network location and commuting are the main input into the analysis. The data was compiled for all municipalities where the regional railways have the station or the stop. The output is the set of visualized statistical data related to individual characteristics and their interdependencies. The typology of municipalities is the keystone for a more sophisticated cluster analysis and subsequent determination of optimal position of train stations and stops in different types of municipalities.

Keywords:

railway line; travel demand; transportation offer; potential for travelling; municipality characteristics

NOVOTNÝ, Václav (2017). Charakteristiky obcí na síti železničních tratí regionálního významu v České republice. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 19-27. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Železniční síť v České republice dlouhodobě nevykazuje až na některé dílčí přeložky či rušení tratí příliš velkou dynamiku změny rozsahu sítě, stále však existuje tlak na výraznější redukci tratí, které slouží pouze dopravní obsluze místního významu s mnohdy výrazným rozdílem mezi přepravní poptávkou a dopravní nabídkou, avšak plnící funkci dopravy relativně ekologickým dopravním prostředkem. Kolejová doprava má totiž vyšší efektivitu na přepravu jednoho cestujícího při dostatečně velké poptávce, jak z hlediska energetické náročnosti, tak záboru prostoru, ale také objemu emisí exhalací (Kubát et al., 2010). Právě tato kritéria se postupně dostávají více a více do popředí (viz například Aktualizovaná státní energetická koncepce, nebo tzv. Programy zlepšování kvality ovzduší), a stále častěji se objevují v dokumentech týkajících se dopravních strategií, zejména pak plánů udržitelné mobility. Na první pohled jednoduché negativní hodnocení tratě s nízkou poptávkou je tedy velmi krátkozraké, už jen proto, že přepravní poptávka a dopravní nabídka vykazují vzájemnou souvztažnost, je proto nezbytné rozhodovat o zachování či rušení tratí především na základě potenciálu, který je dán jednak stávajícími a potenciálními cestujícími - tedy zejména obyvateli, pracujícími a studujícími a jednak dalšími územně technickými podmínkami. Právě u tratí s velkým potenciálem je nezbytné podniknout kroky k maximalizaci využití tratě jakožto udržitelného dopravního módu začínající u vymezení nezbytných ploch a koridorů v územně plánovací dokumentaci přes strategické studie a koncepce zabývající se implementací jednotlivých opatření až po dokumentaci pro stavební povolení. U tratí, které vykazují nízký potenciál, zbývá pak rozhodnout o jejich strategické roli v rámci ČR a Evropy, například pro přepravu nákladu, nebo pro účely Armády ČR, až v případě, že se ani strategická funkce neprokáže, je nezbytné zahájit diskusi o zastavení pravidelné dopravy, nebo zrušení tratě.

Cílem příspěvku je ukázat a okomentovat základní typologii obcí, které jsou obsluhovány železničními tratěmi regionálního významu, tedy tratěmi mimo evropský železniční systém TEN-T, a slouží pro rozlišení potenciálu z hlediska budoucího provozování drážní dopravy, a tudíž i možnosti případného plánování rekonstrukce nebo přeložky dané železniční tratě včetně stanic a zastávek. Tratě regionálního významu v pojetí tohoto příspěvku tvoří cca 72% délky všech železničních tratí v ČR. Tratě zařazené v TEN-T jsou vázány různými nadnárodními dohodami, jejich důležitost v rámci státu i Evropy je tím proto potvrzena a polemika o jejich smysluplnosti proto není na místě. Síť drah zařazená v TEN-T je zřejmá z mapy na obr. 1, veškeré železniční tratě mimo tuto vyznačenou síť jsou z hlediska výše zmíněného považovány za tratě regionálního významu a podrobeny analýze.

2 Význam železniční dopravy v dopravní obsluze regionů

Síť železničních tratí lze rozdělit na páteřní skupinu tratí, která propojuje významná města ČR a Evropy a převádí tak největší přepravní proudy osobní i nákladní a na početnější skupinu tratí regionálního významu, kterou tvoří železniční tratě zbývající.

Tratě regionálního významu obvykle zprostředkovávají relace krajské, nebo lokální, mohou také tvořit tzv. napáječe páteřní sítě tratí (např. trať Kadaň – Kadaň-Pruněrov). Na těchto tratích jezdí téměř výhradně vlaky kategorie osobní, případně spěšné a minimálně vlaky nákladní. Uvedené charakteristiky vyplývají z provozních parametrů těchto tratí a jejich umístění v sídelní struktuře, kdy vznikaly primárně pro přepravu komodit, nikoliv osob. Objednávku a financování vlaků na těchto tratích zajišťují krajské úřady, kdy se přístupy jednotlivých krajů mohou velmi lišit, některé krajské úřady považují tratě regionálního významu za páteř celého systému veřejné hromadné dopravy, jiné naopak spoje ruší a nahrazují je autobusovými linkami ve stejných relacích. Rozdíly v přístupu jednotlivých krajů je možné zejména pozorovat v případě řešení linek s mezikrajským významem (Vaněk et al., 2014).



obr. 1 - Kategorie tratí v ČR, tratě TEN-T jsou označeny tmavě tučně (Zdroj: Správa železniční dopravní cesty, 2016)

3 Evropské souvislosti

I ve státech sousedících s Českou republikou docházelo a dochází k proměnám v rozsahu železničních tratí regionálního významu. Zatímco na Slovensku, v Rakousku či Polsku docházelo většinou k redukci rozsahu těchto tratí, v Německu se naopak začínají v posledních letech některé železniční tratě obnovovat. Například na Slovensku byl z důvodů nízké poptávky ukončen provoz na cca 23 tratích v období 1993-2012, postupně by mělo dojít i k fyzické likvidaci některých tratí, hovoří se až o 250 km tratí. Na Slovensku jsou však tratě a sídla obvykle sobě blíže než v ČR vzhledem ke geomorfologii terénu, kdy hluboká údolí tvoří hlavní dopravní koridor a zároveň jsou v těchto údolích umístěna i sídla, proto je hlavním důvodem silná konkurence IAD a především neochota investovat do technicky zastaralých tratí. Opačným příkladem je trať Bratislava – Komárno, kterou se díky rekonstrukci, nasazení moderních vozidel a liberalizaci trhu podařilo oživit. U této trati se také projevila konkurenční výhoda oproti přetížené silniční síti v tomto směru. V Polsku dochází od 90. let k postupnému uzavírání několika tisíc km tratí regionálního významu z důvodu slabé poptávky, kterou roztočila spirála postupných nucených ekonomických úspor, špatného technického stavu tratí a silné konkurence IAD. Proces výrazné redukce tratí není bohužel v Polsku stále ještě pravděpodobně u konce. V Rakousku došlo na mnoha úsecích nejenom k zastavení drážního provozu, ale dokonce často ke zrušení trati a zřízení stezky pro chodce a cyklisty na jejím tělese. Příklady najdeme i v blízkosti hranic s Českou republikou. V Německu se některé tratě zrušily, avšak na některých ještě fyzicky existujících naopak dochází k znovuoživení provozu, a to s velkým úspěchem, vlivem investic či inovací (např. tramtrain v Karlsruhe, nebo Chemnitz) dochází k následnému zvýšení dopravní poptávky a roste rentabilita provozu. Německo k problematice tratí regionálního významu přistoupilo ze zemí střední Evropy nejracionálněji, tratě, které neměly potenciál, byly zrušeny, které potenciál měly, byly zrekonstruovány a nasazeny na nich moderní vozidla, čímž se indukovala poptávka po dopravě. Svůj příspěvek měla i do jisté míry liberalizace trhu, která

právě umožnila především rozšířit služby pro cestující a nasadit moderní vozidla (Vaněk et al., 2014).

4 Tvorba databáze

Vstupem do databáze pro analýzu potenciálu jsou údaje především ze sčítání lidu, domu a bytů (SLDB) 2011 (Český statistický úřad, 2013) a Územně analytických podkladů ČSÚ (ÚAP) 2014 (Český statistický úřad, 2015) týkající se využití území obce, demografických charakteristik obyvatelstva, polohy dopravních sítí a dojížděky s vyjížděkou. Každá obec je charakterizována přibližně 100 různými parametry. Údaje byly zpracovány pro území všech 1351 obcí, kterými prochází železniční tratě regionálního významu a mají zde stanici, nebo zastávku, v některých případech se vyskytují v databázi i obce, které leží na železniční síti TEN-T a zároveň v nich existuje zastávka na trati regionálního významu, z databáze byla vynechána všechna krajská města, kromě Karlových Varů, které jsou parametry srovnatelné s jinými „nekrajskými“ městy. Výstupem je soubor vizualizovaných údajů týkající se jednotlivých charakteristik a jejich vzájemných závislostí. Typologie obcí je základem pro sofistikovanější shlukovou analýzu a budoucí určení nejvhodnějších poloh stanic a zastávek v jednotlivých typech obcí pomocí nalezení vhodného matematického modelu. Pro další práci bude nezbytné nalézt vhodné statistické metody a metody data miningu, které pomohou k určení souvislostí (závislostí) mezi jednotlivými znaky obcí. Pro další práci se však již nepočítá s prací v MS Excel, ale využití programovacího jazyku Python v programu Anaconda, či programu Scilab.

Základem databáze se stal seznam železničních stanic a zastávek v ČR z 20. 2. 2011, z kterého byly odebrány zastávky a stanice, které již fyzicky neexistují (např. na trati Nezamyslice – Morkovice), tarifní body na státní hranici, stanice a zastávky na síti TEN-T a v krajských městech. Odebrány byly také zastávky, které jsou dlouhodobě mimo provoz (více než 10 let), avšak stále leží na provozovaných tratích.

Následně bylo poměrně složitou formou přiřazeno správní území obce ke každé stanici a zastávce s cílem mít v jednom řádku databáze právě jednu obec, přes jejíž ID se dají dohledat údaje ze SLDB a ÚAP:

- 1) **Fáze** přiřazování obcí probíhala poloautomaticky, jednak pomocí funkce SVYHLEDAT programu Excel a jednak ručním dotříděním. Funkcí SVYHLEDAT bylo přiřazeno správní území obce a ID obce, pokud bylo nalezeno, následně byly jednak doplněny obce, které nebyly funkcí nalezeny (např. z důvodu názvu železniční stanice či zastávky tvořeného obcí s doplněnou lokalizací) a jednak zkontrolovány manuálně všechny automaticky vyplněné záznamy z důvodu duplicitních názvů obcí či záměny názvu obce za název základní sídelní jednotky (ZSJ). Pro manuální doplňování byly využívány webové mapové služby Mapy.cz (Seznam, 2015) a Google (Google, 2016) a portál Risy.cz (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2016). Při ručním záznamu byly dále zkontrolovány polohy zastávek a stanic ve správných správních územích, občas se totiž název stanice či zastávky neshoduje se správním územím, či obsluhovanou oblastí (viz poznámka pod popisem 2) Fáze). Bylo tedy postupováno tak, že primární bylo umístění stanice a zastávky ve správním území, pokud byla stanice či zastávka umístěna na hranici území obcí A a B, nebo těsně u hranice území obce B, avšak obsluhovala obec v území A, byla jako obec příslušná uvedena obec A. Pokud se stanice či zastávka nacházela ve správním území obce Y, a přitom obsluhovala obci X, byla jako obec příslušná uvedena obec X. Přiřazení obce tak probíhalo v těchto případech ve funkční rovině.

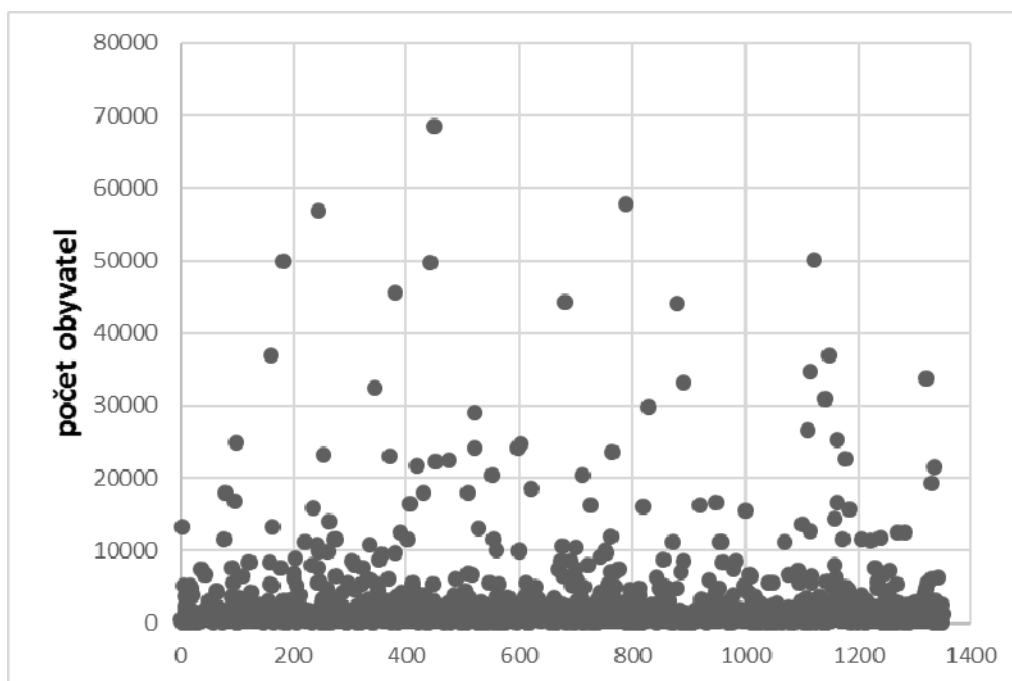
- 2) **Fáze** přiřazování obcí probíhala tak, že byly seřazeny všechny stanice a zastávky dle abecedy a byly eliminovány počty řádků tak, aby právě jedna obec byla uvedena v jednom řádku, počet více stanic či zastávek ve správním území obce byl zaznamenán do sloupce k tomu určeného. Po vytvoření databáze, kde je určující správní území obce, byl z databáze odebrán VÚ Boletice, z důvodu nestandardních parametrů území a krajská města Hradec Králové, Liberec, Olomouc, které se do databáze i přes prvotní vymazání opět dostaly vlivem umístění nějaké stanice či zastávky na trati regionálního významu ve správním území těchto měst. V Případě, že se v seznamu obcí objevila nějaká další obec, kterou prochází zároveň trať zařazená v TEN-T a zároveň trať regionálního významu, byla tato obec v seznamu ponechána, ale stanice či zastávky jsou počítány pouze pro trať regionálního významu (např. Děčín).

Vzhledem k rozsahu úkolu přiřazení správních území obcí k jednotlivým železničním stanicím a zastávkám bylo rovněž zvažováno využití v tomto případě velmi efektivní GIS analýzy, avšak s jistou chybovostí, kdy se ve více případech v České republice vyskytují zastávky či stanice, které leží ve správním území jedné obce, ale obsluhují obec jinou. Výsledkem GIS analýzy by tak byla jiná množina obcí, než která vyšla z ručního třídění a funkčního přiřazování stanic a zastávek k obsluhovaným obcím. Přidaná hodnota ručního přiřazování byla navíc v seznámení se se všemi obcemi, kterých se databáze týká, a tudíž vytvoření představy o dalším směřování analýzy a především jejich výsledcích při strojovém zpracování dat. Pro další práci s daty (maticí dat) totiž existuje velké množství matematických metod, které dávají obecně různé výsledky.

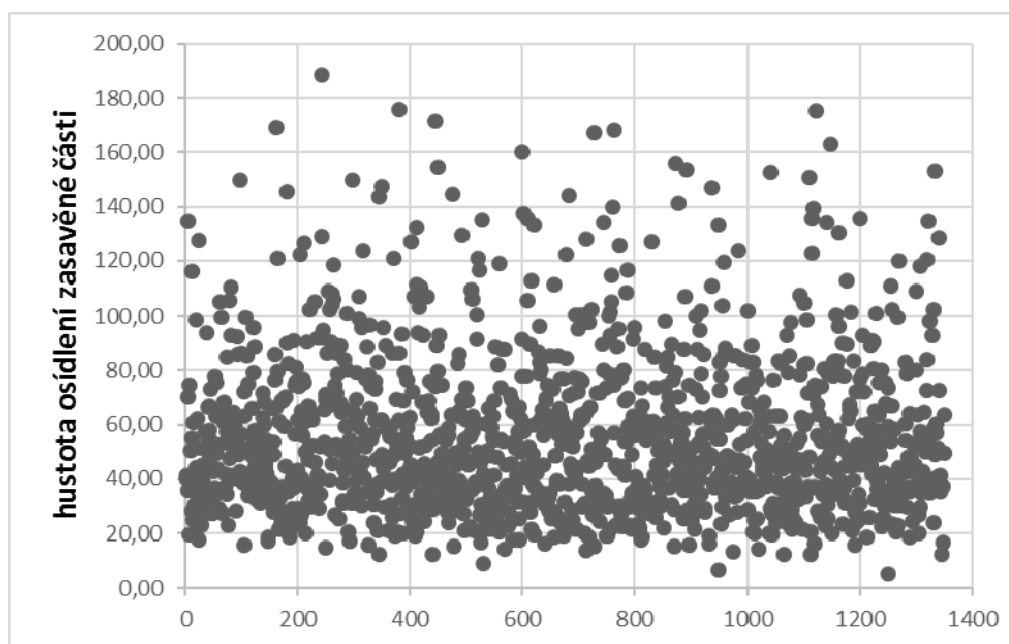
5 Souhrn základních poznatků získaných z databáze

V databázi se objevilo celkem 1351 obcí s rozpětím počtu obyvatel od 42 (obec Životice v Plzeňském kraji) po 68552 (Kladno), celkem 52,6 % obcí má počet obyvatel menší nebo rovno 1000. Mimochodem, v souboru všech obcí v ČR má dokonce 77,1% obcí méně než 1000 obyvatel. Medián počtu obyvatel v obcích databáze je 918 osob. 4 obce (města) mají více jak 50 000 obyvatel, jsou to kromě výše zmíněného Kladna ještě Opava, Frýdek-Místek a Teplice. Počty obyvatel v jednotlivých obcích v databázi jsou zobrazeny v bodovém grafu na obr. 2 (obce jsou řazeny abecedně).

Pro lepší představu o reálné hustotě osídlení obcí s eliminací vlivu velikosti správního území je na obr. 3 uveden graf hustoty osídlení zastavěných částí obcí v databázi. Hodnoty byly získány díky předpokladu, že osoby s trvalým pobytem žijí pouze v zastavěném území obcí. Průměrná hodnota hustoty osídlení zastavěných částí obcí je 55,6 osob·ha⁻¹ a medián 49 osob·ha⁻¹. Nejvyšší hustotu osídlení zastavěné části má Frýdek-Místek, a sice 188,5 osob·ha⁻¹.



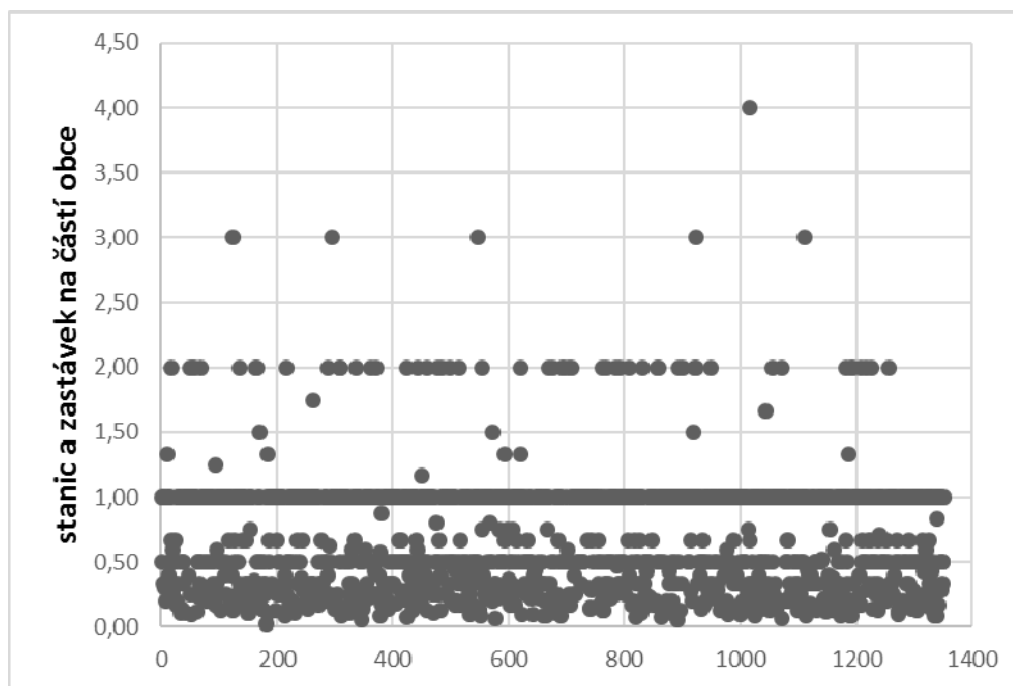
obr. 2 - Graf počtu obyvatel obcí s tratí regionálního významu



obr. 3 - Graf hustoty osídlení zastavěných částí obcí s tratí regionálního významu

Jako celkem zajímavý pro další zkoumání se jeví ukazatel počtu stanic a zastávek na počet částí obce (obr. 4), přičemž část obce u menších obcí v naprosté většině případů zaujímá právě jeden ucelený sídelní celek, resp. spojitě zastavěnou oblast ve smyslu stavebního zákona (Česko, 2013)0. I když je pravdou, že se vyskytují i obce s jednou částí a více stanicemi či zastávkami. Ze sledovaných obcí má právě jednu stanicí nebo zastávku na jednu část obce 39,7% obcí (537 obcí), více jak jednu stanicí nebo zastávku na jednu část obce pouze 5% obcí (70 obcí). Nejvíce stanic a zastávek na 1 část obce má Smržovka, a to 4. Graf na obr. 4 jasně ukazuje převažující podíl obcí s méně jak 1 stanicí nebo zastávkou na 1 část obce (55,1%), což může být způsobeno jednak tím, že železniční trať ani jinými částmi obcí vůbec neprochází, ale také tím, že z historických důvodů nebyla v jiných částech zřízena

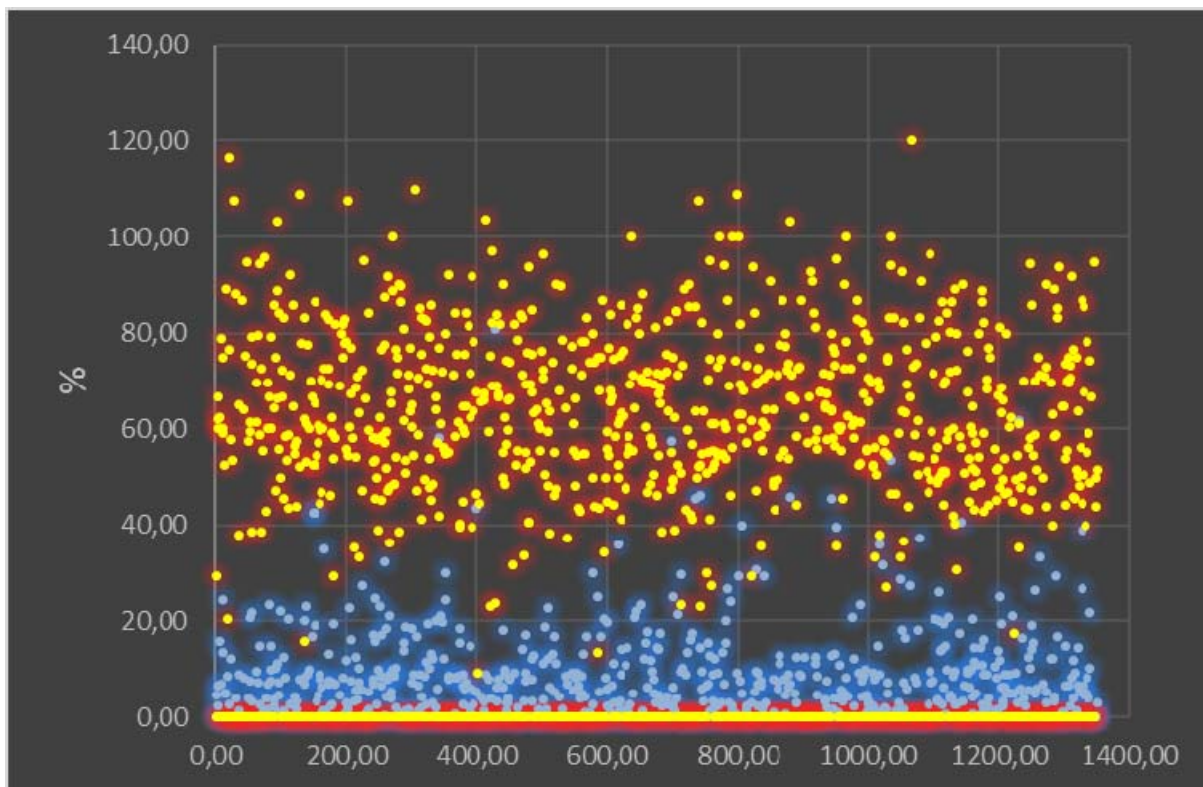
stanice či zastávka. Z tohoto pohledu bude ale velmi zajímavé zkoumat statistickou závislost mezi velikostí sídla a počtem dojíždějících/vyjíždějících v obcích s více jak 1 stanicí či zastávkou na 1 část obce a odvozovat doporučení pro obce ostatní, kde je možné další stanice či zastávky v jiných částech obce zřídít.



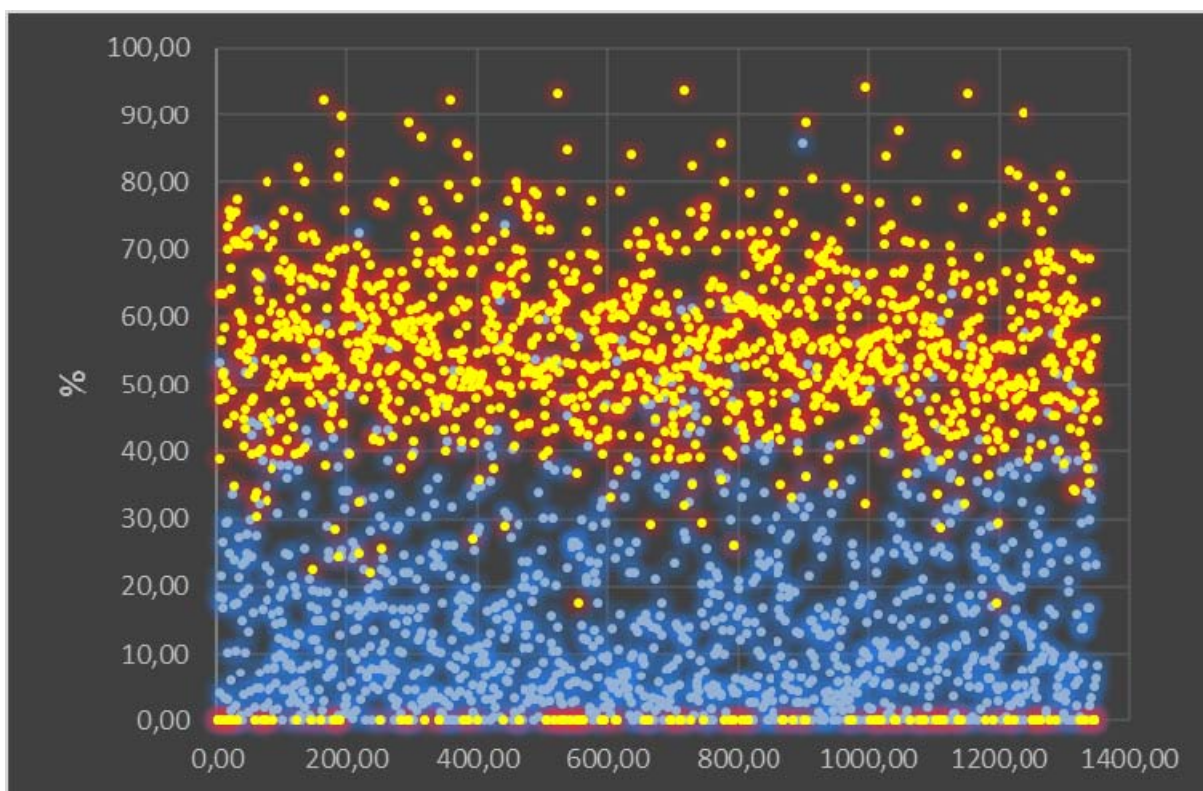
obr. 4 - Počet stanic a zastávek na počet částí obce

Pravděpodobně zatím nejzajímavějším výstupem je dvojice grafů ukazující podíly dojíždějících a vyjíždějících z/do zaměstnání a školy podle dopravního módu, zobrazeny jsou dopravní módy: osobní automobil řidič+spolujezdec a vlak. Součet podílů může dosahovat i více jak 100% z důvodu, že obyvatelé při SLDB mohli volit i kombinace dopravních prostředků mezi sebou (Český statistický úřad, 2013). Vzhledem k ochraně osobních údajů nejsou do dojížděkových a vyjížděkových proudů mezi obcemi započítány proudy s méně jak 10 osobami včetně, což může u zejména malých obcí způsobovat určitou nepřesnost. Na grafu na obr. 5 je uvedena struktura dojížděky dle dopravního módu a na grafu na obr. 6 je uvedena struktura vyjížděky dle dopravního módu. Do dat zobrazených v grafu nejsou zahrnuty počty dojíždějících v rámci téže obce.

Z grafů na obr. 5 a obr. 6 je jednak patrné, že data o vyjížděce jsou četnější a jednak, že se vlak využívá při vyjížděce více než při dojížděce. První zmíněné může být způsobeno například tím, že v databázi převažují menší obce, z kterých se více vyjíždí za prací / do školy než dojíždí do nich, důvodem může být ale také anonymizace dojížděkových proudů do 10 osob, hypotézu je však nezbytné statisticky potvrdit či vyvrátit. Vyšší využití vlaku při vyjížděce může mít různé důvody, které je nezbytné statisticky dále zkoumat.



obr. 5 - Struktura dojížd'ky do obcí za prací a vzděláním s rozlišením osobní automobil (světle – horní polovina grafu) a vlak (tmavě – dolní polovina grafu)



obr. 6 - Struktura vyjížd'ky z obcí za prací a vzděláním s rozlišením osobní automobil (světle – horní polovina grafu) a vlak (tmavě – dolní polovina grafu)

6 Závěr

Základní výstupy z databáze obcí jsou pouze vstupem do hlubší datové analýzy, která má za cíl vytvořit pomocí statistických metod a metod tzv. data miningu shluky (skupiny) obcí s podobnými charakteristikami a následně pro každý shluk obcí zvolit reprezentanty, v kterých bude nezbytné nalézt matematický model pro určení optimální polohy stanic a zastávek tak, aby je využilo co nejvíce cestujících. Pro další práci se získanou maticí dat se předpokládá využití nástrojů matematických knihoven programu Anoconda (Python) a Scilab. Je tedy nezbytné hledat matematické potvrzení či vyvrácení naznačených hypotéz z databáze, konkrétně patrné z obr. 5 a obr. 6, a sice že největší podíly využití železniční dopravy jsou dosahovány v případě vyjížděky, tedy při umístění stanice či zastávky v rezidenčních oblastech.

Literatura

- ČESKO (2013). Zákon 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2013.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2013). Databáze výsledků sčítání lidu, domu a bytů 2011, Praha, Český statistický úřad, 2013 ISBN: 978-80-250-2357-0
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015). Územně analytické podklady za všechny obce ČR 2014, Český statistický úřad České republiky, [online]. 29. 3. 2016. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/csu_a_uzemne_analyticke_podklady
- GOOGLE (2016). Mapy Google, [online]. 1. 8. 2016. Dostupné z: <http://www.google.cz/maps>
- KUBÁT, B., PEJŠA, J., JACURA, M., TREŠL, O. Městská a příměstská kolejová doprava. Praha, Wolters Kluwer ČR, 2010, ISBN 978-80-7357-539-7
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ (2016). Regionální informační systém RIS, [online]. 1. 8. 2016. Dostupné z: <http://www.risy.cz>
- SEZNAM (2015). Mapy Seznam, [online]. 1. 8. 2016. Dostupné z: <http://www.mapy.cz>
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY (2016). Železniční mapy SŽDC, [online]. 1. 8. 2016. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- VANĚK, M., JAVOŘÍK, T., NOVOTNÝ V., a TÝFA L. Maximalizace efektivity regionální kolejové dopravy: Souhrnný výstup projektu. Praha, 2014. Souhrnný výstup projektu SGS 12/161/OHK2/2T/16. ČVUT v Praze Fakulta dopravní

Informace o autorovi

Ing. Václav Novotný

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů
novotva2@fd.cvut.cz

Případová interpretační studie kulturní památky v obci Višňová

Case Interpretation Study of Cultural Heritage in Visnova

Gabriela Antošová

Abstract:

The area of current Frydlant has been facing many significant movements regarding provincial and state borders together with individual administrative districts during the last eight centuries. The Frydlant region's territory was often subjected to changes in the Middle Ages, as well as in the modern times. These changes in territorial domination also represented shifts in provincial borders. The pilot example is a cultural monument with a "little popular tourist" interest in the specific location, containing bipolar characteristics, i.e. a cultural monument that has features which are almost unattractive for the community and at the same time little attractive for local and foreign tourists. So, the innovative CHI - Cultural Heritage Interpretation method will be applied with the objective to create a draft of the Imaging plan. Traditional structure of a rural countryside due to its importance, gives to Jizerske Hory the need for promotion through tourism complementing the existing tourism in the rural border area. This paper will utilise some principles of the so-called Grounded theory and method associated with it including the "snowball" principle. The individual parts of the Imaging plan will result in new outcomes to protect and develop cultural heritage in border regions that have been suffering from destruction, neglect or lack of maintenance since the WW2. These outcomes will include appropriate drafts not only to maintain or temporarily preserve traditional buildings in these areas but also to identify suitable solutions to achieve sustainability of rural tourist destinations in the absence of financial support. Only after traditional rural buildings are promoted as architectural monuments, they may become tourist attractions and provide a basis for competition among rural tourist destinations and other historic sights attracting tourists.

Keywords:

Grounded theory; Cultural heritage Interpretation; Liberec region

ANTOŠOVÁ, Gabriela (2017). Případová interpretační studie kulturní památky v obci Višňová. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 28-42. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Egri a Herman (2000) demonstrují přínosy pocházející z výzkumné triangulace při užívání zakotvené teorie (Strauss a Corbin, 1990; Glaser, 1992). Zakotvená teorie potvrzuje, že kvalitativní metody používají tohoto východiska (Yin, 1988; Eisenhardt, 1989 a Decrop, 2009) ve výzkumech kulturní venkovské turistiky, a to k lepšímu porozumění určitých jevů v kontextu reálného života. Při navrhování Interpretačního plánu pro vybranou kulturní památku Libereckého kraje budou vybrány některé fáze z inovativní čtyřfázové metody Cultural heritage interpretation/Interpretační metody kulturního dědictví, která byla navržena ve studii Porto, Leanza a Cascone (2012). Tato studie byla vypracována s cílem propagovat tradiční venkovské stavby jako odkaz stavitelství našich předků, kde zmiňovaní autoři dokazují, že Interpretační plány kulturního dědictví jsou obvykle vyvíjeny v místním měřítku (tj. sousedství, malé vesnice a městečka) a zahrnují strategie interpretace dědictví za účelem dosažení určitého počtu celkových cílů definovaných během procesu plánování. Dále se tyto interpretační plány používají lidmi zodpovědnými za tvorbu politik jako referenční východiska rozvoje udržitelné turistiky, hlavně v oblastech, kde se na ochranu dědictví klade prvořadý důraz. V této souvislosti Ham (in Porto, Leanza a Cascone, 2012:422) uvádí, že existuje „*odůvodněná teoretická báze pro tvrzení, že interpretace může vytvořit jakýsi druh porozumění, jež vede lidi k ochraně míst, která navštěvují*“.

Z jednotlivých částí návrhu Interpretačního plánu se autorka pokusí odvodit nová východiska pro ochranu a rozvoj kulturních památek venkovských oblastí tohoto kraje, které byly od doby 2. světové války ničeny, zanedbávány a neudržovány. Tato východiska budou obsahovat vhodné návrhy nejen na zachování či dočasné zakonzervování tradičních staveb v těchto oblastech, ale také na vhodná řešení pro dosahování udržitelnosti venkovských turistických destinací při nedostatku finančního zabezpečení. Pouze poté, co se tradiční stavby venkova začnou propagovat jako stavitelské památky, se mohou stát turistickým produktem a poskytnout základ pro soutěž mezi venkovskými turistickými destinacemi a jinými památkami, které lákají turisty.

2 Teoretický rámec

Garrod a Fyall (2000) spekulují o tom, proč může být památková péče tolik upřednostňována před jinými elementy. Možná je větší váha přikládána památkové péči důsledkem obzvláště silné představy budoucnosti často spojované s kulturním dědictvím. Najdeme tvrzení, že boj mezi ochranou a současným využitím je obzvláště patrný právě v případě kulturního dědictví, protože řetězec odkazů a dědictví je explicitnější. Nebo může být tento velký důraz odrazem kurátorského původu mnoha respondentů. Nejen, že tento organizační kontext obvykle vyžaduje po manažerech, aby alespoň příležitostně zpřístupnili svůj majetek veřejnosti, ale také jim uděluje silný kurátorský příkaz. Jsou zodpovědní za správu národního dědictví v jeho prospěch; pokud je povoleno je poničit a degradovat, potom je nemůžeme považovat za odpovědné správce (Millar, 1991).

K 19.3.2013 bylo evidováno na Ústředním seznamu kulturních památek České republiky 272 národních kulturních památek, 40287 nemovitých kulturních památek, 897 nejhroženějších nemovitých památek, 37808 movitých kulturních památek a jejich souborů, 40 městských památkových rezervací, 61 vesnických památkových rezervací, 8 archeologických rezervací a 2 ostatní památkové rezervace bez zvláštního určení, 253 městských památkových zón, 211 vesnických památkových zón, 19 krajinných památkových zón a 420 ochranných pásem (Novák, 2009 a Národní památkový ústav, 2013).

Kulturní turistika je jednou z nejstarších forem cestování a i nadále zůstává hlavní částí turistického průmyslu ve většině oblastí světa. Podle OECD tvoří kulturní turismus kolem 40% veškerého mezinárodního turismu. Přestože je často složité odlišit „turisty s kulturní motivací“ od ostatních turistů díky rostoucím tendencím ke smíšeným motivům

dovolených, jsou cestovatelé za kulturou obzvláště žádoucí pro destinace snažící se přitáhnout „vysoce kvalitní“ turismus a turisty. S tím, jak kulturní turisté začali přijíždět ve stále větších počtech a utrácet relativně velké částky peněz, se i výzkumy zaměřily na ekonomické dopady kulturního turismu (Richards a Munsters, 2010). Mnoho výzkumných prací z oblasti kulturního turismu se nyní soustředí i na kvalitativní povahu zážitků a dopad kulturního turismu jak pro samotné turisty, tak pro místa, která navštěvují. Stejně jako rostl zájem o výzkum kulturního turismu, rostla také škála metod a technik používaných k průzkumu tohoto fenoménu. Jak poukazují již zmiňovaní autoři Richards a Munsters (2010), dřívější kvantitativní a na přehledových průzkumech založené přístupy byly postupně nahrazeny kvalitativními metodami, jež čerpají z nových pohledů na sociální, kulturní, psychologické, antropologické a prostorové aspekty kulturního turismu. Nutno ještě poznamenat, že při průzkumu fenoménu kulturní lokální turistiky jsou termíny etnický turismus (Hitchcock, 1999), turistika za kulturním dědictvím, kulturní turistika, městská turistika (Chang, 2000) a dokonce ekoturistika (Gibson, Dodds et al., 2003) často zaměňovány.

Dlouhodobým předmětem vědeckých studií s patrnými dvěma ústředními analytickými přístupy (Cohen, 1998) je duchovní rozměr současné turistiky. Moderní turistika je v současné době považována za sekulární pouť, ale i za turistiku se „sekulární náhražkou organizovaného náboženství“. Větší pozornost je čím dál více věnována tomu, co můžeme nazvat jako turistiku náboženství. Jinými slovy to znamená, že volný čas v současné sekularizované společnosti se stal nejen „*místem pro přemýšlivé a kreativní, ale i jednotou myšlenky a činu*“ (Vukonić, 1996: 8). Na turistiku začalo být i v rámci konkrétního využití volného času nahlíženo jako na posvátnou či duchovní cestu, funkční a symbolicky ekvivalentní jiným zvyklostem, které člověk používá při zkrášlování svého života a přispívá k jeho smyslu. Pokud jde o spojení s venkovem, tak hlubší hodnota nebo význam zážitku „venkovanství“ mohou být spojovány s turistickými aktivitami v přírodě ve venkovských oblastech (Sharpley, Jepson, 2011).

Vukonić (1996) pozoruje, že duchovnost byla vždy subjektivním prvkem lidské existence, stejně jako objektivní víra v rámci tradiční víry ve vyšší existenci mimo nás. Tvrdí se, že současnou západní společnost charakterizuje „duchovní revoluce“. Zmíněný autor zaznamenal „posun v posvátné krajině“, typický poklesem vnímané relevance duchovních institucí a účasti na jejích praktikách, ale zároveň hledáním „duchovní potrawy“ ve velkém množství určitých náboženství a praktik, z nichž se všechny „týkají věcí ducha v protikladu k materiálu“ (Stark et al., 2005: 7). Náboženství v tradičním slova smyslu není na ústupu, ale spíše dostává odlišnou formu (Harvey, 2003). Lidé mohou mít to, co pokládají nebo čemu rozumí pod pojmem duchovní zážitky, i pokud nemají žádné náboženské vyznání, či víru v nejvyšší božskou sílu. Hay a Socha (2005) argumentují, že „duchovní povědomí je pro lidský druh přirozené a univerzální“, má „pevný základ ve fyzické podstatě lidských bytostí“, a spriritualita tudíž nemůže souviset pouze s příslušností k určitému náboženství.

Výzkum zaměřený na potenciální duchovní rozměr zážitků byl proveden Heelasem a Woodheadem (in Sharpley, Jepson, 2011), kteří poukázali na použitelný základ i k širší definici duchovnosti venkovské turistiky. Moderní společnost prošla kulturním posunem, který lze vyjádřit odklonem od života žitého ve společenských rolích s povinnostmi a závazky k žití akcentujícímu individuální prožitek. Kulturní změna nastává směrem k orientaci na jednotlivce. Jednotlivec žije život podle předurčených očekávání nebo v konformitě s vnější autoritou. Ve prospěch sebeurčení je jeho život, který je dále vnitřně zaměřený „*aby se jedinec nestal tím, čím ho chtějí mít ostatní, ale aby se stal tím, kým skutečně je*“ (Heelas a Woodhead in Sharpley a Jepson, 2011:55). V rámci tohoto specifického náboženského a spirituálního kontextu jedinec žije tedy „život jako“, který zdůrazňuje transcendentní zdroj důležitosti a autority, které se musí podřídit na úkor kultivace jedinečného subjektivního života. Toto tvrzení je také možné vyjádřit podřízením se spiritualitě subjektivního žití, kde

jedinci hledají naplnění. Náhled na spiritualitu vytváří tedy jednoduché spojení mezi námi samými a „tímto světem“. Z toho důvodu hledají lidé duchovní nebo emoční vztahy také uvnitř venkovské společnosti. O problematice vztahu mezi lidmi a místem obecně jako koncepčním základem pro výzkum potenciální spirituality zážitků ve venkovské turistice pojednávají zvláště Sharpley a Jepson (2011). Po věcném zvážení dochází k tomuto Gierynovu (2000:473) poznatku: „významy, které jednotlivci a skupiny připisují místům, jsou víceméně vtištěné do historických podmínek a sdíleného kulturního porozumění terénu“.

Následné odpovědi na zážitky jsou tedy na venkově také sociálním konstruktem, nebo manifestací frázovitých popisů místa či zkušeností. Lidé se na druhou stranu rozhodují o využití daného místa svobodně (Manzo, 2003). Spíše, než aby místa ukazovala sociálně vykonstruovaný význam, mohou být spolehlivě vybírána a využívána ke splnění individuálních potřeb (včetně duchovních). Podle Sharpley a Jepson (2011) není žádná náhoda, že kouzlo krásné krajiny se na Západě rozvíjí právě ve spojitosti s tradiční vírou v Boha... Krajina nabízí (cestovatelům) odkazy k „vyšší moci“. V posledních dvou stoletích došlo k posunu v kulturním hodnocení prostoru venkova. Krajiny dříve považované za nehostinné, nebezpečné a chudé se staly přívětivějšími a romantizovanými díky uměleckým vyobrazením, poezii, lidovým písním a turistické literatuře, která tříbila představu o venkově jako slibné utopické existenci. Samozřejmě ne všichni turisté vyhledávají na venkově ve stejné míře „venkovanství“ jako takové. Přesto je důležité podotknout, že i když jsou zážitky venkovanství zprostředkované turistům mnohdy vykonstruované a umělé, přece mají šanci fyzicky zakusit atmosféru venkova a jeho hlubší duchovní kontext. Zmiňovaní autoři společně naznačují, že lidé zakouší duchovní náboj venkova v jedné nebo druhé formě v rozličných přírodních krajinách, a že se duchovní prospěch z rozličných prostředí liší podle individuálních očekávání lidí a podle míry „vědomí o místě“.

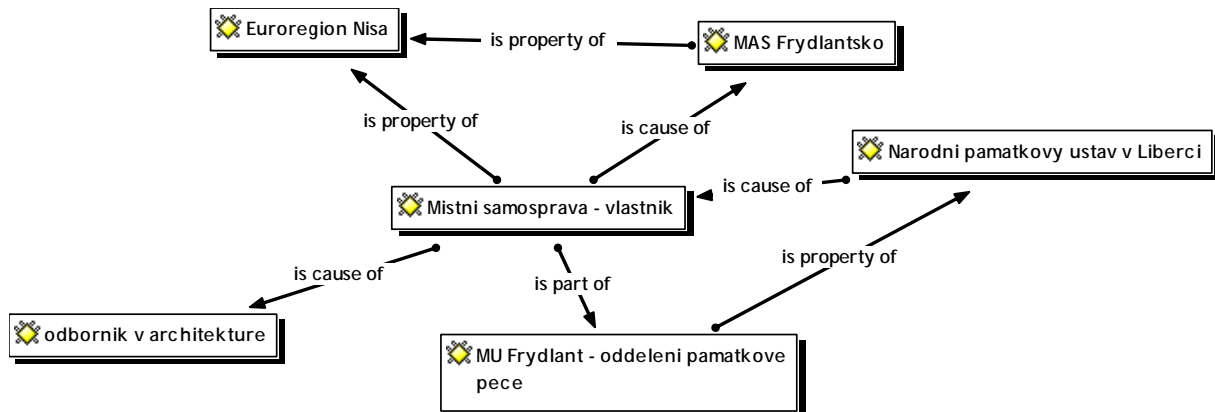
K transcendentním či duchovním zážitkům účastníků přispěly v některých případech společenské faktory nebo „společenství“, čímž zdůrazňují, že i přes někdy zhoršené podmínky mají svůj význam o turistické pouti.

3 Metodika

Objektem této části výzkumu bude kulturní památka s bipolárními charakterovými vlastnostmi („turisticky - málo atraktivní“ - „lokálně - skoro neatraktivní“), která je situována v oblasti Jizerských hor, a to v příhraniční oblasti s Polskem a Německem. Bude se konkrétně jednat o kulturní památku (kostel Sslání sv. Ducha) v centrální obci Višňová, která se nachází mezi obcemi Bogatynia, Ostritz, Zawidów, Bulovka, Frýdlant a Děřřichov. Výběr této oblasti byl odvozen podle stanovených podmínek hledání pro návrhy Interpretačních plánů tradičních staveb venkova (Porto, Leanza a Cascone, 2012). Kulturní památka v centrální obci Višňová byla vybrána podle blízké přítomnosti relevantního množství tradičních staveb venkova, zapsaných na Seznamu kulturních památek Libereckého kraje, které nejsou často používány, přičemž tato tradiční stavba venkova/kulturní památka vyžaduje potřebu ochrany i zachování kulturního dědictví. Také tato tradiční stavba venkova dává svým významem Jizerským horám potřebu propagace formou komplementární turistiky k již existující turistice ve venkovské příhraniční oblasti. Všechny použité techniky v rámci této aktivity směřují k zodpovězení dvou hlavních výzkumných otázek: „Jakým způsobem animovat/oživit tradiční stavbu venkova, když dochází už po několik desítek let pouze k jejímu zakonzervování? A jakým způsobem tedy dosáhnout podpory kulturní venkovské turistiky jejím oživením?“

Polostandardizované rozhovory byly provedeny v období října 2012 až dubna 2013 s klíčovými respondenty zastávajícími role v rozhodovacím procesu o kulturní památce v centrální obci Višňová. Hlavními účastníky tedy byli čtyři odborníci se zkušenostmi v oblasti řízení památek kulturního dědictví (z NPÚ Liberec, z MAS Frýdlantsko (MASIF), z Euroregionu Nisa, úspěšný žadatel obdobného případu původně zakonzervované kulturní

památky již zrekonstruované) a jeden odborník v oblasti architektury. Autorka nabízela v rozhovorech různé a kontrastní pohledy na studovaný jev.



obr. 1 - Vztahy mezi účastnickými subjekty Interpretačního plánu obce Višňová, Atlas.ti, 2013

Ke studovanému jevu bylo přistoupeno z pohledu různých aktérů. Respondenti zaujímali i protichůdná stanoviska ke konkrétním tématům (animace kulturní památky či kulturní venkovské turistiky spojené s centrální obcí Višňová). Díky tomuto nesouladu bylo možné odhalit skryté konflikty vyžadující další interpretační kroky. Někteří z respondentů doporučili své známé k dalšímu rozhovoru. Zařazení dalších rozhovorů bylo ukončeno v době, kdy poslední dva rozhovory již nepřinesly žádná další nová relevantní data. Souvisle relevantní informace byly shromážděny systematicky a pro usnadnění sběru dat i zachování větší objektivity byla vedena řízená diskuse („focus group“) se dvěma odborníky oddělení Památkové péče v obci s rozšířenou působností ve Frýdlantě a místním zastupitelem centrální obce Višňová (vlastník). Celkem bylo provedeno 8 rozhovorů včetně řízené „focus group“. Rozhovory byly prováděny na místech doporučených místními odborníky, obvykle na jejich pracovištích (Odbory Národního památkového ústavu v Liberci, Odbor památkové péče ve Frýdlantě, odborné pracoviště MASIF a Euroregionu Nisa). Vztahy mezi účastnickými subjekty jsou patrné následovně:

Polostandardizované rozhovory a řízená diskuse byly digitálně zaznamenány. Průměrná délka rozhovorů trvala v rozmezí 30-50 minut. Řízená diskuse trvala 90 minut. Během řízené diskuse bylo umožněno dotazovaným mluvit volně a otevřeně, a k obnově konverzace nebo nadnesení nového tématu docházelo pouze v době potřeby položit následující dotaz. Průběh rozhovorů a řízené diskuse byl složen z následujících otázkových okruhů:

1. Řekněte mi prosím své jméno, pracovní pozici a napojení na obec Višňovou.
2. Jak důležitý je turistický sektor pro obec Višňovou?
3. Je možné venkovskou turistiku povzbudit nějakým impulsem? Jakým?
4. Je obec Višňová více než jen hraniční obec?
5. Co může obec Višňová nabídnout turistům? Jaký význam má kostel sv. Ducha pro venkovskou turistiku?
6. Jak by měly být řízeny turistické aktivity v obci Višňová?
7. Jaká je role obecní samosprávy (obecní úřad, městský úřad, krajský úřad)?
8. Jaká je role místních podnikatelů? A těch mimoobecních?
9. Jak by si mohli obyvatelé povšimnout zvyšující se turistické aktivity?
10. Máte nějaké další připomínky či komentáře?

4 Výsledky

4.1 Vymezení oblasti interpretačního plánu a její historické posloupnosti

V oblasti dnešního Frýdlantského výběžku docházelo v průběhu posledních osmi staletí k mnoha výrazným posunům zemských a státních hranic a jednotlivých správních obvodů. Panství Frýdlant změnilo často územní rozlohu za doby středověku i novověku. Tyto změny územních podob panství představovaly současně i posuny zemských hranic. Frýdlantsko bylo od 13. století hraniční oblastí sousedící s Horní Lužicí. Až do 17. století byla tato hranice předmětem mnoha sporů. Teprve roku 1848 byla k Frýdlantsku a k Českému království připojena Víška (v současnosti jedna z osad Višňové) na západě dnešního Frýdlantského výběžku a v 60. letech 20. století byl připojen i malý pozemek s kostelem Sesláni sv. Ducha ve Višňové. S ohledem na tuto pohyblivou hranici země i správního teritoria se nelze při vymezení tohoto území bezezbytku držet kritéria geografické podoby frýdlantského panství. Podobně nevhodné je však kritérium církevní organizace, jelikož kostel ve Višňové byl ještě ve druhé polovině 14. století registrován v pražských arcidiecézních konfirmačních knihách (Kracíková a Belling, 2003). Jedním z pozitivních faktorů vývoje středověkého osídlování Frýdlantska byla existence stezky vedoucí z Čech do Lužice, kdy tato stezka spojovala Žitavsko s oblastí zawidowské sídelní komory, dokonce její název „Lugstrasse“ je zachován ve starších katastrálních mapách. Kolem této cesty se pak utvářelo řídké osídlení, k němuž patřila zmiňovaná sídliště na severozápadě Frýdlantska a dokonce i staré hradiště mezi Loučnou a Saní (osady centrální obce Višňová) z 8. a 10. století, které jsou nejstarší dokumentací přítomnosti slovanského osídlení na Frýdlantsku.

Lesní lánové vesnice na Frýdlantsku byly charakteristické především svým vysokým počtem obyvatel, který zdaleka překračoval průměr ve vnitrozemí. Ve většině frýdlantských vesnic existovaly dvory s pozemkem o velikosti poloviny lánu, zatímco na sousedním Žitavsku a Horní Lužici jasně převažovaly celolánové vesnice (na Frýdlantsku tvořily výjimku), kde na jednoho osadníka připadl celý dvanáctiprutový lán (Višňová). Kolem 13. století se s příchodem nového obyvatelstva budovala sídla drobné lenní šlechty (tvrziště v Předláních jedné z osad Višňové), dále pak vznikla tvrz ve Vsi (osada Višňové) a tvrz ve Višňové, snad i v Černousích. Roku 1334 je prvně doložena existence Višňové a tamního manského rodu (Kracíková a Belling, 2003).

4.2 Nezapsané a zapsané kulturní památky v centrální obci Višňová

Nad obcí Višňová (původně Weigsdorf až do roku 1948) se nachází Pohanské kameny, které tvoří mohutné balvany – skalních mís z rumburské žuly, představující kulturní a přírodní zajímavost. Centrální obec Višňová má zapsaných celkem 5 kulturních nemovitých památek (vyjma okolních osad), což je na takto malou obec relativně velký počet. Jedná se o tři venkovské domy typu lidové architektury (tzv. podstávkové domy čp. 18, 41 a 75), jednu zemědělskou usedlost (čp. 5) a kostel sv. Ducha. V osadách Višňové je zapsáno dalších 10 kulturních nemovitých památek.



obr. 2 – Kostel sv. Ducha ve Višňové, okres Frýdlant

Situace goticko-barokního kostela sv. Ducha (památky č. 4481) ve Višňové byla a je poněkud komplikovanějšího charakteru z pohledu historického, církevního i vlastnického. Na počátku 13. století byla přestavěna na mírném návrší nad obcí kaple, a to na raně gotický kostel se dvěma zvony a třemi oltáři. V druhé polovině 14. století kostel vyhořel a na konci tohoto století byl znovu obnoven a byla dostavěna věž. V současnosti je kostel umístěn na hranicích s Polskem, přičemž sousední polská vesnice je vysídlená a je součástí hnědouhelného dolu Turów. Tento kostel byl původně farní a sloužil společně pro českou a hornolužickou část vesnice až do 20. století. Po celou dobu novověku přetrvávaly spory o jeho zemskou příslušnost (německou, polskou a českou) a také o jeho konfesní charakter. Kostel s pravoúhlým presbytářem od 16. století spadal pod evangelickou duchovní správu v Sasku, kdy došlo k jeho slohové přestavbě na barokní, a teprve po jeho znovuvysvěcení v letech 1670 (Nanebevzetí Panny Marie) byl přiřazen k Čechám. Střídavě do 18. století jsou oficiální záznamy v dokumentech pražské arcidiecéze, kdy byl kostel katolický farní po dobu této existence až do roku 1945. Před 1. světovou válkou měl kostel tři zvony (velký a malý odlité v Žitavě, a ještě jeden malý odlitý ve Svídnici) a při rekvizici mu byl odebrán pouze jeden, který byl ovšem nahrazen odlitkem z oceli na památku padlých od Paula Gähleho. Ohledně rekvizic 2. světové války nejsou záznamy. Samotnou kulturní památku nejvíce poznamenaly události po 2. světové válce, kdy se po posunu česko-polských hranic stala vlastnictvím polského území. V této době se zvony nenacházely na jejich původním místě. Vlastnické provizorium vedlo ke zchátrání kulturního objektu a zejména jeho vnitřního vybavení. V té době byla kapacita kostela dva tisíce lidí. Na hřbitově v jeho bezprostřední blízkosti byli pochováni původní němečtí obyvatelé, hřbitov byl za komunistického režimu zplanýrován, ale i přes tyto negativní okolnosti se na něm dochovalo osm historických náhrobků zapsaných v soupise movitých kulturních památek.

Po válce tedy území i kostel sv. Ducha patřil Polsku a následně pak v 60. letech byl předán Československu a byl spravován úřadem v Liberci. Stavba byla zdevastována a ve velmi havarijním stavu. V 90. letech byla znovu otevřena jeho část (kaple pod věží) pro katolické bohoslužby. V této době se ještě nacházel ve věži původní atypický cimbál, na kterém byl uveden nápis, čímž se řadil mezi dva výjimečné cimbály tohoto kraje (díky nápisu vypovídal o své historii). V letech 1991-1995 došlo k opravě střechy, objekt byl zabezpečen a zakonzervován. Kostel byl převeden z církevního vlastnictví obci. V současnosti kostel sv. Ducha tvoří dominantu obce na návrší a slouží jako skladiště obecního materiálu (vojenského, protipovodňového a protipožárního). Po povodních v roce 2010 a 2013 došlo ke zhroucení hřbitovní zdi, a tím k sesuvu historických náhrobků. Vlastník až do současnosti realizuje a zajišťuje nápravná opatření po povodni.

4.3 Návrh interpretačního plánu – kostel sv. Ducha v centrální obci Višňová

Další část práce představuje návrh interpretačního plánu, který je strukturován do jednotlivých částí případové studie kostela sv. Ducha (resp. potenciální studie proveditelnosti – součástí této studie jsou i části finanční, technické a technologické strategie, které nebyly pro potřeby tohoto příspěvku dále uvedeny).

Digitální záznamy polostandardizovaných rozhovorů v obou případech byly přepsány v programu f4-v31.exe a přepisy nahrávek se všemi terénními poznámkami, pořízenými fotografiemi, získanými dokumenty a zápisy z pozorování byly zpracovány v programu Atlas.ti. Na základním axiálním kódování bylo dosaženo celkem 6 kódů (představující respondenty) a v rámci selektivního kódování bylo připojeno dalších 11 kódů (vztahy jsou patrné z obrázku 2) a jedna centrální kategorie (Interpretační plán).

4.3.1 Atraktivita lokality

Atraktivita centrální obce Višňová se odvíjí od bohatosti kulturních památek, turistického značení na příjezdových komunikacích a v případě stavu zakonzervovanosti kostela dochází k jejímu velkému ohrožení. Součástí atraktivity lokality je i atraktivita kostela sv. Ducha, na kterou má jeho stav zakonzervování negativní dopad. Atraktivitu obce Višňové dále snižují i její odtokové poměry z území, kdy povrchový důl (resp. výsypky) je důsledkem zhoršené situace při místních obvyklých povodních. Višňová leží v bezprostřední blízkosti hranic tří zemí, a to je pro návštěvníky velice zajímavé. Dále tuto zajímavost dokládá i další antropocentricky geografické území, kde se protíná 15. poledník a 50. rovnoběžka. Centrální obec Višňová může profitovat ze svého umístění a stát se atraktivní složkou doplňkové kulturní venkovské turistiky. I když má vysoký kulturní potenciál, nemůže být chápána jako samostatná destinace. Atraktivita z přírodního pohledu je dosaženo krajinným rázem Frýdlantského výběžku a pohanskými kameny, řekou Smědou a meandry spojené s technickou zajímavostí, tzv. hartou.

Atraktivitu doplňuje pohled kulturní (v případě interpretace by mohla být primární), který v současnosti nenabývá (z důvodu zakonzervovanosti kostela sv. Ducha) svého potenciálu. Největší místní atraktivitou této obce je nově zprovozněné muzeum v bývalé márnici, které bylo otevřeno na památku úmrtí místního obyvatele – „dárce“ historické sbírky předmětů spojených s tímto územím. Otevřením muzea byl doložen historický prvek této lokality. Vizuálně atraktivní soubor tvoří centrum obce, kde se nachází podstávkové domy v soukromém vlastnictví. Na malém katastrálním území obce je zřetelná linie architektonické časové osy, která je charakterizována několika stavebními vývojovými etapami: pohanské kameny, slovanská osídlení (tvrziště), architektura podstávkových domů, dominanta goticko-barokního kostela sv. Ducha.

4.3.2 Atraktivita versus stav zakonzervování kostela sv. Ducha

Kostel sv. Ducha je atraktivní již svým dominantním postavením v obci, historickým a geografickým sledem událostí, ale i slohovým stylem se saskou věží, která se vyskytuje v České republice ojediněle. Další jedinečnost zaručuje odlišnost čtvercového presbytáře od jiných kostelů venkova. Toto aktivum velmi ohrožuje a také eliminuje jeho současný dezolátní a nevyužitý stav zakonzervovanosti. I když si v této fázi zakonzervovanosti vlastníci, ani místní obyvatelé (místní turisté) nedovedou představit, že by této dominanty a historického mezníku na vršku ve Višňové nebylo, zároveň dospíváme k paradoxnímu poznatku, kdy si místní obyvatelé na tento stav kostela po několik desítek let „neudržování“ zvykli, tudíž si ani nedovedou představit jeho potenciální využití či případné zhodnocení v kulturní venkovské turistice. Tato situace jakoby odrážela fakt přesunování odpovědnosti na někoho jiného. Tohoto postavení obyvatelé dosahují právě nepůvodní sídelní strukturou, která je příčinou historických událostí po roce 1945, kdy docházelo k novému doosídlování obyvatel. Tito obyvatelé získali původní německé statky a nedokázali si je z obav příchodu původních německých obyvatel osvojit za vlastní. Z tohoto důvodu nepřevzali ani plnou odpovědnost za obhospodařování a správu tohoto majetku. Po několik desítek let se nepovažovali za právoplatné vlastníky, a tak docházelo k chátrání nejen kulturních památek.

Dalším negativním dopadem na údržbu a také případné využití kostela sv. Ducha bylo a dále pokračuje i v současnosti vytrácení se víry, přičemž kostel ztrácí své původní opodstatnění stavitelského záměru, a to funkci „duchovní stavby – domu víry“. Na této kulturní památce, a to díky pohyblivých tří státních hranic v minulosti, je ale možné dokládat pocity původního obyvatelstva a historii jejich životů na „pohyblivém konci světa“, které se promítají do současnosti: Kostel je větších rozměrů, a svědčí o tom, že i obec Višňová musela být výrazně větší. Paměti původních a současných obyvatel této lokality by mohly dokumentovat či navýšit atraktivitu historie tohoto kulturního objektu, který se odráží

v duchovní krajině Frýdlantska, tzv. kraje zapomenutého, opomíjeného či kraje zapomnění. Historické náhrobky lenní šlechty dodávají kostelu sv. Ducha kouzlo a otvírají příležitost ke zvýšení jeho atraktivity. Další příležitostí ke zvýšení potenciální atraktivity kostela sv. Ducha by bylo alespoň částečné otevření jeho interiéru a zpřístupnění prostor, kde je možné pozorovat historické kruchty staroněmeckého typu (neobvyklého síňovo-sálového stylu), renesanční plastiky a honosnou fresku Vzkříšeného Krista, malby (kde se prolíná styl secesní, barokní a gotický) a renesanční architektonickou rostlinnou dekoraci.

4.4 Interpretační strategie

Z odpovědí všech dotazovaných jednoznačně vyplývá postupná obnova kostela sv. Ducha. Vzhledem k finančním možnostem vlastníka bude docházet k postupnému a systematickému zpřístupňování vnitřních prostor, které by mohlo vyústit k případnému znovuotevření a další budoucí interpretaci tohoto kulturního objektu s propojením muzea v bývalé márnici a případně dalším rozšířením či vybudováním kulturní naučné stezky v nejbližším okolí. Možných řešení by bylo několik, avšak respondenti se shodují v tom, že veškerá rozhodnutí se budou odvíjet od iniciativ a zainteresovanosti vlastníka. Ten by měl motivovat především místní obyvatele, kteří by se měli stát součástí a dalším motivem interpretačních technik, tak aby si nápady a další návrhy osvojili a stali se tak hnací silou celého interpretačního procesu. Na základě již zmiňovaných charakteristik kostela sv. Ducha je možné shrnout další tři hlavní cíle interpretační strategie: obnova kostela sv. Ducha, vzdělávání a marketing.

Vzdělávací cíl má přinést rozšíření vědomostí turistů (místních i zahraničních) o historii pohraničních oblastí a také praktické využití při studiu architektonických stylů kulturních památek pro studenty (resp. obyvatele Libereckého kraje) architektury s následným dopadem i na turistické využití. Tento cíl by bylo možné rozvinout následujícími dílčími cíli:

- 1) poznávat nové historicky a kulturně významné oblasti v nejbližším okolí sledované lokality
- 2) rozpoznávat historické mezníky památek venkova (slovanských tvrzišť, podstávkových domů a kostela sv. Ducha)
- 3) sledovat historii v souvislostech vývoje osídlování (pohanské kameny a kulturní památky venkova)
- 4) rozeznávat architektonické styly.

Tyto cíle by mohly být dosaženy napříč vzdělávacími aktivitami:

- a) tvorba a umístění didaktických vícejazyčných informačních panelů před nejvýznamnější kulturní památky a významné objekty Višňovska s nasměrováním návštěvníka na další nejbližší bod zastavení (částečně jsou v obci zpracovány ovšem je potřeba tuto techniku rozšířit),
- b) vytvoření informačních brožur a průvodců po těchto objektech a památkách (možná distribuce, resp. prodej v muzeu bývalé márnice)
- c) prodej architektonických modelů tvrzišť, podstávkových domů a kostela sv. Ducha (pexeso, papírové skládanky či makety ze dřeva a jiného materiálu vyrobené studenty Technické univerzity v Liberci – Katedra architektury)
- d) poskytnout letní či celoroční středisko studentům architektury a postupně tak vytvořit interaktivní dílny pro širokou veřejnost a turisty (místní i zahraniční).

Obnovu kostela sv. Ducha by bylo možné rozvinout do následujících dílčích cílů:

- 1) výběr a rozhodovací proces o potenciálním využití objektu,

- 2) rozvoj ekonomických plánů a financování rekonstrukce celého objektu,
- 3) postupná rekonstrukce interiéru a exteriéru.

Postupná rekonstrukce interiéru by byla dále specifikována do konkrétních účelových oblastí:

- zlepšit vizuální vzhled dominanty centrální a pohraniční obce Višňová,
- zlepšit rovné příležitosti – vytvořit podmínky pro vzájemné poznání různých skupin obyvatelstva bez ohledu na jejich věk, vyznání, národnost, a tedy i snížit xenofobní a mezinárodní předsudky v pohraničí Višňovska,
- kulturně oživit centra dalších osad,
- navázat na předchozí aktivity obce Višňová a Frýdlantského výběžku při tvorbě podmínek pro zachování kulturních a náboženských tradic – přestavbou kostela sv. Ducha na počátku 19. století.

K naplnění dílčích cílů obnovy kostela sv. Ducha by mohly postupně vést dle finančních možností vlastníka tyto aktivity:

- a) částečně a postupně zpřístupnit (vyčištěním interiéru, zabezpečením stropu, krovů a krucht, instalací oken) kostel sv. Ducha (možnost se nabízí každé září aktivitami na Dnech evropského dědictví, např. aplikovat malou historickou expozici, která nemá být náročná na vlhkost a prašnost, popřípadě při těchto příležitostech uskutečnit veřejné sbírky na opravy),
- b) upravit hřbitovní zeď a zachovat historicky významné náhrobky (částečně je už v realizaci),
- c) zlepšit atraktivitu lokality poskytnutím (v případě potřeby) prostor interiéru kostela sv. Ducha jako protipovodňového centra pro postižené obyvatele povodní,
- d) poskytnout prostor kostela sv. Ducha pro vzdělávací účely Katedře architektury – Technické univerzity v Liberci, a to jako demonstrační ateliér modelů a maket kulturních památek Frýdlantského výběžku, což je možné dosáhnout díky koncentraci kulturních objektů na tak malém katastrálním území a dále pak provádět semináře, exkurze a workshopy,
- e) vytvořit rekonstrukcí prostory pro mezinárodní komunitní centrum vzdělávání architektonických stylů (demonstrovat styly na konkrétních kulturních objektech v obci a v nejbližších osadách Višňovska).

Marketingové aktivity by mohly být dosaženy zpočátku (a) distribucí brožur a průvodců v Muzeu márnice a na informačním centru v obci s rozšířenou působností Frýdlant. Další kroky by byly dosaženy díky (b) instalaci didaktických tabulí u významných objektů v dané obci, ale i okolních osadách. Pokud bude vlastník postupně cíle naplňovat, dalo by se uvažovat dále o (c) instalaci směrovek na krajskou silnici, která je přístupovou komunikací do obce. Tato instalace by v současnosti byla velmi obtížná, neboť by vyžadovala pro vlastníka mnoho úsilí už při vyjednávání s krajským úřadem LBK. Bylo by nutné dodržet krajských směrnic o krajských komunikacích, což nadále současné dělnické práce po povodních mohou zkomplikovat. Samozřejmě tato varianta není shledána za nereálné řešení možné propagace, ale je nutné ji považovat za přijatelnou s větším odstupem času.

5 Diskuse - Očekávané socioekonomické přínosy po případné realizaci interpretační strategie

Na místní úrovni (v rámci místních komunit) by mělo dojít k připomenutí a prohloubení vědomostí o historii a geografickém sledu událostí v obývaném území. Měla by být posílena sounáležitost místních a zahraničních obyvatel, kdy by se místní společnost otevřela široké veřejnosti. Studenti a návštěvníci, ale i široká veřejnost by mohla nabyt

zvýšeného povědomí o historii Frýdlantského výběžku včetně historického sledu událostí a typických architektonických stylů této pohraniční oblasti. Další pozitivní dopad na celou oblast by bylo upevnění pohraniční identity.

Na úrovni Libereckého kraje by se díky implementaci tohoto návrhu mohla snížit xenofobie a mezinárodní předsudky o tomto území, čímž by se snížily i předsudky o vlastnicko-právních výměnách kulturních statků. Rekonstrukcí kostela sv. Ducha (kulturního objektu vysoké dokumentačně historické hodnoty) by došlo k vytvoření důstojného historického „učňovského a komunitně mezinárodního centra“ architektonických stylů a historických sledů událostí na Višňovsku, v tzv. zapomenutém Frýdlantském výběžku.

Díky této rekonstrukci by byl také vytvořen protipovodňový prostor pro místní komunitu (s dopadem na zvýšení kvality života v obci), prostor pro konání mezinárodních a neregionálních setkání učňů, ale i případných zájemců o architektonické styly a historii tohoto území (s dopadem na zvýšení atraktivitu kostela sv. Ducha a celé obce), prostor pro návštěvníky případných seminářů, exkurzí a workshopů, a v neposlední řadě expoziční prostor pro turisty (s dopadem na zvýšení návštěvnosti a počtu kulturních a vzdělávacích akcí).

Po realizačními výsledky interpretační strategie by dále byly: didaktické tabule rozmístěné po největších zajímavostech (možnost realizace kulturně naučné stezky po nejbližším okolí osad), rozšíření současného expozičního prostoru (Muzea márnice) – interiérem kostela sv. Ducha pro expoziční aktivity a konání vícejazyčných vzdělávacích a kulturních seminářů (se zvýšením počtu osob pravidelné návštěvnosti „učňovského centra“), zvýšení přitažlivosti doplňkové turistické destinace Višňová díky zlepšení podmínek pro život a kulturního vyžití (spokojenější občané s dopadem na přírůst obyvatel), růst povědomí o menšinách a odlišných kulturách (pochopení místní komunitou a turisty historického vysídlování a doosídlování pohraničních oblastí).

6 Závěr

Z případové studie obce Višňová vyplývá, že všeobecně dochází ke stavu zakonzervování u kulturních památek v době, kdy stav památky neodpovídá již technickým požadavkům staveb, a také v době, kdy se vlastníkům nedostává potřebných finančních prostředků k udržení a zachování jejich funkčnosti, ale i případného nápadu na další využití. V momentě, kdy vlastníci nemají představu o dalším využití kulturní památky, se snaží alespoň dodržovat ustanovení zákona O státní památkové péči a s ním související předpisy vedoucí k zakonzervování havarijního stavu, a tak případně zamezují dalším nenávratným škodám. O každém stavu zakonzervovanosti kulturní památky je možné dále tvrdit, že kulturní památky „jsou pod kontrolou vlastníků a památkových úřadů“, což se projevuje oboustrannou kontrolou rizik a dalších chátřání. Vlastníci se snaží zvládnout rizika, na základě upozornění památkářů, která jsou jimi vnímána, tak aby zamezili nenávratným škodám na jejich vlastnictví. Tento cíl se zdá být hlavním motivem vlastníků, na základě kterého činí veškerá potřebná opatření vedoucí ke snížení rizik na nejnižší míru. Ovšem tito vlastníci nejsou pouhými vykonavateli zákona, ale hrají v procesu interpretace či animace kulturních památek velmi důležitou roli. Jsou nejen zodpovědní za sledování vnějších rizik a zakonzervování, když se jim nedostává potřebných finančních prostředků, ale také se aktivně rozhodují ohledně činností a procesů vedoucích k zakonzervování kulturní památky, které mají dodržovat.

V tom druhém případě zvažují, jak by mohla případná nedodržení pravidel při zachovávaní kulturních památek jejich vlastnictví poškodit, jako je nezabezpečení střechy či oken nebo nedodržení nejnútnejších základních statických oprav. Pečlivě zvažují tato rizika a rozhodují se, co je správné udělat. Pokud si myslí, že památkáři nemají pravdu, pak vlastníci dělají, co si oni sami myslí, že je správné, a to na vlastní rizika. Na základě Kesnerova tvrzení

(2000) je možné, v těchto případech navrhnout podílení se na záchraně a uchování „svých památek“ i na všem, co je vlastníkům drahé, tak přijmout ochotu takového jednání, aby došlo k ochraně jejich dědictví. Mohli by se vydat vlastně na cestu, která bude mít důsledky pro samotné vlastníky a pro jejich společnosti. Podle Kesnera (2000) je dále toto jednání takové privilegium, ale také zodpovědnost celé společnosti v roli prozatímních správců za naše generace i ty budoucí. Současné chování vlastníků zakonzervovaných objektů jsou většinou podle Garrod a Fyall (2000) rezervovaná při výběrech přímých metod tržeb (např. veřejných sbírek, což i doporučují úspěšní žadatelé/realizátoři obdobných animací) potřeb k financování údržby a oprav v jejich péči, které jsou nevyhnutelně potřebné. Zde by bylo vhodné uchopit i smysl hlavních forem turistiky ve spojení s kulturními objekty jako široce uznávané prostředky propagace udržitelnosti, kdy „platí uživatel“ (Forsyth, Dwyer a Clarke, 1995).

Literatura

- COHEN, E. (1998): *Tourism and religion: A comparative perspective*. Pacific Tourism Review, 2, s. 1–10.
- DECROP, A. (1999): *Triangulation in qualitative tourism research*. Tourism Management 20, s. 157–161.
- EGRI, C.P. a HERMAN, S. (2000): *Leadership in the environmental sector: values, leadership styles and contexts of environmental leaders and their organizations*. Academy of Management Journal 43, s. 571–604.
- EISENHARDT, K. (1989): *Building theories from case study research*. Academy of Management Review 14, s. 488–511.
- FORSYTH, P., L. DWYER a CLARKE, H. (1995): *Problems in the Use of Economic Instruments to Reduce Adverse Environmental Impacts of Tourism*. Tourism Economics 1: s. 265-282.
- GARROD, B. a FYALL, A. (2000): *Managing heritage tourism*. Annals of Tourism Research, 27 (3), s. 682-708.
- GIBSON, A., DODDS, R., JOPPE, M. a JAMIESON, B. (2003): *Ecotourism in the city? Toronto's Green Tourism Association*. International Journal of Contemporary Hospitality Management 15, s. 324–327.
- GIERYN, T. (2000): *Place in sociology*. Annual Review of Sociology, 26, s. 463–496.
- GLASER, B. (1992): *Basics of Grounded Theory Analysis: Emergence versus Forcing*. Sociology Press, Mill Valley, California.
- HARVEY, D. (2003): *Cell church: Its situation in British evangelical culture*. Journal of Contemporary Religion, 18, s. 95–109.
- HAY, D. a SOCHA, P. (2005): *Spirituality as a natural phenomenon: Bringing biological and psychological perspectives together*. Zygon, 40, s. 589–612.
- HITCHCOCK, M. (1999) *Tourism and ethnicity: situational perspectives*. The International Journal of Tourism Research 1, s. 17–32.
- CHANG, T. C. (2000): *Singapore's Little India: a tourist attraction as a contested landscape*. Urban Studies 37, s. 343–368.
- KESNER, L. (2000): *Ekonomika a kultura, partnerství pro 21. století*, Sborník z mezinárodní konference o rozvoji kulturních zdrojů a kulturního kapitálu, realizované jako součást projektu „Praha – Evropské město kultury 2000“ v Praze 22.-23.9. ISBN 80-238-6831-4.
- KRACÍKOVÁ, L. a BELLING, V. (2003). *Středověká a sakrální architektura na Frýdlantsku*. Praha: Unicornis. ISBN 80-86204-11-1.
- MANZO, L. (2003): *Beyond house and heaven: Toward a revisioning of emotional relationships with places*. Journal of Environmental Psychology, 23, s. 47–61.

- MILLAR, S. (1991): *Heritage Management for Heritage Tourism*. In *Managing Tourism*, S. Medlik, ed., s. 115-121. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV. *Monumnet 2013*. Dostupné online [online] <<http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>> [cit 19-03-2013].
- NOVÁK, Z. *Veřejná správa v oblasti památkové péče. Příručka 1.vydání*. Vysoká škola ekonomická Praha. 2009. Dostupné [online] <<http://kam.vse.cz/wp-content/uploads/2010/10/Spr%C3%A1va-vpam%C3%A1tkov%C3%A9-p%C3%A9%C4%8Di.pdf>> [cit 18-03-2013].
- PORTO, S.M.C., LEANZA, P.M. a CASCONI, G. (2012): *Developing Interpretation Plans to Promote Traditional Rural Buildings as Built Heritage Attractions*. *International Journal of Tourism Research*, 14 (5), s. 421-436.
- RICHARDS, G. a MUNSTERS, W. (2010): *Cultural tourism research methods*. Velká Británie: CABI Publishing, Wallingford, Oxon. Dostupné [online]: <<http://0-site.ebrary.com.fama.us/es/lib/unisev/docDetail.action?docID=10402787>> [cit-27-03-2013].
- SHARPLEY, R. a JEPSON, D. (2011): *Rural tourism A spiritual experience?* *Annals of Tourism Research*, 38 (1), s. 52-71.
- STARK, R., HAMBERG, E. a MILLER, A. (2005): *Exploring spirituality and unchurched religions in America, Sweden and Japan*. *Journal of Contemporary Religion*, 20, s. 3–23.
- STRAUSS, A. a CORBIN, J. (1990): *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*. Sage Publications, London.
- VUKONIĆ, B. (1996): *Tourism and religion*. Pergamon: Oxford.
- YIN, R. (1988): *Case Study Research: Design and Methods*. Sage Publications, Beverly Hills, California.

Informace o autorovi

Ing. Gabriela Antošová, Ph.D.

Vysoká škola regionálního rozvoje v Praze a v Brně

gabriela.antosova@vsrr.cz

„Zwei R“: Riem und Rieselfeld

“Zwei R”: *Riem und Rieselfeld*

Milan Macoun

Abstract:

Nowadays, Southern Germany is an advanced, rapidly growing region in Europe. The evidence of it is an emerging real estate market which involves and challenges urban planning and building of new city districts. The article deals with two case studies on large development projects in this region – Riem in Munich and Rieselfeld in Freiburg im Breisgau. The case studies content a description of basic information about the projects and their evaluation based on recent trends of sustainability. The first part of the article aims at the definition of these trends and benchmarking based on urban development policies. The result criterias are: Mix-use, social mix, maximum density by limited height of buildings, sufficient green spaces and urban design quality. In the body of the article the author elaborates a comparison of the district Riem and Rieselfeld with these criterias. Both city quarters were built at the range of the city, but their size and conceptual solution is different. While the district Rieselfeld in Freiburg, characterized by a close protected natural area and connected with the tram line passing through the territory and creating a new boulevard Rieselfeldallee gains the points in all observed criterias, the district Riem in Munich that is more connected to fair areas (connection between the fair area and the multifunctional space with housing creates the Willy Brandt Square with a major flagship project of shopping mall on the subway line) loses in the criterium of the urban design quality. The final part of the article reflects what might be the reason for the difference in the architectural impact of both areas. Author concludes that the important factor is the difference in municipal urban governance and a different concept of the public transportation system.

Keywords:

Messestadt Riem; Freiburg Rieselfeld; sustainable urbanism; criterias of sustainability; urban development projects; new city quarters

1 Úvod

Jižní Německo je dnes prudce rostoucím vyspělým regionem Evropy. Tento růst je výsledkem několika faktorů, reprezentativní obrázek o něm poskytuje realitní trh. Ve dvou městech regionu – v Mnichově a ve Freiburgu - se trh vyznačuje vysokou poptávkou ve všech segmentech a stálým růstem cen nemovitostí. V Mnichově růst cen po nemovitostní krizi v letech 2008 až 2010 ještě více akceleroval (Kohout, 2014).

Vysoká poptávka na trhu nemovitostí nutí městské správy připravovat nová rozvojová území a řídit urbanismus. Byť se poslední době v městských politikách objevují především cíle endogenního rozvoje, tedy zahušťování zástavby a výstavby na rozvojových plochách v centru města, zejména na tzv. brownfields, objevují se i příklady nových čtvrtí, postavených na jeho okraji.

	Počet obyvatel				Plocha km ² (2015)	Ob./km ² (2015)
	1990	2000	2010	2015		
Mnichov	1 229 026	1 210 223	1 353 186	1 450 381	310,70	4668
Freiburg im Breisgau	191 029	205 102	224 191	226 393	153,06	1479

Příkladem takových čtvrtí jsou oblasti Riem v Mnichově a Rieselfeld ve Freiburgu. „Messestadt Riem“ v Mnichově byl postaven na místě bývalého letiště. Oblast Rieselfeld ve Freiburgu, jak už sám název napovídá, byla vystavěna na poli, které sloužilo pro velkoplošné čištění odpadních vod. U obou zmíněných nově postavených čtvrtí bylo hlídáno a monitorováno splnění kritérií udržitelného urbanismu. Samotný pojem udržitelný urbanismus je předmětem široké debaty, autor článku se snaží základní kritéria odvodit ze strategických dokumentů, na které mají jednotlivé rozvojové projekty logicky navazovat, a zamyslet se nad tím, do jaké míry dvě vybrané realizované čtvrti tyto aktuální kritéria udržitelného urbanismu splňují.

	Počet obyvatel		Plocha ha	Ob. / ha
	2010	2014		
Mnichov Riem		12 000	90	133
Freiburg Rieselfeld	9 080		70	130

Inspirací pro autora bylo také studium textů Lewise Mumforda (Maier, 2000), který by se dal považovat za předchůdce udržitelného urbanismu. Snažil se oponovat rozrůstajícím se suburbii, pracoval s polycentrickým městem a konceptem obytného okrsku Clarence Perryho. Jeho úvahy o cílové velikosti města a úloze obytného okrsku (neighborhood unit) pro jeho prostorovou a společenskou organizaci stojí za diskuzi o tom, jak velké vlastně nové obytné čtvrti mají být a jak velké mají mít zázemí.

1.1 Hodnocení udržitelnosti urbanismu

V oblasti hodnocení udržitelnosti výstavby jsou zaklínadlem soukromých vlastníků a developerů bezesporu certifikace budov. Certifikace sice dokáží dokonale ohodnotit „ekologičnost“ jednotlivých budov, hodnocení udržitelného urbanismu je však z hlediska

certifikací ještě v plenkách. Jistý náznak snahy o hodnocení většího celku území tvoří certifikát LEED Neighborhood Development (Wikipedia, 2015) nebo německý DGNB Stadtquartiere (DGNB, 2011), u nás jsou však tyto nástroje i mezi profesionály neznámé. Hodnocení parametrů udržitelnosti u jednotlivých budov, nikoli z hlediska jejich urbanistického uspořádání, vede k tomu, že se zejména v České republice setkáváme se soubory izolovaných staveb, které sice září nablýskanými zlatými či platinovými certifikáty, ke svému okolí se však chovají macešsky (Meisner, 2005).

Protože je již jistou dobu pojem udržitelný rozvoj odborníky skloňován, zejména v zemích na západ od nás se s ním naučili pracovat také městští politici i úředníci. Zdejší rozvinuté plánování rozvádí udržitelnost do lépe uchopitelných hesel a hesla také do územního průmětu. Reprezentace Mnichova a Freiburgu chtějí stavět udržitelné město a stanovují si takové cíle, aby nová výstavba kritériím udržitelnosti vyhovovala. K tomu vytvářejí jednak plánovací nástroje, ale také nástroje legislativní či finanční. Jednotlivá „kritéria udržitelného urbanismu“ je možné z těchto nástrojů i zpětně vyselektovat, což si klade za cíl i tento článek. Autor dbá na to, aby vybíral kritéria opravdu aktuální (z aktuálních strategických dokumentů), neboť i náhled na udržitelný rozvoj sídel má svůj vývoj. Priority a strategické cíle se v průběhu času mění, co bylo progresivní před několika málo lety, může být dnes již samozřejmostí.

Tento posun je v Německu jasně patrný. V devadesátých letech a ještě na přelomu tisíciletí bylo velmi „moderní“ stavět takzvané ekočtvrti, tedy celé soubory domů, které splňují přísná ekologická kritéria – nízkou až nulovou energetickou náročnost, zajištění výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů, šetrné hospodaření s vodou, ozelenění střech a fasád, posilování ekologických druhů dopravy... Postupně se však tyto aspekty dostaly do stavebních norem a předpisů a jejich splnění se stává samozřejmostí. To se týká například i ochrany obyvatel před hlukem nebo požadavků na bezbariérovost. Standardem je také omezování výšky staveb a požadavky na racionální zahuštění zástavby.

1.2 Perspektivplan Freiburg

V případě Freiburgu se připravovaný strategický plán „Perspektivplan Freiburg“ celý sofistikovaně věnuje urbanismu města a jeho územnímu rozvoji. Plán se snaží nalézt odpovědi na otázky v oblasti snesitelného vnitřního rozvoje, zaopatření volných prostor, rozvoje stavebních a volnoprostorových struktur s ohledem na další vývoj města (Freiburg im Breisgau, 2015a). Stěžejní částí Perspektivplan Freiburg je osm strategických stavebních kamenů (Strategische Bausteine) – „Nasycování“ (Anreichen), „Akcentování“ (Akzentuieren), „Znovuvyužití“ (Umnutzen), „Otevírání“ (Öffnen), „Formování“ (Formen), „Obrubování“ (Säumen), „Zajmutí“ (Kapern) a „Spojování“ (Verknüpfen) (Freiburg im Breisgau, 2015b).

U hesla Nasycovat, což podle plánu „může znamenat doplňování budov a čtvrtí tak, aby splňovaly nároky na víceúčelové využití obytných a pracovních ploch“, se objevuje požadavek na funkční smíšenost (Freiburg im Breisgau, 2015b). Budovy a čtvrti postupně „hybridují“ - jsou jednak doplňovány o nové školky a spolkové prostory, jednak se např. supermarkety a parkovací domy nastavují obytnými patry. Podle autorů plánu je důležité, že princip mísení přispívá k nasycování a pomáhá k obohacení, potencionální konflikty se třeba řešit otevřeně diskuzí zainteresovaných stran. (Freiburg im Breisgau, 2015b).

V cíli Akcentování, Znovuvyužití, Obrubování a Spojování se mluví o struktuře města. „Vedle vhodných obytných typů jde při přestavbě měst také o to, přehodnotit strukturu města a hledat „akcenty“ (Akzentuierungen), které dělají městské prostory více obyvatelné, prožitelné a zapamatovatelné“. Znovuvyužití může znamenat přebudování a přeprogramování budov a čtvrtí tak, aby se pro lidi staly více atraktivními místy pro život“... Obrubování může znamenat, kultivaci okraje částí města s vesnickým charakterem a

nacházení vhodných konceptů obytné a volnočasové krajiny... U Spojování jde o to, fragmentované části města rozeznat jako celek a spojit je dohromady vhodnými intervencemi“ (Freiburg im Breisgau, 2015b).

Cílem Otevírání, Formování a Zajmutí je především zlepšit veřejný prostor města. Otevírání může znamenat umožnění experimentálních forem bydlení a otevírání volných prostranství institucí v určitou denní či roční dobu pro veřejnost. Při Formování budou dle principu „Central Park“ definovány velké volné prostory (Freiräume) a na základě tohoto postupu se dosáhne atraktivních míst (Standorte). Zajmuta může být infrastruktura jako velké ulice. „Je možné se jim stavebně dostat pod kůži, aby padnoucí přestavbou bylo dosaženo nových městských prostor“ (Freiburg im Breisgau, 2015b).

V rámci konceptu městského rozvoje ve Freiburgu platí pro nové stavby a stavební území ještě tzv. pozemkově-politické zásady (Baulandpolitische Grundsätze), kterými se řídí průběh plánování, financování a způsob výstavby (Freiburg im Breisgau, 2012). Pojednává se v nich o potřebě zajištění dostatečné veřejné infrastruktury a zajištění technických aspektů výstavby, jako je např. nízká energetická náročnost nebo bezbariérovost. Je zde však zmiňována také kvalitní urbanistická podoba, minimální podíl bydlení v území, opatření v oblasti dotovaného bydlení a požadavky na smíšenost různých velikostí bytů.

1.3 Perspektive München

Strategický plán Mnichova nazvaný „Perspektive München“ se několik let po sobě postupně aktualizuje, v jeho poslední verzi je územní rozvoj obsažen v jednom ze čtyř strategických směrů (strategische Leitlinie) v kapitole Kvalitní a charakteristické městské prostory (Qualitätvolle und charakteristische Stadträume). V jejich popisu se uvádí: „Podporovány jsou kvalitní, funkčně promísené čtvrti a sídliště s atraktivními venkovními prostory a krátkými vzdálenostmi – cílem je dosažení smysluplného promísení bydlení, nakupování, práce a trávení volného času. Atraktivní zelené plochy s jejich bohatými možnostmi k setkávání, ke sportování nebo k obyčejnému pobývání jsou důležitým prostorem prožitku, který také utváří pozitivní obraz města“ (Landeshauptstadt München, 2015).

Co se týká samotného bydlení, klade se důraz především na sociálně-prostorovou (sozialräumliche) smíšenost. Dále se v textu dokumentu uvádí, že „Mnichov klade důraz na urbanistickou kvalitu jeho „životních prostor“ (Lebensräume), ať už ve vnitřním městě nebo na jeho okraji. Tyto kvality berou ohled na historii místa a jsou dále rozvíjeny novými, odvážnými impulsy“ (Landeshauptstadt München, 2015).

Ve starších verzích plánu byly tyto principy transformovány do zjednodušeného hesla *Urban, kompakt, grün*; kterým se pak často řídí konkrétní úpravy jednotlivých čtvrtí, často přestaveb bývalých průmyslových a drážních ploch nebo areálů pošt a kasáren. *Kompakt* znamená výstavbu úspornou na plochu a hustotu odpovídající danému místu. *Urban* zařizuje funkční smíšenost a město krátkých vzdáleností. *Grün* v sobě ukrývá zajištění dostatečného množství zelených a hracích ploch v docházkové vzdálenosti od bydlení, stejně jako zajištění hodnotných venkovních ploch (MRG, 2010).

1.4 Vyhodnocení kritérií z Perspektive München a Perspektivplan Freiburg

Pokud bychom chtěli požadavky z Perspektive München, jednoduše a stručně převedené do parametrů funkční a sociální smíšenosti, architektonické a urbanistické kvality a dostatku zelených ploch, porovnávat s požadavky Perspektivplan Freiburg, je to poměrně komplikované, neboť Perspektivplan Freiburg se urbanistickým definicím věnuje podrobněji a popisuje je řečnickým poetičtější jazykem. Přesto se o to autor pokouší, principiálně tak, že základní stopy parametrů Perspektive München dohledává ve stavebních kamenech Perspektivplan München. Výsledkem je porovnání jenom s některými kameny a to s těmi, v jejichž popisu se parametry Perspektive München dají najít.

Funkční smíšenost je jedním ze základních principů zmiňovaných u Perspektivplan Freiburg hned v úvodu u Nasycování, další stavební kameny se věnují specifickým intervencím ve struktuře města, při kterých do jisté míry jde i o dosažení urbanistické kvality (jako např. Akcentování, Obrubování a Spojování, u cíle Formování ještě narážíme na komponování krajiny jako složku vytváření atraktivních volných zelených ploch). Cíl Zajmutí se dá do jisté míry interpretovat jako požadavek na kvalitu krajinářských úprav venkovních prostor, např. ulic. Cíle Otevírání a Znovuvyužití v sobě upravují spíše požadavky na provozní organizaci jednotlivých prostor, proto jsou ze srovnání, které je shrnuto v následující tabulce, vyjmuta.

Perspektive München	Perspektivplan Freiburg						Baulandpolitische Grundsätze Freiburg		
	Nasycování	Akcentování	Formování	Obrubování	Zajmutí	Spojování	Kvalitní urbanistická podoba	Funkční smíšenost	Sociální smíšenost
Funkční smíšenost	X							X	
Sociální smíšenost									X
Dostatek zelených ploch			X	X					
Urbanistická kvalita		X		X	X	X	X		

X = shoda nebo průnik

2 Metodika

V úvodní části článku, která má do jisté míry charakter rešerše, je nastíněn rozsah problému plánování a hodnocení udržitelného urbanismu v konkrétním místě, který je pak sledován ve dvou případových studiích. Úvod směřuje zejména k identifikaci kritérií udržitelnosti urbanismu sloužících k tomu, aby ve výsledkové části článku (kapitola 3.4 Do jaké míry Riem a Rieselfeld naplňují parametry udržitelnosti?) bylo možné provádět zamyšlení na tím, do jaké míry případové studie tyto kritéria splňují.

Z rozboru mnichovského strategického plánu se dají odvodit čtyři hlavní kritéria, podle kterých je možné posuzovat udržitelnost současného urbanismu: funkční smíšenost, sociální smíšenost, dostatek zelených ploch v území a urbanistickou kvalitu. Pokud budeme posuzovat Perspektivplan a pozemkově-politické zásady jako stěžejní pro management územně-plánovacího rozvoje Freiburgu, do čela sledovaných urbanistických kritérií ve Freiburgu opět dostává urbanistická kvalita a požadavek na funkční a sociální smíšenost. Výsledky srovnání výstupů dokumentů Mnichova a Freiburgu jsou uvedeny v tabulce výše.

Druhou částí metodického postupu, zahrnutého do výsledkové části, je celkový popis obou případových studií – sídliště Riem a Rieselfeld – z pohledu cílů, které jejich plánování mělo, výsledné urbanistické koncepce, plánovacího procesu a úlohy zapojování veřejnosti při plánování.

3 Výsledky

3.1 Freiburg Rieselfeld

Město Freiburg im Breisgau se nachází v jihozápadním cípu Německa a má 226 tisíc obyvatel (Wikipedia, 2016), z toho cca 30 tisíc studentů (Wikipedia, 2013). Dle počtu obyvatel je čtvrtým největším sídlem spolkové země Baden-Württemberg, přičemž ve sledovaném období (od roku 1990) má počet obyvatel vzrůstající tendenci. Rozloha činí 153 km² a průměrná hustota zalidnění 1479 obyv./km² (Wikipedia, 2016). Lokalita Rieselfeld se nachází 4,5 km západně od historického centra a je rozvojovým územím o rozloze 70 ha založeným na ploše určené původně k velkoplošné likvidaci odpadních vod. Výstavba byla ukončena v roce 2010, kdy zde žilo 9080 obyvatel (LBBW, 2013]. Hustota obyvatel činí průměrných 129 obyv./ha. Původně bylo plánováno až 11 000 obyvatel, obytná kvalita by tedy ve výsledku byla zajištěna při hustotě 157 obyv./ha. Projekt, který započal v roce 1992 vyhlášením ideové soutěže (vítěz Böwer, Eith, Murken, Spiecker a Gudemann, Meier, Morlock) prošel těmito hlavními mezníky (LBBW, 2013):

- 1992 Vyhlášení architektonické soutěže, zapojení společnosti pro komunální plánování (Kommunalentwicklung-dále jen KE) a zřízení Projektgruppe Rieselfeld
- 1996 Nastěhování prvních obyvatel
- 1997 Otevření základní školy Clara-Grunwald-Schule, zprovoznění tramvajové tratě, otevřeno bylo Kepler-Gymnasium a tělocvična Sepp-Glaser-Sporthalle s ozeleněnou střechou
- 1998 Otevření Domu dětí (Kinderhaus) a Kita Adelheid-Steinmann-Strasse
- 1999 Založení Spolku občanů Rieselfeldu (BürgerInnenverein Rieselfeld)
- 2001 Dokončení Stadtteilpark, otevření sportovní školky
- 2003 Otevření Glashaus (místní komunitní a kulturní centrum), občané převzali spolek KIOSK
- 2004 Otevření Waldorfské školy, požární zbrojnice, dokončení náměstí Maria-von-Rudloff-Platz, ekumenického centra (Kirchencentrum)
- 2005 Otevření volnočasového parku „Wald3eck“
- 2007 Rozšíření haly u základní školy a rozšíření Kepler-Gymnasium
- 2009 Pracovní skupina městské rady Rieselfeld se sešla již po sedmdesáté
- 2010 Speciální konto pro výstavbu Rieselfeldu bylo uzavřeno

3.1.1 Cíle projektu, urbanistický koncept

Projekt byl rozdělen do několika etap, které se realizovali odděleně s dostatečným časovým odstupem. Vychází to z principu tzv. „poučeného, či učícího se plánování“ (Lernende Planung). Zvláštní ohled byl brán na nároky žen, rodin, starších občanů a zdravotně postižených. Od počátku bylo cílem zřídit až 1000 pracovních míst přímo v místě, kvalitní veřejnou i soukromou infrastrukturu (Projektgruppe Rieselfeld, 2009).



obr. 1 – Plánovací prospekt projektu s axonometrií řešeného území (Freiburg im Breisgau, 2013)

Samozřejmostí je zahuštěnost zástavby ($KPP > 1$), drobná parcelace, různorodá typologie budov a jejich mnohotvárnost. Snahou bylo také vytvoření kvalitního obytného prostředí uvnitř jednotlivých bloků. I když je protínají hranice jednotlivých pozemků, společným plánováním a realizací se podařilo vytvořit prostředí užité společně. I u ostatních veřejných, volnočasových a zelených ploch byl kladen důraz na jejich vysokou kvalitu.

Rieselfeld nebyl naplánován „bez aut“, jak to někdy u moderních ekočtvrtí bývá zvykem. Většina domů má podzemní garáže a obytné ulice jsou projektovány podle zásad Tempo 30 či obytné zóny. Jsou vytvořeny kvalitní podmínky pro chodce a cyklisty a oblast je napojena na hromadný systém veřejné dopravy tramvajovou tratí.

V neposlední řadě jsou řešeny ekologické aspekty, jako je nízká energetická náročnost budov, využití odpadního tepla z kogenerační jednotky, zapojení solárních systémů. Existuje propracovaný systém hospodaření s dešťovou vodou. Místní ekosystémy jsou v parcích a podél potoka dobře integrovány do organismu města. Rieselfeld leží těsně na okraji chráněné přírodní rezervace, která je součástí systému Natura 2000, a toto propojení je k oběma složkám (městu i k přírodě) řešeno přátelsky.

3.1.2 Proces a zapojení občanů

Proces, cíle i vize byly od počátku inspirovány úspěšnou a známou realizací projektu ve Vaubanu, kde jedná o přestavbu bývalých freiburských kasáren na ukázkovou čtvrť udržitelného urbanismu. V tomto případě byla založena společnost Projektgruppe Rieselfeld - pracovní skupina městské rady - a začala spolupráce se společností pro komunální rozvoj (KE LBBW Immobilien ze Stuttgartu). Co však bylo rozdílné je, že chyběl aktér podobného významu jako Forum Vauban, které bylo hnacím motorem celé participace ve Vaubanu.

V Rieselfeldu vznikla nabídka bohaté sociální infrastruktury (školy, školky, sportovní zázemí, gymnázium, různé organizace pro děti a mládež, ekumenické centrum, vzdělávací centrum s knihovnou, zařízení pro seniory apod.), přičemž některá z těchto zařízení mají celozemský význam (např. Clara-Grunwald-Grundschule je největší ZŠ v Baden-Württembersku).

Ve společenském dění hrají významnou roli i další spolky, které mají přímou vazbu do komunity. Jedná se o obě místní farnosti – katolickou a evangelickou, o spolek BürgerInnenVerein Rieselfeld (občané Rieselfeldu), sportovní spolek Sport vor Ort, sdružení K.I.O.S.K. a o „cvičence“ ze sdružení 1844 e.V. Všechny tyto spolky jsou významnými aktéry a partnery v participačním procesu a odvádění každodenní sociální práci při pořádání kulturních, vzdělávacích a sportovních aktivit.

Kvůli podpoře tzv. komunitní „práce ve čtvrti“ (Quartiersarbeit) oslovilo v roce 1996 město evangelickou vysokou školu (Evangelische Hochschule Freiburg), aby hned od počátku výstavby zajišťovala sociální a občanskou činnost v místě a podporovalo ji z rozpočtu projektu. Z participativního procesu se v roce 2003 zrodil spolek K.I.O.S.K., který v místním komunitním centru zvaném „Glashaus“ aktivně provozuje tuto činnost dodnes.

3.2 Mnichov Riem

Mnichov je správním centrem německé spolkové země Bavorsko a se 1,45 milionu obyvatel je po Berlíně a Hamburgu třetím největším městem Německa (Wikipedia, 2016). Od roku 2000 počet jeho obyvatel výrazně stoupá. Rozloha města činí 310,7 km² a průměrná hustota zalidnění činí 4 668 obyvatel na km² (Wikipedia, 2016). Území „Messestadt Riem“ je vzdáleno 7 km východně od centra Mnichova a jedná se o jedno z největších rozvojových území Evropy. Na celkové ploše 560 ha se nachází prostory pro mnichovské veletrhy, plochy pro podnikání, veřejná vybavenost jako školy a školky, obytné plochy a 200 ha rozlehlý krajinný park (Landeshauptstadt München, 2016). Nová městská čtvrť vznikla na ploše původního letiště, které bylo uzavřeno v roce 1992. Má zde vzniknout bydlení pro 18 000 obyvatel (oficiální stadtportal - údaje se v různých zdrojích liší) a 12 200 pracovních míst. (Landeshauptstadt München, 2016). Podle údajů z webu <http://www.trudering-riem.de/> zde žilo na konci roku 2014 více než 12 000 obyvatel (Kronawitter, 2017). Samotná plocha bydlení s obchodním centrem má rozlohu necelých 90 ha. Při konečném počtu 18 000 obyvatel by tak průměrná hustota zalidnění činila 200 obyv./ha. Zdá se, že tak jak má oproti Freiburgu větší hustotu samotné město Mnichov, s větší hustotou zalidnění bylo počítáno i v případě obytné čtvrti Riem.

Přehled hlavních mezníků výstavby:

- 1990 Ideová soutěž na celkový koncept – vítěz Frauenfeld und Partner, Frankfurt (Kuśnierz-Krupa et Krupa, 2007)
- 1993 Uspořádání urbanistické soutěže na první stavební úsek s bydlením
- 1994 Založení MRG (Maßnahmeträgerin München-Riem GmbH) (Barth, 2008)
- 1995 Krajinářskoplánovací soutěž na Riemský park
- 1996 Urbanistická soutěž na druhý a třetí stavební úsek s bydlením
- 1998 Otevření nových veletrhů, obydlení prvních bytů z první etapy, zprovoznění základní školy na Lehrer-Wirth- Strasse
- 2004 Vysvěcení ekumenického centra na Platz der Menschenrechte
- 2006 Riemský park byl otevřen pro veřejnost
- 2007 Otevření školního centra Messestadt Ost ze druhé etapy
- 2010 Plánované otevření druhé a třetí etapy (plán)
- 2012 Plánované dokončení čtvrté stavební etapy (plán) (MRG, 2010)

3.2.1 Cíle projektu

Pro riemský rozvojový projekt je typické, že vychází z programu Perspektiva München (Kuśnierz-Krupa et Krupa, 2007) a je navázaný na nové výstavní plochy veletrhů. Jak uvádějí oficiální webové stránky Mnichova, heslo „urban, kompakt, grün“ bylo leitmotivem plánu, přičemž na základě ekologických principů měla vzniknout svébytná část města (Landeshauptstadt München, 2016). Cílem plánování města bylo dát dohromady souhrnný plán, spojující v sobě identitu, ekologii, infrastrukturu, bydlení, podnikání a místo pro Neue Messe München (nový veletržní areál Mnichova) (Barth, 2008). Pro německou plánovací tradici typická urbanistická a architektonická soutěž byla ideově vypsána nejen na řešení konceptu celého území, ale také na jeho jednotlivé části a konkrétní stavby : Veletržní centrum (Bystrup, Bregenhoj a Partner); obytná čtvrť (team Reiner-Weber-Hammer, Valentien+Valentien und Billinger). Celkem bylo v Riemu uspořádáno na 25 soutěží (MRG, 2010).

3.2.2 Urbanistický koncept



obr. 2 – Konceptní plán Messestadt Riem (München, 2016)

Celé území Messestadt Riem je rozděleno na dílčí funkční celky a bylo také realizováno po etapách. Osou celého území je ulice Willy-Brandt-Allee, široká přes 100 metrů (od fasády výstavní haly na severu až po fasádu polyfunkčních domů na jihu). Na sever od tohoto prospektu se nachází veletržní areál (Neue Messe), technologický park (Technologiepark West) a území pro podnikání (Gewerbegebiet Ost). Směrem na jih jsou to obytná území, Riemerpark a promenáda se zařízeními občanské vybavenosti (Landeshauptstadt München, 2016). Ulice Willyho Brandta na západě začíná náměstím stejného jména (Willy-Brandt-Platz) se stanicí metra Messestadt West. Na východě končí u stanice metra Messestadt Ost v území nazývaném Zentrum Ost. Od náměstí Willyho Brandta

směrem na sever se otvírá další monumentální prostor, jehož dominantou je rozsáhlá vodní plocha. Po západní straně je lemovaný budovami s polyfunkcí přiléhajícími do Olaf-Palme-Straße. Umělé jezero je přibližně v polovině překlenuto mostem, který z východní strany navazuje na ulici Joseph-Wild-Straße a na východě končí u vstupního portálu veletržního areálu.

Měřítko veletržního areálu je obrovské a kontrastuje i s poměrně rozsáhlými budovami podnikatelského a technologického parku. V jižní části za hradbou prospektu Willyho Brandta se nachází měřítkově a charakterově odlišný svět obytných čtvrtí, oddělený přechodovou zónou polyfunkčních staveb, hotelů a občanské vybavenosti. Jako dominanta do náměstí Willyho Brandta bylo umístěno obchodní centrum Riem Arcaden, za tímto komplexem směrem na jih se nachází další o řád komornější náměstí, jehož dominantou je společné katolicko-protestantské ekumenické centrum. Obytná zástavba je od jihu pročištnuta jakýmsi hřebenem zeleným pásů, které do ní vstupují a člení ji tak na jednotlivé sekce, uvnitř kterých jsou vytvářeny polouzavřené bloky obytných staveb. Vzniklo tu několik škol, školek a jeslí (Kuśnierz-Krupa et Krupa, 2007), vždy příslušných k danému obytnému okrsku. Celý areál je od jihu uzavřen rozsáhlým římským parkem.



obr. 3 – Pohled na hlavní náměstí v Rieselfeldu z ozeleněné střechy sportovní haly



obr. 4 – Pohled na náměstí Willyho Brandta v Riemu (Zdroj: Googlemaps, 2016)

3.2.3 Proces a zapojení občanů

Pro management a realizaci projektu byl vybrán nositel podle soukromého práva – byla založena společnost Masnahmenräger-München-Riem GmbH (MRG). Investoři projektu byli hledáni po celé Evropě, nakonec v otevřené výzvě zvítězila skupina investorů kolem Bayerische Landesbank a v říjnu 1993 byla podepsána smlouva s MRG. Mezi úkoly MRG patřilo zejména zajištění technické, sociální a kulturní infrastruktury. Skrze MRG se zmíněná opatření předfinancovala, refinancování pak proběhlo ze zdrojů zemského hlavního města Mnichova, prodejem pozemků a ze státních subvencí. Kontrola finančních toků z veřejných peněz zajišťovala dozorčí rada, složená ze zástupců města (Landeshauptstadt München, 2005).

3.3 Do jaké míry Riem a Rieselfeld naplňují parametry udržitelnosti?

Co se týká funkční smíšenosti, jsou projekty v obou případech pomocí nástrojů územního plánování (Flächennutzungsplan, podrobné regulační plány) rozděleny na jednotlivé funkční celky. Riem je výjimečný tím, že současně s rozvojovou plochou bydlení byl založen rozsáhlý areál pro místní veletrhy a na něj navazující plochy pro podnikání a administrativu. Pokud bychom posuzovali celý projekt dohromady, je kombinace funkcí docílena, možná více v Riemu, nežli v Rieselfeldu, neboť veletržní areál je více než svébytnou protiváhou k bydlení. Celkem je v Messestadt Riem plánováno až 12 000 pracovních příležitostí, což ale také přináší celkově větší zátěž do území. Součástí ploch k bydlení je nezbytná komerční a veřejná občanská vybavenost. Rozdíl mezi Riemem a Rieselfeldem však spočívá v tom, že zatímco v Riemu je komerční vybavenost zajišťována velkoměřítkovým obchodním centrem, v Rieselfeldu se podařilo vytvořit klasičtější obchodní ulici podél trasy tramvaje. Na rozdíl od Rieselfeldu je v Riemu veřejná občanská vybavenost umisťována na okraj obytné plochy.

Sociální smíšenost je v obou projektech bedlivě sledována. Bydlení je v obou případech rozděleno jednak do kategorií s různou vlastnickou strukturou (bydlení soukromé a nájemní), jednak různorodou typologickou skladbou od klasických obytných a po tzv. koncept „haus im haus“, což jsou v podstatě zahuštěné rodinné domy. U kritéria dostatku volných a zelených ploch se můžeme zastavit u sídliště Riem, kde jsou rozměry parku opravdu gigantické (celých 200 ha z celkové zastavěné plochy 560 hektarů). Projekt Rieselfeld má velkou výhodu v tom, že hraničí s chráněným územím přírody, proto nebylo nutné stavět tak rozlehlý park „na zelené louce“. V obou případech se vzhledem k rozlehlým plochám zeleně dá konstatovat, že obě čtvrti jsou z toho pohledu řešeny udržitelným způsobem.

Urbanistická kvalita je kritérium, které se těžko jednoznačně hodnotí. Formálně by šlo konstatovat, že urbanistická kvalita je v obou případech zajištěna díky pořádání mnohaúrovňových architektonických soutěží. Mezi jednotlivými čtvrtěmi se však nacházejí rozdíly, které urbanistickou kvalitu ovlivňují. Tyto rozdíly jsou dané odlišným koncepčním řešením.

- Nalézt lidské měřítko na sídlišti Riem v Mnichově je poměrně složité, monotónní ulice a dlouhé fasádní fronty rozlehlých bloků jen dokreslují atmosféru, kterou působí hlavní vstupní plocha do veletrhů Mnichov. Velké až nelidské měřítko má náměstí Willyho Brandta před obchodním domem Riem Arcaden. Tato koncepce dvou rozlehlých náměstí napojených na stanice metra spojených výraznou osou dává ústřední zóně nové čtvrti určující charakter.
- V případě čtvrti Rieselfeld je typickým prvkem centrální zóny průběžná ulice s tramvajovou tratí. Tento zdánlivě nevýznamný prvek a rozdíl oproti napojení městské dopravy pomocí metra, přináší do ulice život a umožňuje vytvoření funkčního parteru, smíšené obchodní zóny určené především pro obsluhu dané čtvrti.
- Větší práci si jednotlivé městské správy daly s důsledným rozdělováním bloků na menší pozemky a na nich na odlišné architektonické ztvárnění jednotlivých budov. Toto dodává centrálnímu prostoru Rieselfeldu na rozdíl od Riemu více obytný charakter.

4 Diskuze

Zatímco obytná čtvrť Riem v Mnichově má podle plánu čítat až 18 000 obyvatel (Landeshauptstadt München, 2016), v Rieselfeldu byla plánována kapacita maximálně 11 000 obyvatel, přičemž skutečnost byla v roce 2010 o dva tisíce obyvatel nižší (LBBW, 2013). Nabízí se otázka, do jaké míry jsou vůbec obě čtvrti porovnatelné a do jaké míry jsou opodstatněné výsledky, shrnuté v předchozí kapitole. Je třeba si uvědomit, že autor si v tomto článku nekladal za cíl vybrat dvě čtvrti podle přesných parametrů tak, aby byly dokonale

porovnatelné. Cílem bylo ukázat, že v prostředí, které má vysoko nasazenou laťku kvality plánování a splňování kritérií udržitelnosti, se dají nalézt dva odlišné přístupy k udržitelnému plánování dané odlišnými urbanistickými koncepty.

Obě čtvrti se v několika bodech zásadně liší. Ať už se jedná o velkou přidruženou plochu veletrhů, výroby a kanceláří v případě Riemu, nebo o celkovou plánovanou velikost čtvrti vzhledem k počtu obyvatel či způsobu napojení na veřejnou dopravu. Kapacitnější napojení na metro v Riemu umožňuje obsluhu mnohem intenzivněji využívaného území a také předurčuje celý koncept řešení, stejně jako tramvajové napojení v Rieselfeldu. Při porovnávání obou urbanistických konceptů platí, že byť má Rieselfeld své jedno hlavní náměstí, podél trasy tramvaje vznikly další příležitosti pro smíšenou zástavbu drobnějšího měřítka, sloužící především pro obsluhu dané čtvrti. V Riemu vznikly kolem stanic metra dvě hlavní náměstí. Ulice, spojující obě tyto centra, tvoří spíše širokou nárazníkovou zónu mezi oblastí veletrhů a bydlením, než-li něco, co by se dalo nazvat městským bulvárem. Facility umístované v těchto místech mají spíše celoměstský význam a s tím chtě nechtě souvisí větší měřítko - větší měřítko ploch hlavních náměstí a propojující ulice, větší měřítko obchodního centra a hotelů, které se kolem stanic metra nacházejí. Měřítka je bezpochyby parametrem, podle kterého se urbanistická kvalita dá posuzovat, přičemž přirozenější lidské měřítko lze v tomto případě nalézt spíše v Rieselfeldu.

Oba urbanistické koncepty se liší v řešení a umístění centrálních ploch a facilit. Zatímco v případě Riemu je umístění vstupních stanic metra z důvodu návaznosti na veletrhy spíše na okraji obytného území, v Rieselfeldu jsou náměstí a bulvár umístěny do středu. Kolem těchto centrálních ploch se nacházejí i důležité facility (škola, gymnázium, kostel). Toto řešení v podstatě více odpovídá teorii obytného okrsku (neighborhood unit), tak jak ji na počátku 20. století formuloval Clarence Perry (Larice et Macdonald, 2013). Ve svých uvažích předpokládal, že velikost obytné buňky je v podstatě dána pěší dostupností k facilitám, umístěným v jejím centru. Stejně uvažoval i Lewis Mumford (Maier, 2000), který velikost města odvozuje od jeho společenských funkcí: „Společenské fakty jsou prvořadé a fyzická organizace města, ..., jeho komunikačních a dopravních kanálů musí být podřízeny jeho společenským potřebám. „Zatímco jsme ...s hlavním „společenským jádrem“ ... zacházeli jako s něčím navíc, dnes musíme k tomuto „společenskému jádru“ přistupovat jako k základnímu prvku v každém smysluplném plánu města: rozmístění a vzájemné vazby škol, knihoven, divadel, komunitních center jsou prvním úkolem při definování obytného okrsku a načrtávání obrysů integrovaného města“ (Maier, 2000). S tím souvisí i otázka cílové velikosti každého města, kterou lze podle Mumforda „vyjádřit ...vždy jako funkci společenských vztahů, kterým má město sloužit.“ „Omezení velikosti, hustoty a územní rozlohy jsou pro efektivní společenský styk naprosto nezbytná“ (Maier, 2000).

Urbanistický koncept čtvrti Riem je založen jako jakýsi hřeben, začesávající se do rozlehlého parku, jehož jednotlivé prameny oddělují obytnou zástavbu do několika částí. Tyto části jsou koncipovány podél obslužných komunikací bez jasného centra, veškeré důležité facility jsou umístěny vždy na okraji celé obytné zóny (obchodní dům a kostel na severu směrem k areálu veletrhů a metru, školní zařízení na východě a jihu). Komplex obytných budov působí spíše jako jedno velké sídliště. Rieselfeld je více koncipovaný jako jeden obytný okrsek. Je také je počtem obyvatel menší (teoretici obytného okrsku považují za ideální velikost počet obyvatel, který je schopen naplnit jednu základní školu, zpravidla 5000 až 7500 tisíce obyvatel). V případě Rieselfeldu jsou důležité facility lépe dosažitelné pěší chůzí z celého území obytné čtvrti. Ačkoliv architektonické koncepty pro masterplan obou čtvrtí vznikly na základě urbanistické soutěže, měřítko a plošné uspořádání jsou dva základní ukazatele, podle kterých je možno urbanistickou kvalitu Riemu a Rieselfeldu odlišit.

5 Závěr

V Riemu měřítko jednoho typologického celku – nového mnichovského veletržního areálu, významně ovlivnilo celkové rozvržení masterplanu pro řešené území. Celkově se řešené území v Riemu nepoměrně větší nežli plocha čtvrti v Rieselfeldu. Samotné území obytné výstavby v Riemu se už Rieselfeldu přibližuje (90 ku 70 hektarům plochy). Možná, že tento rozdíl více než 20 % v rozloze plochy podmínil také velikost jednotlivých bloků v území a velkorysost hlavních venkovních prostorů. Návrh vyplývá z urbanistických soutěží a z ideí architektů, které byly v obou případech odlišné. V každém případě lepší prostorový koncept dostal Rieselfeld do vínku nikoli toliko přičiněním plánovačů či architektů, ale rukou dopravních inženýrů. Pravdou také je, že výsledné dopravní řešení nebylo dílem pouhé náhody, ale vyplývá z celkových dopravních nároků a výkonů v rámci jednotlivých měst, co se týká velikosti, Freiburg se s Mnichovem porovnávat nedá. Z hlediska funkčnosti nově budovaných čtvrtí však podle mého názoru ano. Autor článku dospěl k závěru, že zatímco ve většinou nároků na aktuální kritéria udržitelnosti obě čtvrti vyhoví, z hlediska urbanistické kvality získává body navrch čtvrtí Rieselfeld ve Freiburgu.

Literatura

- BARTH, Manuela (2008). *Messestadt Riem – Wo München abhebt*. München: Herbert Utz Verlag. ISBN 978-3-8316-0830-0.
- DGNB (2011). *Nachhaltige Stadtquartiere* [online]. Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen – DGNB e.V. [27.9.2016]. Dostupné z: http://www.dgnb.de/de/aktuell/pressemitteilungen/detail.php?we_objectID=4412
- FREIBURG IM BREISGAU (2012). *Baulandpolitische Grundsätze* [online]. Stadt Freiburg im Breisgau [21.9.2016]. Dostupné z: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/435150.html>
- FREIBURG IM BREISGAU (2013). *Der neue Stadtteil Rieselfeld* [online]. Stadt Freiburg im Breisgau [9.4.2013]. Dostupné z: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208644.html>
- FREIBURG IM BREISGAU (2015a). *Perspektivplan* [online]. Stadt Freiburg im Breisgau [21.9.2016]. Dostupné z: <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/577609.html>
- FREIBURG IM BREISGAU (2015b). *Strategische Bausteine*. In: *Perspektivplan Freiburg* [online]. Stadt Freiburg im Breisgau [21.9.2016]. Dostupné z: <http://www.perspektivplan-freiburg.de/perspektivplan/perspektivplan-strategische-bausteine>
- KOHOUT, Josef (2014). *Ceny evropských realit závratně rostou. Londýn následují Mnichov i Frankfurt*. In: *Roklen 24* [online]. Roklen Fin a.s. [27.9.2016]. Dostupné z: <http://roklen24.cz/a/wMitH/ceny-evropskych-realit-zavratne-rostou-londyn-nasleduji-mnichov-i-frankfurt>.
- KRONAWITTER, Georg (2017). *Kleine Geschichte von Trudering-Riem* [6.6.2017]. Dostupné z: <http://trudering-riem.de/geschichte/index.html>.
- KUŚNIERZ-KRUPA, Dominika et KRUPA, Michał (2007). *Messestadt Riem in Munich as a Model Example of Sustainable City District*. In: *Czasopismo Techniczne*. 3-A: 171-178. ISSN 0011-4561.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2005) *Evaluierung Messestadt Riem*. BPW Hamburg et Bulwien Gesa AG. München: MRG. [14.5.2016].
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2015) München: *Zukunft mit Perspektive*. In: *Magazin zur Fortschreibung der Perspektive München*. Landeshauptstadt München.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2016) *Messestadt Riem* In: muenchen.de – Das offizielle Stadtportal [online]. Landeshauptstadt München [1.6.2016]. Dostupné z: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Messestadt-Riem.html>

- LBBW (2013). Freiburg Vauban und Rieselfeld [online]. LBBW Immobilien [27.3.2013]. Dostupné z: <http://www.lbbw-ik2mmobilien.de/real-estate-services/kommunalentwicklung/leistungsspektrum/projektmanagement-und-konversion/projektmanagement-weitere/freiburg-vauban-und-rieselfeld>
- MRG (2010). Messestadt Riem [online]. MRG Maßnahmeträger München-Riem GmbH. [27.9.2016]. Dostupné z: <http://www.messestadt-riem.info/>
- MEISNER, Zdeněk (2005). Karlin River City aneb asociální urbanismus. In: *Nika* 26(1): 39.
- MAIER, Karel, ed. (2000). Lewis Mumford: Co je město? In: *Urbanistická čítanka 1*. ČKA.
- LARICE, Michael et MACDONALD, Elizabeth, ed. (2013). The Neighbourhood Unit (1929): Clarence Perry. In *The Urban Design Reader. Second Edition*. Routledge. ISBN 978-0-415-66807-1.
- PROJEKTGRUPPE RIESELFELD (2009). Der neue Stadtteil Freiburg Rieselfeld. Ein gutes Beispiel nachhaltiger Stadtteilentwicklung [online]. Stadt Freiburg im Breisgau [25.3.2013]. Dostupné z: http://www.energy-cities.eu/IMG/pdf/0902_19_Rieselfeld_deutsch.pdf
- WIKIPEDIA (2013). Freiburg im Breisgau In: *Wikipedia, the free encyclopedia* [online]. Wikimedia Foundation Inc. [15.4.2013]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Freiburg_im_Breisgau.
- WIKIPEDIA (2015). LEED for Neighborhood Development. In: *Wikipedia, the free encyclopedia* [online]. Wikimedia Foundation Inc. [27.9.2016]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/LEED_for_Neighborhood_Development.
- WIKIPEDIA (2016). Liste der Großstädte in Deutschland. In: *Wikipedia, the free encyclopedia* [online]. Wikimedia Foundation Inc. [21.9.2016]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Gro%C3%9Fst%C3%A4dte_in_Deutschland.

Informace o autorovi

Ing.arch. Milan Macoun

Česká zemědělská univerzita v Praze, Fakulta životního prostředí

macoun@fzp.czu.cz

Člověk na dvou kolech

Cyklistická doprava mezi sídly a v jejich nitru

Man on Two Wheels

Bike Transportation inside and outside Residential Areas

Irena Klingorová

Abstract:

There has been a renaissance of the bicycle as a means of transport since the last decade. People are returning back to cycling as they did in the first half of the twentieth century, before the cars appeared. Cycling gets equal footing with the other means of transport again, whether it is cycling for commuting or just for recreation. It has become a common part of urban planning. Recently, a lot of trails and routes specifically for cycling have been made. These ways are further developed under considerable support provided by state institutions, public and other organizations. There has been an increasing number of people who use a bicycle year after year. Pedalling can improve rider's health, it helps reduce the number of cars on the roads and thus decrease the amount of air pollution.

The following text shows the possibility of bike transport in and outside the city. The solution of cycling routes in urban areas is quite different than the solution of routes in nature. In towns it is a more intricate problem involving coordination with other transport modes and the availability of space. With planning in rural areas, there is not so much limitation and it offers a wider range of options for routing solutions. In towns and cities cycling directions are especially seen in the context of existing roads or on special paths and routes. Worth mentioning is the connection of cycle-roads from the outskirts to the inner city routes. Together they should form a continuous system which has no complications and which can safely lead a cyclist from the mountains to a city center.

This article also shows examples of realization - case studies of different types of cycling routes (urban area / rural area, sharing space with cars / segregated cycling), which will show a variety of different options for solutions of routes for cyclists in settlements beyond their borders.

Keywords:

cycling; bicycle; wheeling; wheel transport; cycleway; path

1 Úvod

Během posledních několika let má využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům ve světě stoupající tendenci. Plynule přechází do městského i regionálního plánování a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a jeho vybavení. Kolo je opět uznávaným a přijímaným dopravním prostředkem jak v sídlech, tak mimo ně, stejně jako tomu bylo na začátku dvacátého století, před tím, než na trh vstoupil osobní automobil. Cyklistika jako forma dopravy přestává být v menšině. Stává se alternativou k dalším druhům dopravy, se kterými je schopna koexistovat, přestává být pouze individuální záležitostí.

Jízda na kole umožňuje kompromis mezi pěší a automobilovou dopravou, tedy kompromis mezi rychlostí a obratností. Nabízí flexibilitu při pohybu v městském prostředí a v menší míře řeší také dopravní obsluhu mezi sídly v rámci regionů. Vytvoření spojitě cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů, cykloturistů, terénních cyklistů, lidí na koloběžkách a v neposlední řadě bruslařů.

Jednou z hlavních předností jízdy na kole je mimo jiné velmi pozitivní vliv na lidské zdraví a kondici. Současný trend zdravého životního stylu je tak jednou z určujících motivací pro rozvoj a rozšíření cyklistické dopravy. V dnešní době vzniká spousta organizací, které podporují a různými prostředky motivují k jízdě na kole (například „Do práce na kole“ a jiné).



obr. 1 - Obliba cyklistiky stoupá

2 Historie a současnost pohybu na kole

Vznik prvního jízdního kola je datován do druhé poloviny 19. století. První kola nebyla nijak zvláště pohodlná, ale brzy se dostala do módy a to především ve vyšší společnosti jako prostředek používaný ke sportu a rekreaci. Na konci 19. století se začaly objevovat praktičtější a dostupnější modely jízdních kol, což způsobilo jejich rychlé rozšíření mezi širokou veřejnost. V tu dobu bylo kolo jednou z nejdostupnějších forem dopravy – umožňovalo lidem zdolat větší vzdálenost za kratší čas. Volnost a nezávislost, kterou dvoukolové vozidlo propůjčovalo, se přibližně za půl století stala fenoménem ve většině evropských zemí. V první polovině 20. století byla doprava na kole běžná i ve většině českých měst. Ve druhé polovině 20. století však nastal zlom. Stoupající životní úroveň umožnila většině lidí pořídit si osobní automobil. Pozdější fenomén doby, kdy nevlastnit automobil znamenalo být na okraji společnosti, způsobil několikanásobný nárůst automobilizace. Kola i lidé museli ustoupit a veřejný prostor začal sloužit čistě jen dopravě. Teprve až v 80. letech si lidstvo uvědomilo dopady tak vysokého počtu automobilů. Už nebylo možné přehlížet znečištění ovzduší, dopravní nehody a další. Řídící orgány si vzali na vědomí neudržitelnost

automobilové dopravy, začala se objevovat snaha o snížení podílu motorových vozidel ku prospěchu pěší a cyklistické dopravy. V České republice se tato snaha začala projevovat díky historickým souvislostem až o čtvrt století déle (Makeš, 2002).

Rozhodnutí, zda člověk zvolí pro přepravu či rekreaci právě kolo, je ovlivněno různými vnějšími faktory. Tyto faktory mohou být jak stálé, tak proměnlivé. Mezi rozhodující stálé faktory, které v daném místě nelze ovlivnit a markantně změnit, patří členitost místa. Pokud je místo rovinnatého charakteru, je po něm jízda na kole mnohem příjemnější, než když je třeba zdolávat různá převýšení. U cykloturistiky může být ale členitý terén naopak vyhledávaný. Druhým významným stálým faktorem je podnebí. Díky tomu, že cyklista není chráněn žádnou schránkou jako například řidič automobilu, tak je přímo vystaven povětrnostním podmínkám a v kombinaci s vyšší rychlostí pohybu dokáže nepříznivé počasí způsobit značné komplikace a problémy. Další skupinou faktorů jsou faktory proměnlivé, které je možné v různém časovém horizontu přímo měnit nebo ovlivňovat. Mezi tyto faktory patří například kvalitní a spojitá síť dopravních cest, bezpečnost a s tím spojený pocit bezpečí při jízdě na kole, propagace cyklo dopravy a její preference veřejností, možnost bezpečného odstavení kola, návaznost tras na veřejnou dopravu a v neposlední řadě možnost přepravy jízdních kol veřejnou dopravou.

3 Cyklistika v zahraničí a u nás

Co se týče cyklistické dopravy, Česká republika nepatří sice k těm nejhorsším státům (v jižní Evropě je kolo považováno za zastaralou a nemoderní věc), ale nelze ji zařadit ani mezi cyklistické velmoci, kde je kolo převažujícím dopravním prostředkem a každodenní potřebou téměř každého obyvatele, jako je tomu například v Nizozemsku nebo Dánsku. V těchto zemích je možné se inspirovat nejen realizovanými projekty, ale i celkovým systémem, řízením a prosazováním cykloaktivit ve sféře politické a legislativní. Právě v koncepcích, strategiích a územních plánech je položen základní kámen nejen cyklistických, ale v podstatě veškerých směrů rozvoje (Čeřovská, 2002).

Nejvýznamnější evropskou organizací věnující se cyklistice a všemu s tím spojeným je Evropská cyklistická federace (ECF). Tato organizace byla založena již v roce 1983 dvanácti cyklistickými asociacemi a v současné době čítá přes 60 cyklistických a s cyklistikou souvisejících asociací v Evropě i mimo ni. Jejimi hlavními cíli je plné využití potenciálu kola, zrovnoprávnění cyklistiky s ostatními druhy dopravy a v neposlední řadě změna postoje veřejnosti a politiky ke kolu jako k dopravnímu prostředku. ECF podporuje cyklistickou dopravu na místní, regionální i nadnárodní úrovni a to jak v oblasti politické (spoluvytváří příznivé podmínky v těch oblastech politiky, které se týkají dopravy, životního prostředí a cestovního ruchu), tak v oblasti veřejnosti (předkládá názory cyklistické veřejnosti, propojuje cyklistické skupiny s politiky, průmyslem, médií, projektanty, aj.). Další náplní ECF je zpracovávání odborných materiálů k problematice cyklistické dopravy v oblastech, jako je územní plánování, cyklistické služby a turistika a v neposlední řadě i v rovině právní. Každý rok je na téma cyklistiky pořádána světová konference Velo-city, jejímž koordinátorem je právě ECF. V letošním roce (2016) se tato konference uskutečnila na Taiwanu a jejím hlavním tématem byl vývoj cyklistiky („Evolution of Cycling“).

V posledních letech se i Česká republika zaměřila na intenzivní rozvoj a propagaci cyklistické dopravy. Jako hlavní řídicí dokument k tomuto účelu slouží tzv. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky známá také jako „Cyklostrategie“. Aktuální verze vznikla jako společný projekt Ministerstva dopravy a Centra dopravního výzkumu, v. v. i. pro léta 2013 – 2020 (schváleno vládou ČR dne 22. 5. 2013). Cílem je pomoci zlepšit podmínky pro cyklisty v České republice a navrátit kolu statut plnohodnotného dopravního prostředku nejen ve městě. V přímé vazbě na „Cyklostrategii“, respektive pro její naplnění, existuje i neustále aktualizovaný internetový portál Cyklostrategie.cz, který slouží jako

platforma pro odborné informace a dění v oblasti cyklistiky. Je určen především odborníkům, ale i široké cyklistické veřejnosti. Strategie má zároveň koordinovat činnost všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejdříve rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury.

4 Tradice

Cyklistická doprava má v některých městech, respektive regionech, kořeny hluboko v historii. Obecně se jedná především o rovinatá místa, kde není třeba překonávat velká převýšení a cesta na kole je tak poměrně snadná. Silnou tradici jízdy na kole si uchovalo například již zmíněné Dánsko, Nizozemsko a další podobné státy, které se rozkládají v rovinatých oblastech. V poměrně členité České republice lze zmínit rovinaté regiony jižních Čech (například České Budějovice), Polabí (Poděbrady, Sadská) či jižní Moravu.

5 Cyklistika v územním plánování

V rámci územního plánování je cyklistika řešena v části dopravního plánování. V zásadě existují dva odlišné způsoby, jak k plánování dopravy v rámci územního plánu přistupovat. Prvním způsobem je tzv. konzervativní přístup, který počítá s vývojem dopravy jako s lineárním a preferuje moderní a rychlejší dopravní prostředky. V praxi to znamená, že chůze je nahrazena kolem, kolo je nahrazeno autobusem a autobus je nahrazen automobilem. Starší druhy dopravy postrádají v tomto modelu důležitost a dopravní prostor je určen nejnovějšími druhy dopravy, v dnešní době automobily. Druhý způsob, tzv. moderní přístup, je flexibilnější a „nediskriminuje“ žádný druh dopravy, naopak využívá jejich jednotlivých předností. Snaží se vytvořit vyrovnaný dopravní systém, kde má prioritu kvalitativně i kvantitativně nejvhodnější způsob dopravy, kterým lze nejefektivněji dosáhnout daného cíle (Galatík, 2007).

V České republice je bohužel často využíván první způsob plánování, tedy konzervativní přístup. Automobil je na vrcholu pomyslné pyramidy a je upřednostňován před ostatními druhy dopravy. Poměrně hodně měst však v poslední době přichází na to, že tento systém není dlouhodobě udržitelný a snaží se více podporovat veřejnou dopravu, cyklistiku i chůzi. Dopravní plánování nabízí v kombinaci s územním plánováním a dalšími příslušnými obory nesčetně možností, jak zkvalitnit dopravní systémy ve městech tak, aby byly efektivní, bezpečné a do budoucna udržitelné. K vytvoření moderního města je třeba tyto možnosti plnohodnotně využívat a vytvářet tak funkční systémy, nelze jen kopírovat starý systém, který je v dnešní době přežitkem.

Územní plán, který komplexně řeší nároky veškeré dopravy, by měl zahrnovat i adekvátní řešení potřeb cyklisty. Pro kontinuální rozvoj cyklistiky jako alternativní dopravy je třeba identifikovat příležitosti pro vývoj cyklisticky přívětivého prostředí a přinést návrhy a možnosti pro jeho praktickou realizaci. Každé město má mnoho možností, jak při plánování podporovat realizaci dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu. Jednou z nejobvyklejších a nejjednodušších možností nabízí rekonstrukce komunikací, jejíž součástí se může stát i realizace zklidňujících opatření a ostatních prvků cyklisticky přívětivé infrastruktury.

6 Cyklistická infrastruktura

Pro jízdu na kole je možné využít jakékoliv pozemní komunikace, vyjma dálnic a rychlostních komunikací, na kterých je omezená minimální rychlost. Poslat cyklisty do provozu mezi vozidla není však ve většině případů bezpečné řešení. Například na silnicích I. třídy a místních komunikacích typu A (rychlostní místní komunikace) je díky jejich převažující dopravní funkci provoz cyklistů nevhodný. Ideálním řešením je vytvoření tzv. cyklistické sítě, složené ze segregovaných cest, vyhrazených pruhů v rámci pozemních komunikací, značených cyklotras a dalších úzce souvisejících prvků, jako například

odkládacích míst a stojanů. Cyklistická síť by měla být spojitá, co nejpřímější, bezpečná a v neposlední řadě atraktivní a pohodlná. Poslední dvě vyjmenované vlastnosti platí především pro cykloturistické stezky. Níže je v bodech uvedené, které druhy cest jsou určeny pro cyklisty.

6.1 Druhy cest pro cyklisty

6.1.1 Druhy komunikací pro cyklisty mimo město:

- Pozemní komunikace bez jakýchkoliv úprav pro cyklisty, vyjma rychlostních silnic a dálnic
- Cyklostezka
- Společná stezka pro chodce, cyklisty a ostatní uživatele
- Segregovaná od silniční dopravy, ale společná pro cyklisty i chodce (oběma druhům účastníků je vhodné vymezení v rámci stezky přidělený prostor)
- Polní cesty, pěšiny
- Doplňkové prostory: odstavování kol u odpočinkových míst, odpočinková místa apod.

6.1.2 Druhy komunikací pro cyklisty ve městě:

- Místní komunikace bez jakýchkoliv úprav pro cyklisty, vyjma komunikací typu A (rychlostní)
- Cyklostezka, společná stezka pro chodce a cyklisty
- Cyklistický pruh na pozemní komunikaci
- Vyhrazený pruh
- bývá společný ještě pro další vybraná vozidla, nejčastěji autobusy, trolejbusy a vozidla taxislužby
- Doplňkové prostory: odstavování kol, odpočinkové zálivy apod.

Součástí cyklistické sítě je taktéž značení cyklotras. Ty však nejsou samostatnou dopravní cestou, jedná se pouze o vytyčení směru. Vyskytují se jak ve městech, tak mimo ně. Jejich hlavním cílem je propojení co nejvíce míst při zachování spojitosti cest.



obr. 2 - Příklady značení cyklotras

6.2 Cyklostezka x cyklotrasa

6.2.1 Cyklostezka

Cyklostezka je stezka určená výhradně pro cyklistickou dopravu, fyzicky segregovaná od motorové dopravy (obrubníkem, dělicím pásem apod.). Bývá vedena po vlastní stezce, po pozemní komunikaci nebo jejím jízdním pásu, obojí však musí být vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Pravidla silničního provozu na cyklostezkách zcela vylučují automobilovou a motocyklovou dopravu, povolena je ale jízda na kolečkových bruslích nebo lyžích. Zvláštním případem je stezka pro chodce a cyklisty, která krom cyklistického provozu umožňuje i provoz chodců. Dopravním značením je pak určeno, zda je provoz cyklistů a pěších rozdělen na samostatné pruhy nebo zda je celá šířka stezky určena chodcům i cyklistům dohromady. Cyklostezky bývají opatřené vodorovným a svislým dopravním značením, místa křížení s pozemními komunikacemi s automobilovým provozem jsou řešena tzv. přejezdem pro cyklisty. V místech, kde není zajištěn bezpečný průjezd cyklistů - tzv. kolizní místa, například při křížení s frekventovanou pozemní komunikací, bývá cyklostezka ukončena a za tímto místem je označen znovu začátek cyklostezky.

6.2.2 Cyklotrasa

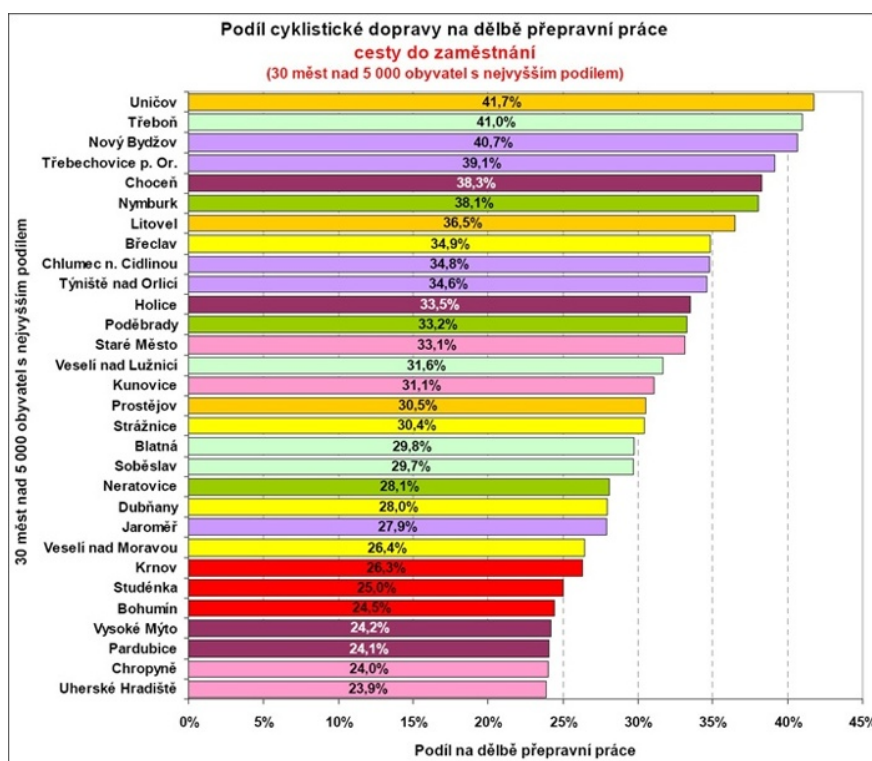
Cyklotrasa je trasa pro cyklisty, která propojuje místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu. Cyklotrasa může být vedena po vhodných vozovkách s běžnou silniční dopravou, ve vyhrazených jízdních pružích, po cyklostezkách nebo po zpevněných a nezpevněných cestách. Většina cyklotras by měla být sjízdná pro silniční kola, v poslední době narůstá také počet takzvaných cykloturistických tras (MTB trasy), které jsou určeny především pro horská a treková kola. Cyklotrasy jsou značeny orientačním dopravním značením (žluté tabulky a směrovky) nebo klasickým turistickým značením.

6.3 Dělbá přepravní práce

Ke konci roku 2015 bylo v České republice zaregistrováno necelých 5 milionů kol, zatím co zaregistrovaných automobilů je 5,1 milionů. I přes to, že prakticky každý druhý Čech vlastní své kolo, pouze 8% lidí ho využívá jako dopravní prostředek. Nutno podotknout, že by se tato hodnota mohla do budoucna zvýšit, protože během posledních let prodej kol poměrně roste (například v roce 2013 se prodalo o 10% více kol než v roce předchozím).

Jízda na kole do vzdálenosti 5 kilometrů je mnohem rychlejší než jízda autem, obzvláště ve městě, kde je cyklistická doprava velmi flexibilní, vyhne se kolonám a neřeší problémy s parkováním. Přesto spousta lidí stále volí pohodlnější variantu – jízdu autem. Každodenní cesty do vzdálenosti 3 kilometry, tvoří zhruba 30%, cesty do 5 km až 50% z celkového počtu cest autem. Snaha státu je proto tuto situaci překlomit ve prospěch cyklistické dopravy tak, aby v roce 2020 používalo kolo jako dopravní prostředek minimálně 10% lidí (Martínek, 2003).

Evropská cyklistická federace (ECF) rozděluje obce do tří kategorií podle toho, kolik lidí používá kolo jako přepravní prostředek. První kategorií jsou takzvaní „začátečníci“, kde kolo jako dopravní prostředek představuje méně jak 10% podílu na přepravním výkonu. Druhou kategorií jsou „pokročilí“ - v této kategorii využívá kolo k dopravě 10 – 25% lidí. Pokud hodnota počtu lidí využívající kolo k dopravě přesáhne 25%, tak se obce řadí do kategorie „šampioni“. Níže uvedený graf ukazuje města s největším podílem cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce v České republice. Lze z něho vyčíst, že měst kategorie „šampionů“, ve kterých využívá kolo více než 25% lidí, je v České republice minimum.



graf - Čarský, J. (ČVUT FD), podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (cesty do zaměstnání, obce nad 5 000 obyv.) (Zdroj: <http://www.cyklodoprava.cz/statistiky/delba-prepravni-prace/>)

7 Cyklistická doprava mezi sídly

Cyklisty využívající cesty mezi sídly lze rozdělit do dvou skupin. Jedni využívají cesty téměř každodenně k čistě dopravním účelům (přesun do zaměstnání apod.) a druzí využívají tyto cesty k rekreaci. Druhá skupina jsou takzvaní cykloturisté či rekreační cyklisté. V obou případech je nutné zajistit cyklistům souvislou síť bezpečných a co nejprímějších cyklostezek a dalších pro kola vhodných cest – vytvořit takzvaný komplexní systém cyklistické infrastruktury.

V ideálním případě je vhodné vést jezdce na kole po segregované cyklostezce, jež smí využívat jen cyklisté, případně chodci. V případě společného provozu může být stezka rozdělená (tzv. stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem) nebo může být bez rozdělení prostoru. Paradoxně ale v obou případech, bez rozdílu rozdělení provozů, může docházet ke vzájemným střetům. Proto je třeba, aby se chodci s cyklisty vzájemně respektovali a neohrožovali se. Křížení cyklostezek s komunikacemi je řešeno pomocí přejezdu pro cyklisty, který je označen vodorovným i svislým značením, avšak cyklisté na něm nemají přednost před automobily.

Pokud není možné v daném místě vést cyklostezku, musí být cyklisté vedeni po stávajících silnicích, místních a účelových komunikacích. Takové vedení tras se nazývá integrovaná infrastruktura. Trasy by měly být voleny tak, aby na nich nebyl příliš velký provoz motorových vozidel a podporovaly místa určená pro cyklisty. Díky společnému provozu kol a automobilů je třeba zajistit opatření pro cyklisty, aby se předešlo vzniku nebezpečných situací. V rámci Evropy je navržena síť mezinárodních cyklotras, na které by se měla vybudovat a dále rozšiřovat národní síť cyklotras.

V dnešní době je díky rostoucí oblíbenosti jízdy na kole především v rekreačně - turistickém směru žádané, aby cyklostezky či cyklotrasy měly i své vybavení. Základní součástí by měly být informační tabule s mapami cyklistických stezek s popisem tras (délka,

výškový profil), s vyznačením turisticky zajímavých míst, míst k občerstvení či přespání a případně cykloservisy. Ve vhodných místech je žádoucí umístit stojany na kola spolu s odpočívkami, které umožní cyklistům odložit kolo a odpočinout si. Odpočívky by měly být zastřešeny, opatřeny stolem, lavicemi a odpadkovým košem. V případě dálkových cyklostezek je téměř nezbytné, aby se blízkosti tras objevovaly občerstvovací a ubytovací zařízení nebo se na nich alespoň vyskytovaly navádějící směrové šipky.

Pro cykloturisty je v posledních letech navíc budována síť tzv. cykloturistických tras, která vede i mimo zpevněné komunikace. Tyto trasy jsou označovány pásovými značkami, které jsou podobné značkám turistickým, ale jsou mnohem větší, se žlutými krajními pásy, aby bylo možné je přecíst i za jízdy.



obr. 3 - Cykloturistická trasa

8 Cyklista ve městě

Jak již bylo řečeno, spousta sídel se v poslední době začala stavět k cyklistické dopravě velmi pozitivně. Zaměřují se jak na revitalizaci stávajících, tak na vytvoření nových tras tak, aby vytvářely síť spojených a bezpečných cyklotras a v neposlední řadě myslí i na jejich rozvoj do budoucna. Při tvorbě strategií a územních plánů počítají s cyklistou jako s rovnocenným účastníkem silničního provozu, v některých sídlech se dokonce význam dopravy na kole staví před automobilovou dopravu.

Stejně jako mimo město, tak i v jeho nitru je ideálním případem vést cyklisty po cyklostezkách. Uvnitř měst je to ale díky prostorovým možnostem, které jsou dané především strukturou výstavby, možné jen omezeně. Segregované stezky je možné realizovat v případech, kdy se sejdou příznivé prostorové podmínky a souvislosti s vazbami na okolní prostory. Spousta měst proto často řeší provoz cyklistů v rámci komunikací a běžného provozu, tedy integrovaně. Příznivé prostory pro bezpečný pohyb cyklistů vznikají při zklidňování komunikací, potažmo při jejich přestavbě. Pro vytvoření lepších podmínek v rámci cyklistického provozu na komunikacích není však vždy nutné komunikaci kompletně přestavovat. Legislativa umožňuje použití vyhrazených pruhů či piktogramových koridorů, které alespoň částečně vymezují prostor pro pohyb cyklistů. Je ale nutné mít na vědomí, že takováto řešení se uskutečňují na úkor prostoru pro automobily. Dalšími variantami provozu cyklistů může být sdílení prostoru například v rámci obytné nebo pěší zóny (u pěší zóny je však nutné povolení k vjezdu jízdních kol).



obr. 4 - Segregovaná cyklostezka

8.1 Typy cest pro kola v rámci sídel

8.1.1 Zklidněné komunikace

Zklidňování komunikací má význam nejen pro bezpečnost a pohodlí chodců a cyklistů, ale i pro vyšší estetickou úroveň ulic, lepší životní prostředí a příjemnější život obyvatel. Díky významnému omezení motorové dopravy je tak možné navrátit život do ulic sídel. Ke zklidňování dopravy se ve městech a obcích vyspělých států přistoupilo již na počátku tohoto století, kdy nekontrolovatelně rostoucí automobilizace postupně vytlačila běžný život z ulic a vytvořila z nich monofunkční tranzitní zóny, které neumožňovaly bezpečný a komfortní pohyb jiných druhů dopravy, především chodců a cyklistů. V dnešní době je v rámci zklidňování komunikací řešen pohyb těchto ohroženějších uživatelů prioritně před motorovou dopravou. Cyklisté se díky poměrně nízké rychlosti automobilů, která je zajištěna například dopravními značkami omezující rychlost a druh vozidel, zvýšením komunikace, retardéry, směrovými překážkami nebo systémem jednosměrných ulic, mohou v provozu pohybovat bezpečněji. Od roku 2009 legislativa umožňuje průjezd cyklistů v protisměru - i to je jedním z důvodů, proč jsou po zklidněných komunikacích často vedeny sítě cyklotras (Simonová, 2005).

8.1.2 Vyhrazený pruh

Vyhrazený jízdní pruh je jízdní pruh na komunikaci, který je určen pouze pro některé druhy vozidel nebo jen pro stanovený účel. Vyhrazení může platit nepřetržitě nebo jen po vymezenou dobu. Základním typem vyhrazeného jízdního pruhu je pruh vyhrazený pro autobusy veřejné dopravy nebo taxíky, ale zřizují se také pro cyklisty a to především v případech, kde není možné zřídit oddělenou cyklostezku. Vyhrazené jízdní pruhy jsou označeny příslušným vodorovným a svislým dopravním značením, v prostoru křižovatky jen vodorovným dopravním značením. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty umožňuje dle legislativy jízdu cyklistům, jezdcům na koloběžce, osobám na lyžích, kolečkových bruslích nebo na obdobném sportovním vybavení. Pokud je tento pruh na komunikaci zřízen, jsou výše uvedení povinni ho využít. Ostatní vozidla do tohoto pruhu mohou vjíždět nebo jej přejíždět jen ve výjimečných případech, nesmí při tom jeho uživatele ohrozit ani omezit a při odbočování či vyjíždění z pruhu jim musí dát přednost. V tomto je zásadní rozdíl mezi cyklistickým jízdním pruhem a přejezdem pro cyklisty, který se vyskytuje na křížení cyklostezek a ostatních komunikací. Na přejezdu pro cyklisty totiž cyklisté nemají přednost a nejsou tak chráněni.



obr. 5 - Vyhrazený jízdní pruh s podélným parkováním

8.1.3 Víceúčelový pruh

Víceúčelový pruh je podobným řešením jako vyhrazený pruh s tím rozdílem, že bývá užší. Nachází se vpravo od jízdního pruhu, smí být využíván pouze jednostopými vozidly, zejména koly. Pokud je to nutné, mohou jej využít také rozměrnější vozidla jako rozšíření jízdního pruhu.

V zahraničí je použit podobný princip členění komunikace pod názvem „jádrová vozovka“. Používá se hlavně na komunikacích mimo město, kde je vysoký provoz cyklistů a není možné nebo není nezbytné pro ně vytvářet další plochy. Pomocí přerušovaných čar po každé straně je vymezen středový (jádrový) prostor pro automobily, jehož šířka je přibližně na jeden a půl vozidla. Krajiní prostory slouží pro cyklisty, případně pro chodce. Při míjení automobilů se počítá s tím, že bude využit celý prostor komunikace. Tato forma zklidnění působí především psychologicky – komunikace je opticky zúžena, což má příznivý vliv na rychlost vozidel a bezpečnost celého prostoru. Tento způsob přizpůsobení komunikace cyklistům by byl vhodný i pro mnohé české silnice.

8.1.4 Piktogramový koridor

Alternativou k vyhrazenému jízdnímu pruhu pro cyklisty je tzv. piktogramový koridor pro cyklisty, někdy zvaný cyklopiktokoridor. Toto značení na vozovce není oproti vyhrazenému pruhu pro uživatele nikterak závazné, má pouze doporučující a výstražný charakter, cyklisté nemají povinnost je využívat a ostatní řidiči nemají zakázáno na ně vjíždět. Na druhou stranu neumožňují přednost cyklistům před vozidly, která při odbočení koridor přejíždějí.



obr. 6 - Cyklopiktokoridor (Praha - Dejvice)

Cyklistické piktogramové koridory se používají především v případech, kdy není na vozovce dostatek místa pro zřízení řádného pruhu pro cyklisty, ale šířka jízdního pruhu umožňuje souběžnou jízdu automobilů a cyklistů nebo jako doplňkové značení propojující jízdní pruhy pro cyklisty. Na vozovkách v Praze se toto značení začalo objevovat na začátku roku 2009, v legislativě bylo oficiálně zakotveno v druhé polovině roku 2010.

8.1.5 Ostatní liniová řešení

Výše uvedené úpravy komunikací jsou doplněné dalšími prvky, které zvyšují bezpečnost provozu cyklistů v rámci integrované dopravy. V poslední době se ve spoustu městech objevuje použití jednosměrné komunikace s obousměrným provozem jízdních kol, tzv. cykloobousměrky. Tato úprava umožňuje cyklistům jízdu v obou směrech v jednosměrných komunikacích. Dalšími úpravami jsou například nepřímé levé odbočení pro cyklisty, které cyklistům umožňuje bezpečně zabočit doleva tak, že provádí odbočování nadvakrát nebo prostor pro cyklisty umístěný na světelných křižovatkách, kde cyklisté čekají na volný průjezd křižovatkou.



obr. 7 - Vyhrazený pruh, cykloobousměrka (Praha - Podolí)

8.1.6 Shrnutí

Vyhrazené pruhy pro cyklisty nebo piktogramové koridory však nejsou stoprocentní jistotou. Ačkoliv umožňují cyklistům bezpečnější pohyb po vozovce v místech, kde není možné zřídit segregované trasy, stále se nedaří úplně eliminovat problematická místa a okolnosti, které se na cyklotrasách nevyskytují. Jako příklad lze uvést jízdu souběžně s parkovacím pruhem (hrozí nenadále otevření dveří parkujícího vozidla), řazení cyklistů do pruhů před křižovatkami (přejíždění celého pruhu před vozidly) nebo předjíždění vozidel stojících v koloně z pravé strany (řidiči nepočítají s tzv. podjížděním cyklisty, nenechávají dostatek prostoru). Na trase mohou být i fyzické překážky bránící plynulému průjezdu, které jsou běžnou součástí komunikace nebo vznikají provozem na ní. Jsou jimi například kanálové vpusti s poklopy s podélnými drážkami (hrozí zapadnutí kola bicyklu), propadlý okraj vozovky, přídlažba nebo štěrky podél obrubníku, střepy nebo odpadky při okraji vozovky. Velké problémy mohou způsobit i dočasné překážky - špatně zaparkovaný automobil, nádoby na odpadky, skládky materiálu a podobně.

8.2 Doprovodné prvky

Pokud má být kolo považováno a hlavně využíváno jako rovnoprávný dopravní prostředek, je třeba zřídit s tím spojené nezbytnosti. Asi nejzásadnější věcí je existence odstavných zařízení. Ty se zřizují v místech, kde cyklotrasa navazuje na městskou hromadnou dopravu – zastávky MHD, nádraží (systém Bike&Ride, který lze připodobnit k parkovištím P+R např. u stanic metra), u významných budov, které navštěvuje velké množství lidí (školy, pracoviště, úřady, hromadné bydlení, sportovní a kulturní zařízení apod.).

Požadavky na odstavné objekty pro kola se liší dle způsobu využití, základní požadavky jsou však většinou stejné: odstavné plochy pro kola by měly být dostatečně prostorné, opatřené stojany s možností uzamykání, snadno přístupné (bezbariérové), případně zastřešené (ochrana proti vnějším vlivům) a osvětlené. Dle délky parkování (parkování krátkodobé – např. návštěva obchodu za účelem nákupu; parkování střednědobé - návštěva zaměstnání; parkování dlouhodobé – uložení kola na více jak jeden den) se poté volí způsob uložení a zajištění kola. Na krátkodobé stání lze využít jednoduché stojany, které se nejčastěji umisťují v maximální vzdálenosti 50 metrů od objektu. Stojany jsou nejlevnější variantou a u nás se s nimi můžeme setkat nejčastěji. K dlouhodobému a střednědobému stání jsou pak určeny samostatné objekty úschoven, cyklistických boxů a parkovacích domů nebo kolárny, které jsou součástí bytových nebo administračních budov.



obr. 8 - Systém pro odkládání kol (Norimberk)

Odstavné objekty jsou běžnější spíše v zemích, kde jsou jízdní kola používána jako každodenní dopravní prostředek. Například v zemích jako je Dánsko a Nizozemsko jezdí na kole pravidelně 35% lidí na vlakové nádraží, kde nechají své dopravní prostředky a dále pokračují vlakem. V České republice tyto zařízení na důležitých místech buď zcela chybí, nebo se vyskytují ojediněle s nedostatečnou kapacitou. Je třeba zdůraznit, že pokud nebudou existovat tyto doprovodná zařízení, je zde velká pravděpodobnost, že lidé od jízdy na kole raději upustí, než aby si přidělávali starosti s tím, kam svůj dopravní prostředek bezpečně odloží.

Další nezbytností, která se v České republice stále nebere jako samozřejmost, je možnost sprchy a místa k převlékání po jízdě na kole - především v zaměstnání. Na druhou stranu se ale v poslední době ukazuje, že roste počet zaměstnavatelů, kteří dojíždění do práce na kole podporují a výše uvedené zřizují jako samozřejmé vybavení pracoviště.

8.3 Sdílení kol - Bike sharing

V posledních letech se především ve velkých městech rozvíjí takzvané sdílení kol. Bike sharing je jedním ze způsobů, jak zpřístupnit kola všem lidem v místech, ve kterých jsou nejvíce potřeba. Systém funguje na principu půjčování veřejných kol - lidé si na jakémkoliv stanovišti mohou půjčit kolo, použít ho a poté vrátit na jiném stanovišti. Půjčení kola je buď bez poplatku, nebo s minimálním poplatkem. Kola jsou přizpůsobena pro městský provoz, jsou pohodlná a snadno nastavitelná, a uzpůsobena tak, aby nedošlo k zašpinění oděvu. Navíc bývají vybavena světly a košíkem, který slouží na odložení věcí.



obr. 9 - Systém sdílení kol (Norimberk)

Systém s úspěchem několik let funguje například v Londýně, Mnichově, Barceloně nebo v Paříži. U nás byl v roce 2007 společností Homeport s.r.o. spuštěn projekt - půjčovna v Praze – Karlíně (rovinatá část hlavního města). Tento projekt je v České republice dodnes jediným svého druhu. Půjčovny jsou zcela automatické, nabízí jak kola klasická s převody i bez, tak kola nákladní i elektrokola, která si lze půjčit a vrátit na jakékoliv příslušné stanici. Dalším projektem na půjčení kol v šesti velkých městech v České republice jsou tzv. Rekola. Rekola je systém sdílených kol, který funguje na základě členství v kombinaci s mobilní aplikací, která ukáže, kde je kolo zaparkované. Poznávací znamení kol je růžová barva. Stačí k němu pouze dojít, vypůjčit si ho a jet. Na konci cesty aplikace zaznamená jeho polohu a je tak k použití pro další uživatele. Možnost zapůjčení kola nabízí také České dráhy. Tento systém funguje ale spíše za účelem cykloturistiky. V menší míře a ve vybraných lokalitách jsou k dispozici kola i jako veřejný dopravní prostředek na krátkodobou výpůjčku.

9 Přejech cest extravilán / intravilán

Každá cyklotrasa nebo cyklostezka má svůj cíl. Už z principu, že je liniovým prvkem, vede uživatele z místa na místo. V největší míře cesty spojují sídla – osady, vesnice nebo města. Jejich přechod do intravilánu sídel bývá někdy velmi problematický.

U cyklotras se většinou, pokud vedou po silnici, vjezd do zástavby nikterak neprojevuje a ani se neřeší. Jsou součástí provozu na komunikaci mimo město i v něm, proto není důvod jim vytvářet vyhrazené pruhy či cyklostezky. Pokud se ale sídlo rozhodne je vytvořit, zvýší tím bezpečnost jízdy na kole a zároveň i atraktivitu města ze strany cykloturistů. Pokud se cyklotrasa napojuje do sídla z polní nebo lesní cesty, jsou zde opět dvě možnosti – svést cyklistu na komunikaci a integrovat ho do provozu nebo mu vytvořit segregované cesty. V případech, kdy jsou cyklisté vpouštěni do automobilového provozu je

dobré tuto skutečnost upozornit řidiče (například pomocí výstražné dopravní značky „cyklisté“ – A 19), aby počítali se zvýšeným pohybem cyklistů a zvýšili tak pozornost.

U segregovaných cyklostezek je někdy složité zachovat jejich kontinuitu. V případech, kdy tomu prostorové možnosti dovolí, stezka plynule přejde mezi zástavbu a je vedena i dále jako oddělená od motorové dopravy. Možné je i svedení trasy na komunikaci a pokračování ve formě vyhrazeného pruhu v hlavním dopravním prostoru, další variantou může být i cyklostezka v rámci chodníku v přidruženém dopravním prostoru. Tento způsob vedení je pro cyklisty ideální, ale díky omezeným prostorovým podmínkám není často používán. Pokud mezi zástavbou není dostatečná šířka dopravního prostoru, jsou cyklostezky svedeny na komunikace bez vyhrazeného pruhu, kde se de facto mění na cyklotrasy. I v tomto případě je vhodné upozornit řidiče na zvýšený pohyb cyklistů po komunikaci. Pokud je provoz cyklistů frekventovaný, bývá na komunikaci značení pomocí cyklopiktokoridoru. V tomto případě ale nejsou cyklisté nikterak chráněni ani nemají přednost.

Podobně jako v extravilánu, tak i v intravilánu by mělo být snahou vést cyklistickou dopravu mimo nebo po co nejméně frekventovaných komunikacích a předcházet či alespoň minimalizovat střety jednotlivých uživatelů komunikace.



obr. 10 - Napojení stezky na komunikaci

10 Financování

Při budování cyklotras v Česku hraje klíčovou roli financování. Díky finanční podpoře od státu, krajů či různých fondů vybudovalo v posledním desetiletí spousta obcí mnoho cyklostezek a to nejen v rámci samotného sídla, ale i mezi obcemi. To umožnilo spoustě lidem jezdit za svými cíli na kole bezpečně, mimo frekventované silnice a zároveň markantně zvýšilo zájem o kolo jako o dopravní prostředek. Realizace nových úseků cyklostezek ukázala, že není problém dílo realizovat, i když vede přes soukromé pozemky. Majitelé pozemků totiž bývají k realizování takovýchto záměrů poměrně vstřícní.

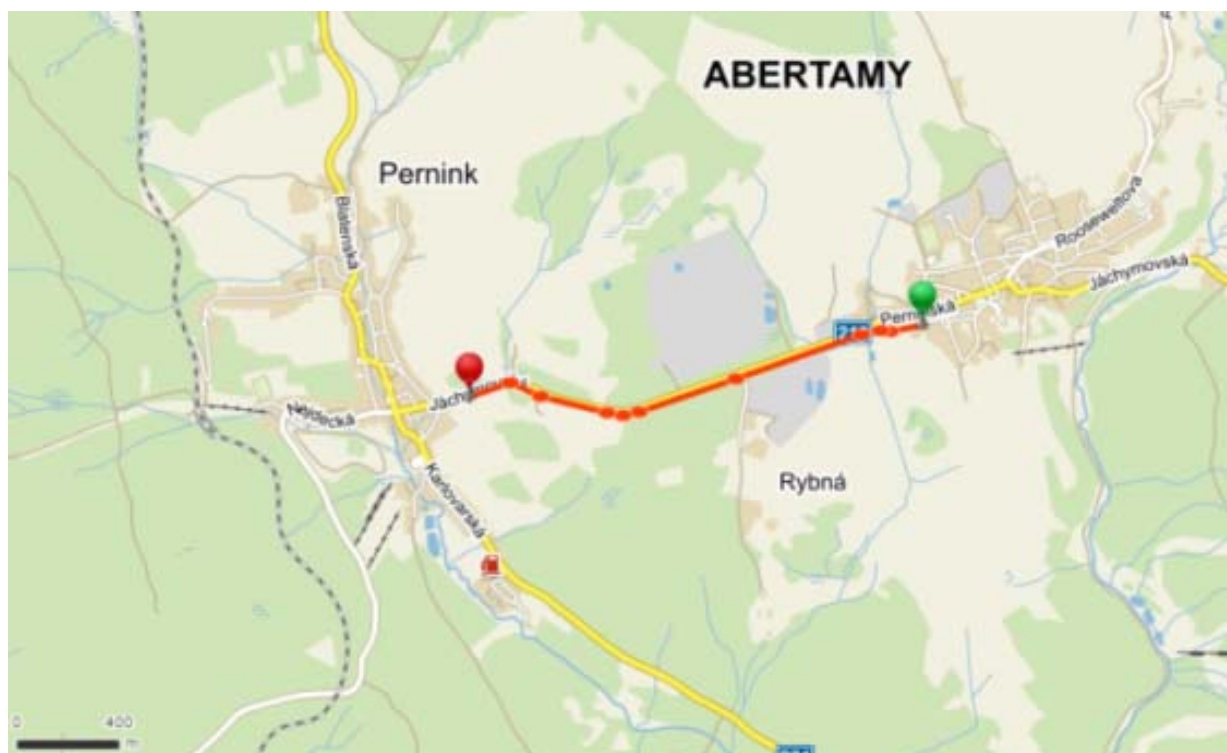
Česká republika má zpracovanou koncepci týkající se rozšíření sítě cyklotras, která uvažuje využití liniových koridorů, jako jsou železniční tratě, vodní toky nebo polní a lesní cesty. Ta ukazuje, kudy je možné vést potencionální cyklistické trasy tak, aby tvořily spojitou síť a přitom byly atraktivní pro jejich uživatele. Koncepci se však ve velké míře nedaří naplňovat. V případě realizace drážních stezek podél železničních tratí nebo přímo na nefunkčních drážních tělesech brání složité majetkoprávní vztahy, v případě říčních stezek bývá problém ve složitých a nákladných úpravách břehů. Transformování lesních a polních cest na cyklistické trasy je snadnější než výše uvedené, lze při něm navíc využít nástroj pozemkových úprav, který umožňuje racionální využití pozemků.

11 Příklady

11.1 Cyklostezka Pernink- Abertamy

Mezi krušnohorskými obcemi Pernink a Abertamy původně vedla pouze neosvětlená a poměrně členitá silnice II. třídy, která byla zároveň jedinou spojnici. Ačkoliv tato komunikace nedisponovala žádnými bezpečnostními opatřeními pro pohyb chodců a cyklistů, četnost pohybu lidí na vozovce byla poměrně vysoká. Díky vysokému riziku střetu automobilu s chodcem či cyklistou bylo rozhodnuto, že paralelně se silnicí bude zbudována nová trasa, která bude sloužit jako společná stezka pro cyklisty a chodce. Během roku 2013 byla zrealizovaná nová kompletně osvětlená cyklostezka, která nejen propojila dvě významná krušnohorská rekreační střediska, ale stala se zároveň součástí stávajících cyklotras na české a německé straně, které tvoří přeshraniční cyklostezku Aue - Eibenstock/Sosa – Johanngeorgenstadt - Nejdek - Nová Role - Karlovy Vary. Stezka je opatřena jedním nekrytým místem pro odpočinek doplněným tabulí s mapou, po cestě lze nalézt i jednu naučnou tabuli o historii hornictví, které bylo v okolí těchto horských obcí velmi rozšířené.

Funkce	Spojnice měst, cykloturistická
Povrch	Asfalt
Provozní parametry	Šířka cca 2,5m (bezpečný obousměrný provoz)
	Délka necelé 2km
Převýšení	Mírně zvlněná (převýšení 60m)
Vybavení	Osvětlení, 1 odpočívka, mapa, doplňkové tabule
Využití	70% cykloturistika, 30% doprava mezi městy
Napojení na sídla	Abertamy – vychází z vedlejších ulic města
	Pernink – vyúsťuje přímo na hlavní komunikaci před obcí





obr. 11 - Počátek stezky – Abertamy (Zdroj: <http://www.cestymesty.cz/>)

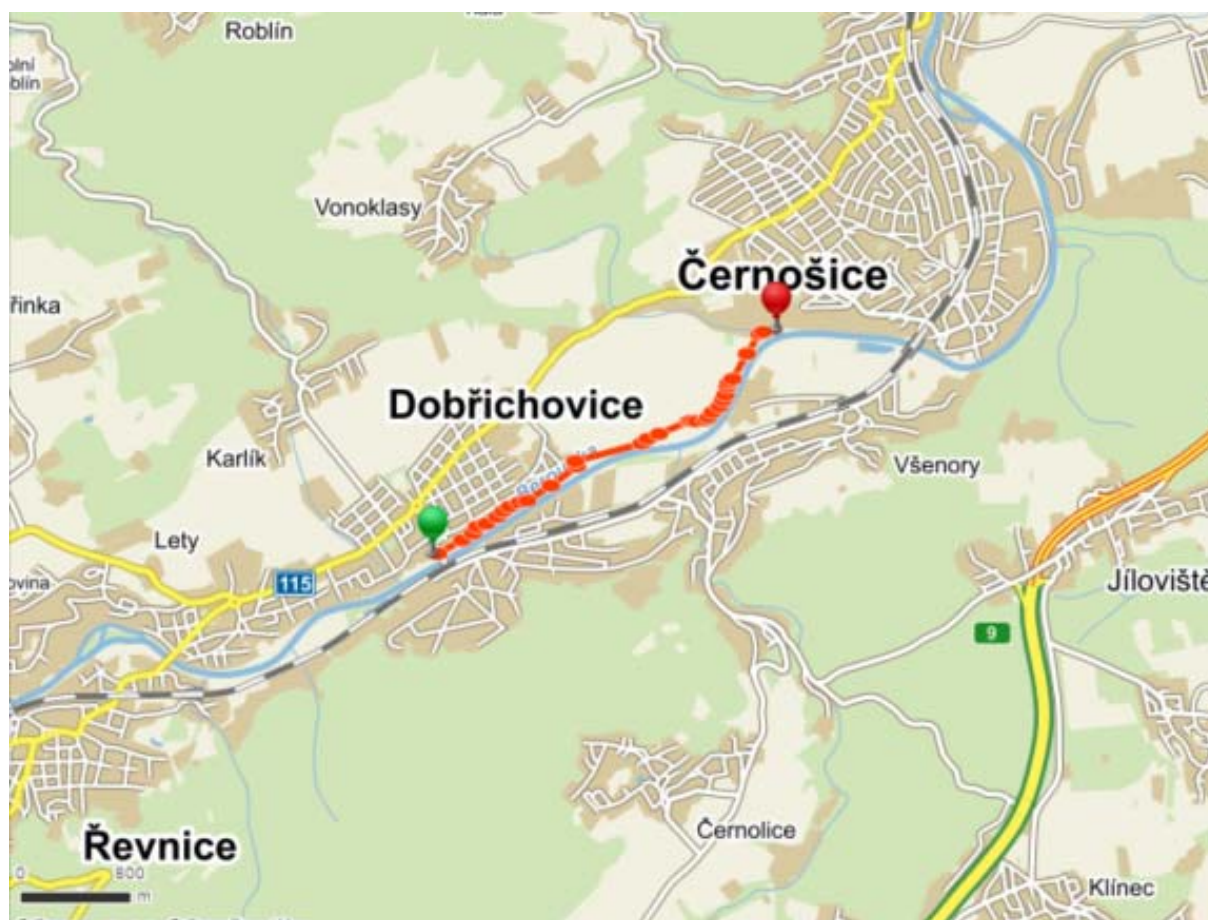


obr. 12 - Typický úsek cesty podél komunikace (Zdroj: <http://www.cestymesty.cz/>)

11.2 Cyklostezka Dobřichovice – Černošice

Cyklostezka propojující obce Dobřichovice a Černošice na levém břehu řeky Berounky vznikla na konci roku 2012. Před jejím zhotovením cyklisté museli po frekventované ulici 5. května v Dobřichovicích, přes průmyslovou zónu a následně starou zanedbanou částečně zpevněnou polní cestou po levém břehu řeky Berounky. Nové řešení (vedení trasy mimo frekventovanou komunikaci) výrazně zvýšilo bezpečnost cyklistů, kteří ji využívají především na každodenní dojížděku mezi obcemi. Myšleno bylo ale i na obecné sportovní využití, jako je například rekreační cyklistika a in-line bruslení. Cyklostezka je vybavena čtyřmi originálně architektonicky zpracovanými odpočívkami, jejichž design je inspirován tématikou velkých cyklistických závodů - Tour de France, Giro di Italia, Vuelta a Závod Míru. V návaznosti na tento projekt se v Černošicích realizuje pokračování cyklostezky městem.

Funkce	Spojnice měst, cykloturistická
Povrch	Asfalt
Provozní parametry	Šířka cca 3m (bezpečný obousměrný provoz), místy 4-5m Délka necelé 2,1 km
Převýšení	Rovina (podél řeky)
Vybavení	Odpočívky – tématické lavičky
Využití	60% doprava mezi městy, 40% cykloturistika
Napojení na sídla	Dobřichovice – vychází z vedlejších ulic města (pokračování cyklotrasy) Černošice – pokračování cyklostezky městem





obr. 13 - Začátek stezky v Dobřichovicích



obr. 14 – Odpočívka



obr. 15 - Typický usek cyklostezky



obr. 16 - Odpočívka mimo trasu



obr. 17 - Detail odpočívky



obr. 18 - Typický úsek stezky

11.3 Cyklostezka Vrané nad Vltavou - Praha

Cyklotrasa mezi Prahou (od Barrandovského mostu - návaznost na uzel cyklostezek a cyklotras) a Vraným nad Vltavou existuje již dlouhou dobu. Od místní části Jarov (město Praha) byl však velmi nebezpečný úsek - cyklotrasa vyznačená na silnici III. třídy, kde úzká komunikace spolu s velmi silným provozem motorové dopravy vytvářela časté kolizní situace. V tomto místě byla vybudovaná nová cyklostezka, která zvýšila bezpečnost a zároveň atraktivitu cyklodopravy mezi Vraným nad Vltavou, okolními obcemi a Prahou. Cyklisté nyní mohou dojet z Vraného na kole až do Prahy a zpět. Stezka je hojně využívána i pro rekreaci – je zde vysoký pohyb bruslařů, běžců či lidí na procházce. U Jarova je přes stezku veden brod. Ač je jeho koryto vydlážděno, tak toto řešení snižuje komfort stezky, především pro bruslaře. Další komplikací je nesouvislost stezky, což by měl být problém pouze dočasný - část stezky není díky majetkoprávním sporům o pozemky stále dokončená a vede zde pouze prašná cesta.

Funkce	Spojnice měst, cykloturistická
Povrch	Asfalt, úsek prašné cesty
Provozní parametry	Šířka cca 3m, místy 2,2 (bezpečný obousměrný provoz)
	Délka necelé 4,5 km
Převýšení	Rovina (podél řeky)
Vybavení	Část osvětlená, lavičky, občerstvení podél stezky
Využití	60% rekreace, 40% doprava mezi městy
Napojení na sídla	Vrané n. Vltavou – vyúsťuje přímo na hlavní komunikaci vedoucí obcí
	Praha – napojení na cyklostezku, která dále pokračuje do centra





obr. 20 - Nová stezka na Vraný (Zdroj: <http://www.cestymesty.cz/>)

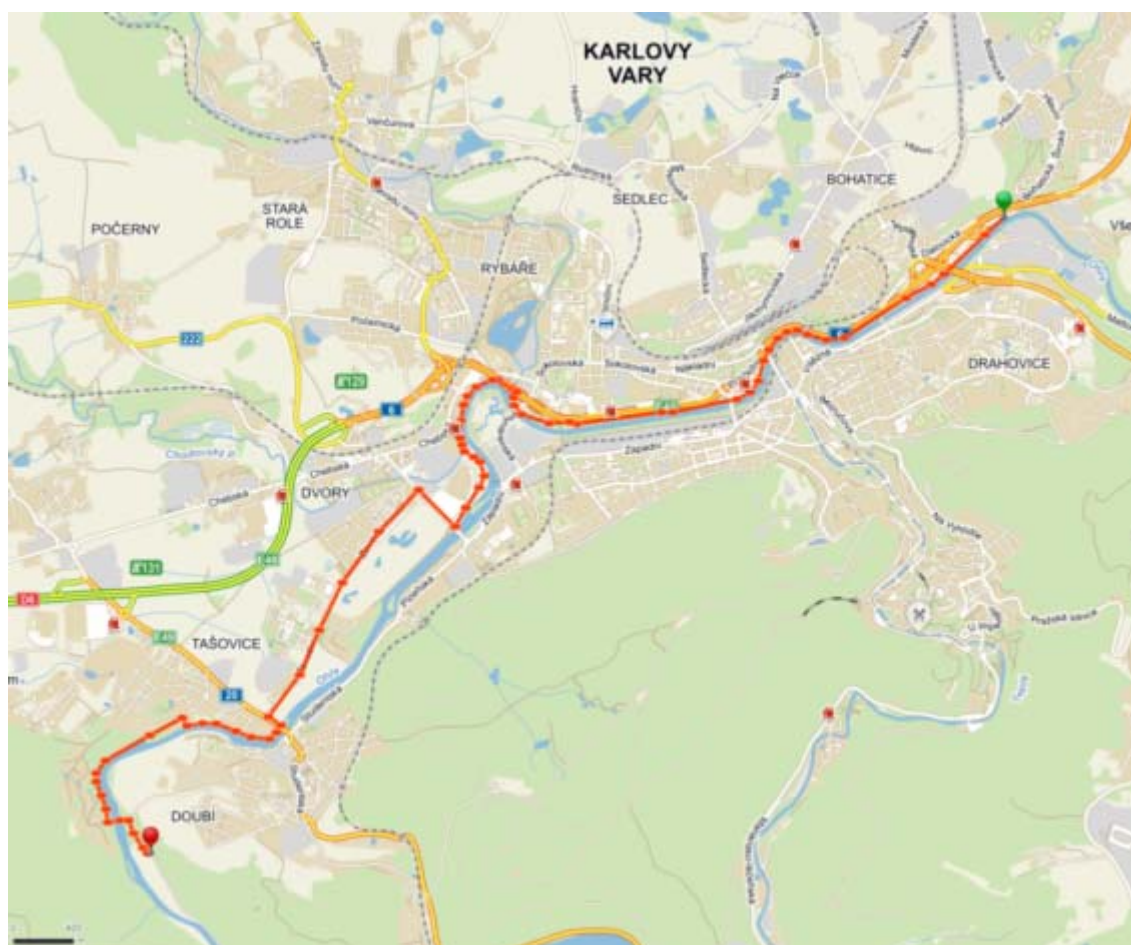


obr. 19 - Brod u Jarova (Zdroj: <http://www.prahounakole.cz/>)

11.4 Cyklostezka Karlovy Vary

Cyklostezka městem Karlovy Vary umožňuje průjezd napříč městem od východu až na západ. Její profil je nenáročný, prakticky pořád se drží levého břehu řeky Ohře. Stezka je budována kontinuálně zhruba od 90. let spolu s novou infrastrukturou města. V letech 2012 – 2013 byl vybudován klíčový úsek, který propojil centrum a západní část města. V současné době je 90 % procent stezky vedeno segregovaně od automobilové dopravy, jedna její část však vede po místní komunikaci, kde je vyznačena cyklopiktokoridorem (komplikace při odkupu pozemků, v budoucnu se však plánuje vybudovat i tento úsek a cyklostezku tak ucelit). Stezka má funkci jak dopravní pro samotné obyvatele města (přeprava v rámci sídla), rekreační (v blízkosti stezky je přímo ve městě vybudován sportovně rekreační areál Meandr a dětská hřiště), tak cykloturistický (stezka je součástí západočeské sítě cyklostezek spojující K. Vary a Cheb, odkud vede dále přes hranice do Německa).

Funkce	Dopravní (průjezd městem)
Povrch	Asfalt
Provozní parametry	Šířka cca 3m, místy 2,5, místy 4m (bezpečný obousměrný provoz); není spojitá po celé délce
	Délka necelých 10 km
Převýšení	Rovina (podél řeky)
Vybavení	Osvětlená, lavičky, napojení na rekreační místa
Využití	80% doprava mezi místy, 20% rekreace
Napojení na trasy	Dalovice – napojení na trasu směr Ostrov n. Ohří
	Doubí – napojení na stezku směru Loket





obr. 20 - Vedení stezky souběžně s průtahem



obr. 21 - Nově zbudovaná část



obr. 22 - Napojení na volnočasový areál



obr. 23 - Přerušení stezky

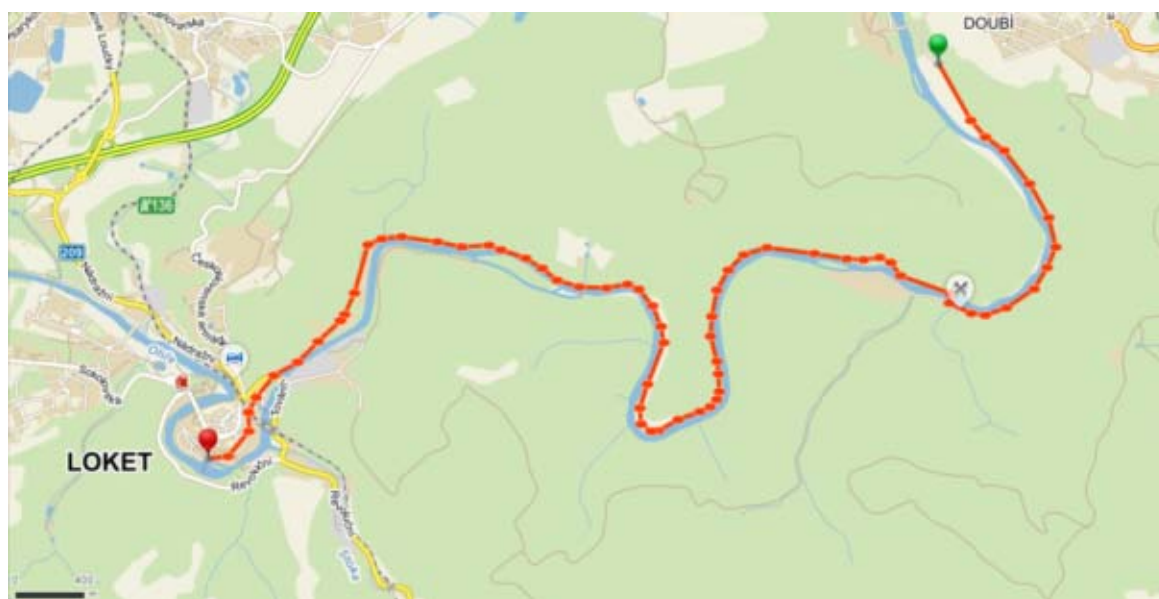
11.5 Cyklostezka Karlovy Vary - Locket (- Sokolov)

Cyklostezka Karlovy Vary - Locket je díky své atraktivitě mezi cykloturisty poměrně známý pojem. Cyklotrasa, jejíž je cyklostezka K. Vary - Locket součástí, vede podél řeky Ohře a spojuje města Cheb, Sokolov, Karlovy Vary. Celková délka trasy je přibližně 55 km a je typicky turistického charakteru, vhodná především na horská nebo treková kola. Cyklotrasa vznikala postupně po jednotlivých etapách již od konce 90. let. Až mezi lety 2005-2015 byly díky dotacím z EU její jednotlivé části upraveny a propojeny tak, aby tvořily spojitou a bezpečnou trasu. Na trasu byly doplněny informační tabule, odpočívky a občerstvení. Většina trasy má zpevněný povrch a vede rovinatým terénem v lesích po levém břehu řeky Ohře. Ve městech, kterými cyklotrasa prochází, se pak povrch mění v asfalt (forma segregovaných stezek nebo smíšený provoz na místních komunikacích). Cyklotrasa je poměrně známá - do Karlových Varů jsou dokonce vypravovány speciální cyklovlaky, které mají za úkol dovézt k této cyklotrase všechny nadšence i s koly.

Cyklostezka Karlovy Vary – Locket se kontinuálně napojuje na městskou cyklostezku na západě Karlových Varů, odkud pokračuje směrem na Locket. Na stezce jsou občerstvovací stanice (především na výjezdu u K. Varů a u Lokte), odpočívky a naučné tabule. Kousek za Karlovými Vary se navíc nachází turisticky atraktivní prvek - Svatošské skály (pískovcové útvary) a v Lokti známý středověký hrad. Úsek cesty K. Vary - Locket slouží především k rekreaci. Stezka je využívána hlavně cyklisty, běžci a lidmi na procházce.

Úsek Locket - Sokolov je podobného charakteru jako předchozí popisovaný. Opět je veden v rovinatém terénu podél řeky Ohře, je vybaven odpočívku a informačními tabulemi. Frekvence cykloturistů bývá ale na této trase nižší. Směrem k Sokolovu cyklostezka přechází v cyklotrasu a je vedena v rámci smíšeného provozu ulicemi Královského Poříčí.

Funkce	Spojnice měst, cykloturistická
Povrch	Zpevněná cesta, místy asfalt
Provozní parametry	Šířka cca 3m (bezpečný obousměrný provoz)
	Délka 9 km
Převýšení	Rovina (podél řeky)
Vybavení	Lavičky, odpočívka
Využití	95% rekreace, 5% doprava mezi místy
Napojení na trasy	K. Vary – napojení na městskou stezku
	Locket – kontinuální pokračování směr Cheb



Funkce	Cykloturistická, spojnice měst
Povrch	Zpevněná cesta, asfalt,
Provozní parametry	Šířka cca 3m (bezpečný obousměrný provoz); není spojitá po celé délce
	Délka necelých 10 km
Převýšení	Rovina (podél řeky)
Vybavení	Lavičky, odpočívka
Využití	95% rekreace, 5% doprava mezi místy
Napojení na trasy	Loket – napojení na městskou stezku
	Sokolov – vyústění před vlakovým nádrží, kontinuální pokračování směr Cheb



obr. 24 - Začátek stezky za Karlovými Vary



obr. 25 - Tabule podél stezky do Lokte



obr. 26 - Odpočívka u trasy



obr. 27 - Typický úsek stezky



obr. 28 - Odpočívka u cesty



obr. 29 - Cyklotrasa v rámci místní komunikace (před Sokolovem)



obr. 30 - Detail tabule s mapou

11.6 Síť cyklostezek Norimberk

Německé město Norimberk má ideální podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy. Rozprostírá se na rovinatém terénu, je protkáno mnoha říčními kanály a jeho struktura zástavby je poměrně rozvolněná, díky čemuž je v parteru dostatek prostoru. Tyto skutečnosti si vedení města velmi dobře uvědomuje a maximálně jich využívá při dopravním plánování. S budováním cyklistických tras se v Norimberku začalo na přelomu 70. a 80. let, souběžně s výstavbou páteřních komunikací města.

Typická norimberská cyklostezka je vedená segregovaně, případně na ní funguje společný provoz chodců a cyklistů. Ve velké části kopíruje páteřní komunikace, které prostupují celým městem. V okrajových částech města stezky plynule přecházejí na komunikace, kde jsou zvýrazněné buďto cyklopruhy nebo cyklopiktokoridory. Dohromady tvoří ucelenou a spojitou síť cest pro cyklisty, pomocí které je dosažitelné prakticky celé město.

V rámci cyklostezek jsou zřízena místa pro odkládání kol, především v místech stanic metra či vlakových nádraží. Většina velkých firem si u svých sídel automaticky zřizuje odkládací boxy, protože je samozřejmostí, že jejich pracovníci budou do práce jezdit na kole. Město nabízí i stezky určené pro rekreaci. Ty jsou vedené podél říčních kanálů či parky nebo lesy a jsou propojené se sportovně rekreačními místy, jako jsou například hřiště, koupaliště nebo sportovní centra. V celém městě také funguje systém sdílení kol, který je koncipovaný především pro návštěvníky. Ti pak mohou poznávat město z jiné perspektivy, jež jen z pozice pěšího.

Funkce	Dopravní, rekreační
Povrch	Asfalt (dopravní funkce); šterky, zpevněné cesty (pro rekreaci)
Provozní parametry	<i>Segregovaná stezka</i> – jednosměrný pruh vedle komunikace vždy ve směru jízdy automobilů <i>Sdílená trasa</i> – vždy vyznačena (cyklopruh, cyklopiktokoridor), v rámci komunikace <i>Rekreační cesta</i> – dle místních podmínek; vždy zajištěn bezpečný provoz
Převýšení	Rovina, místy mírné převýšení
Vybavení (dle typu cesty)	<i>Dopravní funkce</i> - osvětlení, odkladní místa, lavičky, přehledné značení, přechody na křižovatkách – řízený provoz <i>Rekreační funkce</i> - lavičky, napojení míst pro volnočasové aktivity, občerstvení
Napojení cyklostezka > smíšený provoz	Vždy vyřešen ze stránky bezpečnosti; dostatečné upozornění na výskyt cyklistů na silnici



obr. 31- Typický úsek stezky



obr. 32 -Řešení přejezdu komunikace



obr. 33 - Přejezd páteřní komunikace



obr. 34 - Odkladišče kol



obr. 35 - Smišená stezka pro chodce a cyklisty (dále od centra)



obr. 36 - Smíšená stezka pro chodce a cyklisty (okrajová část)



obr. 37 - Řešení stezky v rámci významných míst (půjčovna kol v pozadí)

12 Závěr

Možnosti dopravy nejsou jen o používání motorových prostředků. I když jsou automobily či motocykly pohodlné a rychlé (což může být v případě dopravy ve městech relativní – kolony), existují i alternativní způsoby dopravy, které jsou pro určitá místa mnohem vhodnější. Nejelementárnějším způsobem dopravy je chůze, své přednosti skýtá i cyklistika, veřejná doprava a možnosti využití kombinace těchto způsobů přeprav. Ač se to na první pohled nezdá, v dnešní době všechny naposled jmenované typy dopravy procházejí renesancí.

A to především doprava cyklistická, která je kompromisem mezi rychlostí automobilu a obratností chodce. Poslední léta ukazují, že společnost opět začíná vnímat kolo jako plnohodnotný dopravní prostředek pro přepravu v sídlech i mimo ně. Volba kola jako dopravního prostředku má mnoho předností. Mimo její rychlosti a obratnosti lze zmínit blahodárný vliv na zdraví a fyzickou kondici cyklisty, současně přispívá ke zlepšení životního prostředí - snížení znečištění a emisí a v neposlední řadě může být východiskem pro řešení dopravních kolon.

Dle výše uvedených analýz cyklotras a cyklostezek je vidět, že se i v České republice rozšiřuje trend dopravy na kole. Během posledních pěti let vzniklo mnoho nových cyklotras a cyklostezek, spoustu z původních bylo obnoveno. To vše především díky dotacím. Díky popularitě jízdního kola jsou veškeré trasy hojně využívány jak pro dopravu z místa na místo, tak i pro cykloturistiku. Stále to ovšem není dostačující. Velké procento cyklotras mimo města je vedeno po místních komunikacích. I když jsou silnice voleny tak, aby na nich nebyl provoz frekventovaný, stále se jedná o smíšený provoz a hrozí riziko střetu automobilu s cyklistou. V sídlech je problém obdobný. Procento segregovaných stezek je minimální a díky mnohem vyšší koncentraci veškeré dopravy je riziko kolize mnohem vyšší. Pokud se má kolo uchytit jako rovnoprávný dopravní prostředek, měla by délka cyklostezek v rámci měst i mimo ně dále narůstat. Ve městech je vytváření nových cyklostezek komplikovanější díky předem dané a vymezené struktuře cest (směr, délka, šířkové uspořádání), existuje ale spousta možností, kterými lze dosáhnout toho, aby i doprava na kole byla v ulicích pohodlná a bezpečná. Uvedený zahraniční příklad cyklostezek v Norimberku ukazuje jednoduché a praktické řešení fungující již od druhé poloviny 20. století.

Pro úspěšný rozvoj a fungování cyklistiky je třeba ukotvit její zásady již ve strategiích a koncepcích, ať už se jedná o dokumenty na národní, krajské či městské úrovni. V dopravním a územním plánování by se neměl klást důraz jen na automobilovou dopravu jako doposud, mělo by být preferováno celkové zvyšování mobility a lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy, přičemž každý druh dopravy musí být rozvíjen koordinovaně a integrovaně. Důležitá je také propagace cyklistiky směrem k občanům, aby kolo jako dopravní prostředek přijali za svůj.

Literatura

- ČEŘOVSKÁ, Kamila, J. DEKOSTER a U. SCHOELLAERT. *Cyklistika pro města: informace pro zástupce měst a obcí*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2002. ISBN 80-7212-197-9.
- MAKEŠ, Pavel a Luboš KRÁL. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press, 2002. ISBN 80-7226-815-5.
- MARTÍNEK, Jaroslav. 2003. *Udržitelná doprava a životní styl*. Olomouc: CDV. Plzeňské rozhovory 2003. Plzeň : Statutární město Plzeň, 2003, s. 51-55. ISBN: 80-239-1870-2.
- MARTÍNEK, Jaroslav, Jitka VRTALOVÁ a Radmila ŽÁKOVÁ. *Příběhy, které ovlivnily podobu Cyklostrategie 2013*. Brno: Centrum dopravního výzkumu ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty, 2013. ISBN 978-80-86502-58-8.

- SIMONOVÁ, E. a kol. *Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích pro zklidňování dopravy, vyšší bezpečnost a estetickou úroveň: příklady z praxe*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2005. ISBN 80-86502-09-0.
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb cyklistické desatero pro města* [online]. 1. vyd. Brno, 2011a [cit. 2016-09-01]. ISBN 978-80-86502-26-7. Dostupné z: http://www.cyklomesta.cz/cms_dokumenty/cyklisticka-mesta-cyklisticke-desatero.pdf
- GALATÍK, Jiří. *Cyklistika v dopravním a územním plánování*. Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2007 [online]. 2010, [cit. 2016-08-21]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/7-1-18-galatik-cdv-podrobny-clanek-cyklistika-v-dopravnim-a-uzemnim-planovani/>
- Asociace cykloměst* [online]. 2016 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.cyklomesta.cz/>
- Cyklostrategie* [online]. 2008 [cit. 2016-09-09]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/>
- Homeport: Bikesharing solutions* [online]. 2016 [cit. 2016-09-14]. Dostupné z: <https://www.homeport.cz/index-cz.html>
- Nadace partnerství: Veřejný prostor a doprava* [online]. [cit. 2016-08-20]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/Verejny-prostor-a-doprava>
- Mapové podklady: *Mapy.cz* [online]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>
- Fotografie : autorka textu, pokud není uvedeno jinak (rok 2016)

Informace o autorovi

Ing. arch. Irena Klingorová

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra urbanismu a územního plánování

iklingorova@gmail.eu

Problematika FUA, její definování, vybrané problémy a pojetí v České republice

FUAs' problematics, its definition, selected problems and approach in Czech Republic

Barbara Vojvodíková

Abstract:

This article focuses on the issue of Functional Urban Areas (FUAs). These are the territories beyond city borders representing a source of labour for the city, and often have the housing function. At the beginning of the article there is an introduction of some approaches to FUA issues abroad. The main part of the paper deals with the approaches to defining the concept of FUA in the Czech Republic. At the accompanying figures that are part of the article it can be seen how the described territory differs according to the practical application of these definitions. Application is focused on the Czech Republic. As a separate example, the definition of a territory in the Moravian-Silesian Region for the Integrated Territorial Investment (ITI) Ostrava region is briefly presented. For better understanding of the FUAs general application in the Czech Republic is another part of the article devoted to planning documents at the state level where FUAs should be addressed. In the conclusions the possibilities and responsibility for the development of these areas in today's structure of public administration and local self-government are considered.

Keywords:

Functional urban area; metropolitan area; Ostrava's agglomeration

VOJVODÍKOVÁ, Barbara (2017). Problematika FUA, její definování, vybrané problémy, a pojetí v České republice. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 93-102. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nepracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Rozvoj měst v kontextu životního prostředí je dnes spojen s procesy suburbanizace a rostoucí společenskou mobilitou. Na rozvoj dopravních systémů a automobilového průmyslu navazuje zlepšení prostorové dostupnosti městských center a vytvoření zóny se silnými funkčními vztahy, což se odráží ve vazbě na trhy práce, vzdělávání a jiné služby. Ve středověku byly hranice mezi městem a jeho zázemím – především zemědělské povahy – jasně vymezeny. Bylo jednoznačné co je městský celek a co je venkovský prostor. Dnes se tyto hranice smazávají a řešíme dva poněkud proti sobě stojící problémy, kdy na jedné straně je třeba podporovat rozvoj městského zázemí tak, aby se podařilo získat co největší výhody plynoucí z polohy, dopravy a spádovosti a na druhé straně zachovat ráz rurální krajiny bez silných rušivých vlivů.

Současné město přestává být nezávislé a soběstačné z pohledu dostatku pracovních sil a je možné vysledovat denní rytmus – denní přesuny mezi prací a bydlením.

Problematikou těchto příměstských oblastí se zabývali již v sedmdesátých letech například Brian J. L. Berry profesor na univerzitě v Texasu – za všechny jeho práce můžeme jmenovat například (Berry, 1967). V pracích Petra Halla – britského urbanisty a geografa se objevuje termín Functional urban area (FUA) – Funkční Městské Oblasti. Za všechny jeho práce je možné jmenovat (Hay, Hall, 1977). Zde byl založen základ pro identifikaci funkčních městských území, podle níž se hranice funkčních městských regionů vymezují na základě intenzivních denních toků mezi místem práce a bydlením.

Z novějších zahraničních zdrojů lze například jmenovat (Antikainen, 2005), nebo (Bezák, 2000).

Pojem FUA nebo také Funkční městská oblast má poměrně rozsáhlý metodologický základ. Vlastní aplikace pak často naráží na nedostupnost nebo nehomogenitu dat a na specifika související právě s konkrétním regionem. V práci (Korcelli-Olejniczak 2012) se například zmiňují i vlivy druhé světové války na vytvoření výrazných změn v zázemí měst. V práci (Śleszyński, 2013) je pak možné najít při vymezování Funkčních městských oblastí i další indikátory, jako je počet zaměstnanců v zemědělství a podobně.

V České republice – jak je uvedeno v kapitole 2 - je ukázka některých přístupů jak - definovat v prostoru České republiky vlastní Funkční městské oblasti – nebo jejich ekvivalenty

Cílem projektu LUMAT - Implementation of Sustainable Land Use in Integrated Environmental Management of Functional Urban Areas, není primárně vědecké zkoumání metod pro vymezení těchto území, ale především zkoumání nástrojů, jak lze tyto prostory podporovat z pohledu jejich rozvoje tak, aby město a jeho zázemí tvořilo silný funkční celek.

2 Functional Urban Area a jeho terminologické ekvivalenty aplikované v České republice

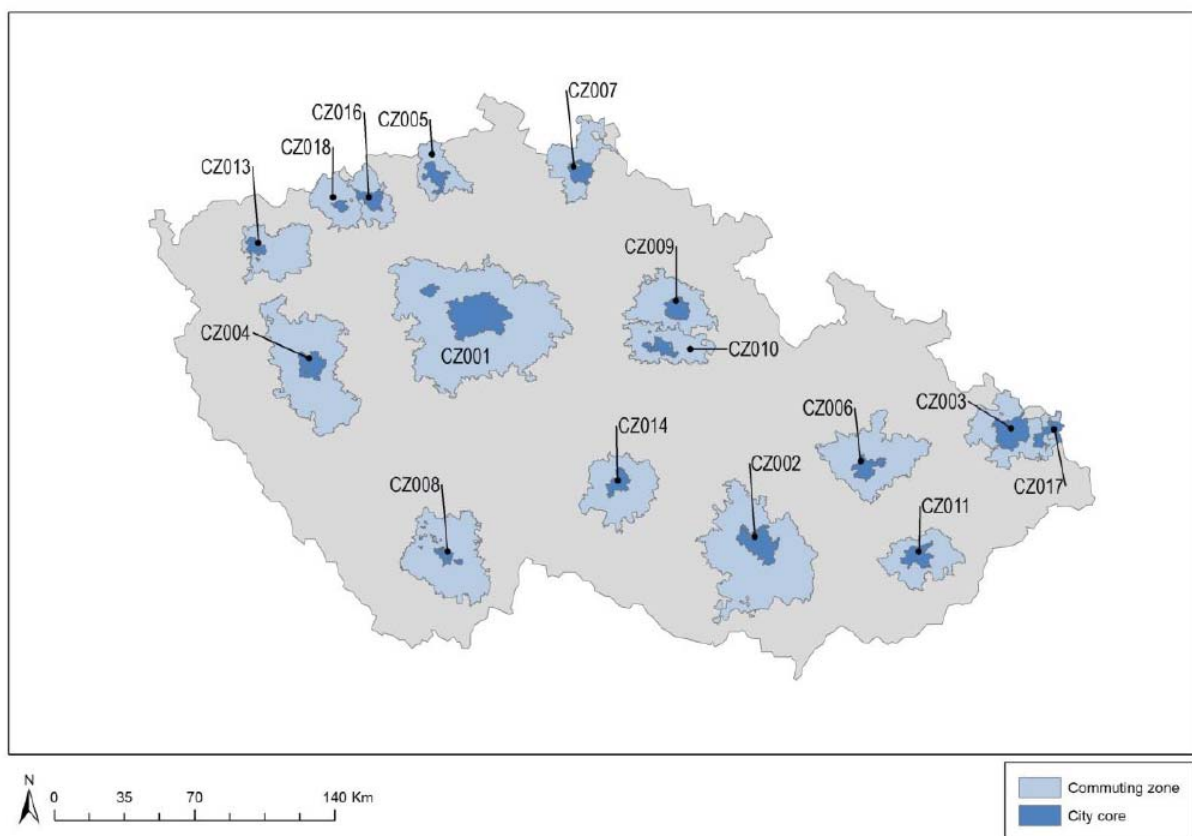
Cílem kapitoly je ukázat obtížnost definování městských a příměstských prostorů pro aplikaci v České republice a dále ukázat jak při použití podobných kritérií lze dosáhnout prostorově rozdílných výsledků.

Za významný počín při identifikaci a definování pojmu FUA lze považovat na mezinárodní úrovni projekt ESPON (ESPON, 2007), který vytvořil seznam FUA pro 29 evropských zemí (pro Českou republiku se jedná o 25 oblastí). Sami autoři projektu uvádějí v závěrečné zprávě možnost některých nepřesností, které vyplynuly často s nedostatkem srovnatelných dat. Základní jednotkou se kterou projekt pracoval byly oblasti s více než 50 000 obyvateli - úroveň NUTS 5. Základní charakteristiky FUA jsou obsaženy v následujícím vztahu: FUA = Morphological Urban Areas (MUA) + labour pool (LP). Přičemž kritériem pro klasifikaci FUA je počet obyvatel (minimálně 50 000) a kritéria pro

MUA jsou - Hustota obyvatel v rámci NUTS 5 (> 650 obyvatel / km²), počet obyvatel ($> 20\,000$), kontinuita (možné inkluze), identita. Výsledky aplikace jsou detailně popsány v (ESPON, 2007).

Nepřímo na výsledky ESPON navazuje snaha o vytvoření jednotného systému v definování FUA tak, aby byla možnost srovnávání rozvojových ukazatelů mezi jednotlivými členskými státy. Výsledkem je zpracování dokumentu OECD Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, 2010), kde se pro definice městských oblastí v zemích OECD využívá hustota obyvatelstva k identifikaci městských jader a pohybů spojených s cestou do práce. Účelem je identifikace zázemí, jejichž trh práce je vysoce integrován s jádry (FUA). Metodika identifikace se skládá ze tří hlavních kroků:

- Krok 1. Identifikace jádrových obcí pomocí údajů o populaci.
- Krok 2. Spojení jader patřících do stejné funkční městské oblasti (území se rozdělí podle % dojíždějících do centrální – městské části, kde se za jeden z klíčových ukazatelů považuje dojížděnka minimálně 15% zaměstnaných do centra).
- Krok 3. Identifikace městského zázemí (rozlišují se monocentrické a polycentrické struktury tak, že se rozpočítávají dojíždějící). Důležitý je celkový počet vyjíždějící za práci do různých center.



obr. 1 - FUA's dle OECD v České republice (Zdroj: OECD, 2016)

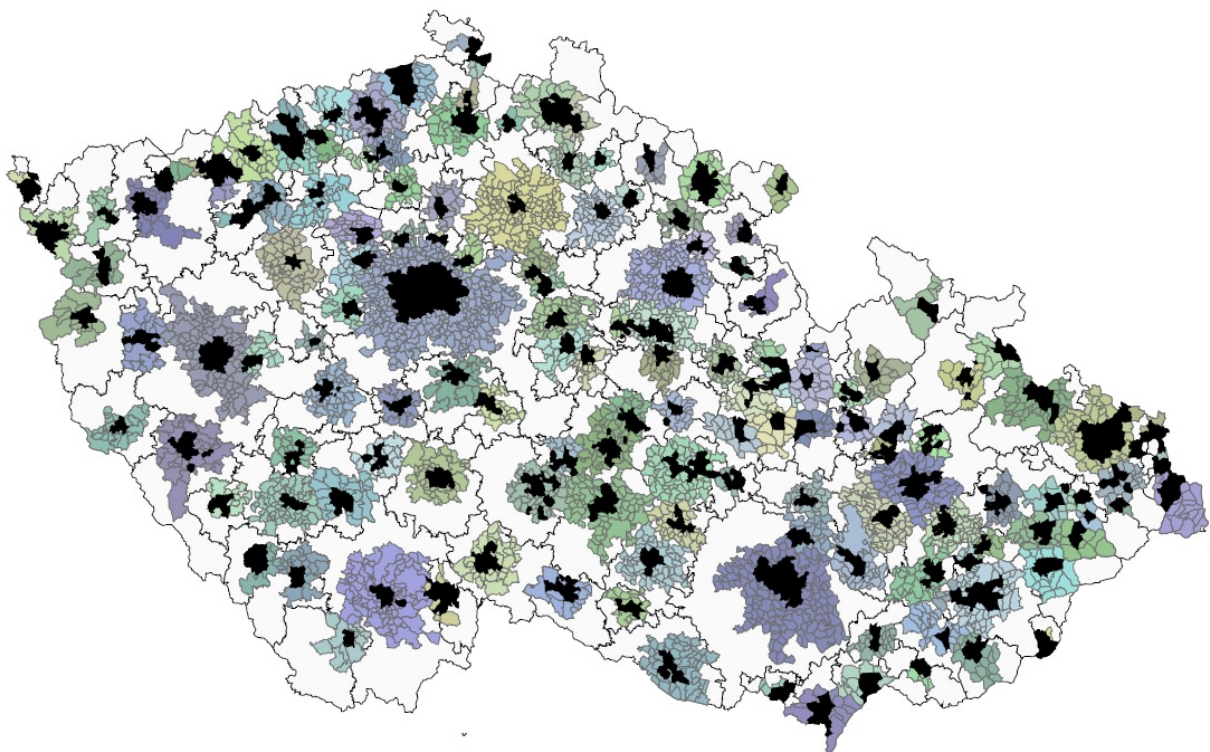
Výsledkem aplikace této metodiky je klasifikace FUA do čtyř typů podle počtu obyvatel:

- Malé městské oblasti s počtem obyvatel pod 200 000;
- Středně velké městské oblasti s počtem obyvatel mezi 200 000 a 500 000;
- Metropolitní oblasti s počtem obyvatel od 500 000 do 1,5 milionu;
- Velké metropolitní oblasti s populací 1,5 milionu nebo více.

V České republice je definováno dle této definice celkem 16 FUA, z toho je jedna velká metropolitní oblast, dvě metropolitní oblasti, dvě středně velké městské oblasti a zbylé jsou zařazeny mezi malé městské oblasti (viz obr. 1). Z podmínek v České republice vyplývá, že přibližně 48% populace bydlí ve FUA (OECD, 2016).

Na národní úrovni České republiky byla tato území spojována s termínem aglomerace nebo metropolitní území. Jak uvádí Kostecký (2005), pro definování metropolitního území byla za jeden z ukazatelů považována dojíždka 30 % ekonomicky aktivních obyvatel do centra. Maier (2010) definuje FUA jako území, kde existuje zvláště silná vazba na pracoviště, do pracovištního centra dojíždí více jak 30 % ekonomicky aktivních obyvatel.

Rozdělení České republiky podle této metodiky je vidět na obr. 2. Z porovnání s obr. 1. je zřejmé, že existuje u řady centrálních míst shoda s definicí OECD, ale celkově můžeme při aplikaci této definice najít podstatně více území definovaných jako FUA a z hlediska počtu obyvatel to představuje přibližně 80 % obyvatel.



obr.2 - Grafické znázornění a rozdělení FUA 's v České republice (Zdroj: Maier, 2010)

V dalším vývoji chápání tohoto pojmu se nepatrně mění procento dojíždějících a je používán český ekvivalent termínu FUA, a to Funkční městské regiony (FMR), které vznikají

kolem center pracovních mikroregionů. Do FMR pracovního centra jsou zařazovány ty obce z příslušného mikroregionu, ze kterých vyjíždí do centra denně za prací minimálně 25 % ekonomicky aktivních zaměstnaných osob. (Maier et al. 2012). K tomuto procentu se přiklání i Sýkora a Mulíček (2012). Kromě termínu Funkční městské regiony se setkáváme například v (Mulíček, Sýkora, 2011) s rozdělením na jádro (mikroregionální centrum), příměstskou oblast intenzivních vazeb k centru (funkční městský region FMR bez započítání jádra) a území mimo jádro a FMR (funkční periferie).

Dále jsou tyto pojmy upřesňovány. Například Javořík et al. (2012) uvádí jako pomůcku pro hodnocení regionů z hlediska dopravní dostupnosti a jeho efektivity dva termíny - Místní pracovištní systémy (Local Labour Systems – LLS) a FUA. Local Labour Systems představují území, která spadají z hlediska dojížděky za prací k místním pracovištním centrům. FUA reprezentují území vymezena v rámci jednotlivých LLS při existenci silné vazby obyvatel na pracoviště v místním centru. Do FUA zařazuje obce s 25% ekonomicky aktivních obyvatel dojíždějících do centra.

Lze tedy konstatovat, že z pohledu definice FUA, ať už se používá termín Functional urban area nebo Funkční městské regiony, se v České republice ustálilo jejich pojetí spíše na území s 25 % dojíždějících obyvatel.

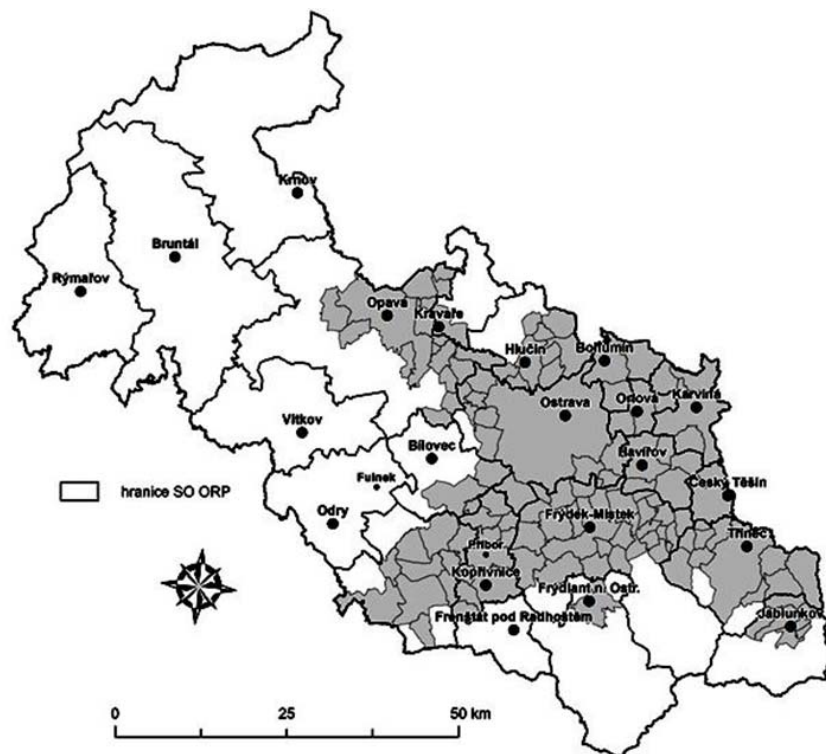
Aplikaci těchto prostorových uspořádání lze nalézt v Integrované teritoriální investici (ITI), která je nástrojem investičního plánování, určeným pro silně urbanizované území. A je koncipován jako propojení a zefektivnění čerpání peněz z Operačních programů pomocí jejich kombinace. Čerpání finančních prostředků je podmíněno funkčním vymezením území a pro něj zpracovanou strategií.

V České republice může tento nástroj využít sedm velkých metropolitních oblastí a aglomerací.

Vymezení území není vždy jednotné a respektuje specifičnost jednotlivých aglomerací. V tomto příspěvku je naznačen způsob vymezení pro Ostravskou aglomeraci.

Ostravská aglomerace má charakter polycentrického sídelního systému a nelze jako jediný ukazatel zvolit dojížděky do Ostravy, nebo jen hustotu zalidnění. V aglomeraci se nachází 5 statutárních měst se svými zázemími, a to Ostrava, Opava, Havířov, Frýdek-Místek a Karviná. Dále lze ve struktuře vysledovat výrazná centra, která jsou tvořena městy Havířov, Karviná, Opava, Frýdek-Místek, Třinec, Nový Jičín, Kopřivnice a Příbor. Metodika je popsána v materiálu zpracovaném k teritoriální investici (Statutární město Ostrava, 2015).

Při vymezování byla vybrána kritická mez pro ukazatel dojížděky 25 %. Potom byly jednotlivě řešeny samostatně konkrétní municipalita, kde klíčovým ukazatelem bylo 100 obyvatel dojíždějících do centra. Významné dojížděky přesahující 500 obyvatel byly zaznamenány u měst Studénka, Kravaře a Frýdlant nad Ostravicí, tímto tedy byly do území ITI také zařazeny. Vymezení území ITI je vidět na obrázku 3. Takto vymezené území zároveň zahrnuje Functional Urban Areas - CZ003 Ostrava (Metropolitan Zone) a CZ017 Karviná (Small Urban Area), vymezené OECD.



obr. 3 - ITI ostravské aglomerace - Integrovaná teritoriální investice Zdroj: ITI ostravské aglomerace - Integrovaná teritoriální investice (Statutární město Ostrava, 2015)

Identifikace území ITI není v České republice jednotná. Například při vymezení Pražské metropolitní oblasti byla jako jedna z aplikovaných metod použita data mobilních operátorů ze kterých byla zkoumána délka pobytu obyvatel ze Středočeského kraje v Praze bez ohledu na účel cesty. Ale i v tomto ITI byla jako jedna z klíčových ukazatelů použita dojíždka. Jednalo se o dojíždku nejen za prací, ale také do školy. Více je možné nalézt v dokumentu (Hlavní město Praha, 2015).

3 Strategické dokumenty a FUA

Tato kapitola je zaměřena jen na vybrané strategické dokumenty z oblasti územního a regionálního plánování, jejich vazby na FUA.

Jsou to tyto dokumenty:

- Politika územního rozvoje,
- Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020,
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010),
- Zásady urbánní politiky.

Prvním dokumentem je Politika územního rozvoje, který je připraven na základě zákona. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Politiku územního rozvoje pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj pro celé území republiky a schvaluje ji vláda. (Ministerstvo pro místní rozvoj., 2015)

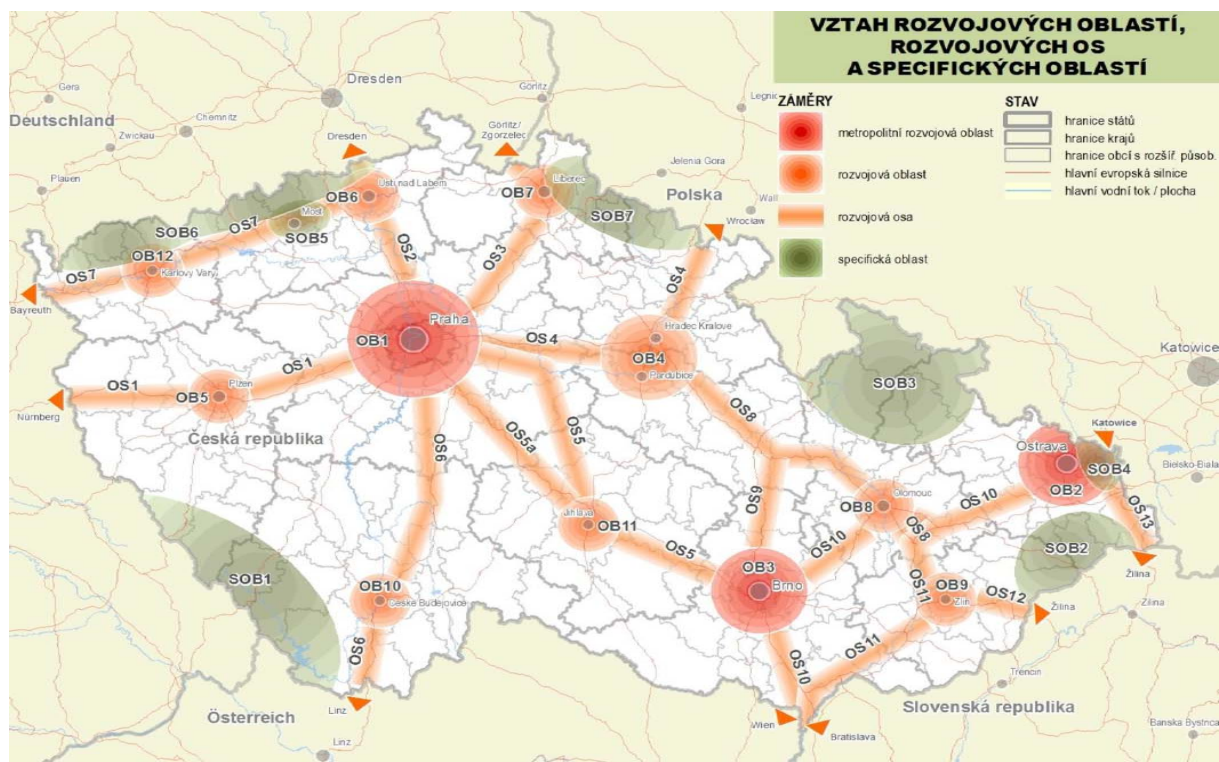
Citace z Politiky územního rozvoje z Aktualizace č.1 „Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a

regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.“

Jedním z cílů Politiky je podpora problémových regionů, kde se objevuje i zmínka o vytváření nových pracovních příležitostí, a to zejména díky lokalizaci zastavěných ploch. Tím se vytváří sice dobrý základ pro podporu zaměstnanosti, ale v podstatě se také vytváří prostor pro živelné zastavování greenfields. Naštěstí je v další části explicitně řečeno, že mají být do rozvojového potenciálu zahrnuty plochy již využitě s důrazem na efektivní využívání již zastavěných ploch.

Pro FUA a jejich fungování je důraz kladen na úspornost v dopravě a energiích a omezení suburbanizace.

V dokumentu se nepoužívá pojem FUA. Asi za nejbližší ekvivalenty lze pokládat rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti (viz obr. 4).



obr. 4 - Ukázka z dokumentu *Politika územního rozvoje Zdroj Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2015)*

Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020 (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2013) byla připravena Ministerstvem pro místní rozvoj České republiky a je základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje vytvořená na základě zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. Tento dokument obsahuje prioritní osu Prioritní oblast 2 - Územní soudržnost. V dokumentu jsou navrženy některé vazby na nové Operační programy. Celkově se jedná o dokument obecné povahy s nejasně definovanou vymahatelností. Komplexnější přístup k problematice FUA chybí.

Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (Ministerstvo životního prostředí, 2010) byl schválen vládou a v současnosti se připravuje jeho rozsáhlá novela. Strategický rámec udržitelného rozvoje (SRUR) - Mezi cíle uváděné v novelizované formě jsou:

„Zvýšit ekonomický a environmentální potenciál, konkurenceschopnost a sociální úroveň regionů ČR na srovnatelnou úroveň s vyspělými regiony

Evropy, stabilizovat kulturně-historický potenciál a postupně snižovat nepřiměřené regionální disparity“

„Posílit roli měst jako akceleratorů růstu a rozvoje regionů“

„Zabezpečit udržitelný rozvoj venkova a posílit harmonizaci vztahů mezi městem a venkovem“

Tyto cíle fakticky s FUA souvisí, i když je tak nepojmenovávají. Dokument obsahuje sadu indikátorů, které se v dvouletém taktu v časové řadě hodnotí (Situační zpráva). Žádný indikátor s FUA přímo nesouvisí.

Zajímavým dokumentem jsou Zásady urbánní politiky, připravené Ministerstvem pro místní rozvoj České republiky v roce 2010, kdy je jako jedna ze zásad jmenovaná „Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území“. Tento dokument má spíše doporučující charakter a nemá vymahatelnost.

4 Závěr

Závěr tohoto článku je koncipován jako souhrn námětů na diskusi různých faktů, které vyplynuly z provedené rešerše.

Z popisu definic a přístupů k FUA (kap. 2) vyplývá, že v České republice není dosud tento pojem závazně definován, ani není dosud uveden v žádném závazném dokumentu (kap. 3). Jeho aplikace do ITI, u kterých byl předpoklad jednotnosti, není vždy stejný. Klíčovým ukazatelem, ale stále jsou dojížděky do zaměstnání případně do škol. Při bližším zkoumání, by dokument pro ITI Ostravska vyžadoval analýzu na úrovni jednotlivých obcí.

Při pohledu na obr. 1 a 2 kap. 2 se jeví definice „mezinárodní“ pro ČR vhodnější – upřesňující definice „národní“ pokrývají v podstatě celé území ČR a zahrnují 80% obyvatel. Před závazným zavedením FUA do praxe územního plánování v ČR doporučujeme zvážit jeho vhodnost pro území tak hustě zalidněné a také přihlídnout k rizikům možných rychlých změn kritéria „dojížděcích“ (a to v obou směrech) v závislosti na ekonomických podmínkách konkrétního regionu, ale i státu.

Poměrně zásadním a v této chvíli ne zcela řešeným problémem je otázka zodpovědnosti. Přenesení rozvojových povinností na úroveň centrálního města může v případě polycentrických aglomerací vytvářet konkurenční prostředí. Druhým aspektem, který hovoří o nevhodnosti této zodpovědnostní úrovni je už zákon o obcích, který v paragrafu 2 definuje že: „Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem,“. Pokud by se tato zodpovědnost přenesla na úroveň centrálního města, nutně by došlo k rozporu s tímto zákonem.

Zodpovědnost za rozvoj těchto území z pozice státu se rovněž jeví jako nevhodné. Jednotlivé FUA jsou- jak již vidíme na příkladech ITI nehomogenní a přístup by vyžadoval velmi individuální posouzení a dobrou místní znalost. Jedinou vhodnou úrovní, kterou v této chvíli Česká republika má jsou kraje. Pokud by nedošlo k vytvoření mezistupně mezi obcí a kraje, jsou kraje tím nevhodnějším iniciátorem.

Literatura

- ANTIKAINEN, Janne. (2005). The concept of functional urban area. Findings of the ESPON project 1.1.1, *Informationen zur Raumentwicklung*, 7, s. 447–452.
- BERRY Brian J.L. (1967). *Functional Economic Areas and Consolidated Urban Regions of the US*, Final Report of the Social Sciences Research Council Study of Metropolitan Area Classification, Social Sciences Research Council, New York.
- BEZÁK, Anton. (2000). Funkčné mestské regióny na Slovensku, *Geographia Slovaca*, Regionálne dimenzie Slovenska s. 160 - 198.

- ESPON (2007). Study on Urban Functions. ESPON Project 1.4.3. Final Report, ESPON Coordination Unit, Luxembourg, [online]. [cit. 10.6.2017] Dostupné z: https://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/StudiesScientificSupportProjects/UrbanFunctions/fr-1.4.3_April2007-final.pdf
- HAY D., HALL P. (1977)., *Urban Regionalization of Great Britain 1971*, European Urban Systems Working Paper 1.1, IASA, Department of Geography of the University of Reading, Reading (UK).
- Hlavní město Praha (2016). *Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti* [online]. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha [cit. 10.6.2017]. Dostupné z: http://www.itipraha.eu/uploads/assets/Integrovaná_strategie_pro_ITI_Pražské_metropolitní_oblasti.pdf
- JAVOŘÍK, T., NOVOTNÝ V., TYFA, L., VANĚK, M. (2012) Charakteristiky železničních tratí regionálního významu ve vztahu k jejich lokaci na území ČR *Verejná osobná doprava 2012*. Bratislava : Kongres studio., ISBN 978-80-89565-05-4.
- KORCELLI-OLEJNICZAK, Ewa. (2012). Region metropolitalny – pojęcie, struktura przestrzenna, dynamika, Instytut geografii i przestrzennego zagospodarowania, Polska Akademia Nauk, Prace geograficzne Nr. 235, Warszawa.
- KOSTELEČÝ, Tomáš. (2005) Political Behavior in Metropolitan Areas in the Czech Republic between 1990 and 2002 – Patterns, Trends, and the Relation to Suburbanization and Its Socio-Spatial Patterns, Sociologický ústav Akademie věd České republiky, ISBN 80–7330–073-7
- MAIER, Karel. (2010) Funkční pracovištní území a jejich využití pro rozbor udržitelného rozvoje území, [on-line] *Seminář aktualizace rozboru udržitelného rozvoje území v ÚAP* [cit. 10.9.2016]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/Seminare/2010/UAP/FUA---Maier.pdf>
- MAIER, K., MULÍČEK, O., FRANKE, D. (2012) Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky. *Urbanismus a Územní rozvoj*, ročník XIII – číslo 5/2010
- MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2011) *Atlas sídelního systému České republiky*. Brno,
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR (2010). *Zásady urbánní politiky* [online]. Praha, [cit. 1. 9. 2016]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/63d00d20-3a85-48f5-b112-1d3b003398dd/ZUP_tisk.pdf?ext=.pdf
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR (2013). *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* [online]. Praha, [cit. 1.9.2016]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Regionalni-politika-a-cestovni-ruch/Podpora-regionu/Koncepce-Strategie/Strategie-regionálního-rozvoje-CR-2014-2020>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR (2015). *Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1*. [online]. Ústav územního rozvoje. Praha, Brno. 87pp. [cit. 1.9.2016]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/e7ff2b3b-b634-425f-8fa5-6699b8d2f755/2015_VI_8_cistopis_apur_1.pdf?ext=.pdf
- MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ (2010). *Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky* [on-line] Praha, [01-09-2016]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/strategie_uzr_zitelneho_rozvoje
- OECD (2010). *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database* [on-line] [cit. 10.9.2016]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/gov/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>

- OECD (2016). *Functional urban areas in OECD Countries: Czech republic* [on-line] [cit. 1.9.2016]. Dostupné z : <https://search.oecd.org/gov/regional-policy/functional-urban-areas-all-czech-republic.pdf>
- SÝKORA, S., MULÍČEK, O., (2012). Urbanizace a suburbanizace v Česku na počátku 21. Století, *Urbanismus a územní rozvoj* – ročník XV, číslo 5/2012
- STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA (2015). *ITI ostravské aglomerace - Integrovaná teritoriální investice* [on-line]. Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Moravskoslezsko, PricewaterhouseCoopers, s.r.o., Profaktum, s.r.o., Statutární město Ostrava. Ostrava,., [12-09-2016]. Dostupné z: http://www.itiostravsko.cz/images/Strategie_ITI.PDF
- ŚLESZYŃSKI, Przemysław. (2013). Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw, *Przegląd Geograficzny, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego* 2013, 85, 2, s. 173-197

Článek byl podpořen z prostředků projektu „Implementation of Sustainable Land Use in Integrated Environmental Management of Functional Urban Areas“ – LUMAT- CE89, funded by European Regional Development Fund program Interreg CENTRAL EUROPE



Informace o autorovi

Doc. Ing. Barbara Vojvodíková, Ph.D.
IURS – Institut pro udržitelný rozvoj sídel z.s.
iurs@email.cz

Požární bezpečnost staveb v procesu katalogizace brownfieldů

Fire Safety of Constructions in the Process of Brownfields Cataloging

Zuzana Kramářová

Abstract:

The brownfield revitalization issue is a very actual topic in the area of the sustainable development and construction. One of the most important views – at brownfield revitalization process – is fire safety of constructions (FSC). Mainly in the process of construction permitting and its changes (from the view of Law no. 183/2006 Coll. on Planning and Building Code and its Processing Decree), this view is one of the key field at assessment of project documentation.

Brownfield revitalization as building improvement is in the Czech Republic assessed by currently valid Czech Technical Standard (CSN) 73 0834 – “Fire Safety of Constructions – Improvements of Building”. This standard assesses improvements with regard to their impacts to building construction. But revitalization very often includes a change of usage, which the standard takes into consideration too, however, only rarely. Changes of usage are assessed from the view of FSC as new buildings, which means without any relief solvings. The usage of buildings has a fundamental impact on a method, standard coefficient values and limits used through the calculation and evaluation process of fire safety of building construction. In the Czech Republic these methods are separated into two currently valid technical standards – non-production and production buildings (CSN 730802 and CSN 730804).

From this point of view it seems to be very proper to integrate extended data into brownfield catalog with more information about not only the technical condition of building itself but the main data needed for the evaluation process of FSC too. These data should consider the fire fighting height, type of fire structural system, the number and kind of escape routes, the kind of firefighting equipment and so on.

If this information is included into the entry brownfield data, it is possible to eliminate future complications during the decision phase. These complications might be, for example, unsuitable escape routes, limited usage of building by structural system and some others.

Keywords:

brownfield; cataloging, fire safety, construction

KRAMÁŘOVÁ, Zuzana (2017). Požární bezpečnost staveb v procesu katalogizace brownfieldů. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 103-111. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

V současnosti je oblast revitalizace brownfieldů jedním z velice aktuálních témat v oblasti udržitelného rozvoje a výstavby. Vlastní revitalizace lokalit typu brownfield je z obecného stavebního hlediska procesem běžného projektového zpracování a realizace stavebních úprav řazených mezi rekonstrukce objektu s eventuální změnou funkce.

Jako takové se obecně tyto procesy řídí pravidly plynoucími z legislativy jednotlivých států, která se dotýká jak stavebně projekční praxe, tak i oblasti zabývající se databázováním brownfieldů. Protože v jednotlivých státech jsou zcela rozdílné legislativní báze a brownfieldy spadají do různých oblastí řešení (ekonomický development, místní rozvoj, stavební odvětví, environmentální rozvoj, ...) a tím i různé půdobnosti ministerstev či jiného dělení na vládní úrovni, je velmi těžké porovnávat jednotlivé databáze brownfieldů na mezinárodní úrovni, neboť informace v databázích obsažené vždy odpovídají potřebám konkrétního území a jejich struktura i obsah je velmi ovlivněna potřebami plynoucími z platné legislativy pro danou zemi. Z tohoto důvodu bude příspěvek dále řešit pouze území České republiky s jejími specifickými požadavky.

2 Současný stav problematiky

Sféra databázování a revitalizací brownfieldů, tedy z hlediska urbanistického a stavebního v České republice vychází zejména ze Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen Stavební zákon) a jeho prováděcích vyhlášek. Pro zpracování projektové dokumentace pro rekonstrukce objektů (revitalizace brownfieldu) je jednou z nejvýznamnějších Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb. Tato vyhláška přesně řídí strukturu i obsahové náležitosti jednotlivých typů projektové dokumentace na jednotlivých úrovních povolení změn staveb (územní rozhodování, povolování staveb). Jedním z velmi významných hledisek, při projektovém zpracování revitalizace jednotlivých brownfieldů, je hledisko požární bezpečnosti staveb. Zejména v procesech povolování staveb a jejich změn z hlediska Stavebního zákona, je toto hledisko jednou z klíčových oblastí při posouzení předkládané projektové dokumentace. Ve vyhlášce č. 499/2006 Sb. je požární bezpečnost staveb řešena na každém stupni dokumentace stavby - počínaje jejím umístěním v území až po vlastní realizaci stavby, včetně změn využití (Vyhláška č. 499/2006 Sb., Přílohy 1-6). Konkrétní přehled rozsahu částí zabývajících se požární bezpečností je uveden v tabulce 1.

příloha a její název	část B	část D
Příloha 1 Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení	B.2.8. - Požárně bezpečnostní řešení a) – d) odstupové vzdálenosti a pož. nebezpečný prostor, požární voda a hasiva, požadavky na vybavení stavby, přístupové komunikace a nástupní plochy	---
Příloha 2 Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o změně využití území	B.2 Popis navrhované změny využití území c) zásady zajištění technických podmínek požární ochrany v dotčeném území z hlediska předpokládaného způsobu využití území	---

<p>Příloha 3 Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území</p>	<p>B.2 Popis navrhované změny vlivu užívání stavby na území c) posouzení technických podmínek požární ochrany v dotčeném území z hlediska změny v užívání stavby</p>	<p>---</p>
<p>Příloha 4 Rozsah a obsah společné dokumentace pro vydání společného úz. rozhodnutí a stav. povolení</p>	<p>B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení a) – j) pož. úseky, pož. riziko, stupeň pož. bezpečnosti, zhodnocení stav. konstrukcí a výrobků, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti a pož. nebezpečný prostor, pož. voda a hasiva, přístupové komunikace, zásahové cesty, zhodnocení technických a technologických zařízení, pož. bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky</p>	<p>D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení a) Technická zpráva použité podklady, popis a umístění stavby, pož. úseky a jejich posouzení, pož. riziko, stupeň pož. bezpečnosti, stav. konstrukce a výrobky z hlediska pož. odolnosti, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti, pož. nebezpečný prostor, pož. zásah, požární voda a jiné hasební prostředky, zhodnocení technických a technologických zařízení stavby, pož. bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky b) Výkresová část situační výkres pož. ochrany, půdorysy jednotlivých podlaží s označením a popisem požárních úseků</p>
<p>Příloha 5 Rozsah a obsah projektové dokumentace pro ohlášení stavby uvedené v §104 odst. 1 písm. a) až e) st. zákona nebo pro vydání stav. povolení</p>	<p>B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení a) – j) pož. úseky, pož. riziko, stupeň pož. bezpečnosti, zhodnocení stav. konstrukcí a výrobků, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti a pož. nebezpečný prostor, pož. voda a hasiva, přístupové komunikace, zásahové cesty, zhodnocení technických a technologických zařízení, pož. bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky</p>	<p>D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení a) Technická zpráva použité podklady, popis a umístění stavby, pož. úseky a jejich posouzení, pož. riziko, stupeň pož. bezpečnosti, stav. konstrukce a výrobky z hlediska pož. odolnosti, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti, pož. nebezpečný prostor, pož. zásah, požární voda a jiné hasební prostředky, zhodnocení technických a technologických zařízení stavby, pož. bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky b) Výkresová část situační výkres pož. ochrany, půdorysy jednotlivých podlaží s označením a popisem požárních úseků</p>
<p>Příloha 6 Rozsah a obsah dokumentace pro provádění stavby</p>	<p>---</p>	<p>D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení Revize a doplnění dokumentace pro ohlášení stavby, stav. povolení nebo úz. souhlasu či úz. rozhodnutí, včetně vyznačení změn v požárně bezpečnostním řešení.</p>

tab. 1 - porovnání rozsahu a obsahu požárně bezpečnostního řešení stavby v jednotlivých typech dokumentace stavby dle Vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb (Zdroj: autorka)

Revitalizace brownfieldu, jakožto stavební úprava, podléhá dle svého rozsahu buď zpracování pouze dokumentace ke stavebnímu ohlášení eventuálně stavebnímu povolení nebo v případě změn i na obálce objektu zpracování jak dokumentace k územnímu souhlasu (eventuálně k územnímu rozhodnutí či k rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území či k rozhodnutí o změně využití území), tak dokumentace k ohlášení stavby eventuálně stavebnímu povolení.

Z hlediska požární bezpečnosti staveb, která je součástí dokumentace a je předkládána při povolování, je pak revitalizace posuzována dle v České republice aktuálně platné ČSN 730834 – „Požární bezpečnost staveb – Změny staveb“ (z července 2011). Tato norma úpravy staveb posuzuje především z hlediska jejich vlivu na stavební konstrukce, nově instalovaná zařízení, únikové a evakuační možnosti, atd. Norma dělí změny staveb na tři skupiny (viz. tabulka 2). Při revitalizaci však často dochází ke změně funkčního využití objektu, které norma zohledňuje v menší míře – zařídí je takřka vždy jako skupinu III, změny staveb s plným uplatněním požadavků požární bezpečnosti staveb. Změny funkce objektu jsou tedy z hlediska požární bezpečnosti staveb posuzovány jako stavby nové, tudíž bez úlevových řešení.

Vlastní funkce objektu totiž zásadně ovlivňuje jak vlastní postup, tak i normové hodnoty koeficientů a limitů používaných při výpočtu a posouzení požární bezpečnosti staveb. Tento postup dělí v České republice platné technické normy na dvě zásadní oblasti – nevýrobní a výrobní objekty, které řeší dvě hlavní normy ČSN 730802 - „Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty“ a ČSN 730804 - „Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty“. Tyto normy jsou pak doplněny celou řadou dalších technických norem ČSN 73 08XX, které upřesňují specifika jednotlivých druhů staveb (např. stavby pro bydlení – ČSN 73 0833, shromažďovací prostory – ČSN 73 0831, zemědělské objekty – ČSN 73 0842 atd.).

Protože se jedná o dva odlišné postupy při posuzování požární bezpečnosti, bude se následující text věnovat pouze katalogizaci objektů charakterizovaných jako nevýrobní objekty (z hlediska posledního původního funkčního využití). To znamená, že půjde zejména o objekty pro bydlení a objekty občanského vybavení nevýrobního charakteru - stavby pro ubytování, prodej, administrativu, vzdělávání a mimoškolní aktivity, zdravotnické a sociální služby, shromažďovací prostory, sport, ostatní služby a podobně.

skupina	rozsah uplatnění požadavků požární bezpečnosti
skupina I	změny staveb s uplatněním omezených požadavků požární bezpečnosti
skupina II	změny staveb s uplatněním specifických požadavků požární bezpečnosti
skupina III	změny staveb s plným uplatněním požadavků požární bezpečnosti daných zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804 a dalšími normami řady ČSN 73 08XX

tab. 2 - třídění změn staveb dle ČSN 73 0834 (Zdroj: autorka)

3 Sběr informací pro naplnění katalogu brownfieldů

3.1 Veřejná správa a databáze brownfieldů

Z hlediska usnadnění a urychlení rozhodovacího procesu investora o možné investici do revitalizace brownfieldu je důležité evidovat souhrnná data brownfield lokalitách v podobě přehledného, vícestupňového katalogu. Bohužel problematika brownfieldů a jejich katalogizace nemá v České republice prozatím oporu v legislativě. Za jedinou legislativou

podloženou (a tudíž zákonem nařízenou) databázi brownfieldů lze považovat evidenci jevu č. 4 v územně analytických podkladech obcí (dále jen ÚAP). Nicméně toto je velmi nedostačující, neboť ta lokality pouze eviduje jako seznam, nikoli jako databázi lokalit s dalšími informacemi (Kramářová, 2016a), (Jackson, 2010). Z důvodu absence legislativních nařízení a metodik veřejná správa není povinna brownfieldy evidovat jinak, než pouze jako jeden z velmi mnoha prvků (jevů) v územně analytických podkladech obcí – celkem jich je v ÚAP sledováno 118. Proto v praxi databáze brownfieldů nejsou buď zpracovány vůbec, nebo jsou zpracovány jen ojedinělé či jsou účelově pořizované. To značně zkresluje jejich vypovídací hodnotu a takřka znemožňuje porovnávání obsažených dat navzájem mezi sebou.

Další vadou existujících databází mimo evidenci v ÚAP je jejich zastaralost. ÚAP jsou obce (úřady obcí s rozšířenou působností) povinny ze zákona aktualizovat každé dva roky. Ideální pro aktualizaci databází brownfieldů byla pochopitelně kontinuální aktualizace, tedy aktualizace informací v době, kdy se tyto skutečnosti mění. Toto je však pro praxi požadavek nereálný jak z hlediska personálních požadavků, tak z hlediska financování. Za optimální (z hlediska personálního zatížení, finančních požadavků, i dalších hledisek) lze stanovit rovněž lhůtu dvou let i pro aktualizaci databází brownfieldů. Ale opět chybí zákonná povinnost.

Pokud tedy v současnosti probíhá v území vůbec nějaká identifikace a katalogizace brownfieldů, tak je zcela na rozhodnutí pořizovatele, jaké brownfieldy budou do databáze zařazeny a které informace budou o brownfieldech v databázi evidovány a jak často budou tyto aktualizovány.

3.2 Metody sběru informací

Získávání požárně bezpečnostních charakteristik jednotlivých brownfieldů je v zásadě možné dvěma způsoby. Prvním z nich je sběr informací je přímo při průzkumu v terénu a při vlastní prohlídce brownfieldu, tzv. šetření na místě. To vždy vyžaduje souhlas majitele, protože se jedná o prohlídku lokality nejen z veřejně přístupných prostranství, ale i zpřístupnění interiérů evidované lokality.

Evidovaná data jsou základního charakteru, proto pro jejich sběr není třeba vysoce odborně kvalifikované osoby v oboru požární bezpečnosti staveb, nicméně znalost základních pojmů a principů z oblasti požární bezpečnosti staveb je pro zpracovatele nezbytná, stejně jako je tomu v případě podrobnějšího hodnocení stavebně technického stavu objektů (Kramářová, 2016b). Osoba provádějící lokalizaci tedy musí mít vzdělání stavebního zaměření a být předem seznámena se všemi sledovanými kritérii, aby nedocházelo k nutnosti opakovaně lokalitu zkoumat a tím zbytečně zatěžovat majitele brownfieldu s umožněním přístupu do vlastní lokality. Další nevýhodou takto získaných dat je jejich nepřesnost. Takto získané hodnoty výšek, délek i jiných rozměrů budou mít charakter pouze odhadnutý, případně zaokrouhlený maximálně na čtvrtmetry, protože je nereálné tyto hodnoty pro každý jednotlivý brownfield na místě přesně odměřovat. To by kladlo enormní časové i personální požadavky na průzkum.

Dalším možným zdrojem stran informací o požárně bezpečnostním řešení je pochopitelně průzkum existující projektové dokumentace. I zde je nutný souhlas vlastníka brownfieldu s průzkumem dokumentace. Informace z projektové dokumentace jsou pochopitelně přesnější – je možno odečíst konkrétní číselné hodnoty, změřit vzdálenosti, převzít kapacity a informace z existujících výpočtů, ... Zde ale lze narazit hned na dva zásadní problémy. Za první - u mnoha brownfieldů buď neexistuje projektová dokumentace vůbec, nebo je pouze zlomkovitá. Za druhé - i poměrně obsáhlá dokumentace nemusí odpovídat současnému reálnému stavu lokality po všech stavebních úpravách. Proto i v případě prostudování a převzetí informací z dokumentace je zásadní všechna tato data ověřit při místním šetření. Toto ověřování je pochopitelně výrazně časově náročnější (dohledání

dokumentace, její převzetí, prostudování, ověření při místním šetření, korekce získaných dat), ale získané informace jsou přesnější a kvalitnější.

4 Katalogizace brownfieldů - nevýrobní objekty

Z hlediska zkušeností z praktické tvorby těchto katalogů, se jeví jako velmi vhodné zahrnout mezi rozšířené informace v katalogových listech jednotlivých brownfieldů zejména informace, které zajímají potenciální investory – jsou pro ně důležité z hlediska budoucích nákladů spojených s revitalizací lokality. To této skupiny patří především data o celkové struktuře a charakteru lokality, hodnocení vlastního stavebně technického stavu, stavu a existenci dopravní a technické infrastruktury, atd. (Kramářová, 2014).

V praxi zpracovávané databáze velmi často výše zmíněná data obsahují, ale jen zcela výjimečně jsou zahrnuta i data o požárně bezpečnostním řešení lokality jako celku nebo jejích jednotlivých částí. Jak již bylo výše řečeno, tyto informace hrají při zpracování projektové dokumentace jednu z hlavních rolí a mohou se velmi významně podílet na celkových nákladech vynaložených na revitalizaci brownfieldu.

Proto je nutno mezi evidovaná data řadit i hlavní údaje, z nichž se vychází při posouzení požární bezpečnosti staveb. Mezi tyto informace by měly být zahrnuty zejména údaje o počtu jednotlivých objektů a jejich celkových i požárních výškách, o druhu konstrukčního systému jednotlivých objektů včetně jeho zatřídění (hořlavý, smíšený, nehořlavý), množství, umístění a druhy chráněných i nechráněných únikových cest a další informace uvedené v tabulce 3.

základní druh informace	podrobnější rozvedení informace	sledované parametry/poznámka
počet objektů	počet samostatných provozních objektů	jejich event. zatřídění dle posledního funkčního využití dle ČSN 73 08XX – např. OB2 dle ČSN 73 0833 nebo LZ1 dle ČSN 73 0835
	orientační plánec	označení objektů, provozní propojenost, návaznost, hlavní vstupy, nástupní plochy, torzní stíny, ...
výška objektu	celková výška objektu	počet podzemních a nadzemních podlaží a jejich konstrukční výška
	požární výška objektu	údaj v metrech
konstrukční systém objektu	druh konstrukčního systému objektu z hlediska PBS (nehořlavý, smíšený $h \leq 22,5$ m, hořlavý $h \leq 9$ m)	informace o skladbách jednotlivých hlavních nosných konstrukcí včetně jejich zatřídění (DP1, DP2, DP3)
požární úseky	počet a označení	zákres ve studii
požární odolnost	požární odolnost požárně dělících konstrukcí a nosných konstrukcí uvnitř objektu a v požárně nebezpečném prostoru	uvedeno v minutách a zároveň zakresleno do studie s pož. úseky
únikové cesty	nechráněné	popis včetně umístění a délky
	chráněné	počet, zatřídění (A, B, C), umístění, šířka vztahená na počet únikových pruhů, kritická místa
	evakuační výtah	počet, popis, umístění strojovny, zabezpečení provozu

	náhradní únikové možnosti	vztah k požárním úsekům, počet, popis
požárně bezpečnostní zařízení	EPS, SHZ a PHZ, ZOKT, PK, další	popis, umístění, stav
zařízení pro protipožární zásah	přístupové komunikace	zhodnocení pro průjezd požární techniky, průjezdnost/body otáčení
	nástupní plochy	počet, umístění, popis (povrch, velikost, stav, návaznost na zásahové cesty)
	zásahové cesty vnější/vnitřní	popis a umístění
	technická zařízení – odběrní místa vnější	druh, počet, umístění, kapacita
	technická zařízení – odběrní místa vnitřní	popis rozvodu v objektu, přípojné body
	technická zařízení – přenosné hasící přístroje	počet, druh, kapacita, umístění
	jiná hasiva	popis, umístění množství/kapacita
odstupové vzdálenosti	torzní stín budovy	velikost, zhodnocení z hlediska okolních staveb
	požárně nebezpečný prostor okolních objektů/požárně otevřené plochy	počet, eventuálně velikost, zateplovací systém – hořlavý/nehořlavý
garáže	zatřídění dle druhu vozidel	skupina 1 - 3
	zatřídění dle stání	počet stání, druh
	uskladnění vozidel	zakladačové systémy (lokální, hromadný), bez zakladače
	dělení na požární úseky	zákres do studie, způsob rozdělení
	situování rozvodů (přípojky TZB, vzduchotechnika, kabelové rozvody, další)	umístění, popis, druh ochrany

tab. 3 - informace o stávajícím stavu z hlediska požární bezpečnosti staveb zahrnuté mezi rozšířené informace v katalogových listech jednotlivých brownfieldů (Zdroj: autorka)

5 Diskuse

Jak již bylo výše řečeno, databáze brownfieldů slouží jednak pro potřeby veřejné správy jako podklad pro aktualizaci ÚAP a jednak jako katalog lokalit určený pro potenciální developery a jejich investiční záměry v území. Pokud budou databáze zpracovány plošně na celém území České republiky, například jako součást územně plánovacích podkladů, a budou obsahovat aktuální informace o stavu lokality, bude pro investory atraktivnější je využívat, protože pomohou eliminovat možné komplikace při realizaci jejich záměrů. Také bude legislativně snazší ošetřit ochranu volné krajiny (nezastavěného území) a tím minimalizovat zábory jak zemědělského půdního fondu, tak i další volné krajiny. Pokud v území bude existovat databáze brownfieldů, bude například možné požadovat po investorovi, který by chtěl stavět na zelené louce, aby prokázal, že jeho investice není možné realizovat na některém z existujících brownfieldů, případně po něm požadovat navýšení poplatku za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu či jiné formy volné krajiny. Tím by se výrazně přispělo

k ochraně krajiny jakožto jednoho z nejdůležitějších neobnovitelných zdrojů – zdrojů pro přímou obživu. Jistě lze namítat, že tato funkce je velmi podobná nabídkám realitních společností již operujících na trhu, ale rozhodně brownfield databázi a její informační hodnotu nelze srovnávat s komerčně zaměřenými nabídkovými listy, v nichž jsou informace podávány účelově, a tudíž mohou být částečně zavádějící.

Dalším možným potenciálem pro informace z databází brownfieldů je jejich využití jakožto vstupních dat pro v budoucnu zaváděné datové modely staveb a infrastruktur. Zde pak odpadnou v současnosti existující rozdíly mezi jednotlivými existujícími databázemi, protože z nich budou na bázi BIM (Building Information Management) vytvořeny datové modely pro stavby a území obsahující data a informace týkající se celých životních cyklů staveb, infrastruktur i územních celků. Tímto krokem tak v budoucnu dojde ke sjednocení sledovaných informací a možnosti jejich vzájemnému porovnávání i v mezinárodním měřítku.

6 Závěr

Tvorba a aktualizace databází brownfieldů je proces, jehož vývoj právě probíhá a je dotvářen dle aktuálních potřeb plynoucích z jejich praktického užívání. Tím je jednak využívání databází brownfieldů v územně analytických podkladech obcí, jednak při užívání databází developery hledajícími vhodné lokality pro investiční záměry v území a v neposlední řadě i jako podkladu pro budoucí zavádění datových modelů staveb a infrastruktur v území.

Vicestupňový systém evidence informací v databázi zajistí komplexní a dostatečně podrobné informace, ale v počáteční fázi výběru díky ní nedojde k přehlacení mnoha podrobnými daty. Základní informace stran požární bezpečnosti objektu obsažené v databázi brownfieldů umožní již v rozhodovací fázi revitalizace alespoň částečně eliminovat pozdější možné komplikace, například problémy s nevyhovujícími evakuačními cestami či kritickými místy, konstrukčním systémem limitujícím využití, materiálovým řešením neumožňujícím rozšiřování objektů a dalšími prostorově technickými danostmi, jejichž změna vyžaduje časově a především finančně nákladné úpravy.

Literatura

- ČESKO (2006). Zákon 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 63, s. 2226 – 2290.
- ČESKO (1985). Zákon 133/1985 Sb. o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1985, částka 34, s. 0674 - 0691.
- ČESKO (2006). Vyhláška 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 163, s. 6872 – 6910.
- ČSN 73 0834 *Požární bezpečnost staveb – Změny staveb*. Praha: ÚNMZ, březen 2011.
- ČSN 73 0802 *Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty*. Praha: ÚNMZ, květen 2009.
- JACKSON, J. B., a kol.(2010). *Metodika inventarizace brownfieldů v úrovni ORP*. Ústí nad Labem. [30.05.2017] Dostupné z: <http://www.usti-nad-labem.cz/files/Metodika.pdf> .
- KRAMÁŘOVÁ, Z. (2014). *Brownfield?! Proč?! Problém nebo příležitost*. Praha: ČVUT ISBN 978-80-01-05656-1
- KRAMÁŘOVÁ, Z. (2016a). Brownfield Topic in the Czech Legislation. In: *Procedia Engineering: World Multidisciplinary Civil Engineering-Architecture-Urban Planning Symposium (WMCAUS 2016)*. Netherlands: Elsevier BV, 2016, 161, s. 290-293. DOI: 10.1016/j.proeng.2016.08.557. ISSN 1877-7058. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S1877705816327655>

KRAMÁŘOVÁ, Z. (2016b). Categorization of constructional and technical condition for processing of brownfield identifying studies. In: *MATEC Web of Conferences: 8th International Scientific Conference Building Defects (Building Defects 2016)*. France: EDP Sciences, 2017, 93, 03010. DOI: 10.1051/mateconf/201779303010. ISBN 978-2-7598-9012-5. ISSN 2261-236x. Dostupné z: <http://www.matec-conferences.org/10.1051/mateconf/201779303010>

Informace o autorovi

Ing. Zuzana Kramářová, Ph.D.

Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích – Ústav technicko technologický, Katedra stavebnictví

19511@mail.vstecb.cz

Nejstarší lidská sídla a sídliště městského typu v oblasti Malé Asie a Levanty

Earliest Human Settlements and Urban Type Settlements in the Area of Asia Minor and the Levant

Vladimíra Šilhánková

Abstract:

In the last 50 years historical science has fundamentally changed - starting with the paradigm and ending with the method of interpreting historical events. However, the outlook of urban construction development from the point of view of urbanists (and for urbanists) has remained in essence unchanged. Studies in the field of pre-historic and ancient urban construction are still of peripheral interest to urbanists, including some of those who have quite recently been involved in these issues of urban construction development, such as Hrůza (2013).

Therefore, this paper will focus on the development of the earliest human settlements and urban type settlements in the territory of the so-called Fertile Crescent, particularly the previously somewhat overlooked areas of eastern Anatolia in Turkey and the Levant (territory of today's Syria and Israel). The time period to be referenced starts from Holocene, i.e. from the period around 12,000 to 9,600 BC, and continues through the Neolithic Revolution to the Chalcolithic Age, i.e. the period until around 3 thousand years BC. The paper describes the main development centres of settlements from the world's oldest "town" of Jericho to other settlements corresponding to the Oasis Theory, such as Jarmo, including the oldest Anatolian cultures with settlements such as Göbekli Tepe, Nevali Çori and Çayönü and somewhat younger settlements on Konya Plain (in particular Çatalhöyük). The subsequent part of the paper focuses on settlements of the earliest cultures in the Levant, such as the Natufian Culture (represented by the settlement of Ain Mallah), Ghassulian Culture (Tulaylat al Ghassul) and the Culture of Beersheba (Tell Abu Matar near Beersheba).

This paper attempts to map the development of these settlements and their spatial structures from the perspective of an urbanist (who proceeds from the existing knowledge of history) and strives to present a current view of the earliest phase of the settlement construction development, particularly focusing on the transformation of pre-urban settlements into towns. Subsequently, the paper could assist in today more precisely defining basic town characteristics and their differentiation from "non-urban" building structures.

Keywords:

earliest human settlements; urban construction development; Neolithic Revolution; Chalcolithic; Fertile Crescent; Anatolia; the Levant

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra (2017). Nejstarší lidská sídla a sídliště městského typu v oblasti Malé Asie a Levanty. In: KUGL, Jirí, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 112-131. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licenci Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Různé tradice kladou počátek měst do různých míst. Bible do prostoru severní Levanty, kde do dnešního místa s názvem Tel Dan je situována Rajská zahrada a do Megidda apokalyptický Armageddon. Předobraz Božího města pak samozřejmě v biblické tradici představuje Jeruzalém. Babylónský epos o Gilgamešovi označuje za první město na Zemi Eridu. Většina starověkých tradic zařazuje nejstarší města do doby před několika málo tisíciletími. Historická věda nám ale ukazuje, že nejstarší lidská sídla a sídliště městského typu jsou ještě výrazněji starší. S novými poznatky se období vzniku prvních sídel paradoxně stále více vzdaluje a s nadsázkou tam můžeme říci, že za posledních dvacet či třicet let nám nejstarší města „zestárla“ o několik tisíc let. Objevovány a prozkoumávány jsou nové a nové lokality, způsoby života v nich i samotná stavební technika. Z pohledu urbanistů ale narážíme na problém, že každý archeolog si doslova „drží své jámy“, a tak můžeme najít podrobné popisy výzkumů na jednotlivých lokalitách, ale děl souhrnných a komparativních je již poskrovnu a děl, která by se zabývala čistě otázkami stavebně technickými a urbanistickými se v podstatě nedostává.

Cílem článku proto je zaměřit se na nejstarší lidská sídla situovaná v oblasti tzv. úrodného půlměsíce, zejm. v Anatolii a Levantě a vytvořit (z pohledu urbanisty) přehled nejvýznamnějších „nejstarších“ sídel v jejich časoprostorových souvislostech.

Metodickým základem práce je jednak práce s literárními prameny (vč. dostupných publikací a obrazového materiálu na relevantních internetových serverech) doplněná o terénní průzkum na místě samém (tam, kde je to v současnosti z geopolitického a bezpečnostního hlediska možné).

2 Neolitická revoluce a první projevy sedenterismu v oblasti Malé Asie a Levanty

První tendence lidí k usazování se v oblasti přední Asie objevují na počátku holocénu tj. v období mezi lety 12.000 do 9.600 př. Kr., tedy v době, kdy klima v oblasti přední Asie začalo být nejen teplejší, ale i vlhčí. S odtáváním obrovských ledových mas na sklonku poslední doby ledové se zvýšila hladina moří o více než 100 m a pobřežní linie tak získaly zcela nový tvar. Zvětšením vodní plochy pak došlo k většímu odpařování a tím se zvýšil i objem srážek. To umožnilo, že lidé nemuseli migrovat za lovnou zvěří a mohli začít zakládat dlouhodobé obytné areály. V některých oblastech vznikly přírodní obilné plochy, a protože sklizeň divokých obilovin a luštěnin byla vysoce efektivní, dále se snížila mobilita příslušných skupin a vznikla u nich jistá svázanost s přírodními obilnými plochami. Popud k usazení se nadále zvýšil tím, že bylo možné tyto rostliny snadno skladovat. (Turek, 2013, Zimmermann 2012)

Účinnějším energetickým zásobováním prostřednictvím kultivovaných obilovin značně vzrostla hustota osídlení. Jednalo se o území tzv. úrodného půlměsíce, která zahrnovala úzký pruh země od severní Mezopotámie (v povodí Eufratu a Tigridu), přes Kurdistánské pohoří Zargos a východní Anatolii v Turecku a podél Středozemního moře až do Levanty. Slunce zde dodávalo hojnost tepla, a to spolu s bohatými zimními dešti umožnilo bujný růst vegetace. Do té doby aridní krajina rozkvetla, příroda, příroda poskytovala přemíru potravy všem. Vznikly tak takřka „rajské“ poměry. V údolích se rozšířily husté lužní lesy, v nichž se proháněli tuři, jeleni a divocí vepři. Na výšinách okrajové zóny pohoří Taurus a Zargos a v oblastech obrácených k arabské poušti vznikla kulturní savana s gazelami a divokými osly. Navíc bylo na příhodných stanovištích k dispozici mnoho rostlinné potravy jako mandlí, pistácií, ořechů, čočky, hrachu a cizrny. Bohaté zdroje horní Mezopotámie umožnily mnoha lovcům a sběračům ve spojení s optimalizovanými prisvojovacími strategiemi setrvat a usadit se na jednom místě. K usedlému způsobu života se družil ještě

jeden fenomén, jehož klíčovým pojmem je neolitizace tj. záměrná produkce potravin. Sběr divokých rostlin vystřídaly sklizně cíleně osetých polí. (Turek, 2013, Schmidt, 2012)

Některé teorie, ale popírají, že by prvotní osídlení bylo výsledkem systematického procesu, ale v souladu s tzv. teorií oáz tvrdí, že se objevují prostorově značně oddělená první sídla např. Tell Halaf či Jericho. Teorie oáz umožňuje pochopit, proč v oblasti Úrodného půlměsíce tak úzce souvisel produktivní způsob hospodaření s obýváním velkých lidských aglomerací.

3 Základní sídla dle „teorie oáz“

3.1 Nejstarší město světa - Jericho

Nejnámějším příkladem sídla z tohoto období je bezesporu palestinské Jericho (Yereho, arabsky Ariha). Lokalita dnes známá jako Tell es-Sultán (nebo Tel as-Sultán) ležela u silného pramene. Dnes je jeho vydatnost 3.8 m³ za minutu a je schopen zavlažit 10 km² polí. (Jericho, 2015) Místo nacházející se v mimořádně výhodné poloze na přechodu pohoří Midbar Jehuda (jehož vrcholky celkově sahají do výšky kolem 800 m n. m. a v okolí Jericha dosahují výšky kolem 300 m n. m.) a údolím Jordánu při severním okraji Mrtvého moře ležím cca 250 m pod hladinou moře, přitahovalo lovce již v pozdním pleistocénu, kdy také začíná jeho stratigrafie. Jericho je rovněž nejnižší položeným místem na světě. Lokalita leží na přirozené křižovatce cest vedoucích z Egypta podél Mrtvého moře a údolím Jordánu na sever a trasy od Středoziemního moře vedoucí přes dnešní Jeruzalém do Zajordánska a dále do Damašku a Mezopotámie.



obr. 1 - Letecký snímek archeologické lokality v Jerichu ze severu (Zdroj: Wood, 2008)

Mezi lety 12.000 a 9.600 př. Kr. zde lze pozorovat silné tendence místních kočujících kmenů k usazování a upřednostňování rostlinné stravy. První osada zde byla postavena někdy mezi lety 10.500 a 9.000 př. Kr. tj. v období tzv. proto neolitu. Osada o rozloze 4 ha se vyznačovala chatami resp. jednoduchými obydlími, která byla postavena z velmi primitivních hlíněných nepálených cihel, které byly omítnuté mazanicí. Každý dům měl kolem 5 m v průměru. Asi kolem roku 9.400 př. Kr. se sídlo rozrostlo na více než 70 obytných jednotek. V této době se zdejší obyvatelstvo počítalo nejspíš ve stovkách. Toto první sídliště patrně nebylo vůbec opevněno. (Schmidt, 2012, Jericho, 2016)

Další fází je pak již skutečné město o rozloze přibližně 2,5 ha s 3000 obyvateli (Jepsen, 1987) vybudované v době 8.500 – 6.000 př. Kr. v době tzv. předkeramického neolitu (pre-pottery neolithic PPN), kdy nejvýraznějším rysem tohoto raného města byla hradba o šířce 20 -25 m a výšce cca 2,5 m. Fortifikace byla v období neolitu dvakrát pobořena a následně znovu rekonstruována na stejném místě. Po druhém zničení byla vybudována nová 6,5 m vysoká a 1,75 m široká zeď. Uvnitř této zdi byla válcovitá věž o průměru 8,5 metrů dodnes zachovaná do výše 8 m a obsahující vnitřní schodiště o 20 kamenných schodech (Yahya, 2014). Je pravděpodobné, že v celém opevnění stálo takových věží několik. Frontální pás hradeb i věží ještě zvyšovaly cihlové zdi kryjící obránce. Hradbu pak doplňoval 3 metry hluboký, místy až 9 m široký příkop (Volný, 1999). Turek (2013) se domnívá, že spíše než o fortifikaci šlo zřejmě o ochranu lokality před záplavami a věž byla pravděpodobně symbolickou rituální strukturou. Ostatní autoři – zejm. Kenyonová (2015), která zde vedla vykopávky v letech 1952 - 1958 považuje věž na strukturu se smíšenou obrannou a rituální funkcí. Tento druhý výklad jeví se jako pravděpodobnější. Ochrana vyvýšené lokality v aridní krajině před záplavami je málo pravděpodobná.



obr. 2 - Odkrytá obranná věž (Zdroj: vlastní foto 29.3.2016)

Domy postavené uvnitř kamenného pásu hradeb sloužily především k uskladňování a přípravě potravy. Sestávaly nejprve z jedné místnosti o kruhovém půdorysu; uprostřed domu se nacházelo ohniště, kolem něhož byla podlaha z udusané hlíny. Stěny domu byly zbudovány na kamenném základě z hlíněných cihel, které byly opět spojovány hlínou. Tyto domy pravděpodobně ještě neměly okna, strop byl tvořen dřevěnými tyčemi, a na nich byly rozloženy rákosové rohože s hlíněnou mazanicí (Jepsen, 1987).



obr. 3 - Rekonstrukce obytných domů neolitického Jericha (Zdroj: Wong, 2015)

Brzy po roce 7.000 př. Kr. došlo k dobytí a zničení Jericha a nahrazení původního obyvatelstva novou skupinou Jepsen, 1987). Byla to zemědělská komunita, která domestikovala zvířata a věnovala se šlechtění zemědělských plodin. Tito lidé žili v dlouhých pravoúhlých domech, které byly rozčleněny do více místností. Jejichž výška je neznámá, stejně tak jako způsob zastřešení. Domy měly základy z kamenů a zdi z nepálených cihel a kamenů o šířce 45 cm. Centrem domu byla víceméně pravoúhlá místnost o rozměrech 6,5 x 4 m s mírně zaoblenými rohy. Místnosti byly řazeny v jedné řadě podél podélné osy s osově souměrně umístěnými otvory. Některé z těchto otvorů byly uzavřeny dveřmi. V sousedství velkých místností byl komplex malých místností uspořádaný kolem vnitřního dvora. Dvory sloužily k vaření, měly s vymazané podlahy a ohniště, které byly do těchto podlah vsazeny. Dále tu byly i pece na přípravu jídel. Zásoby zrna se uchovávaly v menších místnostech opatřených jámami vymazanými maltou. U domů se dále nacházely cisterny na zachycování dešťové vody (Yahya, 2014, Moscati, 1984). V této době mělo město rozlohu cca 3,2 ha a až 2.000 obyvatel. (Turek, 2013)

Zjevné je rovněž, že několik domů sídliště sloužilo jako svatyně, nebo alespoň byly vybaveny sakrálním prostorem – domácí kaplí (Jepsen, 1987), jak dokládá i Kniha Soudců: „*Tento muž Míka, měl doma svatyni*“ (Sd 17,5).

Člověk tu svou aktivitou vytvářel zcela nové prostředí, které nazýváme kulturní krajinou. Zde se začíná rozlišovat mezi prostorem vnitřním - *domus* a vnějším - *agrios*. *Domus* představuje prostředí domácí – uvnitř (domu nebo osady) bezpečné, kde je divoké ovládnuto. Jde tedy o samotný vnitřní prostor neolitické vesnice s obydlími a hospodářskými stavbami, který mohl být i formálně vymezen mělkým příkopem. K tomuto prostoru patřila také pole. Byl to prostor, který měli lidé plně ovládnutý. *Agrios* byl naopak prostor vnější, cizí, divoký, s lidmi „přespolními“ (Turek, 2013).

Původní obyvatelstvo bylo kolem roku 7.000 př. Kr. nahrazeno jinou „předkeramickou“ neolitickou skupinou, která zde nebyla původní. Toto osídlení pravděpodobně představuje příchod lidí z jiného centra, pravděpodobně v severní Sýrii. Tato fáze končí kolem roku 6.000 př. Kr. Následujících tisíc let jsou jen malé stopy toho, že by lokalita byla osídlena. Osídlení pokračuje až v době bronzové, což je ale již samostatná kapitola jeho dějin (Kenyonová, 2015).

3.2 Džarmo

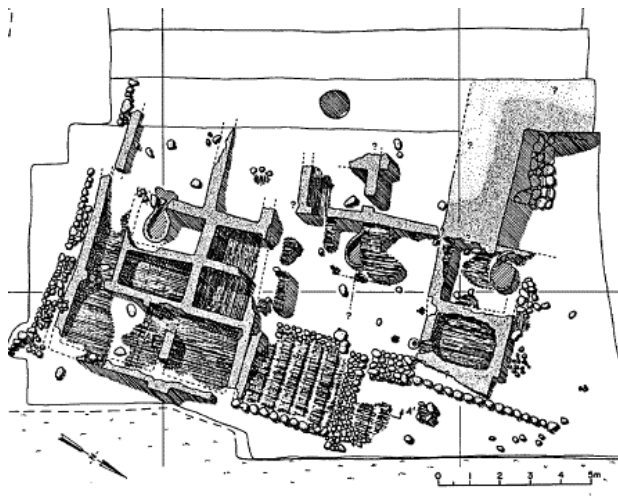
Džarmo (Jarmo) ležící v dnešním Kurdistánu je považováno za druhé nejstarší neolitické sídlo, hned po Jerichu. Vykopávky v horském údolí Chemchemal (cca 1 až 1,5 hodiny cesty z Kirkuku) ve výšce cca 800 m n. m. dokládají malou vesnici datovanou mezi lety 7.090 a 4.950 př. Kr. V sídle existovalo dvanáct kulturních vrstev s raně zemědělskou komunitou, která žila ve čtvercových domech s několika místnostmi, které byly postaveny z nepálených cihel a střechy z na slunci sušeného bahna, které stály na kamenných základech s jednoduchým uspořádáním. Jednotlivé zdi se směrem ke stropu zužovaly, jak je dodnes patrné na domech současných vesničanů v nedaleké vesnici. Tento systém se místně nazývá *tauf*. Jednotlivé domy byly orientovány přibližně od jihovýchodu k severozápadu s tím, že v přední části domu byly větší obytné místnosti, přibližně uprostřed domu byly menší místnosti jako skladiště (zřejmě cenného materiálu), následoval otevřený dvorek a v zadní části domu opět obytná místnost. Archeologové si nejsou jisti, zda dvorek byl nebo nebyl krytý a zda se tedy nejednalo o další obytnou místnost. V každém domě žilo cca 6 obyvatel a jeho půdorysná velikost vč. vnitřního dvorku byla cca 60 m². Součástí domu byla ohniště a pece. Zdá se, že jednotlivé obytné domy byly stavěny podle jednotného plánu. Při archeologických vykopávkách nebyly indentifikovány žádné objekty, které by mohly plnit specializovanou společenskou funkci jako dům „náčelníka“ nebo svatyně (Jarmo, nedatováno, Braidwood, 1983).

V rané fázi zde převažovaly nástroje z kamene, zejména pazourku a obsidiánu, které pocházely z oblasti od cca 300 km vzdáleného jezera Van. Tuto skutečnost lze považovat za důkaz nějaké formy organizovaného dálkového obchodu, stejně tak jako přítomnost ozdobných muší z oblasti Perského zálivu (Braidwood, 1983).

Vrcholu toto sídlo dosáhlo mezi lety 6.200 a 5.800 př. Kr. Zdejší vesnice sestávala z 25 domů, ve kterých trvale žilo na 150 obyvatel na rozloze cca 1,5 ha (Volný, 1999). I když rozloha sídla je dnes pouze odhadována, neboť cca jednu čtvrtinu až jednu třetinu zničila v průběhu věků eroze ve wádí Cham-Gawra (Braidwood, 1983). Stejně tak nelze určit celkové uspořádání sídla a existenci společného veřejného prostoru. Rovněž tak archeologové mlčí o ohrazení nebo opevnění sídla.



obr. 4 - Letecký pohled na Džarmo
(Zdroj: Braidwood, 1983)



obr. 5 - Zákres odkdytého obytného domu
(Zdroj: Braidwood, 1983)

4 Nejstarší anatolské kultury

4.1 Oblast Göbekli Tepe, Nevali Çori a Çayönü

Nejnovější objevy v jihovýchodní Anadolii v prostoru mezi horním tokem Eufratu a Tigridu ale naznačují, že oblast vzniku neolitu lze značně zúžit, že lokality jako Jericho a Džamro jsou skutečně jen „oázami“ a že za místo vzniku obilnářského neolitu, kde byly domestikované druhy obilí zavedeny v širším měřítku a širší oblasti, lze vymezit lokalitami **Göbekli Tepe, Nevali Çori a Çayönü** (Turek, 2013). V tomto území se dále nacházela celá řada dalších sídel jako Hallan Çemi, Demirköy, Körtik Tepe, Hasankeyf Höyük či Gusir Höyük. Postupně se ale podíváme jen na původně jmenované tři sídliště.



obr. 6 - Nejstarší obilnářská oblast mezi lokalitami Göbekli Tepe, Nevali Çori a Çayönü
(Zdroj: Cradle of Civilization)

Jak již bylo zmíněno výše, významná oblast, kde byly zavedeny domestikované druhy obilí je vymezena lokalitami **Göbekli Tepe, Nevali Çori a Çayönü**.

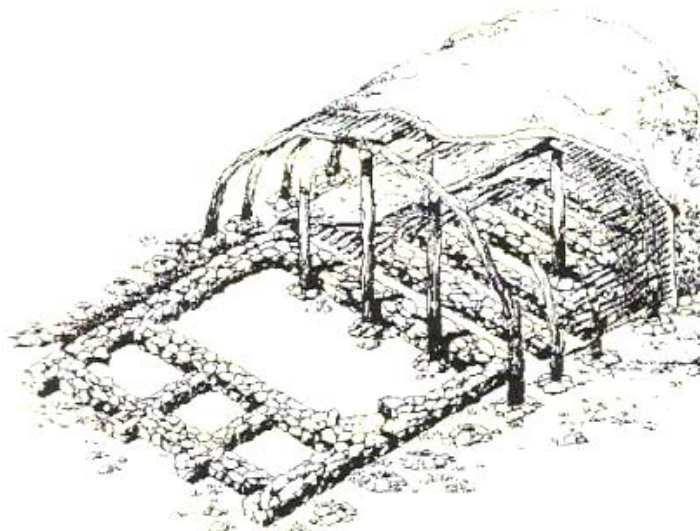
Çayönü se nachází na jihovýchodě Turecka, 40 km severozápadně od současného města Diyarbakır na úpatí pohoří Taurus. Sídlíště bylo obydlené mezi lety 7.200 a 6.600 př. Kr. a leželo poblíž toku Boğaz Çavi (resp. Boğaz Deresi), přítoku horního Tigridu (turecky Dicle Nehri) a nepravidelného toku Bestakot. Plocha sídlíště sestává z obydleného návrší o průměru cca 200 m. Nachází se zde 5-6 kulturních vrstev, které představují období osídlení od předzemědělské k raně zemědělské fázi. Nejstarší úroveň neobsahuje ještě žádné obytné budovy, jen jámy na vaření. Ve druhé vrstvě byly nalezeny základy podobné grilům vydlážděné oblázky, rovnoběžné zdi, které pravděpodobně podporovaly dřevěné trámy a hliněnou podlahu. Třetí vrstva představuje již domy o rozměrech cca 9x10 m s podlahami z terrazza (tj. dlážděné z nepravidelných kamenných úlomků) a domovní konstrukci z lomového vápence. Tato vrstva obsahuje rovněž množství dekorativních ornamentů (Schmidt, 2012).

Čtvrtá kulturní vrstva má kamenné základy a malé obezděné místnosti z nepálené hlíny (cellular form). V poslední kulturní vrstvě se nacházejí pravoúhlé obytné domy s velkými obytnými místnostmi. Největší místnosti mohly plnit i funkci veřejného prostoru (shromaždiště?). Našla se zde i jakási kamenná oltářní deska s lidským obličejem na boku. Většina domů měla horní část z nepálených cihel a dolní část kamennou. Některé podlahy jsou hliněné, jiné jsou z terrazza. Součástí budov bylo i množství skladovacích prostorů – místností v jednotlivých domech, užívaných zřejmě zejména pro uskladnění obilí. Dalšími

skladovacími prostory byly kónické (cylindrické) jámy, které byly vymazány hlínou a které byly rovněž využívány ke skladování nejrůznějších produktů. Odhaduje se, že zde žilo 100 až 200 obyvatel a komunita sestávala z 25 až 50 domů. Celkové uspořádání vesnice ukazuje na pravoúhlý volný prostor uprostřed sídla (náves/náměstí?) s obdélníkovými budovami a obytnými domy, které ho obklopovaly (Emuseum, 2015, Schmidt, 2012).



obr. 7 - Typický půdorys obytného domu
v Çayönü z období PPNA
(Zdroj: Atakuman, 2014)



obr. 8 - Rekonstrukce obytného domu v Çayönü z období
PPNB (Zdroj: Cradle of Civilization)

Datace nejstarších částí sídliště v **Nevali Çori** spadá do období střední fáze předkeramického neolitu Pre-Pottery Neolithic B (PPNB) tedy do období 2. poloviny 9. tisíciletí př. Kr. Nevali Çori se nacházelo 50 km severně od Çayönü, ale od roku 1992 je pod úrovní hladiny Atatürkovy přehrady na Eufratu. Sídllo mělo pět kulturních vrstev (Halvo 2014).

Obytné budovy, které byly v Nevali Çori odkryty mají půdorys dlouhého a úzkého obdélníku obvykle o šíři 6 m a až 18 m délce. V přední části domu se nacházel obytný obdélníkový prostor obsahující dvě nebo tři paralelní místnosti v různých úrovních, které jsou obvykle interpretované jako mezaníny. V zadní části domu se pak nacházely menší místnosti určené pro skladování (Schmidt, 2012). Domy zde se možná staly prototypem zemědělské usedlosti, které se v Anatolii nacházejí dodnes. Tento typ domů z Nevali Çori je charakterizovaný tenkými základy v několika úrovních vytvořenými z pravoúhlých kvádrů a valounů. Mezery byly vyplněny malými kameny. Základy jsou každý 1-1,5 m přerušeny podpodlahovými kanály vedenými v pravých úhlech v hlavních osách domů, které jsou kryty kamennými deskami, ale otevřené na bocích. Tyto kanály mohly sloužit jako odvod vody, větrání nebo chlazení domů. Tyto stavební struktury jsou obdobné strukturám objeveným v Çayönü (Halvo 2014).

Toto předzemědělské a předkeramické sídliště je fascinující samo o sobě, ale zvláštní charakter mu dodává přítomnost kultovního objektu na úbočí kopce severozápadně od vesnice. Tento objekt sestává ze čtvercového prostoru s monolitickými pilíři ve tvaru T, které jsou rozestavěny jednak po jeho obvodu a jsou spojeny kamennou zdí postavenou z kamenů kladených nasucho. Na tuto obvodovou zeď jsou zevnitř připojené kamenné lavice, které tvoří velké vápencové desky spočívající na zděném soklu. Uprostřed chrámu jsou dva volně stojící pilíře vysoké 3 m. Tyto pilíře jsou pokryty reliéfy podobnými reliéfům v Göbekli Tepe (Rollmops, 2013, Schmidt, 2012). Tento kultovní objekt má tři architektonické fáze (nejmladší náležející k vrstvě III a nejstarší k vrstvě I). Dvě mladší fáze mají rovněž podlahu

z vápencového terrazza, jaké jsou paralelně známy z Cayönü a Göbekli Tepe. Vykopávky odhalily, že chrám byl zastřešen lehkou plochou střechou, podobou, jako měly chrámy v Göbekli Tepe (Halvo 2014).



obr. 9 - Zbytky chrámu v Nevali Çori (Zdroj: Halvo 2014)

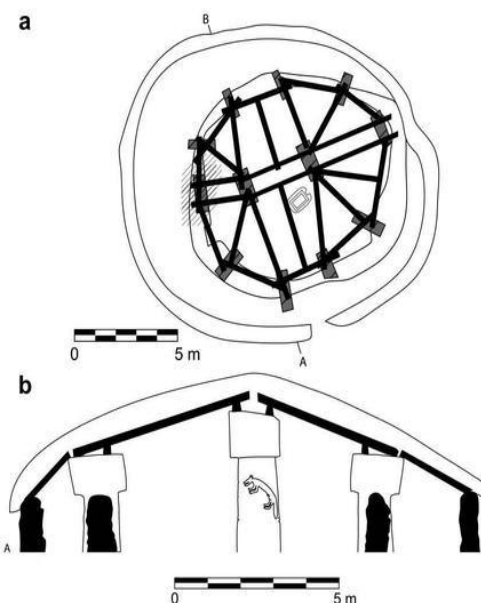
Lokalita Göbekli Tepe je dle Turka (2013) považována za mladší, patřící spíše do pozdního období vzhledem k výše popsaným místům a je interpretována jako pohřební a posvátné místo pro širší okruh osídlení vč. Nevali Çori a Çayönü, kde se širší komunita scházela ke konání náboženských obřadů. Lokalita tedy nebyla užívána k bydlení, ale sestávala z několika světišť ve tvaru kruhových megalitických ohrad.

Počátky této lokality - uměle vytvořeného tellu, jsou datovány do období kolem roku 9.500 př. Kr. Göbekli Tepe leží cca 15 km severovýchodně od tureckého města Şanlıurfa na nejvyšším bodě horského pásu odkud je vidět mnoho kilometrů okolo a na druhou stranu toto místo je také zdaleka vidět. Jedná se o pahorek o výšce 15 m a průměru přibližně 300 m v nadmořské výšce 760 m n. m. Lokalita zabírá cca 9 ha a archeologové ji popisují jako významný díl skládky nejstarší historie lidského osídlení, které přináší kompletně nový pohled na proces usazování se a počátků zemědělství. Zcela zjevně se zde nevyskytují obytné budovy, ale odkryty byly monumentální náboženské stavby, jejichž hlavním prvkem jsou monolitické pilíře ve tvaru písmene T (Schmidt, 2010).

V Göbekli Tepe byly identifikovány tři základní kulturní vrstvy. Ve vrstvě III, tedy v časně fázi užívání této lokality se objevují kamenné kruhové struktury o průměru 10 až 30 m. Pilíře o výšce téměř 2,5 m byly uspořádány rovnoměrně do kruhu a byly ukotvené v mocné vnitřní stěně z neopracovaného kamene, podél stěn byly masivní kamenné lavice. Uprostřed kruhu pak byly další dva vyšší pilíře o výšce cca 6 m. Pilíře byly zhotovené vždy z vápence (obdobně jako v Nevali Çori). Výraz „pilíř“ je přitom použit ve smyslu staroegyptských „posvátných sloupů. Odborníci odhadují, že na transportu megalitických monumentů se podílelo asi 500 mužů, což byl u lovců enormní počet, který se jistě scházel pouze při zcela mimořádných příležitostech. Pilíři ve tvaru T vytvořil člověk poprvé velké trojrozměrné kubické tvary. Pilíře byly zhotoveny vždy z jednoho jediného kusu s hmotností v průměru 5 – 10 t. Geofyzikální výzkum odhalil více než 200 pilířů v celkem 20 kruhových strukturách (Turek, 2013, Schmidt, 2010).



obr. 10 - Struktura B ze III kulturní vrstvy (PPNA)
(Zdroj: Schmidt, 2010)



obr. 11 - Konstruktivní schéma
(Zdroj: Scham, 2008)

Druhá vrstva v Göbekli Tepe, obsahuje řadu světišť a ačkoli velké kruhové struktury mizí a jsou nahrazeny malými obdélníkovými místnostmi, ale hlavní prvek, monumentální ohrazení s pilíři ve tvaru T zůstává. Průměrná výška pilířů ve vrstvě III je 3,5 m a ve vrstvě II jen kolem 1,5 m. Pilíře jsou vytvořeny z velmi tvrdého krystalického vápence o délce od 4 do 5 m, někdy až 7 m, který umožnit vytvářet monolitické objekty. Proto potřebovali neolitičtí lidé vápenec neobyčejné kvality, který nebyl dostupný všude, ale právě zde v okolí Göbekli Tepe. Pilíře jsou obvykle spojeny zdí z kamenných kvádrů, která jednoznačně vymezuje vnitřní a vnější část prostoru. Po nějaké (nám dnes neznámé) době pravděpodobně na konci fáze PPNB, byla světiště v Göbekli Tepe rituálně pobořena a zasypaná. Důvody proč se tomu tak stalo, jsou předmětem spekulací (Schmidt, 2010).

Význam Göbekli Tepe, tkví v tom, že se zde poprvé vyskytuje faktor, který umožnil formovat velké trvale usídlené komunity, a to vznik symbolické kultury tedy jakéhosi druhu předliterární schopnosti tvorby a čtení symbolů, které umožnily komunitě formulovat její sdílené ideje a její vesmír (Cauvin, 1997).

4.2 Oblast konyjské náhorní plošiny

Kolem roku 5.000 př. Kr. už na celém Předním východě existovaly zemědělské vesnice. Vesnice usedlých a rolnických společenství se zpravidla nacházejí v těsném sousedství. Ve všedním životě mezi nimi probíhala neustálá výměna, existovala hustá komunikační síť, po níž se přepravovali lidé, zboží nebo informace, aniž by musela většina tehdejších obyvatel významněji překračovat hranice svého vesnického teritoria. Naproti tomu vesnice lovců leží od sebe ve velkých odstupech (často 50 i více kilometrů) a každodenní úzký kontakt tak není možný. Pro takto prostorově rozptýlenou společnost, jsou nepostradatelná pravidelně se opakující setkání. To ozřejmuje význam míst, která fungovala jako uzlové body a zaručovala loveckým společenstvím tento základní druh komunikace. Těmito místy, ale nebyla města, nýbrž posvátná místa, krystalizační body jejich sociálních a ekonomických potřeb. (Volný, 1999, Schmidt, 2012)

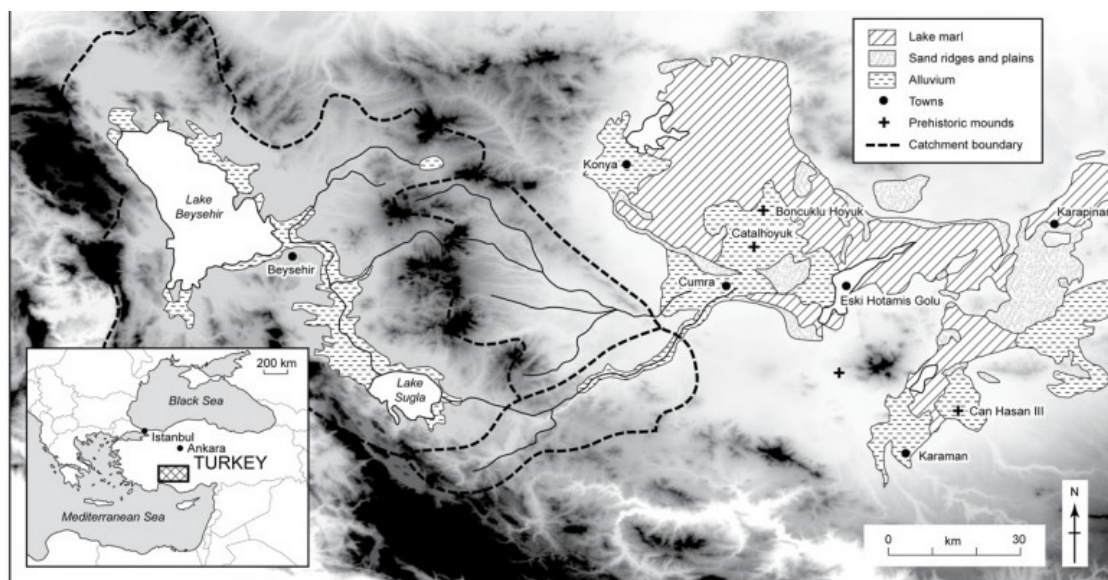
Není proto divu, že v oblasti Anatólie jich bylo velké množství a že pozůstatky po nich nacházíme na celé Konyjské náhorní plošině, kam nyní zaměříme naši pozornost. Konyjská

náhorní plošina je dodnes pokryta uměle vytvořenými návršími, kde bylo identifikováno cca 150 sídel, z nichž některé jsou datovány do období mezi roky 11.000 a 5.000 př. Kr.



obr. 12 - Konyjská náhorní plošina s uměle vytvořenými návršími – návrší u vesnice Abditolu
(Zdroj: vlastní foto 9. 3. 2015)

Jedním z nejlépe prozkoumaných sídel v této oblasti je neolitická vesnice **Boncuklu**. Boncuklu leží cca 40 km východně od Konye a cca 10 km severozápadně od Çatal Höyüku. Jeho tumulus je datován do období 8.500 př. Kr. a je tudíž asi o 1000 let starší, než zmiňovaný Çatal Höyük. Tumulus je cca 1 ha rozlehlý a námi sledované kulturní vrstvy se nacházejí 1-2 m hluboko. Jednalo se o poměrně malou vesnici se 100 -150 obyvateli. Na tomto místě je ale třeba zmínit, že přírodní podmínky na konyjské pánvi se v období neolitu od těch dnešních poměrně značně lišily. Území bylo značně vlhčí než dnes. Centrem dnešní náhorní planiny, která leží ve výšce cca 1.000 m n. m., bylo jezero Burdur a na něj navazující bažiny. Právě jezero a bažiny byly zdrojem obživy zdejšího obyvatelstva. V oblasti fauny šlo zejména o prasata, dobytek, (vodní) ptactvo, žáby a želvy. Významným zdrojem byl i rákos, který sloužil k výrobě rohoží, zastřešení, ale také byl hlavním topivem při vaření (Boncuklu Project 2015).



obr. 13 - Neolitická mapa Konyjské náhorní plošiny (Zdroj: Boncuklu Project 2015)

Přestože většina užívaného materiálu pocházela z místních zdrojů, řada zvířat i rostlin, které byly v Boncuklu identifikovány pochází z dovozu, zejména z okolních hor. Jedná se zejména o obce a kozy, vysokou zvěř (jeleny a srny) a o dříví a kámen, zejména na mletí a obsidián. Dokonce zde byly objeveny i mušle dovezené sem od 250 km vzdáleného Středozemního moře (Boncuklu Open Air Museum).



obr. 14 - Typ krajiny v okolí Boncuklu v době neolitu (Zdroj: Boncuklu Project 2015)

Samotné obytné objekty, které byly v Boncuklu odkryty jsou oválného půdorysu o rozměrech cca 5-6 m na delší straně a 3-4 m na straně kratší. Jejich výška byla kolem 2 m. Postaveny byly z nepálených cihel a zastřešeny plochou rákosovou střechou a celé opatřeny hliněnou mazaninou. Součástí chýše bylo ohniště obklopené pracovní plochou a na druhé straně hliněné pódium, které zřejmě sloužila ke spaní. Do chýše se vstupovalo dveřmi umístěnými na jihovýchodě. Vesnice měla oválný půdorys a jednotlivé volně stojící chýše byly uspořádány kolem centrálního prostoru oválného půdorysu. Prostor mezi nimi sloužil jednak jako další pracovní prostor, jednak se zde odhládaly odpadky (Boncuklu Open Air Museum). Informace o ohrazení či opevnění vesnice nejsou známy a s ohledem na analogické případy lze očekávat, že opevněna nebyla.



obr. 15 - Rekonstruovaná chýše v Boncuklu
(Zdroj: vlastní foto 9. 3. 2015)



obr. 16 - Interiér
(Zdroj: vlastní foto 9. 3. 2015)

V současnosti nejznámější lokalitou na konyjské pánvi, která se rozvinula o něco později je **Çatal Hüyük**. Někteří autoři jako např. Schmidt tvrdí, že osada není nikterak průkopnická ani nepředstavuje příklad rané urbanizace s tím, že Çatal Hüyük neovlivňoval své okolí a ležel zcela osamoceně ve středoturecké nížině poblíž dnešní Konye a v jeho sousedství neexistovaly žádné osady ani vesnice ani města, s nimiž by mohli obyvatelé Çatal Hüyüku komunikovat. Çatal Hüyük je (prý) třeba dnes chápat jako marginální, retardující a spíše bizarní vývoj v odlehlém regionu Anatólie, neboť stejně tak jako Göbekli Tepe, nestojí Çatal Hüyük na začátku vývoje, nýbrž značí konec světa lovců (Schmidt, 2012). Ve

skutečnosti je při prohlídce konyjské náhorní plošiny zjevné, že toto území bylo poměrně hustě obydlené. Dodnes jsou v celé krajině patrné telly vzdálené od sebe v průměru 10 -15 km, z nichž ale většina není dosud probádána. Dá se tedy předpokládat, že krajina byla poměrně hustě osídlena a Çatal Höyük byl jednou, s ohledem na svou velikost zřejmě vůdčí, osadou v rámci systému osídlení.

Je zde na místě opět připomenout, že přírodní podmínky na konyjské pánvi byly v té době výrazně odlišné od těch dnešních, a tak jak již bylo zmíněno u Boncuklu, bylo celé území značně vlhčí, bylo zde jezero Burdur a mokřady, které se pravidelně zaplavovaly a skýtaly zdroj obživy pro zdejší obyvatele. Samotný Çatal Höyük ležel na břehu řeky Çarşamba, které vytékala z jereza Burdur. Dále od řeky byla sušší místa, která sloužila jako pole a ještě výše rostl les. Bylo to optimální prostředí na zdroje pro potřebu sídla: jíl na cihly, rákos na střechy a rohože, dřevo na stavbu i zátop, tráva na krmivo, ryby, vodní ptactvo, vajíčka, která doplňovala jídelniček. Řeka byla pravděpodobně využívána i jako dopravní trasa pro dopravu stavebního dřeva. Archeologické důkazy naznačují, že se město zabývalo i obchodem se vzdálenými místy (Çatal Höyük Open Air Museum).

Počátky samotného města jsou v Çatal Hüyük zjištěny kolem roku 7.500 př. Kr. Východní část dvojpahorku (Çatal turecky znamená vidlička) fungovala cca v letech 7.400 až 6.000 př. Kr. a východní část v letech 6.000 – 5.500 př. Kr. Lokalitu objevili James Mellart a David French v roce 1958 a od té doby zde probíhají intenzivní výzkumy. Město rozkládající se na 13 ha skrývá na 14 kulturních vrstev, z nichž nejlépe jsou prozkoumány vrstvy VII až II, které nám podávají přehled o fungování a životě neolitického města.



obr. 17 - Rekonstrukce urbánní struktury
(Zdroj: Çatal Höyük Open Air Museum)



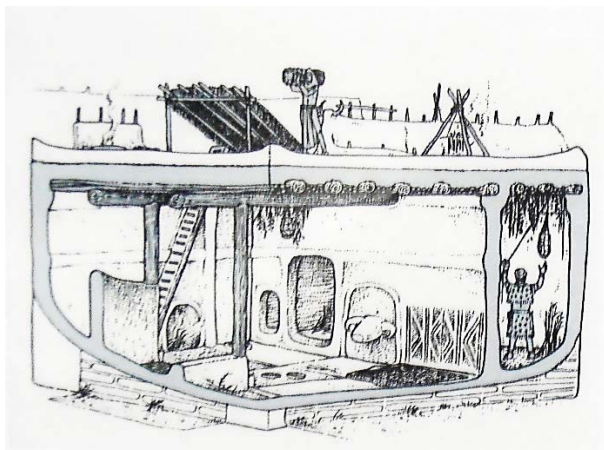
obr. 18 - Současný stav vykopávek
(Zdroj: vlastní foto 9. 3. 2015)

Průměrný počet obyvatel východního návrší je odhadován mezi 5.000 a 8.000, kteří žili na rozloze cca 13 ha. Obyvatelé žili v domech postavených z nepálených cihel a mazaniny, které k sobě velmi natěsno dosedaly, nicméně každý dům měl své vlastní stěny, které byly 50-80cm široké. Město nemělo ulice v našem slova smyslu, volné místo mezi domy sloužily jako smetiště a úložiště odpadů včetně splašků, nespotřebovaného jídla a popela z kuchyňského ohniště, stejně tak jako místo, kde se „pásla“ domácí zvířata jako ovce a kozy. Pohyb po městě probíhal po střechách a mezi střechami byly dřevěné lávky, což je urbanisticky velmi výjimečná záležitost¹. Některé střechy tvořily jakási náměstí. Na druhou stranu je třeba zmínit, že zde nebyly nalezeny žádné stopy veřejných staveb ani ceremoniální centrum, ani domy elity (kněží či králů). Zdá se, že zdejší společnosti byla sociálně nestrukturalizovaná. Na okraji města byly prostory, které sloužili pro získávání stavebního materiálu – nepálené hlíny. Zde byly také prostory pro větší skládky. Město nebylo ohrazeno

¹ I když v některých lokalitách Jeruzaléma (v okolí Božího hrobu) lze tuto situaci najít dodnes.

ani opevněno. Za celou dobu jeho historie zde nebyl nalezen záznam o útoku nebo bitvě a jeho uspořádání tak nevyplývalo z obranných důvodů. Zánik města byl nejspíš způsoben změnou klimatických podmínek na konyjské pánvi, snížení srážek a vyschnutí jezera Burdur a řeky Çarşamba (Çatal Höyük Open Air Museum, Rosenová, 2008).

Do domů stavěných ze sušených cihel se vstupovalo střechou, zhotovenou ze dřeva a rákosu a pokrytou hlinou po žebřících či prudkých schodištích. Protože střechy byly poměrně značně zatěžovány provozem domu i města, byly nesené přídatnými podporami, které byly tvořeny tlustou vrstvou jílu. Stropní otvory sloužily také jako jediný zdroj větrání a odcházel jimi kouř z ohnišť a otopných zařízení. Denní život se odehrával stejným dílem na střeše – terase a uvnitř domu. Zdá se, že jednotlivé domácnosti, jež tvořilo 5 – 8 osob a představovaly základní sociální jednotku této kultury. Každý dům měl vlastní krb, pec, skladovací prostory a dílnu. Každá hlavní místnost sloužila pro vaření a další denní aktivity, v jejich interiéru byla též jakási hliněná pódia. Vedlejší místnosti sloužily jako zásobárny a byly přístupné nízkými vstupy z hlavních místností. Přestože nebyly nalezeny žádné pozůstatky chrámů, některé artefakty naznačují, že náboženská symbolika Çatal Hüyüku byla poměrně bohatá. Náboženský život se soustřeďoval kolem domácích svatyní, plných výjevů z přírody (Çatal Höyük Open Air Museum, Turek, 2013).



obr. 19 - Kresba rekonstrukce interiéru
(Zdroj: Koyna Archeological Museum)



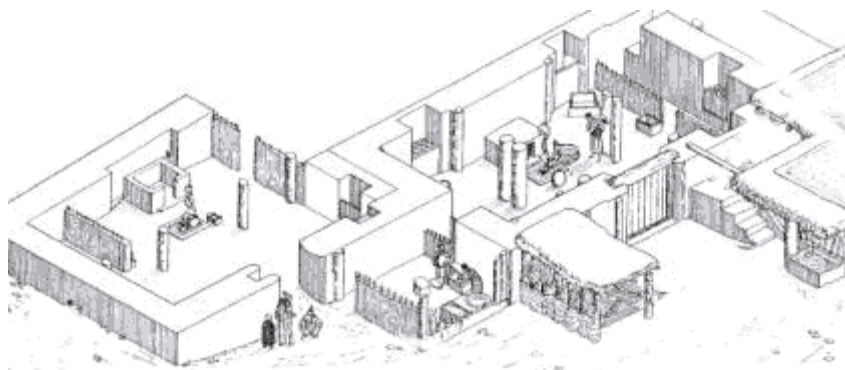
obr. 20 - Rekonstrukce interiéru
(Zdroj: vlastní foto 9. 3. 2015)

Jedním z nejvýraznějších rysů Çatal Hüyüku je jeho vrstevnatost. Když životnost domu vypršela, lidé strhli střechu a stěny a pečlivě vyplnili spodní polovinu, čímž na stejném místě vytvořili základy nového příbytku. V největším pahorku na nalezišti archeologové objevili přinejmenším 14 vrstev obydlí, postavených jedno na druhém. Jedním z nejdůležitějších nálezů patří nástěnná malba, která zobrazuje v popředí město (snad Çatal Hüyük), za nímž soptí vulkán se dvěma vrcholy (snad blízký Hasan Dağı).

Nedaleko Çatal Hüyüku, cca 15 km severně od dnešního tureckého města Burdur, se v místě křížení prastarých obchodních cest zvedá cca 150 m vysoký pahorek **Haçılar**, v němž se skrývá osídlení dvou oddělených epoch – starší datovanou k roku 7.040 př. Kr. a mladší, skládající se z devíti vrstev z 6. tisíciletí př. Kr. Archeologické nálezy zde dokládají, že sídliště bylo opuštěno a znovu osídleno více než jednou za dobu své existence. Stejně jako v Çatal Hüyüku zde bylo hospodářským základem zemědělství, avšak vrstva je 6. tisíciletí bývá interpretována jako akropole většího města, opevněná několik metrů silnou hliněnou zdí. Základním rozdílem proti Çatal Hüyüku jsou především náznaky ulic mezi rozlehlějšími domy s nádvořími, nicméně domy stále neměly dveře a do domů se vstupovalo ze střechy. Každá budova byla postavena na kamenných základech, které ji chránili proti poškození vodou. Zdi byly buď ze dřeva, nebo z hliněné mazaniny, případně z nepálených cihel zevnitř

omítnuté a výjimečně i malované. Dřevěné sloupy umístěny v každé z nich tak, aby mohly nést plochou střechu. Předpokládá se, že domy měly navíc horní patro ze dřeva, které se však nikde nedochovalo.

Domy byly poměrně rozsáhlé - měly obytné místnosti o rozloze až 60 m², kde kuchyně byly odděleny od obytných místností a horní patro sloužilo pro uchovávání obilí a/nebo jako dílny. Obecně se soudí, že se mohlo se jednat o sídla celých rodů (Hrůza, 2014, Mellaart, 1965).



obr. 21 - Rekonstrukce části domu z Haçilaru k období kolem 5.800 př. Kr.
(Zdroj: Cradle of Civilization)

5 Nejstarší kultury v Levantě

Další osídlené lokality tohoto období nacházíme jižněji, a to zejména v Levantě. Jedná se nejprve o natúfskou fázi, nazvanou tak podle nálezů ve Wádí Natúfu, dále o lokalitu Ajn Malláha a Telejlát al-Ghassúl a o další vývojové fáze Jericha, o němž bylo pojednání komplexně výše.

5.1 Natúfská kultura

Natúfská kultura je datována do období mezi lety 12.500 a 9.500 př. Kr. A je zřejmě první fází polousedlého a zcela usedlého způsobu života v této části světa. Natúfské komunity byly zřejmě předkové stavitelů prvních neolitických sídel v tomto regionu. Sídla se vyskytují v lesnatých oblastech dubových a pistáciových porostů s podrostem trav a divokého obilí.

Natúfská obydlí jsou polozapuštěná, často vystavěná na kamenném základě, kdy kameny byly kladeny nasucho. Horní část stavby byla pravděpodobně spletena z proutí. Nebyly zde nalezeny žádné pozůstatky sušených cihel, které jsou typické pro období předkeramického neolitu A (PPNA). Domy jsou postaveny na kruhovém půdorysu o průměru 3-6 m a obsahují centrální kruhové nebo téměř pravoúhlé ohniště.

Natúfská sídla lze rozdělit do tří velikostních kategorií: malá (15 do 100 m²), střední (400 do 500 m²) a velká (větší než 1.000 m²). Velká sídla se ale objevují pouze ojediněle, a to až v pozdně natúfském období. Přesto žádné z těchto sídel nedosahuje velikosti velkých raně neolitických vesnic (Bar-Yosef, 1998).

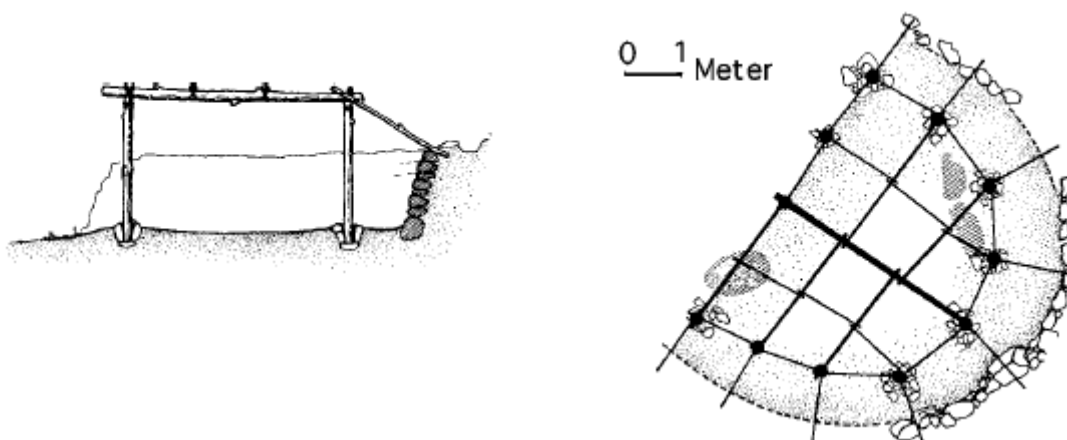
Nejnámější lokalitou této kultury je **Ain Mallaha** (Ajn Malláha, rovněž Ejnan nebo Enam), sídlo ležící v severovýchodním Izraeli cca 25 km severně od Galilejského jezera. Jde o nížinnou lokalitu obklopenou horami v místech, kde se v pravěku a starověku nacházelo Chulské jezero (biblický Meróm), na jehož břehu sídlo leželo. Chulské údolí bylo od nejstarších dob hlavní křižovatkou důležitých obchodních cest spojující velká centra obchodu v Damašku s východním středomořským pobřežím a Egyptem. V době prvního osídlení bylo toto místo hustě zalesněno duby, mandlovníky a pistáciovníky. Natúfské vesnice zde byly kolonizovány ve třech fázích. První dvě fáze jsou představovány masivními kamennými strukturami, které se ve třetí fázi výrazně zmenšují. Tyto struktury (popsané výše) se objevují

v období mezi lety 12.000 a 9.600 př. Kr. Sídliště zabíralo rozlohu více než 1.000 m² a bylo doplněno menšími sídly, která jsou vysvětlována některými vědci jako dočasné tábory. Sídliště mohlo obývat cca 100 – 150 lidí (Mithen, 2006, Bardtke, 1988).



obr. 22 - Chulské údolí v současnosti - pohled od jihu (Zdroj: Hula Reserve series)

Samotné domy měly kulatý nebo oválný půdorys o průměru až 9 m, jak ukazuje i atypický dům č. 131, kde zachovaly důlky po trámech. Tento dům měl kolem dokola lavici a zřejmě byl užíván nikoli k bydlení, ale pro rituální účely „náčelníkem“ nebo šamanem (Bar-Yosef, 1998).



obr. 23 - Rekonstrukce natúfského domu (č. 131) z lokality Ajn Mallah, (Zdroj: Bar-Yosef, 1998)

Další lokalita této kultury byla objevena v Nachl Arínu (Vádí Falláh), kde ve spodní – starší vrstvě bylo objeveno tábořiště natúfského člověka. Bylo obeháno solidně postavenou zdí ve tvaru čtyřúhelníku o rozměrech 7 x 10 m a uvnitř bylo ohniště a nádoby na potraviny. Svrchní – mladší vrstva obsahovala dům s oválným půdorysem a jámy jako síla na uchování potravin (Bardtke, 1988).

5.2 Ghassúlská kultura

Kolem roku 7.000 př. Kr. již hovoříme o tzv. keramickém neolitu (pottery neolithic – PN) se známými lokalitami Telejlát al-Ghassúl nebo jeskyně Nachal Mišmar (na západním pobřeží Mrtvého moře) či jeskyně Nachal Quanach v Izraeli. Protože jeskyně nejsou primárně předmětem našeho zájmu, podíváme se blíže jen na ghassulskou kulturu - pojmenovanou tak podle současného názvu archeologické lokality **Telejlát al-Ghassúl** ležící v údolí Jordánu v Jordánsku cca 10 km severovýchodně od severního okraje Mrtvého moře. Ghassulská kultura je charakterizována malým venkovským osídlením zemědělského charakteru. De facto šlo o dvojřadovou vesnici postavenou po obou stranách cesty (ulicovka). Domy měly lichoběžníkový tvar a byly postaveny na kamenných základech z nepálených cihel se sedlovými střechami. Interiérové zařízení tvořily sedací a úložné plošiny, ohniště a prostory pro uskladnění potravin. Interiérová výbava byla poměrně náročná: na bílé omítce se našly fresky s geometrickými a figurálními motivy (Schmidt, 2012, Cowie, 2015, Jepsen, 1987). Telejlát al-Ghassúl byl ztotožňován s biblickou Sodomou a Gomorou, ale vykopávky neodkryly požárové vrstvy, které by musely tuto katastrofu dokládat (Bardtke, 1988).

Se sídlištěm v Telejlát al-Ghassúlu jsou příbuzná další sídliště jihovýchodně od Berševy po obou stranách Vádí as-Sabbu. V lokalitě dnes známé jako **Tell Abú Matar** Jean Perrot odkryl velké chalkolitické sídliště, které je řazeno do *kultury ghassulsko-beršebské* (Bardtke, 1988). Sídliště zabíralo plochu cca 1.500 m² a Perrot zde zjistil na dvacet různých obydlí, která se skládala z podzemních, navzájem propojených dutin. Pět až šest takových podzemních dutin patřilo k jednomu obytnému okrsku. Vchody ústily na povrchu svahu, do kterého byla obydlí vyhloubena. Podzemní místnosti měly podlouhlý tvar a byly 3-5 m dlouhé. Celkem tu lze rozlišit čtyři fáze osídlení, kdy ve 2. fázi směřuje člověk ve snaze o sušší bydlení do výše. Obytná jeskyně se zdvihá nahoru a je vybavena kameny a zdivem, takže vzniká suterénní stavební typ. (Ve třetí fázi, která je kladena do druhé poloviny 4. tisíciletí př. Kr., se zde usídlilo nové obyvatelstvo a jeskynní stavby vystřídal velký pravoúhlý dům postavený nad jeskyní., Bardtke, 1988).



obr. 24 - Soudobý vstup do jeskynních prostorů v Tell Abú Matar v Berševě
(Zdroj: vlastní foto 15.6.2010)

K dalším nálezům této chalkolitické kultury došlo v Chirbat al-Bajtáru, několik kilometrů východně od Tall Abú Mataru a na pahorku as-Safadu na druhém břehu údolí Vádí as-Sabbu. Lokalita nese název ***Bi'r as-Safad***. Zde byla písčité půda, takže podzemní místnosti musely být založeny kruhovitě. Podzemní místnosti zde leží kolem jednoho velkého ústředního prostoru. V hloubce 5 m se nacházel 10 m dlouhý a 3 m široký prostor, jehož stěny se ve výšce 2,5 m spojovaly do tvaru lomeného oblouku. Do místnosti bylo možné sestoupit shora po sedmi stupních. Na jednom konci této dlouhé, úzké místnosti stál jakýsi stůl, navrstvený z kamenů. Obranný systém zde nalezen nebyl (Bardtke, 1988).

Vedle těchto větších sídlišť se našla ještě řada menších, takže v této krajině muselo bydlet okolo 1000 lidí. Lidské osídlení v této krajině hraničící s pouští umožňovala zřejmě hojnost vody, která tu v této době ještě byla.

Výjimečným příkladem ghassulské kultury je **chalkolitický chrám v En Gedi** (Ein Gedi) datovaný do období kolem roku 3.500 př. Kr., který leží na strmém vrcholu stejnojmenné oázy na západním břehu Mrtvého moře. Vykopávky chrámu odhalily hlavní

budovu na severu a menší na východě a malou kruhovou strukturu o průměru 3 m v centru, která zřejmě sloužila pro kultovní účely. Celý komplex byl ohrazen kamennou zdí nemalé výšky, která byla spojena s budovami do jedné pravoúhlé stavby. V jižní zdi se nacházela brána vedoucí k prameni En Gedi a malá branka na severní straně vedoucí k prameni Nahal David (Mazar, 1993). Hlavní budova byla 20 m dlouhá a 5,5 m široká se vstupem v dlouhé jižní zdi. Naproti vstupu byla nika ohrazená kamennou zdí. Tato nika zřejmě sloužila jako oltář. Kamenné lavice stály podél delších zdí a kolem kratších zdí byly nalezeny otvory v podlaze, které obsahovaly zbytky shořelých kostí, rohů, keramiky a popela. Vnitřní omítka byla malovaná, obdobně jako v Teleilátu al-Ghassúlu. Menší budova měla rozměry 7,5 x 4,5 m, měla malovanou podlahu a okolo zdí byly kamenné lavice. Mohla sloužit jako “zákristie” pro kněží. Kruhová struktura stála na nejvyšším místě nádvoří a působila jako bazén o průměru 40 cm a 30 cm hluboký (Usishkin, 1971).



obr. 25 - Soudobý pohled na chrám v En Gedi (Zdroj: Chalcolithic Temple of Ein Gedi)

Neolitické či chalkolitické osídlení z 6.-5. tisíciletí př. Kr. vykazuje celá řada dalších sídel v Levantě, např. Megiddo, Beit She'an či Tell Dan. Podrobněji se věnovat těmto lokalitám zabralo by neúměrně mnoho prostoru, a proto budou předmětem dalšího zkoumání v následujícím období.

6 Závěr

Jak je patrné ze současného zkoumání, nejstarší lidská sídla mapa nejstarších lidských sídel je s postupujícím časem stále hustější a datace jejich vzniku a fungování stále straší. Příspěvek je pokusem o zmapování vývoje těchto sídel a jejich prostorových struktur z pohledu urbanisty, (který vychází ze současných poznatků historie) a pokouší se přinést aktuální pohled na nejranější fázi vývoje stavby sídel a zejména se zaměřuje na přerod sídel předměstského typu na města. Ukazuje také, že jádro urbanistické revoluce, jak ji popisuje Childe (1950) nebylo jedno, ale jednalo se o mnohojaderý proces probíhající hned na několika místech úrodného púlměsíce, a to spíše nespojitě, než spojitě. Studium přerodu neměstské (předměstské) struktury v městskou je dnes o to aktuálnější, že nám může napomoci v přesnějším definování základních charakteristik města a jejich odlišení od „neměstských“ stavebních struktur neboť se zdá, že stojíme na prahu procesu opačného – tedy zne-měšťování (zpřed-měšťování) struktur dříve výsostně městských.

Literatura

- ATAKUMAN, Çiğdem. Architectural Discourse and Social Transformation During the Early Neolithic of Southeast Anatolia in *Journal of world prehistory* (2014) 27:pp. 1–42. DOI: 10.1007/s10963-014-9070-4
- BARDTKE, Hans. *Příběhy ze starověké Palestiny. Tradice / archeologie / dějiny*. Praha: Vyšehrad 1988
- BAR-YOSEF, Ofer. *The Natufian Culture in the Levant, Threshold to the Origins of Agriculture*. (PDF), *Evolutionary Anthropology* 6/1998 (5): str. 159–177, doi:10.1002/(SICI)1520-6505(1998)6:5<159::AID-EVAN4>3.0.CO;2-7
- Boncuklu Project [online] Boncuklu Project 2015 [cit. 2015-09-13] Dostupné na: <http://boncuklu.org/about-boncuklu/the-site/>
- Boncuklu Open Air Museum, navštíveno 9. 3. 2015
- BRAIDWOOD, Robert, J. The site of Jarmo and its architectural remains (s. 155 – 208) in BRAIDWOOD, Linda, S. et al., *Prehistoric Archeology Along the Zagros Flanks*, Oriental Institute Publications 105, 1983, ISBN 0-918986-36-2, s. 155-158
- Çatal Höyük Open Air Museum, navštíveno 9. 3. 2015
- CAUVIN J. Naissance des divinités, naissance de l'agriculture. La révolution des symboles au Néolithique. Nouvelle édition. CNRS Éditions. Paris in SCHMIDT, Klaus. Göbekli Tepe – the Stone Age Sanctuaries. New Results of ongoing excavations with a special focus on sculptures and high reliefs in *Documenta Praehistorica XXXVII 2010*. pp. 239-254. DOI:10.4312/dp.37.21, pp. 253-254
- Çayönü [online] Emuseum. Minnesota State University 2005-2015 [cit. 2015-09-13] Dostupné na: http://www.mnsu.edu/emuseum/archaeology/sites/middle_east/cayonu.html
- COWIE, Paul James. *Teleilat Ghassul* [online] Archaeowiki 2015 [cit. 2015-09-13] Dostupné na: http://www.archaeowiki.org/Teleilat_Ghassul
- Hacilar [online] Cradle of Civilization [cit. 2015-12-28] Dostupné na: <https://aratta.wordpress.com/anatolia-the-cradle-of-civilization/>
- HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Praha: Academia 2014, ISBN 978-80-200-1808-3
- Hula Reserve series [online] [cit. 2015-12-29] Dostupné na: <http://israelphilately.org.il/series/content/he/001044>
- Chalcolithic Temple of Ein Gedi [online] Wikimedia [cit. 2016-01-03] Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Chalcolithic_Temple_of_Ein_Gedi#/media/File:PikiWiki_Israel_412_Ein_Gedi_temple_%D7%94%D7%9E%D7%A7%D7%93%D7%A9_%D7%94%D7%9B%D7%9C%D7%A7%D7%95%D7%9C%D7%99%D7%AA%D7%99_%D7%91%D7%A2%D7%99%D7%9F-%D7%92%D7%93%D7%99.jpg
- CHILDE, Gordon V. The Urban Revolution in *The Town Planning Review*, Vol. 21, No. 1 (Apr., 1950), pp. 3-17
- JEPSEN, Alfréd. *Královská tažení ve starém orientu. Prameny k dějinám starověké Palestiny*. Praha: Vyšehrad 1987
- Jarmo, *Qal'at Jarmo* [online] Cultural Property Training Resource [cit. 2015-09-13] Dostupné na: <http://www.cemml.colostate.edu/cultural/09476/iraq05-039.html>
- Jericho [online] Alchetron 2015 [cit. 2015-10-09] Dostupné na: <http://alchetron.com/Jericho-8202-W>
- Jericho Open Air Museum, navštíveno 29.3.2016, cit. 5.4.2016
- KENYONOVÁ, Kathleen Mary. *Jericho* [online] Encyclopaedia Britannica 2015 [cit. 2015-09-13] Dostupné z: <http://www.britannica.com/place/Jericho-West-Bank>
- Konyna Archeological Museum, navštíveno 8. 3. 2015
- MAZAR, Benjamin. *En Gedi — The Chalcolithic Enclosure*. In Stern, Ephraim. *The Encyclopedia of Archaeological Excavations in the Holy Land 2*. Jerusalem: The Israel Exploration Society, 1993 ISBN 965-220-211-8

- MELLAART, James. *Earliest Civilizations of the Near East*. London: Thames & Hudson, 1965
- MITHEN, Steven. *After the Ice: a Global Human History, 20.000 - 5.000 BC*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 2006. ISBN 0-674-01570-3
- MOSCATI, Sabatino. *Živoucí minulost*, Panorama Praha 1984
- Pre-Pottery Neolithic A (PPNA)* [online] Cradle of Civilization [cit. 2015-09-13] Dostupné na: <https://aratta.wordpress.com/pre-pottery-neolithic-a-ppna/>
- Nevali Cori* [online] Halvo 2014 [cit. 2015-09-13] Dostupné na: http://www.hageneuer.de/fundort_anzeige.php?id=126
- ROLLMOPS. *Gobekli Tepe & the Origins of Civilization* [online] Tragicocomedia 2013 [cit. 2015-10-10] Dostupné na: <http://tragicocomedia.com/2013/11/11/gobekli-tepe-the-origins-of-civilisation/>
- ROSENOVÁ, Brenda. *Ztracená města: legendární metropole dávných říší: atlas*. Vyd. 1. V Praze: Metafora, 2008. 175 s. ISBN 978-80-7359-168-7
- SCHAM, Sandra. *The World's First Temple* [online] in *Archeology*, Vol. 61 Number 6/2008 [cit. 2015-10-10] Dostupné na: <http://archive.archaeology.org/0811/abstracts/turkey.html>
- SCHMIDT, Klaus. Göbekli Tepe – the Stone Age Sanctuaries. New Results of ongoing excavations with a special focus on sculptures and high reliefs in *Documenta Praehistorica XXXVII 2010*. pp. 239-254. DOI:10.4312/dp.37.21, p. 239-241
- SCHMIDT, Klaus. Od prvních vesnic k raně městským strukturám (str. 137-152) in JOCKENHÖVEL, Albrecht. *Dějiny světa 1. Základy globálního světa od počátků do roku 1200 př. Kr.* Praha: Vyšehrad 2012. ISBN 978-80-7429-241-5, 480 s.
- TUREK, Jan. Na prahu nového řádu. První tvůrci chrámů a keramiky (10.000 – 4.000 př. Kr.) (str. 71 – 110) in BÁRTA, Miroslav, KOVÁŘ, Martin a kol. *Civilizace a dějiny. Historie světa pohledem dvaceti českých vědců*, Praha: Academia 2013, ISBN 978-80-200-2301-8
- USISHKIN, David. *The "Ghassulian" Temple in Ein Gedi and the Origin of the Hoard from Nahal Mishmar. The Biblical Archaeologist (American Schools of Oriental Research) 34/1971. str. 23–39*
- VOLNÝ, Zdeněk a kol. *Toulky minulostí světa. 1. díl*. Praha: Baronet / Via Facti 1999, ISBN 80-7214-237-2
- WONG, Paul. *The Ancient Fortified City of Jericho* [online] ARK International 2006 [cit. 2015-10-09] Dostupné na: http://www.geocities.ws/jericho_ark/2.html
- WOOD, Bryant G. *The Walls of Jericho* [online] Associates for Biblical Research 2008 [cit. 2015-10-09] Dostupné na: <http://www.biblearchaeology.org/post/2008/06/The-Walls-of-Jericho.aspx#Article>
- YAHYA, Adel. H. *Jericho. Oldest City in the World*. Ramallah: PACE 2014
- ZIMMERMANN, Andreas. Neolitizace a rané sociální struktury (str. 107-136) in JOCKENHÖVEL, Albrecht (ed.) *Dějiny světa 1. Základy globálního světa od počátků do roku 1200 př. Kr.* Praha: Vyšehrad 2012. ISBN 978-80-7429-241-5, 480 s.

Informace o autorovi

doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.
Vysoká škola regionálního rozvoje, Praha
vladimira.silhankova@vsrr.cz

Dva Janové ve Strakonících

The Two Johns in the Town of Strakonice

Jiří Kupka

Abstract:

Historical periods, as well as the ideological and social circumstances are significantly imprinted in the forms of settlements. In the town of Strakonice it can be seen in the relationship between two mediaeval Johns. The first of the two is Saint John of Nepomuk (c. 1345 – March 20, 1393 Prague), Martyr of the Catholic Church and one of the Czech Land patrons. His personality is connected with the town of Strakonice particularly for the event of his saving the life of a child fallen under the ice. It had been officially recognized a miracle then leading to his canonization. Therefore, understandably, a large number of chapels and statues of Saint John of Nepomuk were erected within the town districts to his honor.

After the establishment of the Czechoslovak Republic (1918) came to the forefront of national interest the Czech reformist priest John Hus (c.1370, Husinec, Southern Bohemia – July 6, 1415, Constance), philosopher, early Christian reformer and Master at Charles University in Prague. To him were dedicated some of the public areas in Strakonice, built a monument and consecrated one of the memorial chapels. Both above mentioned Johns were brought into symbolic and almost ideological opposition. This was then reflected in the very image of the town itself, as well as of its public spaces. However, the second half of the 20th century entered the urban organism with completely new priorities; many valuable buildings were demolished, others moved elsewhere. Today, we can thus see, placed next to each other, the torso of John Hus memorial and the chapel of St. John of Nepomuk, both moved secondarily into the town park. As if after centuries there was a reconciliation of both Saints (or more likely lack of any interest about them and their historic significances). This paper describes the transformation and evolution of the above phenomenon, within the transformation and development of public space in the town of Strakonice that also illustrate the ideological upheavals of the 20th century.

Keywords:

The town of Strakonice; St. John of Nepomuk; John Hus; small sacral architecture; monuments

KUPKA, Jiří (2017). Dva Janové ve Strakonících. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 132-143. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvodní poznámky

Každá doba a její světový názor se vědomě zapisují do podoby měst i krajiny, staveb a prostorů, které se tak stávají jejími výmluvnými symboly. Jsou svědectvím dějin, obrazem lidského světa, ve kterém se projevuje pojetí prostoru, času, dějin, individuálního a společného, místa člověka ve společnosti, postoje k přírodě, hierarchie hodnot. Město, objekt i prostor svou vnější podobou i vnitřní organizací všech procesů odráží obraz, který si určitá doba a společnost o sobě a svém světě vytváří, je materializovanou zkušeností o řádu lidského světa, tak jak byl ve své době chápán, kulturním výrazem celku života určité historické epochy a určité společnosti, „stopou dějin“ (Hrůza, 1973; Kratochvíl, 1996). Jak píše Hrůza (1973), „*města a celé osídlení jsou v každé době především výrazem společnosti, která je stavěla, a to neplatí jen o dávné minulosti, ale i o té nejsoučasnější současnosti*“. Přičemž se nemusí jednat pouze o symboly ideové či ideologické, ale o symboly bohatství, ekonomické síly či společenského postavení.

Vysoké věže renesančních radnic, zdaleka převyšující okolní zástavbu a dominující siluety města, prezentovaly moc a sebevědomí bohatých měst a emancipujícího se měšťanstva. Naproti tomu věže barokních kostelů, často umně zasazených do krajiny, stvrzovaly ideologický monopol katolické církve v protireformačním období, kdy lze dokonce hovořit o „sakralizaci“ české krajiny ovládané dominantami kostelů a prostoupené drobnou sakrální architekturou mnoha typů (Royt, 2000). Ideový význam kostelních věží podporuje fakt, že když byla v josefinské době povolena výstavba evangelických kostelů („toleranční sbory“), tak pouze bez věží, které do roku 1850 nesměly mít ani synagogy. Význam kostelních staveb a jejich místo v urbanismu města zdůrazňuje již slavný renesanční architekt a teoretik Palladio (1958), když píše:

„My (...) budeme volit pro chrámy ta místa, která budou v nejvýzvěšnější a nejslavnější části města, daleko míst nepočestných a na krásných a ozdobných náměstích, do nichž ústí mnoho ulic, takže je možno vidět každou část chrámu v její důstojnosti, což zmnoží zbožnost a obdiv každého, kdo ji uvidí a pozoruje. (...) Čela chrámu se udělají tak, aby vedla do největší části města, aby se zdálo, že náboženství bylo ustanoveno jakoby strážcem a ochráncem měšťanů. (4.1)“

Naopak v době socialismu, pokud vůbec byly stavěny nové kostely, musely být spíš nenápadné a nesměly mít v některých případech věže (Pometlo, 2004). Též stávající dominantní stavby kostelů se staly předmětem třídního a ideologického boje a v některých městech byly potlačovány novými výškovými budovami (Kupka, 2010).

Sídlo (město) ve stavbách, prostorech a jejich vzájemných vztazích symbolizuje svět člověka, řád, budovy a místa zde promlouvají svými významy a tyto významy rezonují s jeho vlastními prožitky a aspiracemi (*imago mundi*). To se týká nejen formy prostorů a staveb. Sebepojetí a sebe prezentace obyvatel dané doby a daného národa, postoj ke své historii i současnosti, ideové a ideologické zakotvení, to vše se odráží i do názvů ulic, náměstí a objektů, které jsou pojmenovávány a zase přejmenovávány, do budování pomníků a pamětních desek, které jsou odkrývány a zase odstraňovány, do sázení památných stromů a podobně. Názvu se přikládá i určitý honorifikační význam a pojmenování ulic, náměstí a veřejných prostranství se stávají odrazem hodnotových měřítek té které doby. V Praze se například po osobnostech nazývá více než pětina ulic (Laštovka 1997). Zejména ve 20. století byl systém zeměpisných jmen významně ovlivňován politikou, nacionalismem, společenskými proměnami, kulturou a také reklamou. Toponymum se stalo nástrojem politického, národnostního či obchodního boje (David, 2011). Velké vlny přejmenování ulic a prostorů proto nastávaly vždy ruku v ruce se společenskými a politickými změnami. Zákon č. 266/1920 Sb. ze dne 14. dubna 1920, o názvech měst, obcí, osad a ulic, jakož i označování obcí místními tabulkami a číslování domů, uvádí, že pojmenování ulic a veřejných míst „*jež*

připomínají osoby, které projevíly nepřátelské smýšlení proti československému národu nebo národům sdruženým, nebo připomínají události rázu protistátního, nejsou dovolena” (§7). Hromadné přejmenovávání proto čekalo česká města jak s počátkem (1939) i koncem (1945) okupace, tak s počátkem (1948) a koncem (1989) komunistického režimu. V současnosti se dle databáze MV ČR v názvech adres nejčastěji objevují Jan Ámos Komenský (505 ulic, náměstí, tříd a sadů), Jan Hus (465 názvů), Karel Havlíček Borovský (375 názvů), Tomáš Garrigue Masaryk (356 názvů), František Palacký (351 názvů), Božena Němcová (315 názvů) a další.

2 Svatý Jan Nepomucký

Co bylo řečeno výše, se promítlo i do podoby města Strakonice. Na tomto příkladu lze názorně demonstrovat vývoj vztahu ke dvěma historickým osobnostem, nakolik se proměňoval pohled obyvatel i oficiální ideologie. Jsou jimi dva středověcí kněží, sv. Jan Nepomucký a M. Jan Hus. Byli takřka vrstevníky, mohli se znát, oba mají v životě řadu společných rysů a oba skončili násilnou smrtí. Po smrti pak začali žít novým životem a stali se z nich symboly, a to natolik rozdílné, že začali být chápáni jako ideologické protiklady.

Svatý Jan Nepomucký jistě patří ve středoevropském i světovém měřítku k nejoblíbenějším a nejvíce uctívaným českým světcům (Vošková et al., 2014). Jeho obrazy a sochy najdeme rozeseté po celé střední Evropě, přičemž nesčetné sochy a obrazy světce obměňují většinou typ, který vytvořil pro pražský Karlův most řezbář a sochař Jan Brokoff (1652–1718). Světec je zachycen jako kanovník v rochetě s biretem a s pěti hvězdami kolem hlavy, držící v náručí krucifix a případně ještě palmu.

Generální vikář arcibiskupa Jana z Jenštejna Jan z Pomuku se narodil v jihozápadních Čechách okolo roku 1345 jako syn rychtáře Welflina. První vzdělání dosáhl v nepomuckém klášteře a následně dokončil studia na pražském vysokém učení. V roce 1380 byl vysvěcen na kněze a v letech 1382 až 1387 studoval právo na univerzitě v Padově, kde získal doktorát. Za studií byl dokonce na rok 1386 zvolen rektorem zaalpských studentů. Tato funkce byla velmi významná a rektor se těšil mnoha výsadám. Od roku 1389 byl jako odborník na kanonické právo generálním vikářem, což je po (arci)biskupovi druhý nejvyšší úřad v diecézi, a pravděpodobně zpovědníkem královny Žofie Bavorské, od roku 1389 druhé manželky Václava IV. Dlouhodobé konflikty mezi arcibiskupem Jenštejnem a králem Václavem vyvrcholily ztýráním arcibiskupových spolupracovníků na Staroměstské radnici. Jan, který pevně hájil práva církve (i proti vůli krále), byl za přítomnosti a snad i osobního angažmá krále Václava IV. 20. března 1393 kolem deváté hodiny večer umučen jako poutivý, věrný a pečlivý vykonavatel svých kněžských a úředních povinností, odporující hrubému nátlaku vládnoucí moci (Schikora, 1947). Ve službách církve utrpěl ze všech českých světců nejstrašnější smrt, což v roce 1972 potvrdil antropologický výzkum jeho kosterních ostatků, na kterých jsou patrné stopy krutých metod středověké tortury (Kadlec et al., 1990).

Jeho život však smrtí neskončil. Legenda o svatém Janu Nepomuckém se začala tvořit brzy po jeho úmrtí. Svého vrcholu však dosáhla až v době baroka. Již tři měsíce po smrti jej arcibiskup Jan z Jenštejna ve své žalobě na krále nazývá svatým mučedníkem („*martyr sanctus*“). Úctu mu prokazovali již jeho současníci, ale svatojánský kult sám zůstal po dlouhou dobu téměř interní záležitostí svatovítské kapituly. Jeho rozmach nastal až po třicetileté válce, kdy se začaly objevovat stovky Janových soch. Po dlouhém procesu jej 31. května 1721 papež Inocenc XIII. prohlásil za blahoslaveného a 19. března 1729 byl Jan z Pomuku, který je od doby kanonizace nazýván Janem Nepomuckým, prohlášen papežem Benediktem XIII. v Lateránské bazilice za svatého. 9. až 16. října téhož roku se pak v Praze konaly mohutné oslavy jeho kanonizace, které neměly obdoby (Kadlec et al., 1990; Kadlec, 1993). Středověký kněz Jan Nepomucký se tedy, vlastně zcela nechtěně, stal pro mnohé

symbolem pobělohorské barokní doby, rekatolizace, náboženské netolerance, habsburského útlaku, doby nazvané Jiráskem dobou „temna“.



obr. 1 – Socha sv. Jana Nepomuckého na Mariánském sloupu na Palackého náměstí a dřevěná plastika téhož světce ve strakonickém kostele sv. Markéty (Zdroj: autor, 2015)

3 Svatý Jan a Strakonice

Jak s Janovým životem souvisí Strakonice? Kanonizační proces, od 12. století vyhrazený Svatému stolci, soustřeďuje pozornost zejména na tři hlavní skutečnosti, pověst svatosti, existenci ostatků a zázraky, které se na přímluvu světce udály. A zde se Strakonice dostávají do víru dějin. Jeden z oficiálně uznaných zázraků, vedoucí k Janově kanonizaci, se totiž odehrál právě ve Strakonících. Vedle náhlého uzdravení ruky Anny Terezie Krebsové z paralýzy a atrofie (1701) to bylo zachránění Rozálie Hodánkové ze Strakonice před utonutím (Kadlec et al., 1990). O události nás spravuje pamětní deska, která byla umístěna na (dnes již neexistujícím) Pětikolském mlýně, a nyní se nachází v kostele svaté Markéty:

„K tomuto mlýnu od pradávna zvanému U pěti kol váže se tato památná událost, která se sběhla dvacátého druhého února měsíce léta Páně 1718. Dceruška správce strakonického panství jménem Rozálka sotva sedmiletá šla toho dne za noci s rodiči svými podle mlýna. Cestou se přiblížila neopatrně břehu nad jezem, sklouzla po něm, spadla do řeky a zanesena byla proudem mlýnské strouhy pod jdoucí kolo. Zoufalá matka počala vzývati o pomoc Jana Nepomuckého. Sběhli se lidé a při světle pochodní hledali děvčátko. Tu povšimla si mlynářka, že druhé kolo pracující v tomtéž žlabu se zastavilo. Přítomný stárek mlýna jménem Mařena sochořem pohnul tímto kolem a spatřil, že zespod kola cosi bílého pryč plave. Skočil do vody a vytáhl za vlasy Rozálku, která již mizela pod ledem. Děvčátko, ač bylo celou hodinu pod kolem, zůstalo živo a zdrávo. V šalandě mlýna, kde se Rozálka vzpamatovala, vyprávěla o Janu Nepomuckém, že se jí ve vodě zjevil v té podobě, jakou má jeho socha na

mostě, kde chodíc kolem do školy často klekávala a k němu se modlívala, a těšil ji, aby se nebála, že neutone. Jak zjevil Bůh zázrakem libost svou k počtě mučedníkovi činěné. Na památku této události byl později do severní zdi mlýna umístěn světcův obraz.“ (Kupka, 2007)

Není proto divu, že ve Strakonících byla úcta sv. Jana Nepomuckého možná ještě intenzivnější než jinde. Projevilo se to i výstavbou velkého množství kaplí a kapliček novému českému světci zasvěcených, z nichž se mnohé dochovaly do současnosti.

Větší kaple sv. Jana Nepomuckého z 18. století, zvaná „Brušákova“, stojí při dnešní Radomyšelské ulici. Jednoduchá čtvercová stavba stávala u pramene mezi poli za městem. V její blízkosti byli pochováni vojáci z války o rakouské dědictví (1740–1742) (Kupka, 2003). Nad hroby francouzských a rakouských vojáků padlých v téže válce byla vztyčena i menší kaple téhož zasvěcení v Hradeckého ulici, nedalekou od kaple Nejsvětější Trojice. Její dnešní podoba je asi z doby kolem roku 1820. Pravděpodobně z 18. století je i drobná barokní výklenková kaplička sv. Jana Nepomuckého východně od Podsrpu, při odbočce na Modlešovice. V zadní části niky bývala umístěna socha sv. Jana a dle dobových popisů na kapličce nápis *Sv. Jene Nepomucký, oroduj za nás a naši vlast. Až z 19. století je drobná výklenková kaplička při Písecké silnici, dnes Husova, o které ještě bude řeč. Nejvýstavnější ze strakonických svatojánských kaplí je stavba stojící v Rennerových sadech. Byla sem přemístěna v roce 1935 jako náhrada za kapli z počátku 19. století, jež musela ustoupit výstavbě nové komunikace. Také o ní ještě bude pojednáno. Socha svatého Jana nechybí ani na barokním Mariánském sloupu z poloviny 18. století, který dnes (po přemístění) stojí na Palackého náměstí. Svatému Janu jsou zasvěcené i návesní kaple v příměstských částech Strakonice, tj. na Sřele (v roce 1964 nahradila zbořenou kapli z 19. století) a v Dražejově (z roku 1812) (Kupka, 2002c). Kaple sv. Jana Nepomuckého z doby okolo roku 1850 stávala i nedaleko hřbitova u kostela sv. Václava. Další se nacházela na dnes již neexistujícím mostě přes vedlejší rameno Otavy, dnes zatrubněné, u kostela sv. Markéty. Byla zbořena v roce 1929 a dlouho se diskutovalo o jejím znovupostavení, ke kterému nakonec nedošlo (Kupka, 2002).*



obr. 2 – Dvě ze svatojánských kaplí z 18. stol. – v Hradeckého ulici a na Podsrpu (Zdroj: autor, 2016)

4 M. Jan Hus

Jestliže se sv. Janem Nepomuckým mají Strakonice historicky daný výjimečný vztah, k M. Janu Husovi mají vztah podobný jako jiná města u nás. O generaci mladší Jan Hus se

narodil z chudých rodičů kolem roku 1370 v Husinci. Studoval na pražské univerzitě a v roce 1400 byl vysvěcen na kněze. Během jeho pražských studií byl o něco starší Jan Nepomucký již generálním vikářem arcibiskupa Jana z Jenštejna a v roce 1393, kdy Jan Hus dosáhl gradu bakaláře svobodných umění, byl Jan z Pomuku umučen. Je tedy více než pravděpodobné, že student Jan Hus Jana Nepomuckého znal nebo alespoň o něm věděl. V roce 1402 začal Hus kázat v kapli betlémské, která se stala centrem tehdejšího reformního hnutí, v té době silně podporovaného královským dvorem, zejména královnou Žofií Bavorskou, jejímž zpovědníkem (pravděpodobně) býval Jan Nepomucký. V letech 1409 až 1410 byl Jan Hus rektorem pražské univerzity (podobně Jan Nepomucký v Padově o několik let dříve), která se po přijetí dekretu kutnohorského (1409) podřídila králi. Hus se postupně stal oporou světské moci a krále Václava IV. v jeho vleklém sporu s církví a arcibiskupem. Nyní vlastně stál na druhé straně dlouhodobého sporu, který vedl k umučení Jana Nepomuckého. Nakonec však, když se od něj odvrátil i královský dvůr a řada jeho bývalých spojenců, byl pro své učení 6. července 1415 jako „tvrdošijný kacír“ upálen. Zemřel mučednickou smrtí, a to 22 let po Janu Nepomuckém. Předmětem tohoto článku není a nemůže být rozbor Husova učení (dle diskuzí a příspěvků na internetu stále kontroverzní téma!) a značně nepřehledné politické a církevně-politické situace stejně jako vynášení soudu o Husově pravověrnosti či legitimitě rozsudku. Rozsáhlý právní rozbor procesu publikoval doc. Jiří Kejř (2000), mimochodem sám evangelík. Dochází k závěru, že mezi Husem a jeho soudci zela nepřekročitelná propast. Právně-teologická a morální rovina, na které stál Hus, nemohla být slučitelná s rovinou právní, na které stáli jeho soudcové. Podle norem tehdejšího kanonického práva, které aplikoval soudní tribunál koncilu, se Hus provinil a podle tehdy platného práva bylo jeho odsouzení oprávněné (Kejř, 2000). Na druhou stranu není možné neobdivovat Husovu mravní sílu, se kterou šel na smrt. On nebyl pasivní obětí, sám se rozhodl.

Stejně jako v případě Jana Nepomuckého začal po smrti druhý Husův život. Jeho legenda se někdy rozvinula do podob, které by jistě nečekal. Z kněze a reformátora církve se stal český vlastenec, tribun lidu, revolucionář či předchůdce bojovníků za lidská práva a demokracii, který byl, jak psala v roce 1955 Mladá fronta, upálen *na příkaz reakčního katolického duchovenstva (...)*. Tehdy byla na znovupostavenou Betlémskou kapli umístěna pamětní deska oslavující Zdeňka Nejedlého (!) a milicionáři tu stáli čestnou stráž při Husových spisech (Hojda, 2008).

5 M. Jan Hus a Strakonice

V roce 1925 bylo pětistédésáté výročí Husovy smrti (oslatvit pětisté výročí znemožnila válka) slaveno s velkou okázalostí za účasti prezidenta a vlády, na pražském hradě vlál místo prezidentské standardy prapor s husitským kalichem. Svatá stolice dokonce na protest odvolala z Prahy nuncia a diplomatické styky s Vatikánem byly plně obnoveny až za tři roky (*modus vivendi*) (Kadlec, 1987). Mohutné oslavy se chystaly i ve Strakonících. Již v roce 1923 získal okresní Osvětový sbor od obce místo před Strakonickým hradem na Dubovci k postavení pomníku M. Janu Husovi. 6. července 1925 byl pak pod patronací městské rady položen základní kámen novému pomníku a již 13. září téhož roku byla část pomníku, nejprve jen socha Husova, odhalena. Den předtím, tj. 12. září, byl Dubovec městskou radou přejmenován na Husovo nábřeží. 19. září 1926 pak bylo dokončeno celé sousoší, když byly postaveny ještě čtyři další sochy: Jan Žižka z Trocnova, Jiří z Poděbrad, německý křižák a pán z Rožmberka. Ideový podtext umístění pomníku dokumentuje zápis v městské kronice: „*Stojí proti zámku, odkuž proti Žižkovi k Sudoměři vytáhl Jindř. z Hradce a kdež 'Jednota strakonická' kula plány proti králi Jiřímu.*“ Autorem Husova sousoší byl akademický sochař Vojtěch Šíp z Plzně (1885–1931). Náklady dosáhly 80 tisíc korun a podílelo se na nich kromě Osvětového sboru i město, okres, spolky i jednotlivci. Na pomníku stojí text s parafrází Husova textu z díla *Výklad Viery, Desatera a Páteře*: „*SVĚTLÉ PAMÁTCE M. JANA HUSI -*

1925 - HLEDEJ PRAVDU - UČ SE PRAVDĚ - MILUJ PRAVDU - PRAV PRAVDU - DRŽ PRAVDU AŽ DO SMRTI - VŽDYŤ - ŽÁR PRAVDY NEZHASÍ - KDO LIDI ZDRTÍ - A ŽIVOT VE LŽI - HORŠÍ BYL BY SMRTI.“

Řešení Husova sousoší však nevyvolalo jen pozitivní reakce (čtyři další postavy z roku 1926 podle dobových fotografií opravdu nebyly podařené). V zápise z výborové schůze spolku Renner z roku 1932 se můžeme dočíst: „*I o nepodařeném tomto sousoší několikrát uvažováno, co s ním učiniti, abychom se vystříhali úsměšků cizinců. Ovšem okamžitě nelze zde nic měniti, neboť nevíme, jak místo to změni úprava řek Otavy a Volyňky.*“ Jedno z největších Husových sousoší u nás však na místě již stejně nenajdeme. Jeho osudy v dalších desetiletích budou pojednány později (Kupka 2002b, Kupka 2005).



obr. 3 – Husovo sousoší na Dubovci v podobě z roku 1926 a dnešní Husův pomník v Rennerových sadech, již bez čtyř okolních postav (Zdroj: SOkA Strakonice, Fond Spolek Renner; autor, 2016)

6 Konflikt

Jan Hus se s Janem Nepomuckým dostali do konfliktu až mnoho století po smrti. V 19. století se objevil a sílil v některých obrozeneckých kruzích názor, že pravým důvodem „umělého vytvoření“ postavy sv. Jana Nepomuckého, jeho kanonizace a podporovaného kultu byla snaha zastínit kult Mistra Jana Husa. Tato ničím nepodložená teze byla rozvinuta mladočeskou publicistikou tak, jako kdyby Jan Nepomucký ve skutečnosti vůbec neexistoval a byl uměle vytvořen až po roce 1620 (dnes již vysvětlená chyba letopočtu v Hájkově kronice se stala důvodem pozdějšího zpochybňování Janovy historicity), aby národu nahradil milovaného Jana Husa, který měl upadnout v zapomnutí (Vlnas, 1993). Dokonce se objevil názor, že katolická církev nechala přetesat Husovy sochy, jež byly po Čechách hojně rozmístěny, na figury Jana Nepomuckého (Bednář, 2010).

Vznik protikatolicky a protinábožensky laděné Československé republiky byl signálem k živelnému účtování nejen s Vídní, ale i s Římem a katolicismem. Širokou odezvou našla hesla: „*Po Vidni Řím! Řím musí býti Čechem souzen a odsouzen!*“ Signifikantním

aktem pak bylo zničení mariánského sloupu na Staroměstském náměstí 3. listopadu 1918. V letech 1919 až 1920 následně docházelo i k velké vlně ničení nepomucenských památek jako symbolů prorakouského barokního katolicismu. Za obět' obrazoborecké vlně padly stovky drobných sakrálních památek, především pak soch sv. Jana Nepomuckého.

„Když večer dne 3. listopadu 1918 na popud, daný nepřímou agrárním časopisem Večer, zaduněl hromový úder Mariánského sloupu na dlažbu Staroměstského náměstí (...) tento první úder byl signálem k ničení památek a soch po celé naší vlasti, jemuž padlo za obět' na sta monumentů krásné křesťanské kultury, jež nenahradí už nikdo. Za obět' nejnižších protináboženských vášní, probuzených v davech novinářskými články a paličskými řeči, padly především sochy českého patrona sv. Jana Nepomuckého, ale též přechetné sochy jiných světců, ba i kříže.“ (Š. A., 1922)

Novým zákonem č. 65/1925 Sb., o svátcích a památných dnech republiky Československé, byl zemský svátek svatého Jana Nepomuckého zrušen jako den pracovního klidu (zaveden dvorním dekretem Marie Terezie 21. listopadu 1771), zatímco 6. červenec byl jako památný den mohutně slaven. V ideovém prostředí první republiky se Jan Nepomucký stal jedním z témat vášnivých diskuzí tzv. sporu o smysl českých dějin. Historik Josef Pekař nakonec vydává v roce 1921 své polemiky s Janem Herbenem knižně pod názvem *Tři kapitoly z boje o sv. Jana Nepomuckého*, kde se brání tomu, aby se osoba sv. Jana Nepomuckého stavěla proti osobě Husově. Píše: *„K velikosti Husově není potřeba, aby byl v prach zašlápnut Jan z Pomuka a uznání toho, co na Janu z Pomuka uznání zasluhuje, nemůže žádným způsobem ubližovati slávě Husově.“ (Pekař, 1921).*



obr. 4 – Nejlépe dochovaná postava z Husova sousoší – král Jiří z Poděbrad – byla umístěna na novém podstavci před základní školou ve stejnojmenné ulici (Zdroj: autor, 2016)

Odlesk těchto sporů můžeme vidět i ve Strakonících, sice v banálním, ale o to zajímavějším příkladu. Jsou jím osudy již zmiňované kapličky sv. Jana Nepomuckého při Písecké silnici. Drobná pilířková výklenková kaplička s prohnutou římsou byla zřízena a udržována majiteli domu čp. 14 v Řepici. Byla zasvěcena svatému Janu, jehož soška byla v kapli umístěna. Později byla podél silnice až ke kapli vysázena alej lip a javorů (1887).

Bouřlivé celospolečenské události po vzniku republiky rezonovaly i zde a ze záznamů z řepické kroniky víme, že místní zastupitelstvo v roce 1923 jednomyslně rozhodlo o umístění obrazu M. Jana Husa do kaple, která byla při té příležitosti opravena. Socha sv. Jana byla odstraněna a 6. července 1923 sem byl při slavnostním shromáždění velkého počtu lidí umístěn Husův obraz. Také kříž nad kaplí byl nahrazen tepaným kalichem na kamenném podstavci. I v následujících letech se sem konal v den Husova výročí průvod. Případ změny kaple či sochy z Jana Nepomuckého na Jana Husa ovšem není v rámci Čech ojedinělý.

Jestliže tento akt odrážel étos doby, dobové společenské poměry a ideály, můžeme vidět tuto symboliku i dnes. Kaple se po stavbě nové výpadovky dostala do téměř zapomenuté polohy pod silničním náspem. Není v ní ani Janova socha, ani Husův obraz (Kupka 2004, Kupka 2002a). Že by se i Jan Hus stal pro většinu Čechů definitivně bezobsažným jménem v kalendáři, nebo jde jen o dočasný kyvadlový efekt, na němž se podepsala skepse k propagandou dříve vnucovaným husitským revolucionářům? (Hojda, 2008)



obr. 5 – Husova kaplička při Písecké silnici s tepaným kalichem (Zdroj: autor, 2013)

7 Smíření místo závěru

V současnosti jsou všechny ideologické spory, tak živé v období první republiky, zahlazené. Jak píše historik prof. Jaroslav Kadlec (1990):

„V naší době vyhasíná úcta svatojanská a patrně vyhasne jako projev bývalé religiozity národa. Nicméně ani potom nebude možno odepřít milovníku zašlých doby, aby nepocítil smutek nad zánikem oné snivé a poetické zbožnosti svatojanských dnů a poutí, která plnila útechou a radostí celé generace předků.“

Symbolem vyhaslého konfliktu mezi oběma středověkými Jany může být přemístění kaple sv. Jana Nepomuckého i Husova pomníku ve Strakonících do Rennerových sadů, na dohled od sebe.

Husův pomník na Dubovci zůstal beze změny stát jen několik let. Je sice s podivem, jak zmiňuje městská kronika, že když 15. září 1940 vstoupilo v platnost nařízení o dvojjazyčných německo-českých nápisech a když byly odstraňovány české nápisy i na pomnících a kapličkách, byl nápis na Husově pomníku ponechán. Zato sám pomník byl značně poškozen. Protože uráželo city Němců, že se německý křížák a německý šlechtic poddávají králi Jiřímu z Poděbrad a Žižkovi, byly tyto čtyři sochy odstraněny a zakopány za pomníkem. Zůstala pouze postava Husova. V souvislosti se stavbou nového přemostění soutoku Otavy s Volyňkou v 70. letech 20. století byl park na Dubovci zrušen a pomník se musel odstěhovat. Jeho centrální část, postava M. Jana Husa, se dostala do Rennerových sadů. Nejméně poničená socha Jiřího z Poděbrad, která byla po 5. květnu 1945 postavena na nádvoří zámku, dnes stojí před základní školou v ulici krále Jiřího z Poděbrad. Postava klečícího pána z Rožmberka stávala až donedávna v blízkosti Husova pomníku v Rennerových sadech. Postupem času však byla natolik vandaly poničena, že se koncem roku 2009 přistoupilo k jejímu zrestaurování. V první polovině roku 2010 pak byla socha umístěna do areálu strakonického hradu, kde je dnes k vidění na zastřešeném schodišti nad restaurací Hradní sklípek. V Rennerových sadech tedy zůstalo z celého velkého sousoší jen torzo, a to socha Husova (Kupka 2002b, Kupka 2005). U příležitosti šestistého výročí Husovy smrti byl pomník opraven a znovu se alespoň na čas dostal do zájmu veřejnosti.



obr. 6 – Svatojanská kaple v Rennerových sadech z roku 1935 se sochou sv. Jana Nepomuckého z roku 1812 (Zdroj: autor, 2016)

Pomník byl umístěn do západní části sadů, kde se již nacházela kaple sv. Jana Nepomuckého. Ta sem také byla přemístěna dodatečně v roce 1935. Původně stála od roku 1816 v nedaleké ulici Na Stráži (původně Tyršově), ale v roce 1931 byla značně poškozena při rekonstrukci ulice, kde překážela provozu. Nakonec bylo rozhodnuto, že není účelné kapli opravovat, ale že bude přemístěna někam, kde nebude bránit dopravnímu provozu. Proto byla v roce 1935 zbořena a její přesná kopie, do které byla přenesena velká hliněná socha sv. Jana, byla postavena na dnešním místě v západní části sadů strakonickým stavitelem Čeňkem Prokopem. Nad vstupem je umístěn nápis: *SWATÝ JENE, ORODUJ ZA NÁS!* Sochu prý dle tradice vytvořil hrnčířský tovaryš Formánek v roce 1812 jako svou závěrečnou práci. Následně byla ze sebraných peněz postavena zděná kaple, kolem ní byly vysázeny kaštaný a

konaly se zde pobožnosti k úctě sv. Jana. (Pecen, 1939; Kupka, 2002a; Kupka, 2005). V posledních letech se u kaple příležitostně konávají svatojanské pobožnosti.

Na osudech několika staveb ve Strakonících můžeme sledovat odraz celospolečenských proměn v průběhu dramatického 20. století. Jejich dnešní stav a poloha snad mohou dát naději na usmíření a zklidnění vášní. Na druhé straně ukazují na lhostejnost a vlažnost dnešní doby k dějinám, k duchovnímu i kulturnímu dědictví národa.

Jakoby se naplňoval text Janova Zjevení: „*Vím o tvých skutcích; nejsi studený ani horký. Kéž bys byl studený anebo horký! Ale že jsi vlažný, a nejsi horký ani studený, nesnesu tě v ústech.*” (Zj 3,15-16).

Literatura

- BEDNÁŘ, Milan (2010), *Poškozování drobných sakrálních památek po vzniku Československé republiky*. Diplomová práce FF MÚ v Brně.
- DAVID, Jaroslav (2011), *Smrdiv, Brežněves a Rychlonožkova ulice*. Praha: Academia. ISBN 978-80-200-1913-4.
- FRANZEN, August (2006), *Malé dějiny církve*. Kostelní Vydří: Karmelitánské nakladatelství. ISBN 80-7195-082-3.
- HOJDA, Zdeněk (2008). Jak slaví národ Husův. Jan Hus jako české jubileum. *Dějiny a současnost. Kulturně historická revue* 30, č. 8, s. 41-43. ISSN 0418-5129.
- HRŮZA, Jiří (1973). *Hledání soudobého města*. Praha: Obelisk.
- KADLEC, Jaroslav (1987), *Přehled českých církevních dějin*. Řím: Křesťanská akademie. ISBN 8-7113-004-4.
- KADLEC, Jaroslav (ed.) at al. (1990), *Bohemia sancta*. Praha: Zvon. ISBN 80-7113-032-X.
- KADLEC, Jaroslav (1993), *Dějiny katolické církve*. Olomouc: UP. ISBN 80-7067-285-4.
- KEJŘ, Jiří (2000). *Husův proces*. Praha: Vyšehrad. ISBN 80-7021-387-6.
- KRATOCHVÍL, Petr – HALÍK, Pavel – NOVÝ, Otakar (1996). *Architektura a město*. Praha: Academia. ISBN 80-200-0245-6.
- KUPKA, Jiří (2002a), Sakrální architektura ve Strakonících. In: *Strakonice. Kapitoly z historie*. Strakonice: Město Strakonice. s. 149–196. ISBN 80-238-7889-1.
- KUPKA, Jiří (2002b). Husův pomník. *Zpravodaj města Strakonice* 4, č. 9, s.12.
- KUPKA, Jiří (2002c). Dražejov. *Zpravodaj města Strakonice* 4, č.1, s. 9.
- KUPKA, Jiří (2003). Brušákovice kaple. *Zpravodaj města Strakonice* 5, č. 8, s. 7.
- KUPKA, Jiří (2004). Husova kaplička. *Zpravodaj města Strakonice* 6, č. 1, s. 12.
- KUPKA, Jiří (2005). Počátky veřejné zeleně ve Strakonících. In: *Strakonice. Kapitoly ze života města*. Strakonice: Město Strakonice. s. 251–270. ISBN 80-239-4790-7.
- KUPKA, Jiří (2007), Svatý Jan a Strakonice. *Zpravodaj města Strakonice* 9, č. 1, s. 12.
- LAŠTOVKA, Marek (1997), *Pražský uličník*. Praha: Libri. ISBN 80-85983-24-9.
- PALLADIO, Andrea (1958), *Čtyři knihy o architektuře, v nichž se po krátkém pojednání o pěti rádech a o těch pokynem, které jsou při stavění nejnmutnější (...)*. Praha 1958.
- PECEN, František (1939). *Strakonicko v pověstech a bájích*. Strakonice: Dvořák.
- PEKAŘ, Josef (1921). *Tři kapitoly z boje o sv. Jana Nepomuckého*. Praha: Vesmír.
- POMETLO, Jiří (2004), *Sakrální architektura v českých zemích (1945 – 2004)*. In: ERA 21, 4/2004, 62–67.
- ROYT, Jan (2000). *Zahrada mariánská*. Sušice: Muzeum Šumavy.
- SCHIKORA, Rudolf (1947), *Naše světla*. Frýdek: Exerciční dům ve Frýdku.
- Š[ORM], A[ntonín] (1922), *Vě jménu demokracie*. Praha: Československá akciová tiskárna.
- VLNAS, Vít (1993). *Jan Nepomucký. Česká legenda*. Praha 1993. ISBN 978-80-7432-278-5.
- VOŠKOVÁ, Katarína a kol. (2014), *Sakrálné pamiatky v krajine. Banská Štiavnica a okolie*. Bratislava: STU. ISBN 978-80-227-4308-2.



obr. 7 – Dokončování Husova pomníku v roce 1926 (Zdroj: SOkA Strakonice, Fond: Spolek Renner)

Článek byl podpořen Projektem výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI) DG16P02M034 „Identifikace a prezentace památkového potenciálu historické kulturní krajiny České republiky“.

Informace o autorovi

doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra urbanismu a územního plánování

jiri.kupka@fsv.cvut.cz

Analýza půdorysů dalších tří vybraných skupin vesnic stejných kolonizačních akcí

The Analysis of Ground Plans of other Three Selected Groups of Villages of Identical Colonization Activities

Zuzana Pešková

Abstract:

The paper is the continuation of the previous paper *The Analysis of Ground Plans of Three Selected Villages Founded by the Same Locators* published in *Man, Building and Urban Planning 8, Conference proceedings, 2015*. On the base of stable cadastral maps analyses regularity in ground plans of three groups of villages (Butovice - Jinonice - Kosire, Prostřední Lhota a Zaborná Lhota, Kaliste - Rapotice) were identified in archive sources as identical colonisation activities. Selected examples are diffused in Czech region (from Dobris via Prague to the land border nearby Humpolec), so the previous pattern of analysed villages nearby Kadan and Dobris is supplemented.

The villages were described by the basic criterias (type, size, orientation to the world sides, existence of water source, presence of a church). Then the regularity in the ground plan – the basic module was searched: the width of the lot noticeably repeated in the village ground plan. Detected modules schemes could link to the period if the regular organisation or re-organisation of the village was demanded because of new taxes policy – emphyteusis. Identified values were compared with the Czech elbows, respectively with the commonly used values of medieval ligaments.

The comparison of other group of villages connected with the same establishment period and probably the same locator did not prove the usage of the same archetype of village establishments in the same group preserved up to stable cadastre mapping times.

Keywords:

Urbanism; colonization; 13th and 14th centuries; locator; medieval ligament; Butovice; Jinonice; Kosire; Prostřední Lhota; Záborná Lhota; Kaliste; Rapotice; Dobris region; Prague; Humpolec region; Kuncman Hohenstol; Balwin; Jindrich – coins administrator in Humpolec

PEŠKOVÁ, Zuzana (2017). Analýza půdorysů dalších tří vybraných skupin vesnic stejných kolonizačních akcí. In: KUGL, Jirí, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 144-157. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licenci Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Článek tematicky a obsahově navazuje na již prezentovanou a publikovanou stat' na konferenci Člověk, stavba a územní plánování 8 Analýza půdorysů tří vybraných skupin vesnic založených stejnými lokátory (Pešková, 2015), v němž byly analyzovány půdorysy tří vybraných kolonizačních podniků: Trhové Dušníky– Dubenec – Dobříš – Rosovice – Kytín – Nový Knín – Libčice, Mikulovice – Verněřov – Pruněřov a Blahuňov – Sobětice – Kýšovice – Kralupy – Krbice. Porovnání jednotlivých skupin ukázalo velkou různorodost ve způsobu zakládání, resp. přeměrování sídel stejnými lokátory (či spíše jimi pověřených měřiči).

1.1 Trhové Dušníky– Dubenec – Dobříš – Rosovice – Kytín – Nový Knín – Libčice

Ačkoli bylo těchto sedm sídel založeno v rámci jednoho kolonizačního podniku, nenajdeme dva půdorysy, ve kterých by bylo použito zcela stejné půdorysné schéma. Pravděpodobná schémata rozmístění lánů Trhových Dušníků a Dubence se sobě sice podobají, ale odečtené přibližné šířky lánů se liší. Ani u ostatních obcí se nevyskytují dvakrát odměřené stejné šířky lánů. Všechny obce byly vysazeny kolem návesního prostoru, přičemž převládá širší obdélný tvar (Pešková, 2015).

1.2 Mikulovice – Verněřov – Pruněřov

Všechny tři vesnice mají stejnou urbanistickou strukturu: parcelní pruhy jednotlivých usedlostí jsou vytyčeny podél protékající vodoteče tak, že vytváří lánovou soustavu. Půdorys Mikulovic se od půdorysu Pruněřova a Verněřova přeci jenom liší. Je zde prokazatelně jasněji čitelné dodržení šířek parcelních pruhů na základě vyměřeného modulového systému. Základní modul je zhruba o jednu třetinu kratší (33 m), než základní modul identifikovaný u dalších dvou vesnic (52 m). Porovnáme-li půdorysy Pruněřova a Verněřova, lze zjistit, že pravděpodobně byly založeny na opakování stejného délkového modulu, přičemž u Verněřova je použití základního modulu v půdorysu sídla - především západní řadě parcel - lépe patrné. Pruněřov má modulový systém čitelný až po prověření delších úseků parcelních pruhů. V obou půdorysech se objevuje jistá anomálie. Vedle parcely modulové šířky, či řady parcel prokazatelně na modulu závislých se objevuje parcela užší, šířky přibližně 42 - 43 metrů, která je vůči nalezenému modulovému systému inertní. Bez znalosti počtu lánů daných lokátoru k vysazení nelze jednoznačně určit šířku jednoho lánu a ani původní délku založení (Pešková, 2015).

1.3 Blahuňov – Sobětice – Kýšovice – Kralupy – Krbice

Blahuňov, Sobětice a Kýšovice jsou založeny na principech lánových vsí, které s sebou přinášeli němečtí kolonisté. Půdorysy sousedních Sobětic a Kýšovic jsou si podobné a poukazují na jedno a týž použité radiální urbanistické schéma. Přesto je zde jeden rozdíl. Kýšovice jsou založeny do kruhu kolem pramene, což není nikterak překvapující. Sobětice jsou sice analogickým kruhovým založením, dokonce přibližně o stejné velikosti, ale kolem protékající vodoteče. Podle zvyklosti by se v podobném případě daly spíše očekávat dvě paralelní řady usedlostí. Ve všech půdorysech jsou použity prvky vyšší urbanistické úrovně své doby, které se blíží učebnicovým typologickým příkladům. Dokládají tak profesionální znalosti svých tvůrců v oboru vyměrování sídel (Pešková, 2015).

1.4 Závěry z předchozí práce jako výchozí materiál pro další rozbor

Z rozboru vybraných kolonizačních podniků plyne, že zaštitění vysazení sídel jednou osobou lokátora neznamená aplikaci stejného ideálního vyměrovacího schématu. V žádné z vybraných skupin se neopakuje identické půdorysné schéma. Ti, kteří volili aplikaci půdorysného schématu, museli znát větší počet použitelných typů a museli je umět správně

aplikovat v daných přírodních podmínkách. Ne vždy bylo možné použít schéma ve své ideální podobě, často bylo nutné reagovat na terén, přírodní překážky i předchozí formy zástavby. Pravidelnost byla deformována, a to ne vždy díky nedokonalosti měřičů. Také hodnoty základních modulů, které se opakují ve své absolutní hodnotě či jejich násobcích, se prakticky sídlo od sídla mění a v žádné z vybraných skupin se stejná hodnota neopakuje více než dvakrát. I to je důkazem nutné znalosti dobře odhadnout terén a půdu tak, aby své osadníky uživila a sídlo nebylo odsouzeno k zániku. U lánových soustav jsou voleny šířky parcelních pruhů větší, než u kompaktnějších návesních a ulicových půdorysů. Někdy se nabízí více možných hodnot základního modulu. Většinou jsou ve vzájemném číselném poměru celého nebo částečného násobku. V tomto případě je neocenitelná informace o počtu lánů daných k vysazení (Pešková, 2015).

Odměřené hodnoty základních modulů z map stabilního katastru jsou různorodé, ale přesto je lze sloučit do skupin, které se přibližují známým velikostem provazců či jejich násobků. Chronologický přehled použitých předpokládaných délek provazců nenaznačuje, že by byla některé hodnoty preferované v daném období či oblasti. Naopak lze doložit, že se všechny v průběhu 13. a 14. století vyskytují paralelně a v různých lokalitách (Pešková, 2015).

Cílem analýzy dalších skupin vesnic je především získání většího počtu dat, které pomohou objektivizovat výsledky plynoucí z předchozích rozborů. Prověření hypotéz a závěrů i pro jiné lokality než je oblast Kadaně a Dobříše.

Lze předpokládat, že i u další skupiny sídel, které dle archivních pramenů spojuje stejná kolonizační akce, bude různorodý přístup k rozdělení pozemků a že odměřené hodnoty základních modulů budou ve vztahu k dobovým jednotkám míry – loktům a provazcům.

2 Rešerše

Z hlediska historického exkurzu do problematiky lokátorství a zakládání sídel ve vrcholném středověku, způsobu vyměřování a systému měř si dovoluji odkaz na předchozí publikovou stať (Pešková, 2015).

Analýzy půdorysů z hlediska jejich pravidelnosti, různých vazeb a možných symbolických výkladů jsou stabilním a stále aktuálním badatelským tématem, které má jak své stoupence tak odpůrce. Mezi nejznámější pokus o půdorysnou rekonstrukci středověkého modulového schématu na podkladě mapy destrukcí patří rozměření zaniklé Svídný Zdeňkem Smetánkou (1988). Legendární, ikdyž v mnohém již ve světle novějších poznatků překonaná, je analýza Nového Města pražského provedená Vilémem Lorencem (1973). Nejaktuálnější a mezinárodně známá je práce Klause Humperta (Humpert Klaus et Schenk Martin, 2001), ve které na základě řady terénních průzkumů (Freiburg, Villingen, Offenburg, Rottweil, Esslingen am Neckar, Mnichov, Lübeck, Wismar, Speyer, Bern, Breisach, Campo, Siena, Neumarkt in der Oberpfalz, Abensberg, Bräunlingen a Deggendorf) uvádí, že plán středověkých měst je často jen výsledek zakládací listiny. Popisuje řadu konstrukčních principů a metod měření, ale i motivace, které za nimi stály. Popírá tvrzení, že středověké město bylo rostlé, tvrdí, že bylo plánované urbanisty na pevném schématu.

Popsání pravidelného schématu aplikovaného v půdoryse sídla je prokazatelné a doložitelné, založené na objektivních a relevantních skutečnostech zachycených v mapových podkladech a spolehlivě datovatelných až k nejstaršímu datu přesného mapování, zpravidla k císařským otiskům map stabilního katastru. Zjištění daných zákonitostí však může snadno svádět k chybné interpretaci a vyvození lákavých (někdy až senzačních) závěrů, které se mohou velmi záhy ukázat jako chybné. Zejména při důkladnější konfrontaci s archivními prameny či dokonce s archeologickými nálezy (Dohnal, 2013).

3 Metodika

Jako pracovní postup byla zvolena stejná metoda práce jako pro předchozí skupinu vesnic, aby byly výsledky dobře porovnatelné a odpovídající si (Pešková, 2015).

Výchozím podkladem se staly mapy stabilního katastru (císařské otisky). Sledovaná byla následující kritéria: urbanistický typ, orientace ke světovým stranám, poloha vodoteče, existence a umístění kostela, přibližná velikost, pravděpodobný zakládací modul (šířka parcelního pruhu, která se v půdoryse obce nápadně opakuje) a popis identifikovaného modulového systému.

V centrální partii půdorysu sídla, která vykazuje pravidelnou parcelaci, jsou odměřeny šířky parcelních pruhů. Z naměřených dat je vybrána hodnota, která se nejčastěji opakuje, tzv. základní modul. Dále je pak porovnáván vztah ostatních odměřených číselných hodnot vůči základnímu modulu. Prověřovány jsou i delší úseky a jejich vazba na základní modul. Objevují-li se v půdoryse opakující se modulové úseky, je zřejmé, že zde existuje vyměřovací schéma. Pokud toto schéma určuje převažující část půdorysu historického jádra sídla s doloženým kolonizačním původem, lze se domnívat, že jde o aplikaci systému vrcholně středověkého vyměřování. Starší půdorysy nebyly takto důsledně pravidelně organizovány. Mladší zásahy do půdorysné stopy sídla s sebou nesou většinou jiné šířkové hodnoty a vlastní modulové velikosti, které se od předchozího schématu odlišují.

Touto metodou lze odhadnout, které parcelní pruhy jsou spojeny s potřebou pravidelné organizace sídla. Současně je velmi důležité si uvědomit, že získané hodnoty a popsání stav sídla se s určitostí váže k polovině 19. století a že jej od doby vysazení datovaného archivními prameny dělí i více než půl milénia, ve kterém byl půdorys sídla přizpůsobován dějinným událostem a měněn dle aktuálních ekonomicko-sociálních potřeb. Závěry přesahující a vážící se ke starší době existence sídla představují pouze hypotézy, které by musel prověřit podrobnější archivní či dokonce archeologický průzkum, ten by ovšem přesahoval rámec této práce i odborného zaměření autora.

Výběr dalších tří skupin vesnic vychází z práce J. V. Šimáka (1938) a jeho identifikace skupin vesnic, které spojuje stejný kolonizační podnik.

4 Analýza vybraných skupin sídel

Kvůli návaznosti na předchozí zkoumanou lokalitu v oblasti Dobříše, byl jako další kolonizační podnik vybrána skupina Prostřední Lhota a Záborná Lhota, v lokalitě dnešní Prahy pak Jinonice, Butovice a Košíře a až u zemské hranice na Humpolecku Kaliště a Horní Rápotice.

Oproti předchozím zkoumaným akcím jsou tyto tři „komornějšího“ rázu, čítající vždy po dvou porovnatelných půdorysech. Aplikace dvou shodných principů vyměřování v rámci jedné akce by byla unikátním zjištěním.

4.1 Prostřední Lhota – Záborná Lhota

Roku 1335 byly vysazeny v lese Kavčici bohatým měšťanem z Knína Kuncmanem Hohenstolem dvě Lhoty: Kuncmanova a Martinova (nyní Prostřední a Záborná, RBM IV.).⁶

Jde o sousední vesnice, vzdálené od sebe 3 km a ležící přibližně 15 km východně od Dobříše.

Neuspořádaná zástavba Prostřední Lhoty je rozmístěna kolem velkého rybníka, který představuje centrální prostor vesnice. Hlavní osa zástavby vede podél delšího břehu rybníka ve směru východ - západ. Kostel zde není. Orientační velikost je 150 x 400 metrů. Pravidelnější členění lze rozeznat pouze ve čtyřech lánových pruzích za zástavbou severního

⁶ *Regesta diplomatica nec non epistolaria Bohemiae et Moraviae*, Pars IV., annorum 1333 – 1346, ed. J. Emler, Pragae, 1882 (dále jen RBM IV.), č. 237, str. 91.

břehu rybníka. Tyto pruhy mají šířku 70 m, 28 m a dvakrát 56 m. Buď lze za základní modul považovat hodnotu 28 m a zbývající jsou dva a dva a půl násobky základního modulu. Celkový součet odměřených šířek je 7,5 násobek hodnoty 28 metrů. Anebo lze za základní modul považovat 56 metrů a zbývající dvě parcely jsou jeden a čtvrt a půl násobek základního modulu. Celkem 3 a 3/4 násobek šířky 56 metrů. Bohužel, není znám počet lánů při vysazení, který by byl neocenitelným vodítkem.

Dvě řady usedlostí s hlavní osou ve směru severozápad - jihovýchod vymezují návesní prostor Záborné Lhoty. Osou založení je vodoteč, na níž jsou dva větší rybníky (Návesní hořejší a Návesní dolejší). Vzdálenost řad usedlostí se v jihovýchodní části až dvojnásobně zvětšuje. Severní řada parcel utváří pravidelnější okraj, než jižní strana, která se výrazně odklání od přímé linie. Tvar centrálního prostoru je ovlivněn rybníky. Bez kostela. Orientační velikost centra vsi činí 40 – 90 metrů x 270 metrů. Vesnice má jasně čitelné lánové uspořádání zvláště v plužinách. Šířky parcel usedlostí na šířky plužin ne vždy průběžně navazují. Při rozměření šířek parcel z návesního prostoru se nevyskytuje žádná nápadně se opakující hodnota, ani její násobky. Při rozměření pruhů plužin a prověření delších úseků se objevují opakující se hodnoty přibližně 86 metrů (cca 144 českých loktů). V severozápadní části půdorysu dokonce dvojnásobek této hodnoty. Pravděpodobně zde byly vyměřeny větší celky – lány, pozdější rozdělení pozemků mezi osadníky už neprobíhalo podle modulového kánonu a zřejmě bez účasti profesionálního měřiče.

Porovnáme-li naměřené hodnoty se známými provazci, potom by pro Prostřední Lhotu platilo: 56 m (94 českých loktů) = 2 x 28 m (47 českých loktů), tj. provazec 42 loktů. A pro Lhotu Zábornou: 86 m (144 českých loktů) = 2 x 43 m (72 českých loktů), tj. provazec 72 loktů.

Pokud bychom předpokládali, že pro obě vesnice byla použita stejná velikost lánů, pak by Prostřední Lhotě mohlo být přiděleno 2,5 lány šířky přibližně 86 metrů a Lhotě Záborné 6 lánů stejné šířky. Jde pouze o spekulaci, kterou nelze bez znalosti počtu lánů daných k dispozici lokátorovi při vysazení obce potvrdit.

4.2 Butovice – Jinonice – Košíře

Královnin vladař Balwin vysadil roku 1312 magdeburským právem Butovice, Jinonice a Košíře. Dochovala se i výjimečná zpráva, že příslušná měření při vysazování těchto vsí provede přísežný zeměměřič (RBM III).⁷

Jinonice, Butovice i Košíře jsou dnes sousední sídliště v západní části Prahy. Přesto patří k nejstaršímu osídlení na dnešním pražském území a se zjevnými relikty předchozích struktur patrných v době emfyteutického vysazení ve 14. století (CDB II).⁸

V Jinonicích dvě řady pravidelných parcelních pruhů lemují zhruba obdélný návesní prostor (cca 50 x 200 metrů) s vodotečí a rybníky. Podélná osa založení vede přibližně ve směru východ - západ. Ve východní a západní části se nalézají podmáčená území. Bez kostela. V severozápadní části je situován panský dvůr. V pravidelné parcelaci byl stanoven základní modul cca 34 metrů (přibližně 57 českých loktů), jehož celé a poloviční násobky se v půdoryse opakují.

Butovice jsou blízkým jihovýchodním sousedem Jinonic. Řady parcelních pruhů lemují ohyb cesty. Orientace parcel je přibližně na sever a na jih. V ohybu cesty se nalézá rybníček s přítokem. Kostel je umístěn v jihovýchodní části za vesnicí. Orientační délka zástavby činí 255 metrů. Parcely pravidelné šířky se nachází v severní a jižní části půdorysu obce. Dokonce je na jižní straně čitelný náznak vymezení vnějšího obvodu vesnice přibližně ve vzdálenosti 120 metrů od centrální cesty. Vesnice byla za třicetileté války téměř zničena.

⁷ RBM III, č. 73, str. 31-32.

⁸ Butovice – rok 1222 (CDB II., str. 217), Jinonice – rok 1207 (CDB II, str. 66), Košíře – rok 1185 (CDB I, str. 277).

Berní rula udává 2 usedlosti funkční a 10 objektů devastovaných. Základní modul byl stanoven na přibližných 22 metrů (cca 37 loktů českých). Ostatní parcelní pruhy jsou buď celým, nebo polovičním násobkem 22.

Mapa stabilního katastru zachycuje Košíře jako oblast s viničními usedlostmi. Vinná réva se zde pěstovala od poloviny 14. století. V katastru obce není pravidelně organizovaná vesnice. Hledání modulového schématu a porovnávání této oblasti s ostatními je bezpředmětné.

Při porovnání naměřených hodnot se známými provazci, lze konstatovat: Butovice mají základní modul 22 metrů, tj. cca 37 českých loktů, což by odpovídalo známé délce provazce 36 loktů, Jinonice 34 metrů, tj. cca 57 loktů českých, což se nejvíce přibližuje známé délce provazce 52 loktů.

4.3 Kaliště – Rápotice

Roku 1252 svěřili kanovníci obvod zahrádecký mezi Humpolcem a lesem Nelechovem správci mince v Humpolci Jindřichovi, aby tu do roka osadil kolonisty podle způsobu německých hostí v sousedním Želivsku dvě vsi (RBM I).⁹ Dle J. V. Šimáka šlo pravděpodobně o Kaliště a Rápotice (Šimák, 1938).

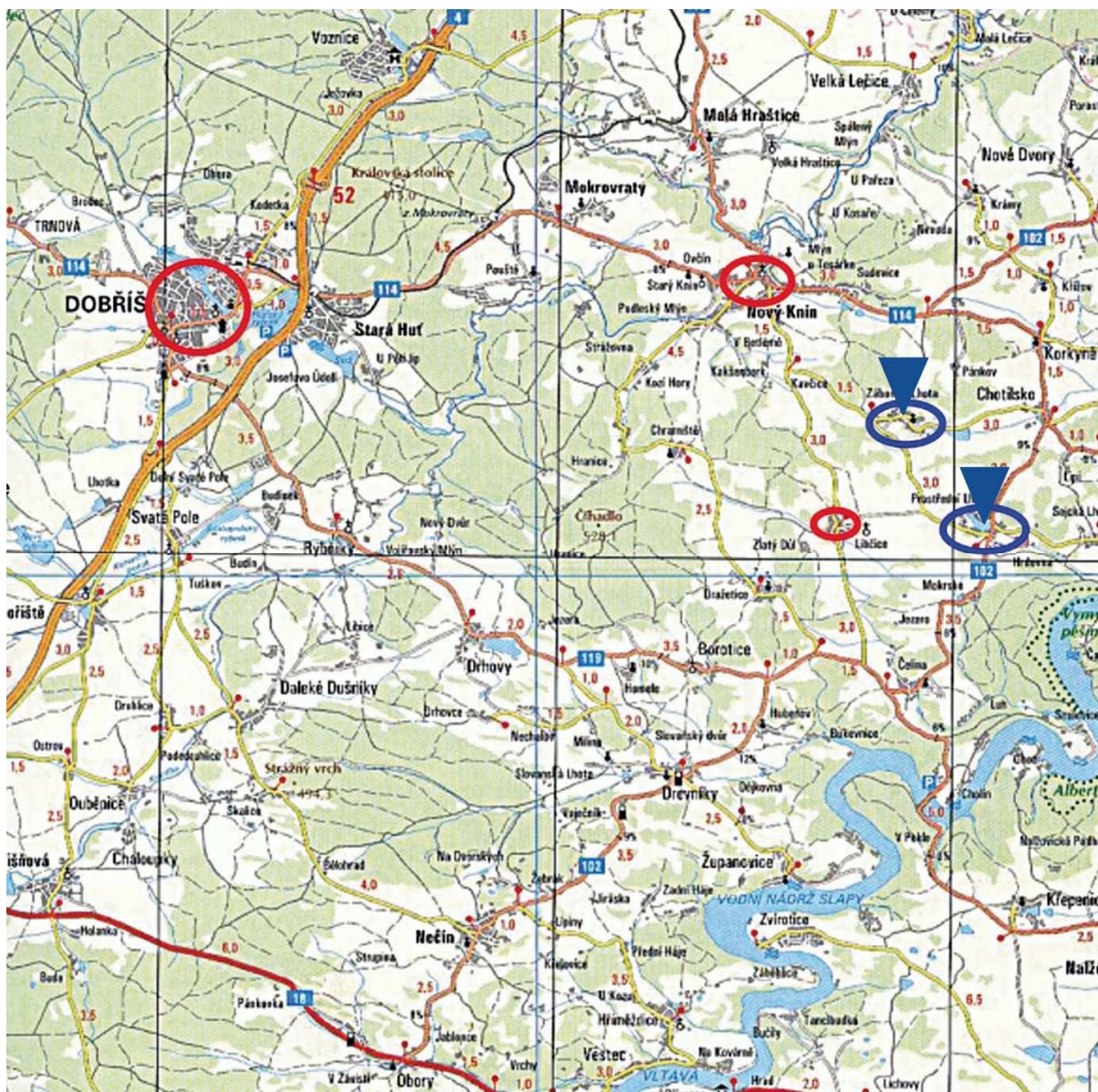
Pět kilometrů severozápadně od Humpolce se nachází Horní Rápotice a další 2,5 km stejným směrem je vedlejší vsí Kaliště.

Obdélný návesní prostor Kaliště, o přibližných rozměrech 80 x 320 metrů, má podélnou osu orientovanou ve směru východ - západ, delší stany lemují usedlosti. Návsí protéká vodoteč, na ní jsou rybníky. Kostel je umístěn uprostřed východní části návsi. Obě řady usedlostí vykazují pravidelnou parcelaci, základní modul je zde dobře rozpoznatelný a byl stanoven na přibližných 31 metrů (cca 52 českých loktů). Kromě jeho celých násobků se v půdoryse vyskytují i násobky jedné poloviny, jedné třetiny a jedné čtvrtiny. V některých případech bylo nutné prověřit delší úseky, aby byl modulový kánon prokazatelný.

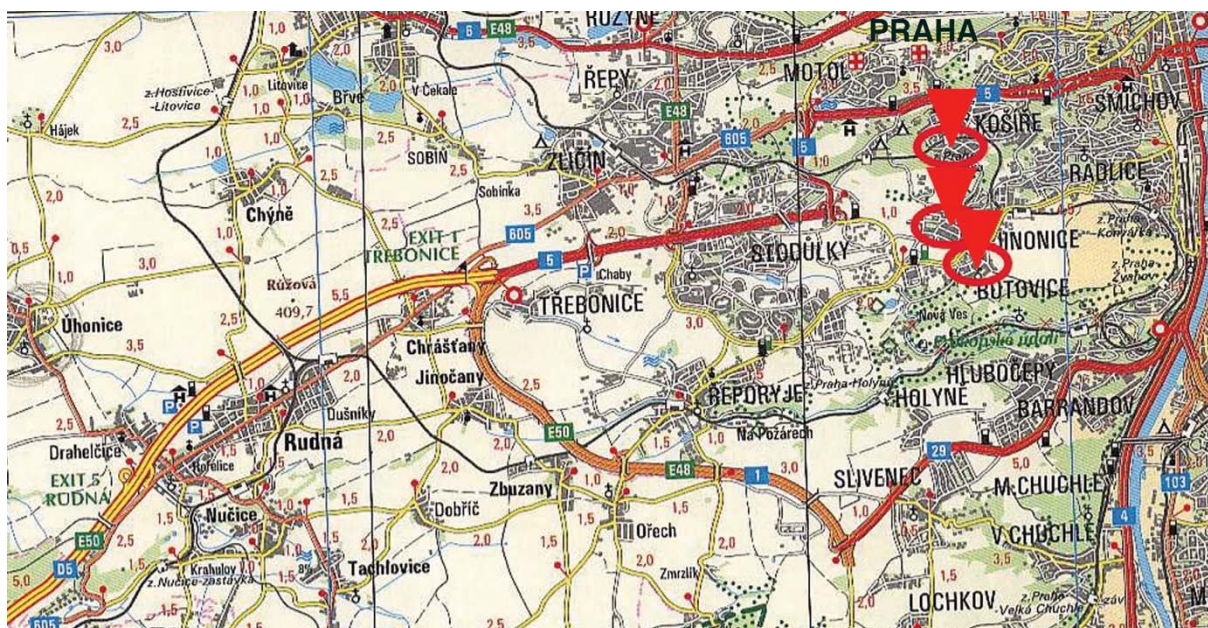
Centrální prostor Horních Rápotic tvoří přibližně trojúhelníkovitá náves o délce stran cca 125 metrů, orientovaná svými vrcholy k severu, východu a západu. Uprostřed návsi je rybník. Bez kostela. V západní části půdorysu se nachází pravidelné plánovitě vytyčené parcely, jejichž hloubku vymezuje obloukovitě vedená polní cesta. U těchto parcelních pruhů byla stanovena hodnota základního modulu na přibližných 26 metrů (cca 43 českých loktů). Ve východní části jsou pravidelné podélné pruhy polností s jednou usedlostí a sadem. Celková šířka podélně dělené části je 4,33 násobkem 26 metrů a odpovídá délce pravidelné parcelace západní části.

Z hlediska porovnání zjištěných hodnot se známými délkami pravazců lze konstatovat, že modul 31 metrů naměřený v Kališti odpovídá 52 loktům českým, což je délka jednoho ze známých provazců. Modul 26 metrů zjištěný v Horních Rápoticích odpovídá při převodu 43 loktům českým, což se blíží známé délce provazce o 42 loktech.

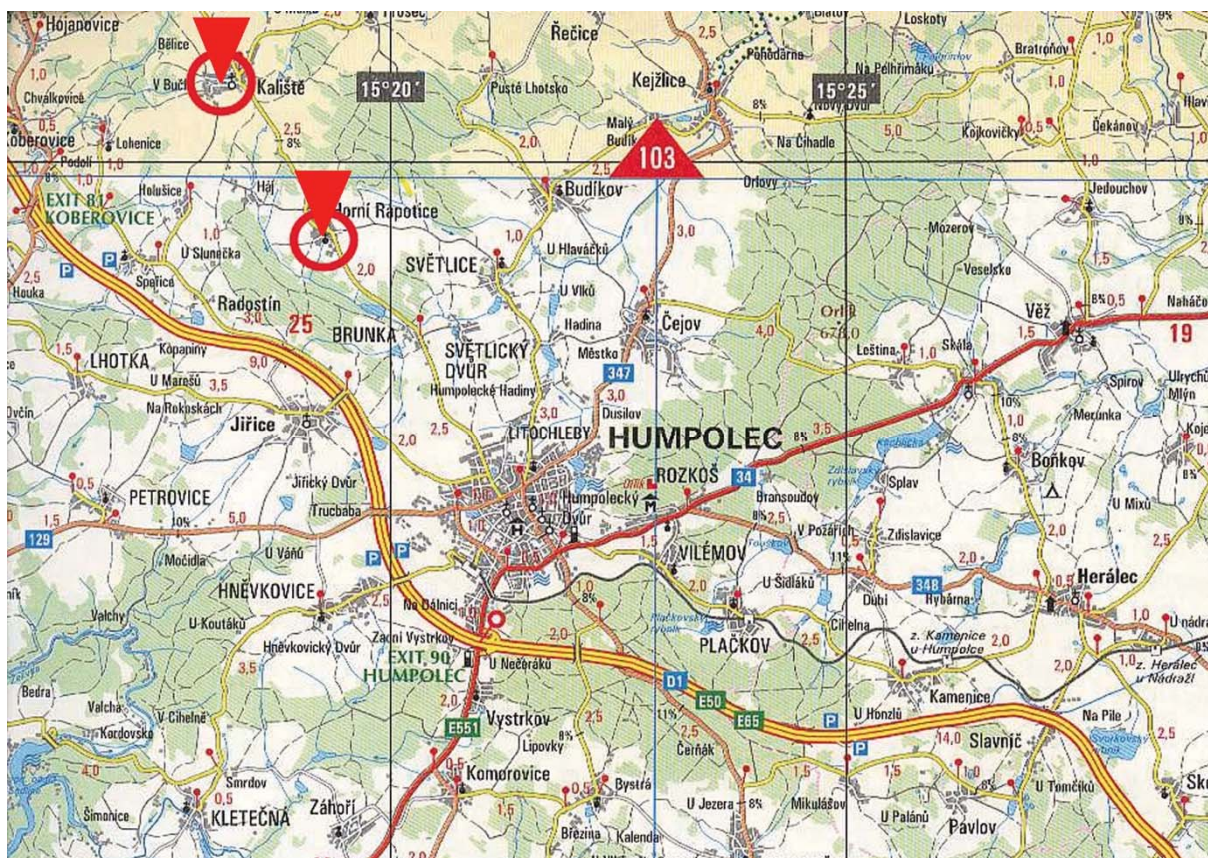
⁹ RBM I, č. 1316, str. 606-7.



obr. 1 – Prostřední Lhota a Zábavná Lhota – širší vztahy (zákres do mapy 1: 10 000)



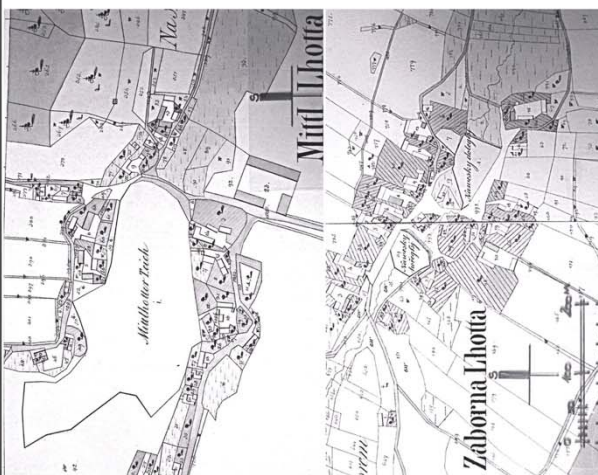
obr. 2 – Butovice, Jinonice a Košire – širší vztahy (zákres do mapy 1: 10 000)



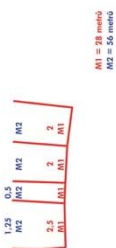
obr. 3 – Kaliště, Horní Rápotice – širší vztahy (zákres do mapy 1: 10 000)

Lokalita	Výsazení (rok, lokátor)	Obce	Popis (urbanistický typ, orientace ke světovým stranám, vodotěč, kostel)	Základní rozměry	Pravidelodobný základní modul		Popis použitého modulového systému
					mětry	české lokty	
BRDY (Dobříš)	Roku 1335 vysazeny v lese Kavčici bohatým měšťanem z Knína Kunčmanem Hohenstolem. (Šimák)	PROSTŘEDNÍ LHOTA	Neuspořádaná zástavba je kolem velkého rybníka, který představuje centrální prostor vesnice. Hlavní osa zástavby vede podél delšího břehu rybníka ve směru V - Z. Kostel zde není. Jen v severní části vesnice, za usadlostmi jsou čtyři lánové pruhy.	Cca 150 x 400 metrů.	28 (56)	47 (94)	Pravidelnější členění lze rozoznat pouze ve čtyřech lánových pružích za zástavbou severního břehu rybníka. Šifry těchto pruhů jsou v celých nebo polovičních násobcích 28 metrů.
		ZABORNÁ LHOTA	Dvě řady usadlostí s hlavní osou ve směru SZ - JV. Osou založení je vodotěč, na níž jsou dva rybníky. Vzdálenost řad usadlostí se v JV části až dvojnásobně zvětšuje. Severní řada parcel utváří pravidelnější okraj, než jižní strana, která se výrazně odlišuje od přímé linie. Tuť se střídá les, oseté louky a ovocnářské stromy.	Cca 40 - 90 x 270 metrů.	86	144	Vesnice má jasně čitelné lánové uspořádání zvláště v pluziňkách. Šifry parcel usadlostí na šifry pluziň ne vždy průběžně navazují. Při rozměření šifek parcel z návěsného prostoru se nevyskytuje žádná nápadná se opakující hodnota, ani její násobky. Při rozměření pruhů pluziň a prověření delších úseků se objevují opakující se hodnoty přibližně 86 metrů. V SZ části půdorysu dokonce dvojnásobek této hodnoty.

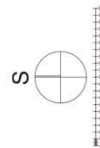
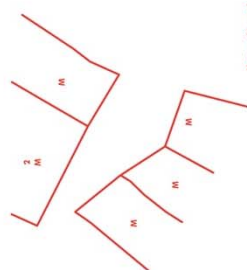
Obě Lhoty byly založeny kolem vodních ploch. Záborná Lhota je jasně pravidelnější, lze zde rozměřením delších úseků vyčíst lánový modul. Lhota Prostřední má zástavbu nepravidelou, lánové pruhy se objevují pouze v severní části, a to téměř nezávisle na usadlostech.



PROSTŘEDNÍ LHOTA



ZABORNÁ LHOTA

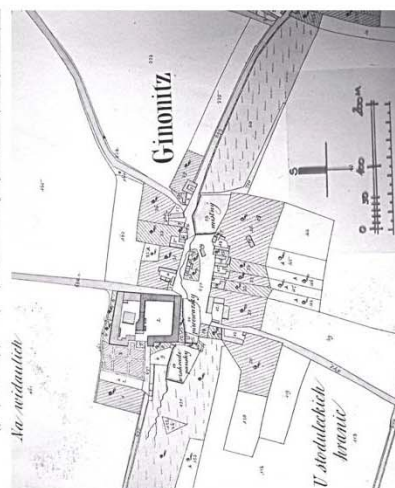
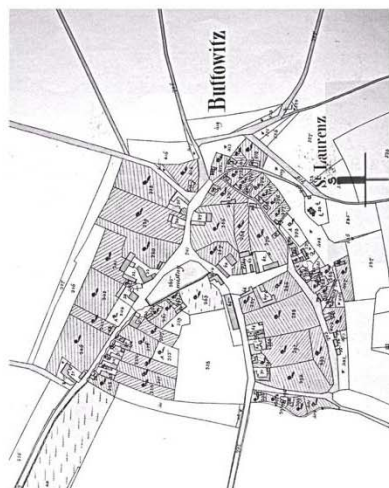


PROSTŘEDNÍ LHOTA - ZABORNÁ LHOTA (1335)
CELKOVÉ POROVNÁNÍ

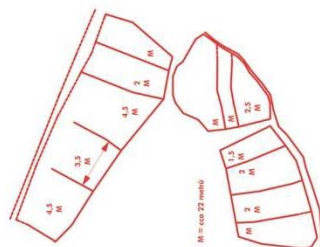
obr. 4 – Záborná Lhota a Prostřední Lhota – souhrnná tabulka, kopie mapy stabilního katastru a modulová analýza půdorysu (Zdroj: autorka)

Lokalita	Výsazení (rok, lokátor)	Obce	Popis (urbanistický typ, orientace ke světovým stranám, vodoteč, kostel)	Základní rozměry	Praviděpodobný základní modul		Popis použitého modulového systému
					metry	české lokty	
PRAHA	Roku 1312 vysadil magdeburským právem královčin vládar Balwin tyto vsi. (Šimák)	BUTOVICE	Rady parcelních pruhů lemují ohyb cesty. Orientace parcel je přibližně na S a na J. V ohybu cesty vyběhček s přítokem. Kostel se nachází v jihovýchodní části za vesnicí.	Cca 255 metrů.	22	37	Parcely pravidelné šířky se nachází v severní a jižní části půdorysu obce. Dokonce je zde číselný náznak vymezení vnějšího obvodu vesnice přibližně ve vzdálenosti 120 metrů od centrální cesty. Základní modul byl stanoven na přibližných 22 metrů. Ostatní parcelní pruhy jsou buď celými násobky nebo násobky jedné poloviny základního modulu.
		JINONICE	Dvě řady pravidelných parcelních pruhů lemují přibližně obě strany návěsní prostor s vodotečí a tyčinkou. Podélná osa založení vede přibližně ve směru V - Z. Bez kostela.	Cca 50 x 200 metrů.	34	57	Zcela plánovitě založený útvár. Hociž základního modulu byla stanovena na 34 metrů. V půdoryse se kromě jejich celých násobků objevují i násobky jedné poloviny základního modulu.
		KOŠÍŘE	Na mapě stabilního katastru jsou zachyceny jako vnitřní usedlosti.				

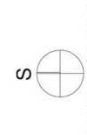
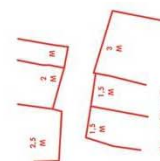
Butovice i Jinonice, tak jak jsou zachycené mapou stabilního katastru, vykazují jistou pravidelnou a plánovitou strukturu, když urbanisticky jde o jiné typologické útvary. Nalezené základní moduly (34 a 36 metrů) se sobě velmi blíží.



BUTOVICE



JINONICE



BUTOVICE - JINONICE - KOŠÍŘE (1312)
CELKOVÉ POROVNÁNÍ

obr. 5 – Butovice a Jinonice – souhrnná tabulka, kopie mapy stabilního katastru a modulová analýza půdorysu (Zdroj: autorka)

5 Diskuze

Z hlediska zjištěného nejsou rozborů půdorysů sídel zachycených mapou stabilního katastru překvapující. Ani v této „kolekci“ není aplikováno jedno archetypální řešení na všechna či alespoň většinu sídel jedné kolonizační akce. Naměřené hodnoty modulů se různí, ale lze najít jejich vztah k délkové jednotce známých provazců (ovšem o různých počtech loktů) – ani zde nepanuje jednotné zjištění. Bez podrobnějšího archivního průzkumu nelze přesněji datovat dobu, ze které pravidelná parcelace pochází. Porovnávané hodnoty modulových aplikací v rámci jedné archivně doložené kolonizační akce nemusí pocházet ze stejného období. Podoba sídla v době doloženého vysazení se mohla výrazně odlišovat od podoby sídla dokumentovaného mapou stabilního katastru.

Vybrané skupiny sídel sice J. V. Šimák řadí ke společným lokátorům, ale při detailnějším průzkumu je zřejmé, že nejde o reprezentanty zcela nezpochybnitelné.

U Prostřední Lhoty je nalezená pravidelnost pouze v polnostech a jen navazující archivní průzkum by mohl prokázat datování, kdy získal daný pruh půdy svou šířku označovanou jako základní modul. Urbanismus Záborné Lhoty není přímo „učebnicový“ ve své pravidelnosti. I zde by bylo potřeba podpořit tvrzení archivní rešerší, jakou třeba provedl O. P. Hanuš pro oblast Lounska (1946).

Butovice a Jinonice, vesnice blízko Prahy, byly vystaveny častým změnám ve svém půdoryse, jak dokladuje Berní rula. Proto zjištěné hodnoty zdaleka nemusí odpovídat aplikaci práva magdeburského přivolaným zeměměřičem. Datování dochovaných parcel vztahující se k tomuto úkonu by bylo opět nutné podpořit archivní rešerší.

U Kaliště a Horních Rápotic je diskutabilní fakt, zda je J. V. Šimák dobře identifikoval a přiřadil ke zmínce o kolonizační akci humpoleckého mincmistra Jindřicha. Urbanismus sídel je na rok 1252 hodně vyspělý a pravidelný, zejména západní část Horních Rápotic s obloukovitým vnějším vymezením polní cestou představuje zřejmý záměr odkazující až k prvkům městského lokačního urbanismu. I zde nelze jednoznačně říci, zda se díváme na původní lokační počín či pozdější a vyspělejší aplikaci středověkých principů, které byly kontinuálně používány i v mladších obdobích (Klápště, 2005) a ze kterých ve svém důsledku vychází i tzv. raabizační vesnice v 18. století.

6 Závěr

Analýza pravidelností v půdorysech tří skupin vesnic na podkladě mapy stabilního katastru (Butovice - Jinonice - Košíře, Prostřední Lhota a Záborná Lhota, Kaliště - Rápotice), které archivní prameny řadí ke stejným kolonizačním podnikům, navazuje na předchozí analýzu skupin vesnic na Kadaňsku a Dobříšsku. Výběr skupin vesnic vychází z práce J. V. Šimáka (1938).

Vesnice byly popsány dle základních kritérií (typ, velikost, orientace ke světovým stranám, existence vodního zdroje, kostela) a dále byla hledána pravidelnost v jejich struktuře - základní modul, tj. šířka parcelního pruhu, která se v půdorysu obce nápadně opakuje. Nalezená modulová schémata mohou odkazovat k době, kdy byla potřeba pravidelně organizace sídla z důvodů přechodu na nové právní uspořádání spojené s výběrem berní. Nalezené hodnoty byly porovnány ve vztahu k českých loktům, resp. běžně užívaným hodnotám středověkých provazců.

Porovnání půdorysů další skupiny vesnic potvrdilo nepoužívání stejných archetypů vyměřování v rámci stejné kolonizační akce, které by se dochovaly až do doby zachycení sídla mapou stabilního katastru. Lákavá hypotéza totožného urbanistického rukopisu u skupiny vesnic vázaných ke jménu stejného lokátora se opětovně nepotvrzuje.

Znovu byl prokázán vztah mezi nalezeným modulovým systémem a známými délkovými jednotkami užívanými v období vrcholného středověku – provazci. Identifikované délky modulů se v rámci stejné skupiny různí (47/94 a 144 loktů, 37 a 57 loktů, 52 a 43

loktů), stejně jako u předchozích zkoumaných lokalit. Potvrzuje se plošné používání provazců o různé délce.

I přes neprokázané datování stáří pravidelné parcelace, která je zobrazena na mapě stabilního katastru, je zřejmé, že v průběhu existence sídla nastala potřeba pravidelné organizace sídla, tj. rozdělení pozemků na základě měření, ke kterému byly použity základní jednotky a jejich násobky. Tento počin výrazně definoval podobu sídla a vytvořil majetkově právní, ale i kulturněhistorické limity pro dnešní územní plánování.

Literatura

- Deset urbářů českých z doby před válkami husitskými* (1881). (DRC). Ed. J. Emler, Praha.
- DOHNAL, Martin (2013): Svědectví písemných pramenů k otázce vyměřování velkých návsi na Rakovnicku. *Historická geografie (Historical Geography)*. 39, 2, pp. 213-235. ISSN 0323-0988.
- FLODR, Miroslav (1990). *Právní kniha města Brna z poloviny 14. Století I/Úvod a edice*, Blok, Brno
- FOSSIER, Robert (2008). Půda. In: GOFF, Jacques Le et SCHMITT, Jean – Claude (2008). *Encyklopedie středověku*, Vyšehrad, Praha.
- GRAUS, František (1957). *Dějiny venkovského lidu v Čechách v době předhusitské II. Dějiny venkovského lidu od poloviny 13. století do roku 1419*, Nakladatelství československé akademie věd, Praha.
- HÁJEK Z LIBOČAN, Václav (1933). *Kronika česká*, podle originálu z roku 1541 vydal V. Flajšhans, IV. – Čechy královské r. 1254 – 1347, v Praze nákladem české akademie věd a umění.
- HANUŠ, Oldřich Pavel (1946). Vývoj osídlení osmi vsí, které tvořily bývalé panství Vršovice v okrese Lounském, *Lounsko, ročenka za rok 1946*, Praha, 1946, 20 – 49.
- HOFFMANN, František (2009). *Středověké město v Čechách a na Moravě*, Nakladatelství Lidové noviny, Praha.
- HOFMANN, Gustav (1984). *Metrologická příručka pro Čechy, Moravu a Slezsko do zavedení metrické soustavy*, Státní oblastní archiv v Plzni, Muzeum v Sušici.
- HUMPERT Klaus et SCHENK Martin (2001). *Entdeckung der mittelalterlichen Stadtplanung*. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart 2001, 272 S., 250 kolorierte Abb., 21 x 28 cm, Gebunden mit Schutzumschlag. ISBN 3 8062 1464 6.
- HONL, Ivan et PROCHÁZKA, Emanuel (1978). *Úvod do dějin zeměměřičství II – Středověk*, Vydavatelství ČVUT, Praha.
- KLÁPŠTĚ, Jan (2005). *Proměna českých zemí ve středověku*, Nakladatelství Lidové noviny, Praha.
- KRÁSA, Josef (1974). *Rukopisy Václava IV.*, Odeon, Praha.
- KŘIVKA, Josef (1971). O původu lánů a hustotě setí v kronice Hájkově, *Československý časopis historický*, č. 5, ročník XIX., s. 726 – 733.
- KUČA, Karel (1995). *Chlumecko – Novobydžovsko. Historie a architektonické památky Pocičliní 1,2*, Společnost ochránců památek ve východních Čechách, Hradec Králové.
- KUČA, Karel (2002). *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku Kolín-Mi*, Libri, Praha.
- KUTHAN, Jiří (1971). Zvíkovský purkrabí Hirzo – příspěvek k dějinám kolonizace Jižních Čech, *Československý časopis historický*, č. 5, ročník XIX., s. 711 – 724.
- Libri erectionum I* (1873). (LE). Edit K. Borovy, Pragae.
- LORENC, Vilém (1973): *Nové Město pražské*, SNTL – Nakladatelství technické literatury.
- MUNDY, John. H. (2008). *Evropa vrcholného středověku 1150 – 1300*, Vyšehrad, Praha.
- OLIČ, Miroslav et al. (1998). *Dobříš – město na zlaté stezce*, Vydavatelství a nakladatelství Maroli, Praha.

- PEŠKOVÁ, Zuzana (2011). Vybrané kolonizační podniky stejných lokátorů v Čechách. *Dějiny věd a techniky 2011/4*, s. 237 – 260. ISSN 0300-4414.
- PEŠKOVÁ, Zuzana (2012). K vyměřování vesnic Obora a Veltěže In *Člověk, stavba a územní plánování 6*. Praha: ČVUT, Fakulta stavební, 2012, s. 124-128. ISBN 978-80-01-05025-5.
- PEŠKOVÁ, Zuzana (2015). Analýza půdorysů tří vybraných skupin vesnic založených stejnými lokátory In: *Člověk, stavba a územní plánování 8*. Praha: ČVUT, Fakulta stavební, 2015, s. 82 – 96. ISBN 978-80-01-06319-4.
- RADOVÁ, Milada et HAUSEROVÁ, Milena (1991). Lokační urbanismus, *Archaeologia historica 16*, s. 126.
- Regesta diplomatica nec non epistolaria Bohemiae et Moraviae*, Pars II., annorum 1253 – 1310, (1882). (RBM). Ed. J. Emler, Pragae.
- Regesta diplomatica nec non epistolaria Bohemiae et Moraviae*, Pars III., annorum 1311 – 1333, (1890). (RBM). Ed. J. Emler, Pragae.
- SEDLÁČEK, August (1923). *Paměti a doklady o staročeských mírách a váhách*, Česká akademie věd a umění, Praha.
- SHEPPARD, June A. (1974): Metrological analysis of regular village plans in Yorkshire. In: *Agricultural History Review*. 22, pp. 118–135.
- SMETÁNKA, Zdeněk (1988). *Život středověké vesnice – Zaniklá Svídna*, Academia, Praha.
- ŠIMÁK, J. V. (1938): Středověká kolonisace v zemích českých. In: *České dějiny* díl I, část 5, vydal Jan Laichter, Praha.
- ŠIMÁK, J. V. (1938). *Pronikání Němců do Čech kolonizací ve 13. a 14. století*, vydal Jan Laichter, Praha.
- ŠKABRADA, Jiří et PEŠKOVÁ, Zuzana (2006). K možnostem identifikace středověkého vyměřování vesnic v českých zemích, *Dějiny věd a techniky XXXIX* (2006), 3, str. 163 – 177. ISSN 0300-4414.
- ŽEMLIČKA, František (2014). *Království v pohybu*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny. 672 p., ISBN: 978-80-7422-333-4.

Článek byl podpořen grantem SGS13/117/OHK1/2T/11 „Identifikace vyměřovacích soustav lokátora Hirzy a jejich současné využití“.

Informace o autorovi

doc. Ing. arch. Ing. Zuzana Pešková, Ph.D.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra architektury

zuzana.peskoval@fsv.cvut.cz

Počátky urbanizace a vznik měst v Itálii

The Beginnings of Urbanization and the Emergence of Cities in Italy

Tomáš Štěpánek

Abstract:

At the turn of the first millennium B.C., the End of the Bronze Age and start of Early Iron Age, there is a key change in the settlement system in ancient Italy. Scattered villages-pastoral settlements on the onset of early Iron Age change and create a proto-urban settlement cores that gradually undergo further urbanization and stratification. Ultimately, these centers could (but did not have to) develop into an urbanized settlement center - the city that has become a symbol not only of the then civilized world. To well known and fairly explored cities in Etruria was recently added the knowledge of Latium and somewhat peripheral regions of Umbria and southeastern Italy. Each region is unique and urbanization in them was uneven compared to the rest. This may be due to their different degree of "civilization", but also due to natural conditions and different historical development. In this work I will introduce a general and clear summary of the available evidence about changing settlement system in Italic tribes (Latin, Umbri, Sabines, Samnites) from scattered village-herding at the end of the Bronze Age settlements into the urbanized cores of early Iron Age. Furthermore, I will describe the different phases of urbanization, running from the 10th to the 8th century B.C. of pre-urban society over a period of abrupt changes associated with the rise of proto-urban centers, to the final creation of urban systematization and cities themselves. Geographically, I will focus on the key area inhabited by the tribe of Latins and other areas of Italics, for example: Umbri and Samnites who have a different course of urbanization. Ultimately, these urbanization processes will lead to formation of primary settlement units in the Italic areas, one of which one city (Rome) will ultimately take over the entire Mediterranean.

Keywords:

urbanization; Early Iron Age; End of the Bronze Age; cities; Ancient Italy; Italic people; Latins; Umbrians; Samnites; Sabines

ŠTĚPÁNEK, Tomáš (2017). Počátky urbanizace a vznik měst v Itálii. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 158-176. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Proces, během kterého se z několika sousedních vesnic postupným srůstáním stane město, je fenomén, jemuž naše civilizace vděčí za mnohé. To, co v Itálii probíhalo během konce doby bronzové a začátku doby železné (cca 1000–750 př. n. l.), mělo určit další směřování nejen jihoevropské kultury po další dlouhá staletí. I přesto, že moderní věda přichází stále s novými poznatky, metodami a teoriemi, víme toho o této fázi dějin poměrně málo. Písemné prameny pro toto období neexistují, nebo jsou psané o několik staletí později, což nám podává nepřesné a nereálné informace mnohdy legendárního¹ charakteru. I přes velký rozvoj a rozmach archeologických výzkumů je málo pravděpodobné, že se v nejbližších letech setkáme s nějakým opravdu převratným objevem. Místa, kde docházelo k urbanizaci, jsou dnes ve většině případů nedostupná, protože leží pod současnou městskou zástavbou, nebo již v antice došlo k jejich přestavbě a zničení. Informace, které máme, čerpáme tedy především z pohřebišť, archeologických prospekcií (sběru materiálu na povrchu), geofyzikálních metod a výzkumu některých objevených sídlištních center, která byla již v antice opuštěna nebo zničena a tím zakonzervována.

V tomto textu bych chtěl obecně představit přehledné shrnutí dostupných poznatků o změně sídlištního systému u italských kmenů (Latinů, Umbrů, Sabinů, Samnitů) z roztroušeného vesnicko-pasteveckého na konci doby bronzové v urbanizovaná sídlištní jádra rané doby železné. Dále bych se chtěl věnovat popisu jednotlivých fází urbanizace ve střední Itálii na konci doby bronzové a začátku doby železné od před-státní společnosti přes období náhlých změn souvisejících se vznikem proto-urbánního centra, až ke konečné urbánní systematizaci.

V posledních desetiletích se moderní archeologie intenzivně věnuje právě klíčovému procesu urbanizace, díky kterému na půdě starověké Itálie dochází k proměně roztroušeného drobného vesnického osídlení v městskou civilizaci. K již dlouho známým a zkoumaným oblastem urbanizace v Etrurii² a v Římě³ se nověji přidaly výzkumy v Latii⁴, v Umbrii⁵ a v jihovýchodní Itálii⁶. Archeologie se zaměřuje na výzkum komunikačních a obchodních tras a v jejich blízkosti ležících sídlišť od nejstarších dob až po středověk. Jedná se hlavně o horská nebo říční údolí, kudy tyto trasy převážně vedly – například Molise, Abruzzo, údolí řeky Tiber, Pontinské pláně a další. Kvalitních výsledků je již většinou dosaženo povrchovými sběry a geofyzikálními metodami. Výjimkou v tomto vzorci je oblast Latia a tamější dlouhotrvající „tradiční“ archeologické vykopávky, například v Crustumériu (Amoroso, 2008) nebo Satricu (Gnade, 2002). Naše poznání o urbanizaci italských kmenů je pak nerovnoměrné (srovnáme-li poznatky o Latinech a např. o Samnitech). To může samozřejmě být dáno jejich různým stupněm „civilizovanosti“⁷, rozdílným historickým vývojem a také přírodními podmínkami.

¹ Vzpomeňme na legendární založení Říma dvojčaty Romulem a Remem.

² Např. S. Steingräber, 2008; T. Rasmussen, 2005; C. Riva, 2010

³ Např. A. Carandini, 2011; T. Cornell, 2006; G. Forsythe, 2005

⁴ Např. archeologové z univerzity v Amsterdamu nebo G. Cifani, 2002, 2010; F. Fulminante, 2009

⁵ Např. univerzita v Cambridge nebo G. Bradley, 2005

⁶ Např. K. Lomas, 1993

⁷ Uvozovky jsou zde proto, že není možné na základě různého stupně urbanizace oblasti dělat úsudky o vyspělosti daného kmene. V porovnání s Latii nebo Etrurií jsou některé oblasti Umbrie neurbanizované a některé jen částečně, ale i přesto si její obyvatelé byli schopni vytvořit svébytnou a vyspělou kulturu. Vydali se pouze jinou cestou.



mapa 1 – Přibližná poloha kmenů a národů zmíněných v textu v pevninské Itálii

2 Chronologie

Archeologové (například Forsythe, 2005; Fulminante, 2009) se shodují, že rozhodující stupeň v kulturním vývoji rané Itálie je reprezentován přerodem doby bronzové v dobu železnou. Hlavní problém leží v charakteristice této přechodné fáze ohraničené lety 1200–900 př. n. l. Nejmarkantnější se zdá být jistá kulturní stejnorodost doby bronzové ve střední a jižní Itálii, která ostře kontrastuje s regionální rozmanitostí pozdějších dob (Forsythe, 2005, 23). Důkazem uniformity je keramika⁸ a pohřební výbava. Podobná homogenita se dá najít i u bronzových nástrojů a zbraní. Tyto lokality se nacházejí po celé Itálii s nápadnou koncentrací okolo hor ve středu poloostrova. Archeologové proto tedy pracují s termínem „Apeninská kultura“ (1800–1200 př. n. l.).

⁸ Geometrické vzorce nalezené stovky kilometrů od sebe, ale bez viditelných variací.

Většina krajiny byla v této době pokrytá lesy a sídliště byla malá, ne větší než vesnice s několika málo desítkami obyvatel. Ekonomická produkce byla závislá na pastevectví. Na základě toho by se dalo uvažovat, že Apeninská kultura byla „nomádská“, což však vyvracejí poslední objevy z jižní Etrurie, kde byly objeveny vesnice (na obranu umístěné na kopci) s trvalým osídlením a s chovem domácích zvířat, zemědělstvím, ale i pastevectvím. V Latii se sídliště z pozdní doby bronzové objevují v Ardei, Laviniu a Satricu. Archeologické doklady naznačují, že dochází k růstu populace, což ukazuje třeba i vzrůstající počet lokalit a bohatost nálezů. R. Peroni (citováno podle Cornell, 2006, 32) k tomu uvádí: „Jestliže měříme populaci rané a střední doby bronzové na tucty, pak v pozdní době se jedná o stovky a v rané době železné o tisíce obyvatel.“ Na začátku doby železné dochází ke kulturnímu rozrůžňování a vzniká vyspělá Villanovská kultura.

Phase	Dates BC	Cultural Definition	Historical Definition
I	c. 1000–900	Final Bronze Age (Protovillanovan)	Pre-urban
IIA	c. 900–830	Early Iron Age (Villanovan)	
IIB	c. 830–770		
III	c. 770–730/20		Proto-urban
IVA	730/20–640/30	Early and middle orientalisng	Urban (archaic period)
IVB	640/30–580	Late orientalisng	

tab. 1 - Chronologie (citováno podle Cornell, 2006, 50)

2.1 Villanovská a latijská kultura

Tato kultura se nazývá podle lokality Villanova nedaleko Bologne a jedná se o nejranější kulturu doby železné a způsobem pohřbívání vykazuje podobnosti s kulturami střední Evropy. Při periodizaci rozdělujeme tuto kulturu na dvě fáze: proto-Villanovskou (1100–900 př. n. l.) a Villanovskou (900–700 př. n. l.), přičemž ve druhé fázi dochází k radikálním změnám, jako je urbanizace Etrurie, kontakty s cizími kulturami, zpracování železa apod.

Osobitá variace se vyskytuje v Latii, kde je tato lokální varianta známá jako Latijská kultura (cultura Laziale). Je pozoruhodné, že některá sídliště této kultury se vyvinula v době archaické v města, zatímco jiná byla opuštěna. Například u jezera Castiglione dochází ke spojení osídlení a vzniku proto-urbánního sídliště – Gabijí. Růst populace v 9. století př. n. l. probíhá i u dalších sídlišť – Antemny, Fideny, Crustumerium nebo Tibur. Na druhou stranu neexistují doklady pro demografický růst u Albského jezera, což může znamenat, že zde nedošlo ke změně v proto-urbánní osídlení.

Během prvních dvou fází Latijské kultury žili lidé ve velmi malých vesnicích, jejichž populace nemohla čítat více než sto obyvatel (Forsythe, 2005, 54). Před zavedením zděných domů ve střední Itálii v 7. století př. n. l. byla typickým příbytkem jednoduchá chýše skládající se z jedné místnosti, oválné podlahy s hlavní osou ne delší než 6 metrů zkonstruované z proutí s pomazanými stěnami a s doškovou střechou obsahující nad krbem otvor pro odvod kouře.

Od poloviny 7. století jsou domy postaveny s kamennými základy a pokryty taškovou střechou. Naproti tomu spolu s příchodem orientalizujícího období (cca 580 př. n. l.) skončilo marnotratné plýtvání na bohaté výbavy hrobů (Forsythe, 2005, 58). Tyto změny se neudály pouze v Latii, ale v celé střední Itálii, což by mohlo naznačovat existenci jakéhosi širšího povědomí a společné kultury. Tento posun pocházel pravděpodobně ze změny sociálního postoje, kdy jsou prostředky spíše používány k zaopatření živobytí, než na mrtvé. V 6. století př. n. l. dochází také ke vzniku⁹ a rozšíření veřejných staveb chrámů, jako například Minervin v Laviniu a Mater Matuty na akropoli v Satricu. V tomto století dochází v Latii ke stejným změnám, jaké probíhaly u Etrusků a Řeků při jejich transformaci z uskupení vesnic ke vzniku městských států - vývoj metalurgie (Nijboer, 1998, 135–206) a keramické produkce (Nijboer, 1998, 50–135), růst populace, o čemž máme doklady ve vzrůstajícím počtu hrobů na pohřebištích, zlepšená zemědělská produkce, nahrazení vesnického osídlení městským a rozvoj lokálních elit, jejichž bohatství bylo proměněno ve vyšší sociální status, ale také náboženských autorit a politické moci.

3 Definice urbanizace

Urbanizace je součástí většího konceptu, který nazýváme centralizace. V kontextu raných společností rozumíme centralizací proces, při kterém je na malý prostor a pro malý počet jedinců akumulována politická a kontrolní funkce. Tento koncept je aplikovatelný pro společnosti kmenového charakteru proto-historického i raně historického období (Leusen, 2002, 2. 10). Archeologicky může být tato centralizace patrná z pohřebišť (koncentrace milodarů), z prostorové koncentrace sídlišť v široké oblasti (rozvoj centrálního sídliště a úbytek populace na venkově), ale i z urbanizace. Například v pozdní době bronzové lze sledovat proces centralizace v praxi, kdy se po krajině rozptýlené obyvatelstvo z předchozího období začíná koncentrovat a sídlí společně ve vesnicích.

Urbanizační proces je charakterizován růstem velkých lidnatých center, ekonomické specializace, obchodních aktivit a služeb. Definovat proces urbanizace jako pojem není snadné, protože těchto definic existuje mnoho. Pokud se zabýváme procesem formování měst (*Formazione della città*), budeme používat definici McIntoshe (citováno podle Leusen, 2002, 2. 9), která říká, že urbanizace je proces regionální transformace, která z venkovské krajiny nediferencovaných vesniček a osad s homogenní populací udělala sídlištní síť, kde zemědělské zázemí zásobuje/podporuje několik aglomerací, které přitahují specialisty.

Otázka, jestli se už jedná o město, či ještě ne, musí být rozhodnuta aplikováním fyzických i sociálních kritérií (jako ekonomická specializace, hierarchizace, prostorová diferenciacce, centrální trh a náboženská funkce). Pojem proto-urbánní je široce využíván k určení jádra sídliště během raných stupňů procesu urbanizace, jestliže můžeme očekávat, že daná archeologická lokalita nespĺňuje všechna kritéria uvedená výše. (Leusen, 2002, 2. 11). To vše ovšem neznamená, že tyto dva procesy nejsou součástí přirozeného vývoje. To by mohlo budít dojem, že sídliště, která neprojdou centralizací a proto-urbánním stupněm, jsou zaostalá. V takovém případě by většina italských sídlišť byla považována za nekompletní a nevyvinutá. Toto uvažování neodpovídá realitě. Jiné přírodní podmínky a společenský vývoj

⁹ Je více než pravděpodobné, že již dříve se na místě staveb kamenných chrámů nacházela svatyně pod otevřeným nebem, či jen dřevěná konstrukce nebo jednoduchý oltář.

mohou sídliště vést několika různými cestami. Pohled, který poskytují „vyspělé“ civilizace, které si těmito procesy prošly (např. Římanů a Řeků), může být tedy zkreslující. Na vznik města lze nahlížet ze sociálního i archeologického hlediska. Stručně si zde charakterizujeme oba pohledy.

3.1 Sociální proces

Koncentrace, dostupnost a prostorová interakce jsou tři důležité faktory pro vznik města. Vysvětlují tvorbu (koncentrace sil), umístění (dostupnost) a jeho tvar (organizace), (Camagni 1992, citováno podle Barceló et al., 2002, 44). Oblast s větší koncentrací bohatství, ať už se jedná o úrodnější půdu, více nerostných surovin, ideální geografickou polohu (osídlení náhorních plošin, přítomnost řeky, moře, brodu nebo obchodní stezky), přitahuje více obyvatelstva, které zde hledá lepší uplatnění a obživu. To vede k několika změnám, na jejichž konci se vesnice proměňuje v proto-urbánní jádro, které může dát vzniknout městskému centru. Postupně dochází k rozvoji místních elit, což umožňuje stále lepší kontrolu nad zdroji a bohatstvím – vzniká tak posilující se spirála.

Periferní oblasti se ocitnou v podřízeném postavení k primárnímu sídlišti, což vede ke vzniku hierarchizovaných sídlištních systémů. Z přebytků bohatství v hlavním centru se mohou sekundární sídliště pozvednout o úroveň výš a začít využívat bohatství ze svého okolí. Také u nich dojde ke vzniku elit, které podporují lepší koncentraci a využívání zdrojů, čímž se tento systém rozšíří na větší území. To je možné díky silné politické a hospodářské kontrole z primárního proto-urbánního sídliště. Klíčovým aspektem v tomto modelu je nerovnoměrné rozdělení populace a zdrojů (Barceló et al., 2002, 43–48).

3.2 Archeologický proces

Z hlediska archeologie by se vědecké bádání mělo soustředit na hmotný materiál, který umožňuje pozorovat průběh vzniku urbanizovaného centra. Vznikající městské centrum v archeologickém materiálu se podle Barceló et al. (2002, 49) rozpoznává dle následujících bodů:

- přítomnost/absence „zámořského“ importovaného zboží
- přítomnost/absence „lokálních“ importů (keramika, kovy)
- přítomnost/absence místní cenné keramické produkce
- přítomnost/absence zbraní
- přítomnost/absence metalurgické činnosti
- přítomnost/absence obchodních (skladištních) budov a struktur
- přítomnost/absence (bohatých) hrobů
- přítomnost/absence sídelních komplexů (několika pokojové domy)
- přítomnost/absence aktivit vázajících se k živobytí (zemědělství, chov dobytka atp.)

Ovšem například A. Guidi (2010, 18–23) by k tomuto výčtu přidal:

- přítomnost/absence náboženství (přítomnost či budování svatyň, chrámů nebo votivních předmětů)
- přítomnost/absence umění (přítomnost luxusního zboží)
- přítomnost/absence práva (pohřby popravených)
- přítomnost/absence etnicity (rozdílné praktiky pohřbívání či výbava, odlišná keramika).

Hlavní změnou v době železné oproti době bronzové ve vzorci osídlení je, že z periodicky se pohybujících vesnic nebo jednotlivých domů, kdy se po jedné nebo pár generacích měnilo místo osídlení, dochází ke vzniku trvalejších vesnic nebo větších sídlišť,

obývaných po několik generací. To změnilo přístup obyvatel, kteří si k permanentnímu a vzrůstajícímu sídlišti vytvoří vztah - vzniká silnější sepětí a u lokálních komunit se vytváří kolektivní identita (Van Rossenberg, 2005, 78).

4 Vznik měst

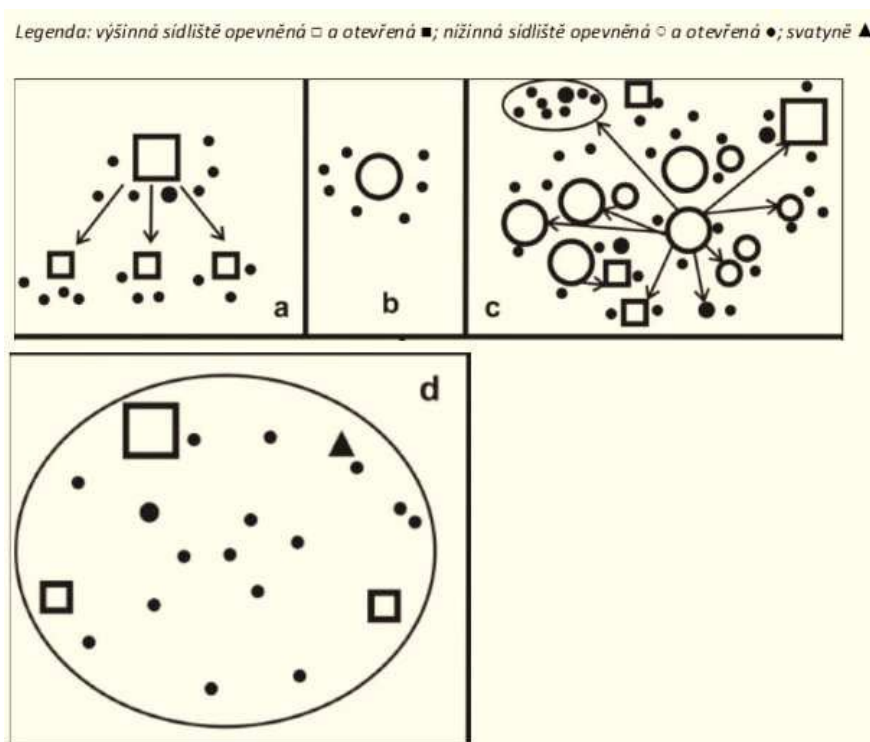
Charakteristické úkazy, které provází vznik většiny proto-urbánních center ve střední Itálii, Kampánii a v jižní Itálii, je radikální změna ve velikosti v porovnání s předchozí fází, což koresponduje s nárůstem jejich funkcí (politická, kulturní, náboženská, ekonomická). Na první pohled se zdá být okolí těchto proto-urbánních center prázdné (až na výjimky). Ovšem objevy z posledních let dokazují, že mezi pozdní dobou bronzovou a ranou dobou železnou bylo pro proto-urbánní centrum životně důležité kontrolovat primární zdroje ve svém okolí (Van Rossenberg, 2005, 84–91). V 9. a 8. století př. n. l. dochází opět ke změně situace, s novou kolonizací krajiny, která vychází přímo z proto-urbánních center, dochází k vzniku silně hierarchizovaného systému osídlení. Dokladem toho jsou pozůstatky obranných zdí a kamenných domů, které vznikají během 2. poloviny 8. století. Společnými znaky, které bychom mohli pro jádra těchto center definovat, jsou podle Fulminante (2012, 30):

- 1) Blízkost k moři nebo řece, která dovoluje lepší regionální i dálkové propojení
- 2) Dostupnost kvalitní půdy vhodné k zemědělství
- 3) Dobrá obranyschopnost
- 4) Velikost, která odlišuje tyto centra od jiných menších sídel v oblasti

Mezi 10. a 8. stoletím př. n. l. byla urbanizačním jádrem tyrhénská oblast. V periferních oblastech (Sabinsku a střední adriatické oblasti), jestliže se vyjmou kontroverzní případy Ferma (villanovské založení) a Ancony¹⁰, se tento proces projevuje v menším měřítku a s jinými charakteristikami mezi 7. a 6. stoletím př. n. l. (Bistolfi et al. 1996; Guidi, Santoro 2003, citováno podle Guidi, 2006, 59–60). Dobrým příkladem jsou sabinské Cury. Na konci 9. a počátku 8. století př. n. l. jsou vesničkou o rozloze 1 ha nacházející se na malém vrcholku u soutoku dvou řek. Ovšem na konci 8. stoletím př. n. l. sídliště zabírá další dva vrchy a dosahuje velikosti 25–30 ha.

Hlavní oblastí zájmu většiny archeologů a vědců byla vždy Etrurie, Latium a Kampánie, kdežto ostatním oblastem (Umbrii, Samnitsku či jihovýchodní Itálii) se nevěnovalo moc pozornosti. Od roku 1950 však došlo i v těchto oblastech k určitému progresivnímu vývoji. Středomořská archeologie zde zkoumá urbanizaci společenstev bez zjevných centrálních sídlišť, která můžeme vidět v Etrurii nebo Latii. V oblastech Umbrie a Samnitska se městská centra formují o několik století později (oproti Latii nebo Etrurii) a plně se rozvíjejí až s příchodem Římanů.

¹⁰ Centra dosahujícího značné velikosti již v 9. století př. n. l.



obr. 1 - Sídlištní systémy předřímské Itálie: a) Etruský městský stát, b) Řecká kolonie, c) Římská republika, d) Samnitský pagus (citováno podle Kysela, 2012, 87)

Tradiční názor považoval oblasti Umbrie a Samnitska za kulturně zaostalé. Dnes je tento názor revidován a uvažuje se o adaptaci na rozdílné přírodní podmínky. Osídlení v těchto oblastech zdá se, potvrzuje¹¹ model *pagi*¹² a *vici*¹³, který se liší od sídlištní struktury založené na městech a je aplikovatelný na centrální Apeniny (Umbry a Samnity). Archeologické pozůstatky ukazují tento vzorec osídlení opírající se o svatyně, pevnosti a vesnice/obce (*vici*), které poskytují obyvatelstvu rozdílné funkce – rezidenční, pohřební, ochrana před nepřáteli, náboženská (rituální), komerční (trhy, přístaviště) a politicko-administrativní (Bradley, 2000, 57). V „městském“ modelu by téměř všechny tyto funkce převzalo město. Bradley (2000, 57) také předpokládá, že některá tato sekundární sídliště (např. Spolegium, Trebiae, Hispellum nebo Asisium) ztratila svoji primární obrannou funkci a stala se plnohodnotnými urbanizovanými centry. Některá plně urbanizovaná města zase nebyla pravděpodobně nikdy opevněna (Iguvium, Fulginiae) a musela tak v sídlištním systému plnit jinou funkci. V Umbrii se datuje tento typ osídlení od 6. století př. n. l. a u Samnitů až od 4. století př. n. l.

¹¹ Nad použitelností tohoto modelu osídlení v případě Umbrie se polemizuje v Bradley, 2000, 56–62.

¹² V podstatě se jedná o latinský termín pro místní územní rozdělení (Bradley, 2000, 56).

¹³ Latinský termín užívaný za římské republiky znamenající malé nukleatizované sídliště s širší administrativní funkcí (Bradley, 2000, 56.).



mapa 2 - Některá sídliště zmíněná v textu

Legenda:

černá = Etruskové, modrá = Latinové,
červená = Řím, zelená = Faliskové,
hnědá = Umbrové, okrová = Sabinové

4.1 Latinové

V Latii, oblasti, kde se usadili Latinové, dochází k progresivnímu růstu osídlení od pozdní nebo střední doby bronzové a začátkem rané doby železné dosahuje proto-urbánních rozměrů s průměrnou velikostí 40 až 60 ha, i když v menším měřítku než vidíme u Říma nebo Etrusků s průměrnou velikostí 80 až 150 ha (Guidi, 2006, 59). Současný pohled na urbanizaci v Latii je takový, že nejstarší jádra sídlišť vznikala v době železné okolo Albského jezera (s jádry jako Ardea, Lanuvium a Velletri) a vyvíjela se o trochu pomaleji než lokality na Pontinské pláni (se sídlišti jako Satricum, Caracupa/Valvisciolo). Satricum a Caracupa mohly existovat jako shromaždiště s kultickým a teritoriálním charakterem pro skupiny pastevců,

kteří se v zimě do Pontinských plání stahovali (Attema, 1993, 217, citováno podle Leusen, 2002, 29) snad již v rané době železné.

Latinské osady ve vnitrozemí můžeme srovnat s těmi Etruskými, kde urbanizace probíhala pomalu a v menším měřítku. Tato urbanizační centra neměla tak dobrou startovní pozici, jako přímořská města v Etrurii nebo Řím. I tak jsou v těchto sídlištních centrech objevovány stejné struktury. Nacházíme zde síť cest, fortifikační struktury, vznikají zde „obecní“ chrámy, pohřebiště se přemísťují mimo obytnou zónu a dochází k srůstání či spojování vesnického osídlení.

Společným znakem latinských center (Crustumium, Lavinium, Ardea, Satricum, Fidenae) je jejich poloha. Téměř všechna jsou umístěna na dobře ubránitelných pahorcích s jedinou otevřenou stranou, tou do vnitrozemí (Amoroso, 2010, 4). Tato otevřená strana vykazuje fortifikační struktury. Jednoduché opevnění formou příkopu a valu z navršené hlíny můžeme v Latii najít u Ficana, Decimy, Laurentina již v 8. století př. n. l. a u Satrica, Lavinia a Ardei v 7. století př. n. l. Příkop v Crustumiu byl 9 metrů široký a 3 metry hluboký. Opevnění u Ardei se skládalo ze tří navzájem oddělených náspů bránících 3 sousedící osídlené náhorní plošiny. Největší z těchto valů dosahoval 600 metrů délky, 40 metrů šířky a byl 15 metrů vysoký. Spolu s hlubokým příkopem vytvářel tento val opravdovou první linii obrany (Cornell, 2006, 199). Srovnávat můžeme s etruskými a řeckými městy. Pár jich mělo kompletní opevnění již v 6. století př. n. l., ale většina měst s fortifikací začala později. Opevnění Tarquinii a Caere spadá do 4. století př. n. l. a to ani neobklopovalo celou sídlištní plochu (Cornell, 2006, 202). Tato města spoléhala na přirozenou obranu, stejně jako Veje, které staví opevnění až v 5. století př. n. l., tedy krátce před válečným střetem s Římem. Města v pevninském Řecku vykazují podobné známky. Sparta snad nikdy opevnění neměla a Athény si začaly vytvářet fortifikaci až po Perských válkách (po roce 480 př. n. l.).

U urbanizačních center v Latii jsou díky zkoumaným pohřebištím informace o sociální diferenciaci. Začínají se zde objevovat bohatší hroby význačných politických nebo náboženských elit. S tím souvisí i přesun hřbitova. V antických městech bylo přísně zakázáno a zapovězeno pohřbívat mrtvé uvnitř posvátných hranic (*pomeria*). Urbanizační proces tedy způsobil přesun nekropolí z centra na periferii. V podstatě ve všech centrech také dochází ke vzniku a vývoji chrámů a „státních“ domů (sídel králů apod.).

Proces urbanizace v Latii není tak dobře definovatelný díky menšímu počtu obyvatel a jejich hustotě. V této oblasti také nedošlo k urbanizaci na jedné velké ploše, jako například v Etrurii, ale zdá se, že byla více rozprostřená. Nenachází se zde žádná bohatá naleziště nerostných surovin, proto oblast unikla pozornosti řeckých a foinických prospektorů a obchodníků. Se svou orientací na zemědělství a pomalým tempem kulturních změn by se Latium dalo přirovnat k vnitrozemí Etrurie (Forsythe, 2005, 54).

4.2 Faliskové

Vzhledem k velkému vlivu nedalekých Vejí (vzdálených cca 30 km), které se do proto-urbánní fáze dostávají již na začátku rané doby železné (9. století př. n. l.) se zdá, že menší faliská centra, která vznikají až na konci 8. století př. n. l., mohla hrát roli sekundárního sídliště ve Vejské městské hierarchii (Cifani, 2010, 63). Později při oslabení Vejského vlivu pravděpodobně došlo k osamostatnění jak Falerií, tak Capeny. V teritoriu města Nepi (*ager faliscus*) ve střední době bronzové dochází k formování několika sídlišť. Tato centra se nacházela v přirozeně dobře bránitelné pozici. Nejvyšší rozlohy na konci doby bronzové dosahovalo Vignale (14 ha), Narce (9 ha), Vallerano a Sutri (8–9 ha) nebo Orte (8 ha). Na začátku doby železné však byla většina těchto sídlišť opuštěna a obyvatelstvo přesídlilo na větší náhorní plošiny (Di Gennaro et al., 2002, 40–41). V pozdějších fázích doby železné byla některá sídliště znovu druhotně osídlena se závislostí na jednotlivých etruských městech.

4.3 Umbrové

Počátky urbanizace v Umbrii se kladou do doby železné (9.–4. století př. n. l.). Již v předchozí epoše, tedy na konci doby bronzové, pravděpodobně dochází k opuštění výšinných sídlišť a k přesídlení obyvatelstva na nové lokality (Bradley, 2000, 44). Horským oblastem v té době dominovala jednodušší a hůře organizovaná hradiště a svatyně podobně jako v Samniu (model *pagi-vici*). Sídlíště v nížinách vykazují spíše etruský vzorec osídlení (Bradley, 2000, 5).

Prvním znakem (symptodem) vzniku urbanizace je vznik elit ve společnosti. Tato změna je dobře viditelná na milodarech, které jsou ukládány spolu s mrtvými do hrobů. Dalším znakem je podle Bradleyho (2000, 37) výskyt svatyní v krajině (cca konec 6. století př. n. l.), které jsou spolu s fortifikacemi až do 4. století př. n. l. jedinými zástupci veřejných staveb. V této době proces urbanizace potvrzuje i uzavírání smluv a produkce mincí. V případě severo-umberského Iguvia¹⁴ (dn. Gubbia) ukázaly podle Cifaniho (2002, 251) archeologické výzkumy v letech 1986–87 nízkou úroveň formování měst a jen pár otevřených venkovských sídlišť v před-římské době (8.–4. století př. n. l.).

Na počátku doby železné probíhá po celé Itálii rozvoj velkých proto-urbánních center, lokalizovaných na náhorních rovinách, počínající sociální stratifikace s „knížecími“ hroby v orientalizujícím období (730–580 př. n. l.). Dochází k rozvoji exportu a importu, jejichž doklady známe z pohřebišť u Oricula, Amerie, Tuderu, Spoleta, Fulginie a Iguvia. Z 5. a 4. století př. n. l. se dochovaly hroby z Tadina nebo Hispella spolu s deposity keramiky z Asissia a Ariminia. Pravděpodobně také Forum Sempronii, Pisaurum a Ariminium byly osídleny ještě před koncem 4. století.¹⁵

Vývojový stupeň těchto center by neměl být zveličován. Pravděpodobně se stále jednalo o dřevěné chýše, jaké známe například z Plestie z rané doby železné nebo ze Spoleta na konci doby bronzové. První solidní domy s kamennými základy a střešními taškami známe z Tadina a Pisaura a datujeme je do 5. století př. n. l. Doklady veřejných budov jsou známé z Mevania, kde byla objevena kruhová chata s na sucho kladenými kamennými základy a terakotovou výzdobou. Podobný doklad pochází z Oricula z 6. století př. n. l., kde se dochovala část vlysu s vyobrazením jezdce v nízkém reliéfu (Bradley 2000, 45). Jak je vidět, některá sídlištní centra v Umbrii se začala diferencovat. Není to tak překotný růst jako u Latinů nebo Etrusků, ale to je dáno velikostí teritoria a populace.

Kulturní místa a religiózní praktiky v rané době železné jsou nedílnou součástí vzniku rané komunity a pozdější urbanizace sídlišť. Většinu svatyní známe z nalezených obětín, než z dochovaných architektonických struktur. Na příkladu svatyně na vrchu M. Ansciano za Iguviem vidíme nasucho kladené kamenné základy, kde mohla stát nějaká dřevěná konstrukce, podle množství nalezených hřebů na lokalitě (Bradley, 2000, 62–3). Okolo svatyně se v některých případech vyskytoval příkop nebo hliněný val (M. Acuto nebo Colle San Rufino u Asisia). Většinou se tyto svatyně nacházely na vrcholcích kopců, ale jsou známé i případy z břehů jezera (u Plestie) nebo v jeskyni (Grotta Bella). Pravděpodobně plnily kromě primární náboženské i politicko-ekonomickou funkci podle modelu *pagi-vici*. Nálezy votivních předmětů nedaleko Spoletia, Tuderu, Interamny Nahars, Amerie a Asisia mohou být¹⁶ známkami počátků proto-urbanizace těchto sídlišť.

¹⁴ Blíže k rozsáhlým archeologickým výzkumům Gubbia v Stoddart, Malone, 1994.

¹⁵ Širší literatura k těmto dokladům v Bradley, 2000, 43.

¹⁶ Musíme být opatrní v konečných soudech, protože podobné svatyně se vyskytovaly i v Řecku, kde však byly součástí *poleis*, místo toho, aby vznikly jako jejich předstupci (Bradley, 2000, 67).

4.4 Sabinové

Současné archeologické bádání neposkytuje mnoho znalostí o podstatě před-římského osídlení Sabinska. Organizace teritoria a nehierarchický sídlištní systém bez velkých primárních centrálních sídlišť, jaké můžeme vidět u Etrusků a Latinů, spolu s rozdílnými přírodními podmínkami svědčí o rozdílném vývoji. V 8. století př. n. l. se formuje sídlištní systém v tiberském údolí, kde dochází k osídlování strategických míst na levém břehu řeky. Osídlení je soustředěno na náhorní plošiny a vrcholky s dobře bránitelnou pozicí. Kvůli jejich omezené velikosti a tudíž i možnosti dalšího rozšiřování, nejsou tyto oblasti tak vhodné k formování větších urbánních celků.

V 7. století př. n. l. osídlení rychle dosáhlo svých limitů a bylo nuceno nastalou situaci řešit. Sabinské Cury expandovaly na další dva vrcholky a v Poggio Sommavilla se upravil svah do podoby teras (Ewolds, 2011, 16). Sabinská centra dosahovala velikosti mezi 10 až 30 ha a nikdy¹⁷ se nepřetransformovala do urbánních center s administrativní funkcí. Ve 2. polovině 7. století dochází k vymezení pohřebních oblastí, které se nacházejí na okrajích osídlení. I přesto však neexistuje dostatek informací o vnitřní struktuře a veřejných stavbách (schází například doklady fortifikace) archaického osídlení.

Stejně jako u jiných italských kmenů, také u Sabinů hrálo důležitou úlohu náboženství. I přes nedostatek archeologického materiálu v předřímském období jsou doklady o svatyních pod širým nebem. Na hranicích Sabinska a Umbrie bylo nalezeno několik votivních depozitů (např. u Forca Ancarino, Valle Fuino) bez zjevných souvislostí s nějakým specifickým sídlištním centrem. Pravděpodobně se jedná o oblast, kterou vedly pastevci svá stáda při sezónních přesunech a místa obchodních tras (Ewolds, 2011, 17). Území bylo pravděpodobně organizováno skrz menší organizované celky obsahující regionální centrum a přiléhající zemědělské zázemí. Výzkumy v tiberském údolí ukázaly síť malých (do 2 ha) „městeček“ situovaných na vrcholcích kopců ve strategické pozici. Jejich primární funkcí bylo kontrolovat obchodní a komunikační trasy mezi většími sabinskými centry a tiberským údolím (Hodder, 1978, 211–218, citováno podle Ewolds, 2011, 17). Za římské republiky, kdy Tiber ztratil svoji funkci jako hranice mezi územími různých etnik, docházelo k postupnému zániku těchto sídlišť.

Ke stratifikaci společnosti dochází pravděpodobně koncem 8. století př. n. l., kdy dochází ke kulturní interakci mezi tiberským údolím a centrálními Apeninami. V oblasti nacházíme etruské, faliské a latinské vlivy. I přesto, že žádné pohřebiště nebylo kompletně prozkoumáno, existují z nich doklady existence elit a to z poloviny 7. století př. n. l. Charakteristické pro sabinské pohřbívání v tiberském údolí jsou komorové hrobky s množstvím importů. Ewolds (2011, 18) soudí, že se tím místní sabinské elity chtěly více přiblížit (identifikovat) k urbanizovaným oblastem na druhém (pravém) břehu Tiberu.

Jejich venkovské osídlení je také vyvinuto méně nebo později. Pro tento fenomén mohou existovat dva důvody. Zaprvé menší velikost a demografický přírůstek obyvatelstva v porovnání s většími teritoriálními centry. Menší městské státy nepotřebují tolik budovat rozsáhlé venkovské osídlení, které by primární centrum zásobovalo vším potřebným. Druhým důvodem může být sociální a politické uspořádání těchto menších městských států. Jedná se především o vnitrozemská města, kde potencionální střední třída (farmáři) mají menší možnost rozvoje, zatímco aristokratické elity si déle udržely své pozice.¹⁸ Síla i vzestup těchto středních tříd v archaickém Středomoří byla založena na mnoha aktivitách, z nichž jednou z těch hlavních byl zámořský obchod. Sabinská společnost byla pravděpodobně založena na konzervativní klanové struktuře až do 3. století př. n. l, což samozřejmě neznamená, že by se

¹⁷ Například sabinské Cury a etruské Veje okupovali velmi podobnou pozici v sídlištní hierarchii. A přesto Veje dosahují 150 ha, kdežto Cury „pouze“ 30 ha (Di Giuseppe et al., 2000, 100).

¹⁸ Jak ukazují bohaté pozdně archaické hroby z umberského Todi (Cifani, 2002, 257).



mapa 3: Některá sídliště zmíněná v textu

Legenda:

fialová = Samnité

žlutá = jihovýchodní Itálie

bílá = Kampánie

světle modrá = Řecko

jednalo o primitivní a neúspěšnou socio-politickou komunitu. Naopak to spíše svědčí o rozdílném a úspěšném vývoji kolektivní identity.

4.5 Samnité

Pro Samnium se předpokládá osídlení bez velkých měst, založené na systému pagivici. La Regina (1976, 329–24, citováno podle Gualtieri, 1987, 32–3) předpokládá, že v hojně opevněných jihoitalských (zvláště pak samnitských) sídlištích ze 4. století př. n. l. se vyskytovalo minimum veřejných budov. Uvnitř hradeb se mělo nacházet několik jednoduchých domů a veškeré veřejné (náboženské i politické) aktivity se odehrávaly na otevřených sídlištích nebo ve svatyních.

Velký počet výšinných opevněných lokalit v jižní Itálii, nedaleko řeckých kolonií, může znamenat, že tato sídliště hrála i jinou úlohu v hierarchickém systému. U opevněné lokality Cozzo Presepe, která měla kontakty s nedalekým Metapontem, se hovořilo jako o sídle vojenské posádky (Gualtieri, 1987, 34). Serra di Vaglio, opevněné sídliště ve střední Lukánii z 6. až 5. století př. n. l., se patrně pod řeckým vlivem mohlo stát rozvíjejícím se proto-urbánním centrem. Až v 5. století př. n. l. se u nich začíná projevovat vliv řecké kultury – kamenný kentaur z Boviana, hlava Gorgony z Pietrabbondante a další. Postupně však hlavní vliv přebírají Římané, kteří v průběhu třech samnitských válek na jejich území budují několik pevností a kolonií.

Jako modelový příklad by mohlo sloužit opevněné výšinné sídliště Roccagloriosa nacházející se na západě Lukánie. Masivní opevnění ze 4. století př. n. l. a pohřebiště v oblasti La Scala situované na jižním svahu dosvědčují existenci strukturovaného sídliště s elitami, materiálním bohatstvím (soudě dle hrobových výbav) a řeckými importy (bronzové nádoby, šperky a malovanou keramikou). Vykopávky odhalily přítomnost „aristokratické“ rezidenční části s vydlážděným dvorem obklopeným na třech stranách portikem. Nacházela se zde také svatyně s oltářem, s votivní terakotovou sochou i s votivními dary. Kromě náboženské funkce se na tomto místě mohly odehrávat také obchodní politické a administrativní aktivity. Spolu s řemeslnou dílnou (nálezy bronzové strusky) a keramickou pecí je zde vidět doklad „pseudo-urbánního“ sídliště. Dohromady s rozptýleným venkovským osídlením, nacházejícím se mimo vyhrazený okruh hradeb, mohla Roccagloriosa dosahovat velikosti 15–20 ha. V oblasti Samnitska hrála taková sídliště roli primárních center, i když je jen těžko můžeme srovnávat s těmi, které známe z Etrurie nebo Latia.

4.6 Kampánie

Na konci doby bronzové dochází podobně jako v jiných oblastech Itálie k opuštění výšinných lokalit a lid se usazuje na náhorních plošinách nebo strategicky příhodných místech. V Kampánii v této době vzniká několik proto-urbánních center, charakterizovaných radikální změnou ve velikosti (oproti předcházejícímu osídlení) a kumulativním nárůstem funkcí. V následující fázi by poté mělo dojít k transformaci v pravá urbánní centra. V regionu jsou jedinými proto-urbánními celky rané doby železné 1 villanovské „kolonie“ Capua a Pontecagnano s rozlohou 180 respektive 80 ha (Guidi, 2006, 60). Nocera a Nola snad mohla patřit mezi města urbanizovaná již Etrusky. Nejstarší hrobky z Nocery jsou datovány do 6. století př. n. l. zatímco nálezy z Noly naznačují přítomnost osídlení v 7. století př. n. l. Stabie jsou jedním z mála nížinných sídlišť, kde jsou nálezy datované do orientalizujícího období. Na pohřebišti u Santa Maria delle Grazie bylo objeveno až 100 hrobek z pozdního 7. a začínajícího 6. století př. n. l. Dá se odhadovat, že v této době hrály Stabie vůdčí roli. To se však mění již o století později, kdy dochází k úbytku hrobů na nekropoli. Hlavní urbanizační vlna přišla až s řeckými a etruskými kolonisty.

Pontecagnano je ideálním příkladem kontinuity osídlení od rané doby železné až do doby nadvlády Říma. Pomalý rozvoj tohoto sídliště byl později akcelerován kontakty s řeckým živlem. Z orientalizujícího období existují bohaté „knížecí“ hroby srovnatelné s jinými oblastmi antické Itálie a podporující tak společnou koiné aristokratických tříd (Andersen, 1997, 209). Od 6. století př. n. l. se v hrobkách nalézají řecké importy (attická keramika) a mizí zbraně, což svědčí o proměně společnosti.

4.7 Jihovýchodní Itálie

V jižní Itálii a Kampánii města začínají vznikat od 8.–7. století př. n. l. pod vlivem řecké kolonizace (Morel, 1984, citováno podle Lomas, 1993, 63). Od 6. století př. n. l. dochází k růstu populace a vývoji velkých nukletizovaných sídlišť, o dvě století později by se

několik desítek z nich dalo již považovat za urbánní centra (Lomas, 1993, 65). Rozvoj těchto měst pokračuje za římské kolonizace ve 4. a 3. století př. n. l. Jedním z mála sídlišť, která bychom mohli považovat za urbanizované již v 6. století př. n. l. bylo Cavallino, které dosáhlo ekonomické a sociální komplexity spolu s pravidelným plánem ulic, hrobkami ukazující svým bohatstvím diferenciovanou společnost a existencí velkých a komplikovaných domů (Lomas 1993, 67).

V 6. století př. n. l. dochází u některých jihoitalských sídlišť (například Uria, Valesium) k zvýšení stavební aktivity a růstu populace. Ovšem na úkor venkovského osídlení, které postupně ubývá. O století později se projevuje stagnace těchto sídlišť. Situace se mění s příchodem 4. století př. n. l., kdy mnoho lokalit dosahuje ekonomického a sociálního růstu, který indikuje probíhající urbanizaci. Tento postup si můžeme ukázat na příkladu lokality s názvem Uria. V 6. století př. n. l. roste její velikost i populace, to má za následek vylidnění okolní krajiny. Na nedalekých pohřebištích roste počet i bohatost hrobů, na sídlišti probíhá fortifikace, kruhové chaty rané doby železné jsou nahrazeny domy s taškami a archeologické výzkumy našly také malovanou řeckou keramiku, předměty z drahých kovů a lokální keramiku (Yntema, 1986, citováno podle Lomas, 1993, 67). Ve 4. století př. n. l. zde vidíme stát sídliště s nejlepšími předpoklady stát se urbanizovaným centrem.

Podobné události se dějí i na sousedních sídlišťích – Valesiu, Caleii Messapice, Caleii Peucetii, Mandurii a Herdonii. U Monte Sannace je rozvoj města dokumentován vznikem tří okruhů fortifikace vznikajících od 4. století př. n. l. Tato apulijská sídliště vykazují známky urbanizace a vyvinutého hierarchizovaného osídlení s primárními centry (Uria, Valesium) a sekundárními pevnostmi nebo přístavy. Zdá se, že fortifikace u těchto sídlišť hrála velkou roli. Opevňováno bylo větší území, než na kterém obyvatelstvo sídlilo.

Pozůstatky vnitřní zástavby těchto lokalit jsou méně komplexní. Plánovaná síť ulic ukazuje na přítomnost centrální autority, domy s kamennými základy, někdy s terakotovou dekorací nebo konstrukce fortifikací oddělené akropole ukazují na silný řecký vliv. Vnitřní sídlení části jsou někdy také organizovány (Lomas, 1993, 70).

5. Závěr

V době bronzové vykazuje prakticky celý apeninský poloostrov kulturní i archeologickou stejnorodost pohřebních výbav nebo vzorců ve zdobení keramiky. Jelikož se tyto nálezy koncentrují u apeninského pohoří, hovoříme o „Apeninské kultuře“. Sídliště byla malá, roztroušená, strategicky umístěná na vrcholcích kopců. Pro obyvatelstvo těchto vesnic byl hlavní obživou mix zemědělství a pastevectví. Trasy, kudy se hnala stáda z letních pastvin na zimní, se staly komunikačními i obchodními liniemi, podél kterých docházelo ke vzniku nových sídlišť. Na konci tohoto období dochází k růstu populace, změně ve způsobu pohřbívání a kulturní diferenciaci.

Společnost, okolo které urbanizované centrum vzniká a která ho svým jednáním (mnohdy neuvědomělým) vytváří, musí splňovat několik charakteristik. Předně musí být početná, sídlit na dobrém místě s přístupem k surovinám, zemědělské půdě nebo na strategicky významné poloze (brod, nedaleko obchodních cest apod.). S akumulací bohatství se zcela přirozeně vytváří stratifikovaná společnost, která se postupně centralizuje a ještě více hierarchizuje. Poté následuje efekt „spirály“, kdy se nově utvořené urbanizované (ve svých raných stupních vývoje) centrum rozrůstá a zakládá nebo ovládá další menší sekundární sídliště, kde postupně opět dochází ke stratifikaci a zakládání/ovládání dalších vesnic a vesniček.

Existuje sice mnoho archeologických dokladů tohoto vývoje, většinou ale není snadné je nalézt. Jedním z faktorů může být nárůst milodarů v hrobech, přítomnost importů, růst centra a posouvání nekropolí, fortifikace nebo například vznik rezidenčních čtvrtí, doklady řemeslné činnosti, obchodních kontaktů (přístavy, skladiště) a podobně. Můžeme k tomu

přidat i méně hmatatelné doklady jako náboženské praktiky (svatyně, votivní dary), existence písma, umění (luxusní zboží), práva (pohřby popravených) či etnicitu, jako doklad sebeuvědomění si sama sebe.

Dalo by se říct, že do konce doby bronzové probíhala proto-urbanizace ve všech sledovaných oblastech (Latiu, Umbrii, Samniu, Sabinsku, Kampánii a jihovýchodní Itálii) podobně. Od počátku doby železné se však na základě různých přírodních podmínek, sousedních vlivů i historického vývoje, budou tyto oblasti ubírat vlastními cestami. Podle tradičního modelu existovaly v Itálii až do ovládnutí Římany proto-urbánní a urbánní komunity Etrusků a Latinů a jakási „knížectví“ založená na jiném způsobu osídlení v oblastech jako jsou Umbrie, Samnium a Sabinsko.

V sídlištním systému existoval jeden hlavní rozdíl, který ovlivnil mnohé. U Latinů a v Kampánii, se snad pod vlivem sousedních Etrusků a Řeků, vyvinul sídlištní systém založený na primárním centru a v hierarchii níže položeném sekundárním či terciárním osídlení. Tento vzorec poté vede ke vzniku obrovských urbanizovaných celků, které již na začátku procesu mohou vykazovat lepší strategickou polohu jako v případě Říma u brodu přes Tiberu, blízkost k obchodním stezkám i moři. Růstem primárního sídliště dojde k růstu i těch sekundárních, případně terciárních. Například latinské Gabie vzdálené 18 km od Říma, tudíž v rámci jednodenního pochodu, který je pro hierarchicky uspořádané sídliště příhodný, dosahují velikosti přes 55 ha, čímž je řadíme do sekundárního osídlení v římském sídlištním systému. Do nižší úrovně latinských center by patřilo Satricum, Lavinium nebo Tusculum s rozlohou mezi 20–40 ha. Ještě níž by se nacházely vesnice jako Castel di Decima nebo Ficana s velikostí mezi 1–15 ha.

Takováto hierarchie se mohla v Latiu objevit už na konci orientalizujícího období (cca 6. století př. n. l.). Důkazy poskytují rozsáhlá pohřebiště s bohatými hroby s importy. Samotná sídliště k tomuto poznání přispívají svým pravděpodobným rozsahem, bohatostí a stylem vnitřní zástavby nebo fortifikací (pokud jsou známy). U Falisků a Sabinů sídlících v údolí řeky Tiberu se předpokládá podobný systém navázaný na latinská nebo etruská městská centra. V těchto oblastech hrají úlohu primárního sídliště menší (20–50 ha) lokality jako například sabinské Cury.

Kampánie stejně jako Etrurie a Latium Vetus mají podobný sídlištní systém. Malé vesničky z doby bronzové jsou opouštěny a osídlení se přemísťuje na náhorní plošiny blízko moře, řek nebo strategických pozic (u brodu, obchodní cesty, úrodné půdy). Stejně tak nekropole se přemísťují na specifická místa okolo plošin. Tento proces je datován do 11. až 10. století př. n. l.

U Umbrů, Sabinů a Samnitů, tedy převážně u obyvatel apeninského pohoří můžeme vidět jiný sídlištní vzorec. Prakticky až do ovládnutí oblasti Římem zde nevznikají pravá urbánní centra, jaká známe z Etrurie nebo Latia. Z konce doby bronzové existuje jen několik lokalit, které mohou vykazovat známky osídlení. Na konci této epochy jsou výšinná sídliště opouštěna a obyvatelstvo přesídluje do lepších poloh – blíže úrodné půdě, brodům, obchodním stezkám a podobně. U Umbrů v 9. století př. n. l., kdy existuje evidence z pohřebiště Plestia nebo nedaleko Interamny Nahars, startuje urbanizační proces, který je zdlouhavý (až v 5. století př. n. l. se například centra začínají fortifikovat) a bude se ubírat jinou cestou. U některých lokalit vidíme proto-urbánní fázi (hlavně u těch, které sousedí s Etrurií – Ocriculum, Ameria), ovšem poté dojde k jejímu přerušení.

Podobná je situace u Sabinů, kde ke vzniku proto-urbánních center dochází o něco později – cca v 8. století př. n. l. avšak až od 5. století př. n. l. roste populace. Sídliště jsou umístěna na náhorních plošinách a vrcholcích kopců, které jsou však omezené svojí velikostí a tím i možnostmi se dále rozšiřovat. Cury například expandovaly v 7. století př. n. l. na sousední vrcholky a díky tomu mohly dosáhnout až 30 ha. V tiberském údolí, kde docházelo

k častým kontaktům s Etrusky a Latiny je situace více podobná těmto urbanizačně vyvinutějším krajinám.

V Samniu se na konci doby bronzové vyskytuje drobné osady, které se v době železné transformují na větší fortifikovaná nukleatizovaná centra, která ani zdaleka nedosahují latinské velikosti. Ani zde však nedochází k dalšímu pokračování urbanizace a spolu s územím Sabinů a Umbrů je tamější osídlení založeno spíše na modelu pagus-vicus. Tento model osídlení předpokládá existenci menších proto-urbánních vesnic (vici) s širší administrativní funkcí. Svatyně, pevnosti a jednotlivé vesnice obyvatelstvu poskytují separovaně několik funkcí – rezidenční, rituální, komerční/ekonomickou, ochrannou a politickou. V „klasickém“ modelu osídlení najdeme většinou tyto funkce pohromadě v urbanizovaném centru. Tento vzorec je dán pravděpodobně rozdílnými přírodními podmínkami. Ve většině případů se jedná o vnitrozemské lokality, kde má střední třída (farmáři) menší možnost rozvoje a aristokratické elity si tak mohou déle udržet svoji pozici. S menší velikostí nedocházelo k tak velkému a překotnému rozvoji sekundárního osídlení, které by sídliště muselo zásobovat.

Dalším příkladem individuálního sídlištního osídlení jsou centra v jihovýchodní Itálii, z nichž například Cavellino, Uria nebo Valesium dosahují v 6. století př. n. l. poměrně vysokého stupně urbanizace, který se ještě o dvě století později zvýší postupnou fortifikací. Na rozdíl od ostatních italských mají i tato apulská centra několik znaků, které je navzájem odlišují. Těmito rozdíly jsou například hradby obklopující daleko větší oblast než je zastavěna nebo pohřebiště vyskytující se uvnitř hradeb. To vše dokazuje jiné pojetí „města“, kdy se jedná o „sdružení“ více nezávislých stratifikovaných rodin, každá se svým domem, prostorem pro zemědělství a pohřebištěm spojené na jedno místo centrální mocí a obklopené masivními hradbami tvořenými polygonálním zdívem, ale i zemním valem (např. Arpi, Teanum).

Literatura

- AMOROSO, A. (2008). Crustumarium: Characteristics of a Frontier Settlement. *Bollettino di Archeologia on line* I, Vol. Speciale, 2010, 1 - 11. ISSN 2039 – 0076.
- ANDERSEN, D. at al. (1997). *Urbanization in the Mediterranean in the ninth o sixth centuries B. C.* Kodaň: Museum Tusculanum Press, 471. ISBN 978-8772894126.
- BARCELÓ, J., A. at al. (2002). The Origin of the City from Social Theory to Archeological Description. *Archeologia e Cacolatori*, Vol. 13, 41 - 63. ISSN 1120-6861.
- BRADLEY, G. (2000). *Ancient Umbria. State, culture, and identity in central Italy from the Iron Age to the Augustan era.* Oxford: Oxford University Press, 350. ISBN 9780199245147.
- CANCIK, H., SCHNEIDER, H., (2008). "Town, city." [online]. In: Brill's New Pauly. Antiquity volume [cit. 8.9.2016]. Dostupné z Brill online http://dx.doi.org/10.1163/1574-9347_bnp_e1120500
- CARANDINI, A. (2011). *Rome: Day one.* Princeton: Princeton University Press, 184. ISBN 9780691139227.
- CORNELL, T., J. (2006). *The Beginnings of Rome: Italy and Rome from the Bronze Age to the Punic Wars (c. 1000–264 BC).* London: Routledge, 507. ISBN 0415015960.
- CIFANI, G. (2002). Notes on the rural landscape of central Tyrrhenian Italy in the 6th–5th c. B. C. and its social significance. *Journal of Roman Archeology*, Vol. 15, 247 - 260.
- CIFANI, G. (2010). State Formation and Ethnicities from 8th to 5th Century BC in the Tiberine Valley. *Social Evolution & History*, Vol. 9. No. 2., 53 - 69.

- DI GENNARO, F. at al. (2002). Recent Research on the City and Territory of Nepi (VT). *Papers of British School at Rome*, Vol. 70, 29 - 77.
- DI GIUSEPPE, H at al. (2002). The Sabinensis Ager Revisited: A Field Survey in Sabina Tibertina. *Papers of British School at Rome*, Vol. 70, 99 - 149. ISBN 0068-2462.
- EWOLDS, D. (2011). Sabines in the Tibervalley: Iron Age communities between clans from the Apennines and Tyrrhenian city-states. *Tijdschrift voor Mediterrane Archeologie*, Vol. 45, Groningen, 16 - 24. ISSN 0922-3312.
- FORSYTHE, G. (2005). *A Critical History of Early Rome. From Prehistory to the First Punic War*. London: University of California Press, 400. ISBN 0520249917.
- FULMINANTE, F. (2009). Landscapes of Power and Proto-Urban Developments toward Urbanization in Bronze Age and Early Iron age Latium vetus. In: *Forces of Transformation: The End of the Bronze Age in the Mediterranean*. Oxford: Oxbow Books, 117 – 128. ISBN 9781842179628.
- FULMINANTE, F. (2012). Social Network Analysis and the Emergence of Central Places. A Case Study from Central Italy (Latium Vetus). *BABesch*, Vol. 87, 27 - 53.
- GATES, Ch. (2011). *Ancient Cities: the archeology of Urban Life in the Ancient Near East and Egypt, Greece, and Rome*. London: Routledge, 504. ISBN 978-0415498647.
- GNADE, M. (2002). *Satricum in the Post-archaic Period*. Leuven: Peeters Publishing, 264. ISBN: 978-90-429-1193-2.
- GUALTIERI, M. (1987). Fortifications and Settlement Organization: An Example from Pre-Roman Italy. *World Archeology*, Vol. 19, No. 1, 30 - 46. ISSN 00438243.
- GUIDI, A. (2006). The Archeology of Early State in Italy. *Social Evolution & History*, Vol. 6 No. 2, 55 - 90. ISBN 9789491431999.
- GUIDI, A. (2010). The Archeology of Early State in Italy: New Data and Acquisitions. *Social Evolution & History*, Vol. 9 No. 2, 12 - 27. ISSN 1681-4363.
- KYSELA, J. (2012). Ex meridie oppida? Úvahy o možnostech poznání jižní inspirace laténských oppid. *Archeologie ve středních Čechách*, 16/2, 863 - 885. ISSN1214-3553.
- LOMAS, K. (1993). The city in southeast Italy. Ancient topography and the evolution of urban settlement 600–300 BC. *The Journal of the Accordia research Centre*, Vol. 4, 63 - 77. ISSN 0968-1116.
- NASO, A. (2012). Before the Samnites: Molise in the eighth and sixth century BC. In: *Landscape, Ethnicity and Identity in the Archaic Mediterranean Area*, Oxford: Oxbow Books, 76 – 88. ISBN: 9781842174333
- NIJBOER, A., J. (1998). *From household production to workshops; archaeological evidence for economic transformations, pre-monetary exchange and urbanisation in central Italy from 800 to 400 BC* [online]. Donkel & Donkel, Drachten, Groningen. 307 [cit. 20.9.2016]. Dostupné z http://www.lcm.rug.nl/lcm/teksten/teksten_uk/lcm_uk.htm (publications)
- RASMUSSEN, T. (2005). Urbanization in Etruria. In: Osborne, R., Cunliffe, B. *Mediterranean Urbanization 800–600 BC*. Oxford: Oxford University Press, 71 – 91. ISBN 9780197263259.
- RIVA, C. (2010). *The Urbanisation of Etruria. Funerary Practices and Social Change, 700– 600 BC*. Cambridge: Cambridge University Press, 260. ISBN 0521514479
- SALMON, E., T. (2008). The Iron age: the peoples of Italy. In: Boardman, J., at al. *The Cambridge Ancient History*, Vol. IV. Cambridge: Cambridge University Press, 676 – 720. ISBN 9780521228046.

- SEUBERS, J. (2005). *The Dead and the Wealthy. A study of social development in the Early Iron Age (950–700 BC) through the analysis of high status burials from Villanovan cemeteries in Etruria, Latium Vetus and Emilia Romagna*. Research Master Thesis, 80.
- STEINGRÄBER, S. (2008). The Process of Urbanization of Etruscan Settlements from the Late Villanovan to the Late Archaic Period (End of the Eighth to the Beginning of the Fifth Century B.C.): Presentation of a Project and Preliminary Results. *Etruscan Studies*, Vol. 8, Art. 1, 7 - 33. ISBN 978-0981969244.
- STODDART, S., MALONE, C. (1994). *Territory, Time and State: The Archeological Development of the Gubbio Basin*. Cambridge: Cambridge University Press, 244. ISBN 0-521-35568-0.
- VAN LEUSEN, M. (2002). *Pattern to Process: Methodological Investigations into the Formation and Interpretation of Spatial Patterns in Archeological Landscapes* [online]. Universiteitsbibliotheek, Groningen, 356 [cit. 20.9.2016]. Dostupné z <http://irs.ub.rug.nl/ppn/239009177>
- VAN ROSSENBERG, E. (2005). War and domestic peace in the Bronze Age and Early Iron Age of Abruzzo (Central Italy). Social reproduction and cultural landscapes as starting-point for the construction of mentalités. In: *Elements of Being: Mentalities, Identities and Movements*. Oxford: Archeopress, 77 – 85. ISBN 9781841718736.
- VERMEULEN, F., VERHOEVEN, G. (2004). The contribution of aerial photography and field survey to the study of urbanization in the Potenza valley (Picenum). *Journal of Roman Archeology*, Vol. 17, 57 - 82. ISBN 978-0-9913730-7-4.

Informace o autorovi

Mgr. Tomáš Štěpánek

Masarykova univerzita

stepanek.tomas@mail.muni.cz

Človek, stavba a územné plánovanie v diele Emanuela Hrušku

Man, Building and Urban Planning in the Work of Emanuel Hruska

Bohumil Kováč
Lucia Štefancová

Abstract:

Professor Dr. Ing. arch. akad. arch. Emanuel Hruska, DrSc., has belonged among the most important personalities in the field of urban design and urban planning in the European scale. Jiri Hruza included him in his important publication "Builders of cities" (2011) by which Emanuel Hruska was highlighted among the most significant personalities of urban design scene. On the occasion of the 110th anniversary of his birth (31/01/1906 Prague), it is necessary to recall his work in context with current topical issues of urban design and spatial planning, including some new knowledge from his scientific research and teaching activities as well as urban and architectural design. According to conference title "Man, Building and Urban Planning" it is a challenge to characterize the personality of E. Hruska from these positions - as a person and personality, such as an architect and as an urban planner and landscape designer. Personality and work of Emanuel Hruska has not been yet a subject of scientific examination. E. Hruska's work has not been subjected yet to scientific analysis and the evaluation of his vision with today's reality. The aim of this study is to outline the ideas for the scientific evaluation of the work of Emanuel Hruska.

Keywords:

Emanuel Hruska; urban planning; urban design; architect; scientific evaluation

KOVÁČ, Bohumil. ŠTEFANCOVÁ, Lucia (2017). Človek, stavba a územné plánovanie v diele Emanuela Hrušku. In: KUGL, Jiří, ed. *Človek, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 177-196. ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Rok 2016 je jubilejným rokom 110. výročia narodenia nestora československého urbanizmu, prof. Dr. Ing. arch. akad. arch. Emanuela Hrušku, DrSc. V jeho diele a osobe sa spájajú všetky základné pojmy konferencie. E. Hruška bol nielen medzinárodne uznávaný odborník, ale aj výnimočná spoločenská a ľudská autorita. Človek a humanita, ľudské merítko, vzťah k histórii, boli dôležité v jeho odbornej, pedagogickej a vedeckej činnosti.

V urbanizme a územnom plánovaní videl dôležitý a demokratický nástroj na usmerňovanie rozvoja sídiel. Za dôležité považoval kompozičné a estetické otázky miest a krajiny, ktoré v vnímal v ich výtvarnosti. Dokladom toho je jedinečný rukopis súboru jeho kresieb a škíc. Priestor vnímal v jeho jednote a sám sa preto zaoberal otázkami urbanizmu od globálnych mierok až po detail. Detailom ale nevnímal detail urbanistický, ale na konci bola architektúra. Vnímal mesto od celku k stavbe a súčasne naopak. Vzájomne sa determinujúci vzťah stavby a okolia predpokladá znalosti o vnútornom „chovaní“ sa architektúry. Toto poznanie u Hrušku dokumentujú jeho architektonické diela, najmä z obdobia funkcionalizmu (vily, súťažný návrh na ČND v Brne). Založil svoju vlastnú urbanistickú školu, charakteristickú spojením architektúry a urbanizmu. V pamäti je prof. Hruška vnímaný ako urbanista. Málo sa však vie, že témami v jeho ateliéroch boli aj architektonické zadania – hotely, obchodné domy, bytové budovy. Ich architektonická koncepcia je však vždy vnímaná v urbanistickom kontexte.

To nás v roku 2002 pri diskusii o nových študijných odboroch v SR opodstatňovalo zachovať spojenie architektúry a urbanizmu pod jedným odborom. Jeho rozsah odbornej a tvorivej činnosti bol tak široký, že jeho pokračovatelia sa špecializovali na niektorý segment - kompozíciu, regionálne, sídelné a zonálne štruktúry, krajinu.

Na FA STU v Bratislave si jeho osobnosť každý rok pripomíname organizovaním súťaže o Cenu prof. Hrušku za najlepší ateliérovú urbanistickú tvorbu.

2 Metodika a ciele výskumu

Pri príležitosti 110. výročia jeho narodenia E. Hrušku (31.01.1906 v Prahe) je namieste pripomenúť si jeho dielo v kontexte so súčasnými aktuálnymi problémami urbanizmu a územného plánovania vrátane niektorých nových poznatkov z jeho vedecko-výskumnej a pedagogickej činnosti ako aj urbanistickej a architektonickej tvorby. Názov konferencie „Človek, stavba a územné plánovanie“ je výzvou charakterizovať osobnosť E. Hrušku práve z týchto pozícií - ako človeka a osobnosť, ako architekta a ako urbanistu a územného plánovača. Osobnosť a dielo E. Hrušku ešte neboli predmetom vedeckého skúmania. Dielo E. Hrušku nebolo doteraz podrobené vedeckej analýze ani zhodnoteniu jeho vízií s realitou súčasnosti. Cieľom tejto štúdie je načrtnúť námety pre takéto vedecké zhodnotenie Hruškovej tvorby. Okrem práce s literatúrou príspevok vznikal použitím teoreticko-logických vedeckých metód, zberom dát v archívoch a konzultáciami s architektmi, ktorí sú jeho nasledovníkmi, či študentmi. Najväčším prínosom tejto štúdie je hľadanie nových súvislostí v rôznorodej tvorbe E. Hrušku s vedeckým posúdením jeho vízie architekta/urbanistu s dnešnou realitou.

3 Emanuel Hruška v 3 dimenziách

J. Hýzler (2006) charakterizuje zrod osobnosti prof. Hrušku a jeho príklonu k urbanizmu takto :

„Zde (obdobie nástupu funkcionalizmu...pozn. autorov) je patrně nutno hledat počátky velkého životního zaujetí prof. Hrušky podílet se na velkém snu této meziválečné doby, hygienicky, esteticky a funkčně dokonalém velkoměstě, jehož realizaci by umožňovaly právě velkorysé konstrukce zmíněných nových technologií, které by v dosavadním vývoji architektury nenašly obdoby. Touto vývojovou katarzí vyvstala úloha generovat zcela nové úkoly stavebně-

technické civilizace v oblasti techniky urbanismu a zvláště nového typu bydlení, která tolik zaměstnávala meziválečnou generaci avantgardních architektů. Tehdy již vědecky výtečně připravený profesor Hruška přispěl svou bohatou tvůrčí invencí k povznesení tehdejší československé meziválečné moderní architektury a teorie urbanismu na světovou špičku vývoje”.

Profesor Peter Gál (2016) charakterizuje svojho učiteľa takto :

„Profesor Hruška zaujal od prvého stretnutia nevšednou charizmou svetoznáneho odborníka s vyhranenými názormi na všetky preberané témy. Na prednášky chodil s miernym meškaním a hneď sa ujal slova, pričom som ho nikdy nevidel používať nejaké písomné podklady. Hovoril plynulo, občas použil spomínanú tabuľu, na ktorej kultivovanou čiarou dopĺňal verbálny prejav. Niektoré pasáže prednášok pôsobili veľmi koncepčne, s jasne podanou teoretickou líniou, iné boli zase zmesou mozaikovite radených spomienok na konkrétne urbanistické priestory či javy v nich prebiehajúce. Výsledný dojem bol veľmi presvedčivý a domnievam sa, že všetci účastníci uvedených stretnutí mali dojem, že získali nové a potrebné poznatky. Bolo nesporné, že k nám hovorí človek s mimoriadnym odborným rozhľadom, schopný interpretovať svoje poznatky a skúsenosti.“

3.1 Emanuel Hruška ČLOVEK

Osobnosť Emanuela Hrušku (obr.1) je jednou z mála komplexných osobností, ktorá zanechala významné architektonické návrhy a realizácie a v podobe urbanistických štúdií a územných plánov množstvo urbanistických diel. Najmä jeho urbanistická tvorba stavia na jeho priekopníckom teoretikom diele, ktoré tlmočil ďalším generáciám architektov aj ako významný vysokoškolský pedagóg. Tento široký profil zdobil aj iné osobnosti domácej scény tej doby – P. Janáka, J. Gočára, B. Fuchsa, Fr. Gahuru a ďalších. Hruška a tieto osobnosti len potvrdili opodstatnenie a význam spojenia urbanistickej a architektonickej tvorby v profile architekta – urbanistu. Od ostatných sa však Hruška líši najmä poňatím a rozsahom urbanistického diela. To obsahuje všetky urbanistické dimenzie od kontinentálnej cez regionálnu až po sídelnú a zonálnu vrátane krajiny, dopravy a výtvarných otázok.



obr. 2 - Emanuel Hruška - štúdia podľa portréту z roku 1981 (Zdroj: Štefancová, 2016)

Výpočet jeho diela je rozsiahly a svedčí a jeho základnej povahovej vlastnosti – nesmiernej pracovitosti a systematickosti. Hrušku sprevádza povest' priateľského, ale odborne náročného človeka. Svedčia o tom spomienky niektorých pamätníkov. P. Kardoš, vedecký pracovník a docent na FA STU, ho na akademickej pôde charakterizoval: „Študenti a kolegovia si ho pamätajú ako jemného, láskavého človeka veľkej vnútornej vitality“ (Kardoš, 2011). Podobne sa o ňom vyjadrovali aj jeho neskorší nasledovníci profesori T. Alexy, J. Kavan, F.Trnkus a R.Šteis. Ten ho svojim študentom vykreslil ako človeka nesmierne skromného a priblížil niektoré zaujímavé detaily. Mnohé jeho teoretické práce, učebné texty ale aj koncepčné škyce vznikli vo vlaku, keďže v týždni často krát cestoval medzi Prahou a Bratislavou. V tomto špecifickom prostredí metódou „nožníc a lepidla“ vznikali z rôznych jeho autorských zdrojov najmä graficky bohaté učebné pomôcky (napr. skriptá z urbanistickej kompozície (Hruška, 1957). Výsledkom tejto jeho pracovnej metódy je fakt, že v jeho rôznych dielach sa niekedy opakujú tie isté obrázky, ale vždy ich komentuje z iných súvislostí.

Svoju prirodzenú ľudskú ale aj odbornú autoritu uplatňoval aj vo vedúcich funkciách. Kariéru začal ako tajomník Ústavu stavby miest na Masarykovej akadémii (1931). Významnou funkciou bola pozícia referenta Generálneho sekretariátu hospodárskej rady a externým vedúcim odd. územného plánovania v Státní úrade plánovacím (1947). V r. 1945-48 bol vedúcim plánovacieho odboru Zemského studijného a plánovacieho ústavu v Brne (1945-48). V Bratislave bol vedúcim Ústavu stavby miest (1948-62), dekanom FAPS V Bratislave (1953-55). Na katedre urbanizmu a územného plánovania pôsobil konzultačne až do konca života (obr.2).

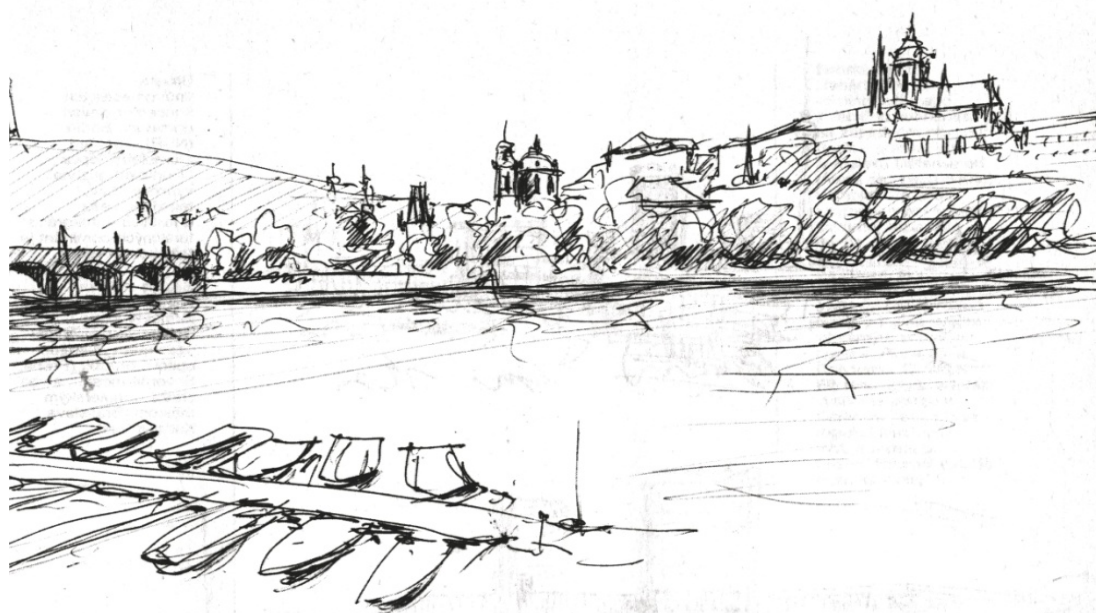


obr. 2 - Oslava 75. narodenín na Katedre urbanizmu a územného plánovania v Bratislave 1981, blahoželajú prof. R. Šteis a J. Svetlík (zľava) a doc. M. Klaučová (Zdroj: A. Gogová – archív autorov)

Jeho osobné povahové vlastnosti sa premietli aj do jeho tvorby, v ktorej berie na prvom mieste zreteľ na človeka. Hľadiská formovania priestoru, samozrejme pri rešpektovaní dobových estetických kritérií, podriaďuje merítku a potrebám človeka. Tento humanistický princíp je zrejmy najmä z formulovania zákonitostí urbanistickej kompozície, kde komentuje vzťahy v priestore tak z koncepčného nadhľadu a súčasne z ľudského horizontu. Potrebu súbežného videnia z rôznych horizontov vštepoval aj svojim študentom a kolegom pedagógom. V tom spočíva náročnosť a jedinečnosť profesie architekta - urbanistu. Potrebu

vnímania priestoru z ľudského horizontu považuje za základnú súčasť každej urbanistickej koncepcie. Preto v jeho urbanistickom diele ale aj v požiadavkách na študentské práce ktoré viedol mali významné miesto perspektívy. Manuálnymi konštrukciami perspektívneho zobrazenia si vtedajší autori, na rozdiel od mnohých dnešných ktorým tieto vizualizácie generujú počítače, nielen overovali, ale aj osvojovali zákonitosti perspektívneho vnímania priestoru a jeho zákonitostí. U Hrušku to bola aj mimoriadne výstižná expresívna kresba, ktorou prejavil **umelecký rozmer svojej osobnosti**, dokázal tlmočiť svoje koncepčné úvahy alebo zážitky z ciest po svete. Hruška dôležitost' kresby v profile architekta proklamoval aj výberom svojich asistentov, z ktorých architektonická kresba priestoru dominovala najmä u M. Kodoňa (docenta v odbore urbanizmus na SVŠT, jedného z prvých asistentov E. Hrušku, zakladateľa školy krajinej architektúry na Slovensku). Jedna z posledných publikácií „K tvorbe urbanistického prostredia“ (Hruška, 1985) predstavuje súbor jeho kresieb a je učebnicou pre kresebné vyjadrenie urbanistickej koncepcie, priestoru ako aj teoretických otázok. Jeden z najdôležitejších odkazov Hrušku pre urbanistickú vedu je, že aj veda v odbore architektúra a urbanizmus môže (pozn. autorov: má...) ako vyjadrovací prostriedok využívať aj kresbu. Skutočnosť, keď tak širokospektrálne orientovaná osobnosť E. Hrušku stojí na jeho umeleckom profile, je dôležitá aj v súčasnej diskusii o úlohách a osobnej vybavenosti urbanistov - plánovačov. Potvrdila to aj výstava „Emanuel Hruška a slovenská urbanistická škola“ (Bratislava, Galéria Umelka, január 2017). Umelecký prístup a požiadavky na komplexnosť urbanistickej tvorby a na rešpektovanie prírodných a kultúrno-historických podmienok je základným odkazom urbanistickej školy E. Hrušku

Hruškova škola stojí na sile úvodnej myšlienky, kde urbanistickú koncepciu formuje a graficky vyjadruje v jej abstrahujúcej jednoduchosti. Tieto vlastnosti majú najmä jeho škie z regionálnej urbanistickej dimenzie (obr.3).



obr. 3 - Hradčany – silueta, kresba (Zdroj: Hruška, 1985)

Rešpektovaním histórie a kultúrneho architektonického dedičstva a sídiel si ctí výsledky človeka z rôznych kultúrno-spoločenských období. Potrebu poznania histórie a spoločenských súvislostí ako jedného z východísk pre tvorivú činnosť zdôrazňujú jeho teoretické spisy z oblasti dejín urbanizmu (Hruška, 1961). Jeho angažovaný záujem o históriu bol korunovaný vymenovaním za podpredsedu Ústrednej komisie štátnej pamiatkovej starostlivosti pri Ministerstve kultúry ČSR (1958, v 1962 sa stal predsedom komisie). V roku

1971 sa stal predsedom Československého národného komitétu medzinárodnej rady pre pamiatky a sídla ICOMOS. Z týchto pozícií (spolu s ďalšími odborníkmi – prof. A. Piffel, E. Belluš, J. Alexy a i.) sa zapojil do diskusií o zachovaní bratislavského hradu a podhradia. Z dnešného stavu je zrejmé, že toto úsilie prinieslo úspech v otázke rekonštrukcie hradu ale už nie v zachovaní štruktúry podhradia.

3.2 Emanuel Hruška URBANISTA - tvorba a teória

V oblasti urbanizmu a urbanistickej tvorby Hruška obsiahol všetky urbanistické dimenzie.

Zaoberal sa *úvahami o celosvetových a kontinentálnych systémoch osídlenia* na úrovni, ako ich porovnateľne vyjadril neskôr aj C.A. Doxiadis vo svojom diele *Ekistics* (1969). Hruška, ktorý bol tiež členom Ekistickej spoločnosti v Aténach (1967), sa tejto architektom vzdialenej dimenzii venoval z dôvodu, že si uvedomoval jednotu priestoru a systémové väzby, ktoré navzájom vytvárajú jednotlivé dimenzie a ich prvky. Tieto úvahy mu umožnili vyslovovať prognózy pre nižšie stupne štruktúr osídlenia. Hruška pritom vnímal určujúci vplyv sociálno-ekonomických a politických podmienok na formovanie sídiel a osídlenia. Z dnešného pohľadu vyznieva snáď kriticky, keď vyzdvihuje prednosti socialistického plánovania pred kapitalistickým. Ak podrobíme tieto postoje objektívnej analýze, Hruška v skutočnosti vnímal výhody autoritatívneho riadenia a rozhodovania o území nie z politického presvedčenia, ale z dôvodu, že v takom prístupe videl väčšiu garanciu na presadenie odborných hľadísk a verejných záujmov. Na západe (Hruška mal možnosť často cestovať) sa totiž začali v systéme kapitalizmu, ktorému sa podriadilo aj územné plánovanie, vyskytovať niektoré javy, napr. dezurbanizácia a vznik suburbií. Podriaďoval ich tvrdej kritike ako dôsledok politického zriadenia, ktoré územie premenilo na ekonomickú kategóriu. Paradoxne ide o javy, ktoré o 40 rokov neskôr našli aj našu spoločnosť nepripravenú (po roku 1989).

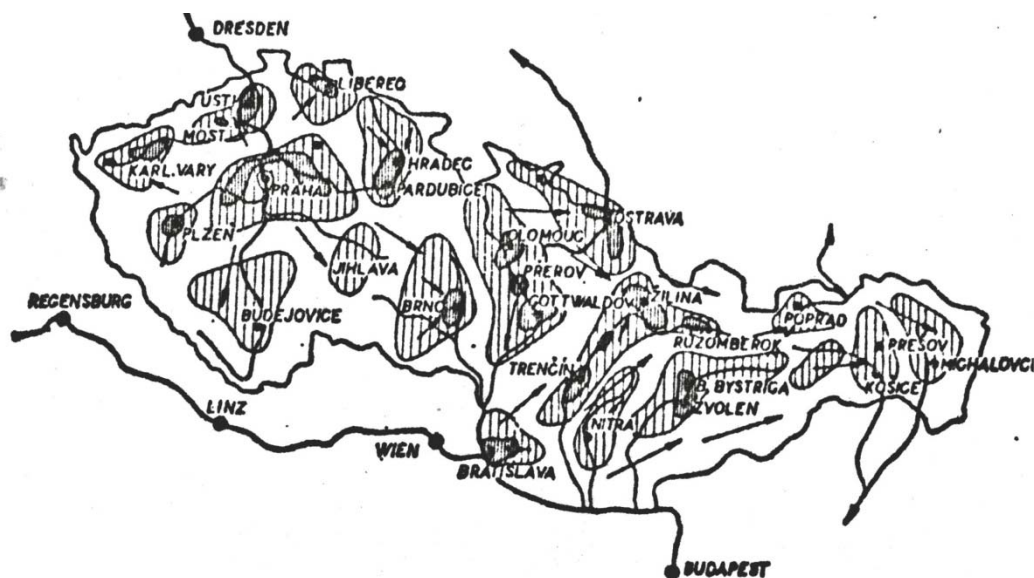
Úvahy o kontinentálnej dimenzii osídlenia vytvorili okrajové rámce pre jeho úvahy o možnostiach *rozvoja štruktúry osídlenia na úrovni štátu*. Už v roku 1934 predstavil náčrt makrofunkčného zónovania Čiech (Hruška, 1934, str.12, 50). Urbanizačné pásy severných a stredných Čiech sú oddelené prírodnými systémami a poľnohospodárskym zázemím pre urbanizované územia. Predstavil aj návrh koncepcie rozvoja cestnej siete na úrovni štátu. Hlavnú komunikačnú pozdĺžnu os tvorí diaľnica vedená stredom republiky v spojení Ústí n. Labem – Praha – Brno – Zlín – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – Mukačevo. Priečne osi spájajú sídla ktoré neležia na hlavnej strednej osi (Hruška, 1934, str.40). Podobnú úvahu neskôr vyslovil v r. 1936 aj J. A. Baťa vo svojej publikácii „Budujme stát pro 40 000 000 lidí“.

Po vojne sa Hruška prirodzene zapája do plánovacích štruktúr. Je to obdobie, v ktorom postupne prejavoval lojalnosť nastupujúcemu socialistickému režimu a jeho systematike plánovania. Kristek a Žáčková (2015, str.39) uvádzajú: „V souladu s dobovými tendencemi reviduje E. Hruška své názory týkající se totálního plánování, v jeho koncepci sice stále figuruje i soukromý sektor“ ale súčasne aj uvádza, že „...plánování nelze přenechat silám liberálně se rozvíjejícím“. Zo svojich pozícií v plánovacích orgánoch štátu sa stal Hruška dôležitým konceptorom urbanistických aspektov nastávajúcej industrializácie. Kristek a Žáčková napr. uvádzajú Hruškovu myšlienku že „...jediná únosná cesta se zdá být pozvolná pásová dislokace průmyslu v prostorech optimálních výrobních podmínek „ alebo že sa „moderní výroba může odpoutat od svých tradičních stanovišť – že tedy ve většině případů musí jít výroba za člověkem“. Táto myšlienka by bola nadčasová, problémom ale je, že bola vyslovená v čase orientácie národného hospodárstva na ťažký priemysel.

Hruška svoju vieru v centrálne direktívne plánovanie vysvetlil vo svojej prednáške na medzinárodnom kongrese UIA v Lausanne 1948, keď argumentoval, že východoeurópskym

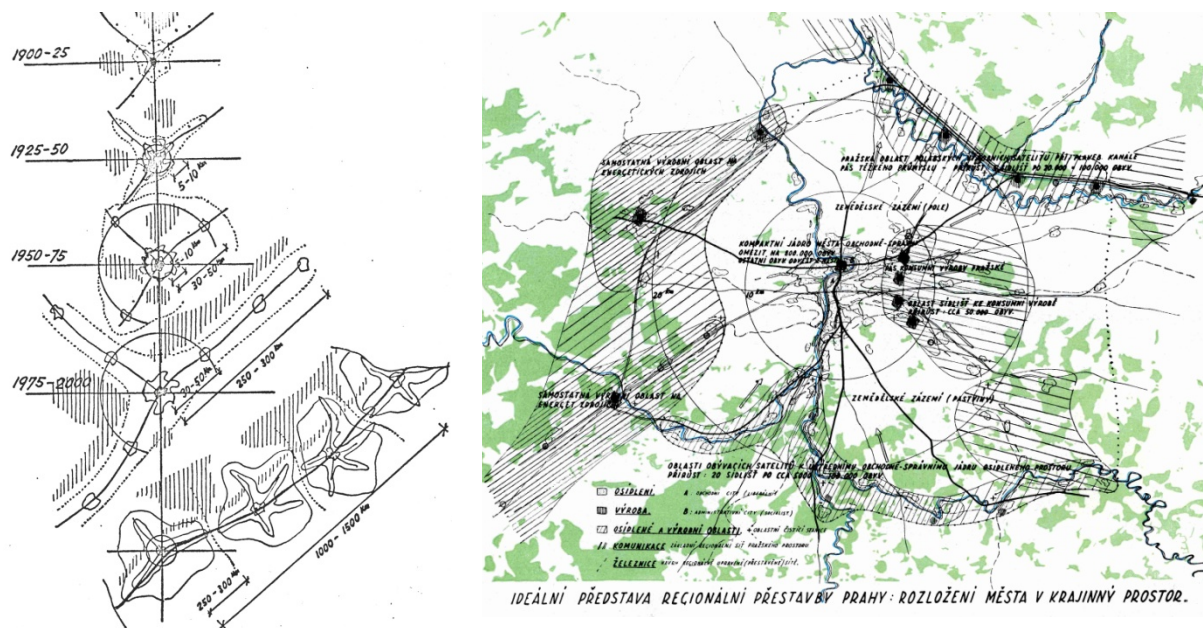
štátom je v povojnovom období najbližšia plánovacia sústava, „keďže im najskôr umožní uskutočnenie veľkých úloh znovuvýstavby a prestavby“ (Kristek, Žáčková, 2015). Horšie bolo, že Hruška v tejto súvislosti uviedol, že „nutné omezení svobody je zde ve prospěch jasného a sociálně orientovaného pořádku“. Kristek a Žáčková to vnímajú ako súčasť doby po februári 1948, keď sa „do rétoriky urbanistov, ktorí v politickom prevrate vidia príležitosť na uskutočňovanie svojich vízií, začínajú premietat’ februárové udalosti“ (str.43). Títo autori komentujú toto iste nie ľahké spoločenské obdobie ako etapu, keď „vidina presunu z avantgardných pozícií do pozícií establishmentu bola zjavne lákavá aj pre E. Hrušku“. Uvádzajú, že Hruška „sa vo svojich predstavách o socialistickej industrializácii neobmedzil len na územie Československa, ale svoje vízie po komunistickom prevrate presúva na celé územie Európy...čo bude predstavovať konečnú vývojovú fázu európskej integrácie“. Z pozícií Slovenska je nám ťažko túto skutočnosť komentovať, keďže tu zanechal Hruška inú stopu a povest’... V optike profesorov Alexyho, Kavana a Trnkusa na výstave „Emanuel Hruška a slovenská urbanistická škola“ je na podklade ideového projektu „trojmestia“ Viedeň-Bratislava-Budapešť tiež vnímaný ako priekopník európskej urbánnej integrácie, ide však o to na akom spoločenskom princípe. Je to však len dokladom skutočnosti, že urbanizmus a politika majú silnú mieru prepojení. Napokon to uvádza aj sám Hruška vo svojej knihe Vývoj stavby miest, keď spoločensko-hospodárske podmienky vníma ako určujúce. Z predvojnových časov v demokratickej I.ČSR ako aj z dnešných pozícií povolania architekta, ktoré sa vníma ako slobodné, sa zdá preto ťažko pochopiteľná jeho vtedajšia, neskôr redigovaná téza, že „architekt sa už nepohybuje v priestore ako takzvané slobodne tvoriaci umelec, ale je pevne zakotvený v hospodárskej štruktúre prostredia“ (Kristek, Žáčková, str.43). Jeho vlastná tvorba ani jeho pedagogické vedenie študentov však tomu našťastie nezodpovedali, naopak, zrejme išlo o povinnú rétoriku tej doby.

Podmienkam formovania regiónov na Slovensku sa Hruška venoval v zborníku konferencie „Ciele a metodika rajónového plánovania“. Svoje úvahy o prírodných a spoločensko-ekonomických podmienkach a determinantoch rozvoja sídelných regiónov a usporiadania krajiny zhrnul Hruška v práci „Zwischen Stadtmitte und Stadtregion“ (Hruška, 1955). Tu naznačil postupný prechod od koncentrácií do mestských regiónov až do pásmových sídelných štruktúr (obr.4). Ako sme vyššie uviedli, industrializácia Slovenska, ktorú Hruška podporoval, ale nie vždy priniesla pre jej krajinu pozitívny efekt (Kovohute Istebné na Orave a pod.).



obr. 4 - Prechod od bodových koncentrácií po pásovú regionálnu sústavu (Zdroj: Hruška, 1970)

V tom čase podobné myšlienky o prechode bodových schém štruktúr osídlenia cez pásové po sieťové vyslovil pre Poľsko B. Malisz. Na rozdiel od rovinatej konfigurácie územia Poľska však Hruška zohľadnil aj determináciu orografickými pomermi, čím každý región mal svoje špecifiká s možnosťou zachovania svojej priestorovej a aj kultúrnej identity (obr. 5 vľavo). Týmto prácami sa Hruška stal ideovým predchodcom projektov urbanizácie (PU SSR, Urbion Bratislava 1974, PU ČSR, Terplan Praha). V ČR na tieto Hruškove teórie nadviazali V. Matoušek a J. Gregorčík. Zo Slovenských autorov na jeho myšlienky formovania štruktúry osídlenia nadviazali neskôr R. Šteis v práci „Sídlné štruktúry“ (1978) a B. Kováč dizertačnou prácou „Regionálne štruktúry“ (1981), ktoré sa stali aj podkladmi pre aktualizáciu uvedených projektov urbanizácie.



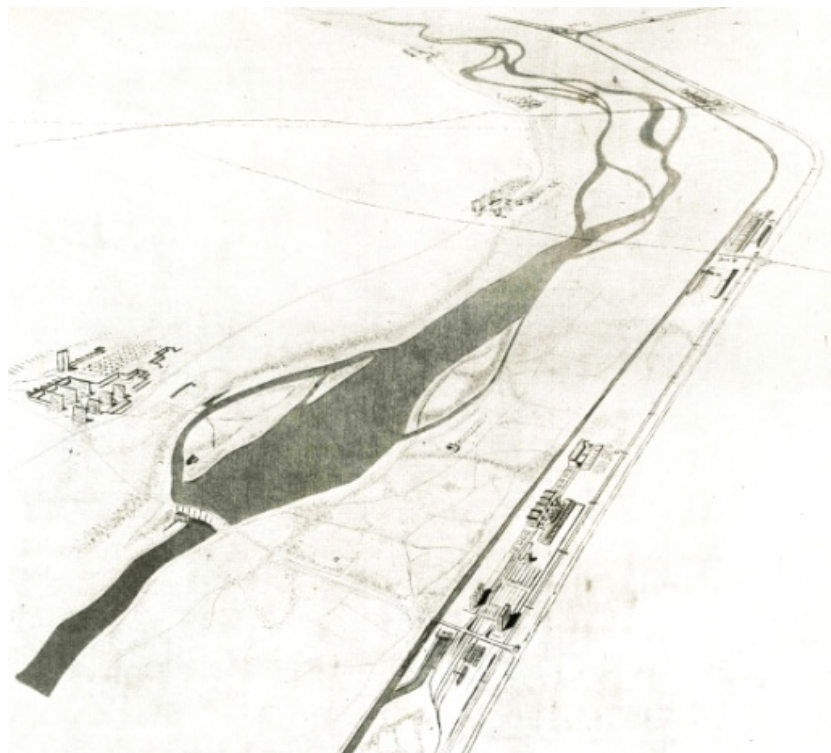
obr. 5 - Vľavo od bodového regiónu k sídelným pásom (Hruška, 1948), vpravo ideálna predstava regionálnej prestavby Prahy v rozložení mesta do krajinného priestoru (Zdroj: archív autorov)

V regionálnej dimenzii sú dôležité najmä jeho koncepčné úvahy o rozvoji pražského a bratislavského regiónu. Rozvoj veľkých miest jednoznačne vnímal vo forme aglomerácie. Víziami rozvoja pražského priestoru sa zaoberal už na začiatku 30-tych rokov, keď sa zúčastnil súťaže na dopravnú koncepciu Prahy. Ako uvádza J. Hruža (2011), Hruška bol jediným účastníkom súťaže, ktorý si uvedomoval regionálne súvislosti. Je možné, že k týmto úvahám ho priviedli ideové návrhy na riešenie „veľkej Prahy“ ako hlavného mesta novej Československej republiky po r. 1918 od M. Urbana a V. Zákrejse (Paralená Praha, 1922). Mladého budúceho študenta architektúry mohla k regionálnym úvahám (čo býva pre architektov okrajová záležitosť) naviesť aj prednáška R. Unwina v r. 1923 v Prahe o satelitných záhradných mestách ako aj prednášky L. Corbusiera, Loosa, Gropiusa, Berlageho, Ouda, Veldeho a i., ktoré organizoval SVU Mánes, Devětsil a Kluby architektů Prahy a Brna v r. 1924-25. K záhradným mestám však neskôr zaujal aj kritický postoj z hľadiska sociálneho, keď tvrdil, že „výsledky sú iné než sa očakávalo – neposlúžili robotníctvu, ale malej buržoázii“ (Hruška, 1955, str.9).

Jedna z prvých Hruškových ideí pražského regiónu je prezentovaná v publikácii „Dopravní síť v krajinném řešení“ (Hruška, 1934, str. 38). Náčrty rozvoja pražského regiónu a rozvoja mesta tu predstavil v súvislosti s dopravou. Navrhuje radiálny systém s okruhom okolo Prahy. Okruh založil pre potreby zabezpečenia „výrobných spojov“ v regióne. Zrejme

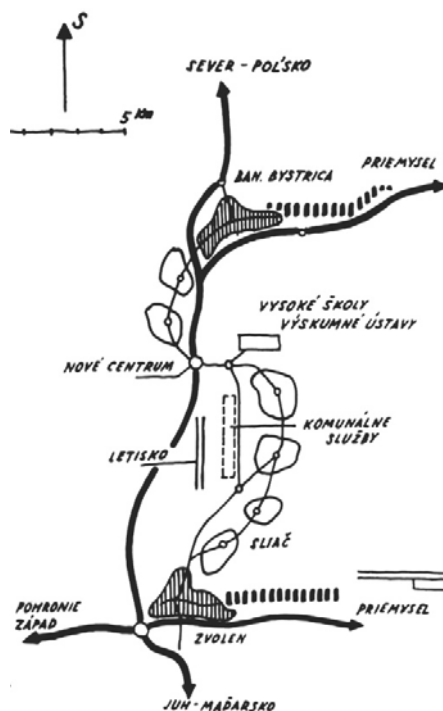
50-tych a 60-tych rokov, boli určite účelové, aby ich prostredníctvom bola uspokojená cenzúra. V štúdiu je väčšia pozornosť venovaná bratislavskému regiónu. V bipolárnej situácii makroregiónu je priestor až po Trnavu označený pojmom „mikroregión“. Dnes je pojem mikroregión používaný v úplne iných dimenziách, keď sa vzťahuje skôr na rurálne štruktúry osídlenia v spojitosti s krajinou. Vo vymedzení bratislavského regiónu Hruška vymedzil tri pásma v porovnateľnej teoretickej schéme O. Boustedta. Rozvoj osídlenia vidí najmä v priestore malokarpatského sídelného pásu. Táto vízia sa postupne naplňa aj v súčasných územných plánoch bratislavského regiónu.

V zošite *Urbanismus a územní plánování* (1948) Hruška naznačuje koncepčné vízie aj pre Ostravsko (spolu s J. Mrkosom a B. Fuchsom) a Zlínsko (spolu s Fuchsom a A. Neumannom). Regionálnu štúdiu Brna prenecháva B. Fuchsovi. V problematike dolnomoravského úvalu vyjadrujú autori „ideální rozložení sídlišť a továren“, a to na princípe pásovo-pásmovej štruktúry (obr.7). V tejto štúdiu vyjadril Hruška svoj príklon k funkčnému zónovaniu pásmového mesta, ktoré v teoretickej schéme priniesol už Miljutin. V štúdiu pre Zlínsko sú takéto body zoradené do pásu a vytvárajú tak v podstate lineárne mesto. Túto predstavu o usporiadaní tohto priestoru vyslovil Hruška v 1934, čo dokumentuje obrázok na obale publikácie „Krajina a její soudobá urbanisace“ (1946). Okrem pôdorysnej schémy autori zobrazili priestor regiónu aj z vtáčej perspektívy. Dnes je namieste otázka, prečo sa takéto priestorové znázornenia vytratil z územnoplánovacej dokumentácie..



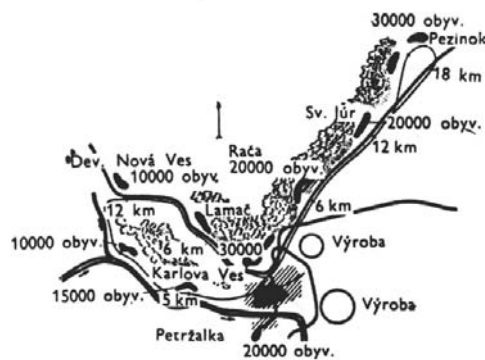
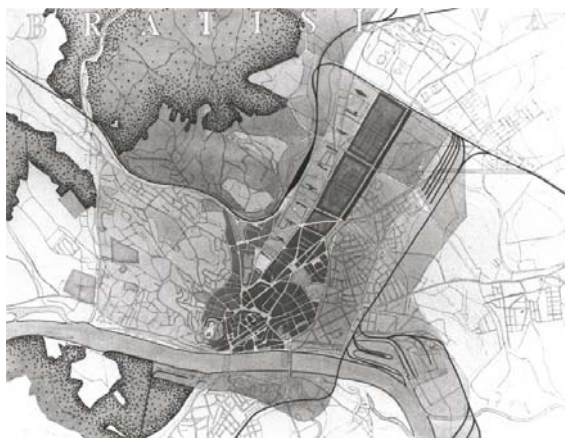
obr. 7 - Zlínsko – Ideálna predstava regionálneho plánu južnej časti strednej Moravy - plán rekonštrukcie a industrializácie hornej časti dolnomoravského úvalu, (Hruška, 1948) (Zdroj: archív a.)

Na Slovensku sa z regionálneho pohľadu v 60-tych rokoch venoval problematike tzv. súmestia Banská Bystrica – Zvolen (obr. 8). Rozvoj funkcií bývania umiestnil mimo dopravnú os do prírodného prostredia a medzi oboma pólmi regiónu navrhol nové regionálne centrum.



obr. 8 - Súmestie Zvolen –Banská Bystrica (Zdroj: Vodrážka, 2005, str.70)

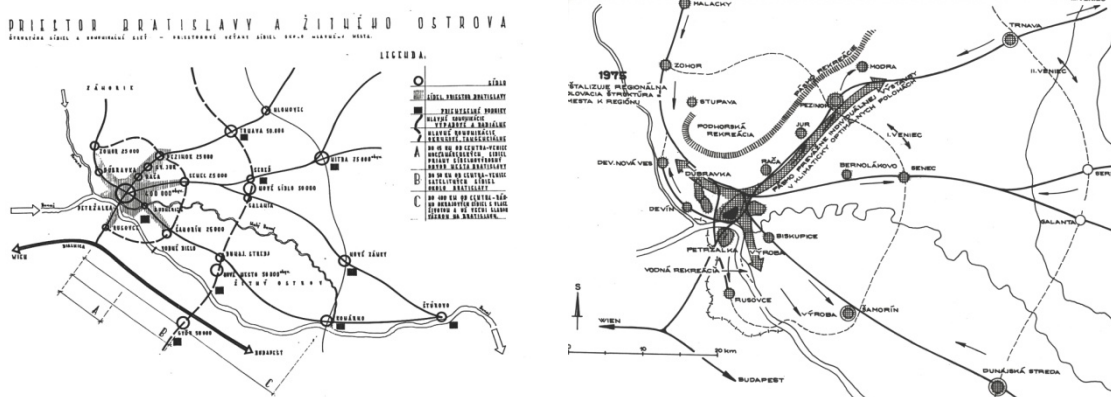
Po príchode do Bratislavy na post vedúceho Ústavu stavby miest na FAPS (1948), sa začal venovať aj problematike rozvoja Bratislavy. Už v roku 1949 predložil štúdiu na územný plán mesta (ďalšie predložili K. Gross a J. Svetlík). V jej koncepcii dominuje východný rozvojový smer, úvahy o potenciály Petržalky a preklopeniu mesta za Karpaty boli v tej dobe ešte vzdialené a neukazovala sa potreba zapojenia potenciálu týchto území do rozvojovej schémy mesta (obr.9 vľavo). Hranice kompaktného mesta vymedzuje železnica, ktorá nie ale predvídavo umiestnená na východnom okraji mesta. Cez Dunaj prechádza v mieste, kde je dnes nový cestný most Apollo – tým prispel aj k problematike bratislavských mostov, ktorých počet a umiestnenie sa stabilizoval až v územnom pláne mesta v r.1963 (autor M. Beňuška). Neskorší rozvoj priemyslu v meste (príchod Slovnaftu, čo bolo politické rozhodnutie s ktorým urbanisti nepočítali) znamenal jednak väčšiu dynamiku rastu obyvateľstva, ale priemysel vytvoril aj priestorové bariéry východného rozvoja. Na túto novú situáciu Hruška reagoval schémou satelitných sídlisk, ktoré však prerástli v tzv. veľkú Bratislavu. (obr.9 vpravo).



obr. 9 - Vľavo štúdia na smerný územný plán Bratislavy,
vpravo rozloženie nových sídlisk s počtom obyvateľov (Hruška, 1971)

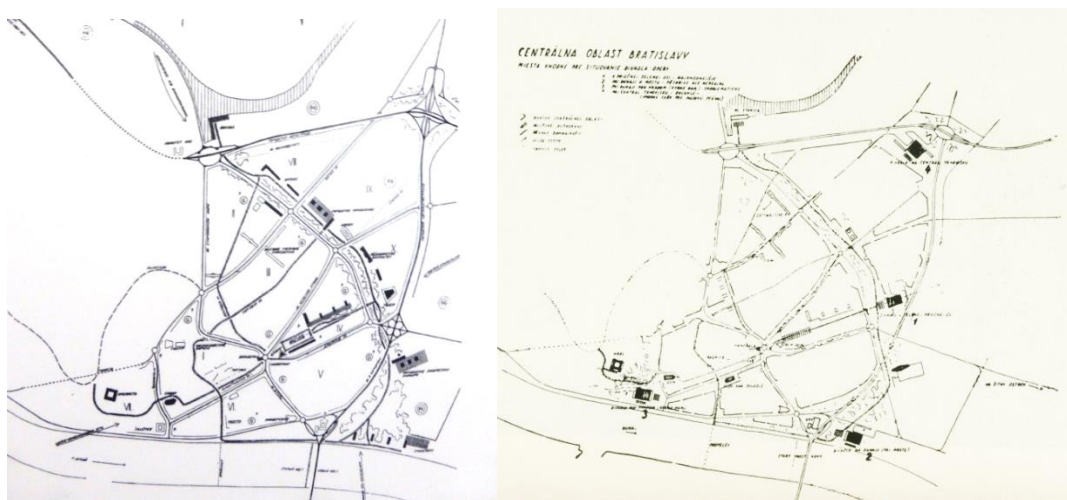
Oproti tejto schéme, ktorá už tradične u Hrušku preferovala podkarpatský sídelný pás, sa kapacity sídlisk v tomto pásme nenaplnili a presunuli sa do Petržalky a na záhorský rozvojový smer. Stále je však táto Hruškova vízia využitia potenciálu podkarpatského pásu pokrokovejšia ako realita dezurbanizácie, ktorú predstavujú suburbiá na najlepšej poľnohospodárskej pôde bez akéhokoľvek koncepčného princípu. Je to dôsledok akceptácie povoľovania výstavby len na základe aktualizácií územných plánov okolitých obcí aj v takej dimenzii, ktorá by už mala byť súčasťou regionálnej koncepcie územia.

Postupne sa dopracoval až k radiálno-okružnej schéme usporiadania regiónu. (obr.10).



obr. 10 - Vľavo priestor Bratislavy a Žitného ostrova (Hruška, 1960),
vpravo Kryštalizácia regiónu k roku (Hruška, 1975) (Zdroj : archív a.)

Mnohé úvahy o rozvoji Bratislavy ako aj polemiky (napr. s prof. Bellušom) vyjadroval v časopise Projekt (Revue Zväzu slovenských architektov). Významnou mierou sa zasadil o zachovanie a rekonštrukciu bratislavského hradu. V 70-tych rokoch bol zástancom koncepcie tzv. priečnej zelenej osi, ktorá na jeho koncepcii mesta z 1949 ešte absentovala. Projekt zelenej priečnej osi presadzoval s T. Alexym a M. Kodoňom. Prvú ideu priečnej osi prezentoval v štúdiu z roku 1960 (s T. Alexym a M. Kodoňom In Problémy súčasného urbanizmu, 1966, str.154). K jej forme sa vyjadril aj neskôr, keď už vznikla budova pyramídy Slovenského rozhlasu (obr.11). Zo schémy je však zrejme aj dnes už prekonané koncipovanie dopravy založené na rýchlostných komunikáciách s mimoúrovňovými križovatkami v centre mesta.



obr. 11 - Priečna os v Bratislave, vľavo (Zdroj: SNG Bratislava), vpravo Problémy súčasného urbanizmu (Hruška, 1966, s.255)

Uvedomenie si významu regionálnej dimenzie plánovania pre rozvoj sídiel vyjadril Hruška aj v podpore vzniku rajónového plánovania. Svedčí o tom jeho článok o Ciel'och a metódach rajónového plánovania (Hruška, 1955), kde sa k takejto potrebe vyjadrili aj odborníci z iných odborov. Tým bolo poukázané na potrebu interdisciplinárneho prístupu k problematike územného rozvoja. Hruška tu vyjadruje potrebu vytvorenia väzieb územného a hospodársko-ekonomického plánovania. Napriek tomu, že táto téza bola vyslovená v období centrálne riadenej ekonomiky, platí aj v trhovej ekonomike v spoločenskom systéme občianskej demokracie, čo sa na Slovensku premietlo do zákonnej povinnosti vytvárať plány kultúrneho, sociálneho a ekonomického rozvoja obcí ako strategického podkladu pre územný plán. Hruška konštatuje, že „sa nedá vykonávať investičná politika bez poznania reálneho prostredia a teda treba prísť k určitej syntéze ekonomického pohľadu s územným pohľadom“ (str. 14). Súčasne požaduje potrebu prístupu „k organizovanému usmerňovaniu komplexného rozvoja krajiny“ (str.12). Potrebu územného plánovania vyjadril v úvode publikácie „Úvod do urbanizmu a územného plánovania“ (1955). Na str. 10 v tejto publikácii Hruška uvádza:

„Skutočne reálne plánovať v území znamená vedieť sklbiť veľké záujmy so záujmami malými...treba však súčasne sledovať celok aj detail, potreby širokého krajinné územia aj úlohy drobnej bytovej asanácie. Nesmieme vidieť len veľkú, dlhodobú národohospodársku stratégiu plánu, lebo na ňu má podstatný vplyv aj človek (so svojimi aktuálnymi starosťami denného života), žijúci v podmienkach historicky daného prostredia, kde treba uskutočňovanie plánu prispôsobovať týmto podmienkam. Naproti tomu nesmieme pre samú taktiku porušovať základnú strategickú líniu a deformovať plán.“

V aplikácii na dnešné pomery môžeme túto charakteristiku vzťahnúť aj na úlohu územného plánu sklbiť a koordinovať vzťahy verejného (paralela veľkého) a súkromného (malého) záujmu, rešpektovať kultúrno-historické hodnoty a predovšetkým uplatniť aj presadzovanie aktuálnych potrieb obyvateľov. To je možné zabezpečiť aplikáciou metód participatívneho plánovania do procesnosti územného plánovania.

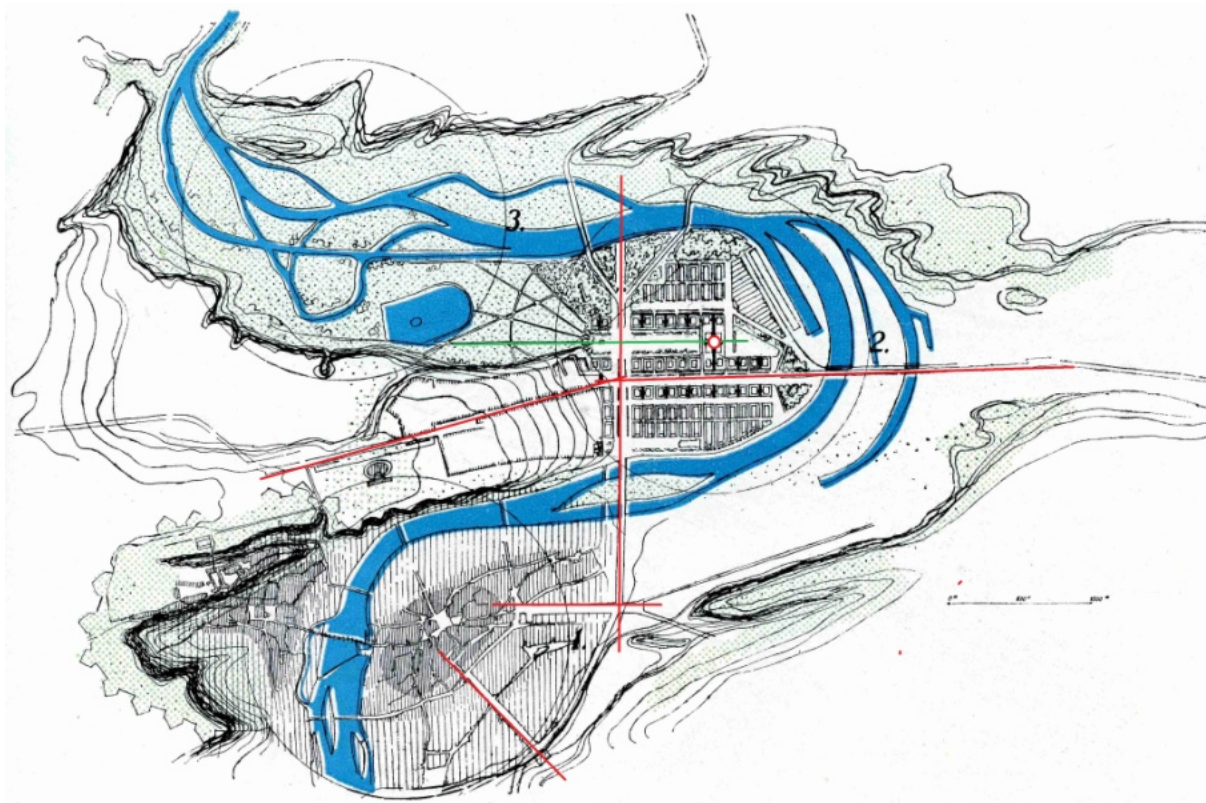
V ďalšom konkretizuje pôsobenie niektorých profesií na tvorbe územného plánu, čím potvrdzuje svoje dávnejšie predstavy o interdisciplinárnych prístupoch. Podľa Hyzlera (2006)

Hruška „v zadaných úkolech videl úspešné riešenie len v syntéze vedecké spolupráce rady zúčastnených oborů, jak technologického, tak humanitního zaměření, techniků, ekonomů, dopravních specialistů, ale i historiků, psychologů. sociologů, aby tak iniciovali optimální sepětí člověka s nově přetvořenou krajinou“.

Osobitne sa venuje architektom – urbanistom, ktorí by mali pracovať aj vo vyšších polohách územných rajónových plánov, napr. na výtvarnej kontrole urbanizácie krajiny a estetickom pretvorení jej obrazu (dtto, str.11). Na str.12 vyjadruje požiadavku na zavedenie profesie územných plánovačov, ktorí sa „budú zaoberať svojimi úlohami v rozpätí od hospodárskych základov, cez prírodovedné poznanie geografického prostredia, cez technológiu výrobných procesov až po ekonomickú, technickú a výtvarnú - estetickú výstavbu krajiny, miest a dedín“. Je to v podstate vízia priestorového plánovača, ktorá profesia sa v niektorých krajinách v územnom resp. priestorovom plánovaní uplatňuje. S ohľadom na rastúcu profesijnú špecializáciu v iných odboroch Hruška aj pre územné plánovanie naznačuje potrebu špecialistu v odbore koordinácie – „syntetika územného plánovača“. V podstate sa jedná o dnešnú profesiu spracovateľa územnoplánovacej dokumentácie, Hruška však túto potrebu vyjadruje aj vo sférach orgánov územného plánovania. Česká komora architektov má špecializáciu na územné plánovanie, Hruškov predpoklad je však taký že to nemusí byť architekt. V skutočnosti to zodpovedá realite v

niektorých štátoch západnej Európy, kde je plánovanie oddelené od regulovaného povolania architekta (projektovanie), čo ho ale nevylučuje z týchto procesov. Naopak, architekt môže vykonávať aj profesiu urbanistu, ale nemajú spoločnú pečiatku.

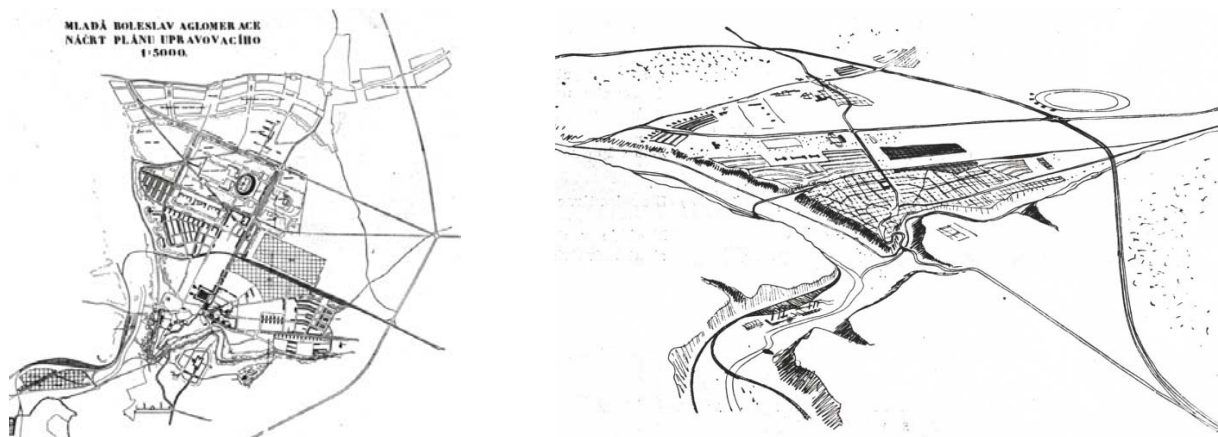
V zonálnej dimenzii uplatňoval Hruška aj svoje architektonické skúsenosti vlastnú školu urbanistickej kompozície. Z množstva urbanistických štúdií patrí medzi najznámejšie jeho predstava o novej zástavbe územia Holešovic (obr.12). Kompozícia je založená na osových vzťahoch, ktoré nadväzujú aj na princípy koncepcie susedných území.



obr. 12 - štúdia zástavby Praha – Holešovice (analýzy osových vzťahov: autori)

Realizovanou koncepciou bola výstavba nového obytného súboru v Banskej Bystrici z r. 1960. V silnej osovej kompozícii uprednostňuje doskovú zástavbu, ktorú uprednostnil pred za urbanistickými uzatvorenými blokmi (tie v prípade Žižkova nazval „zakouřená nakupenina uzavřených bloků“ (Hruška, 1946, obr.95). V uzávere hlavnej osi neskôr vznikla stereotómna architektúra Pamätníka SNP od D. Kuzmu (1974).

V praktickej činnosti spracoval tiež územné plány. Hruškov Smerný územný plán Mladej Boleslavi z r.1948 využíva jeho skoršie štúdie o Mladoboleslaskom plánovacom obvode, zverejnené v publikácii „Krajina a její soudobá urbanisace“ (1946). Urbanistický priestor Ml. Boleslavi podrobil dôslednej analýze geomorfologickej, pre ktorú vznikol aj vrstevnicový model. Sleduje aj mikroklimatické pomery v území. Štúdia obsahuje aj analýzy socio-demografické. Plánovaný územný rozvoj rešpektuje aj bonitu poľnohospodárskej pôdy. Na základe týchto analýz Hruška pripravil „Náčrt plánu upravovacího“ v mierke 1:5000 (obr.č.13). Na tomto pláne je zaujímavé, že Hruška tu pracuje s funkčnými plochami (zastavané územie), pre rozvojové územia sa vyjadruje skôr zonálnym spôsobom prostredníctvom objektivej skladby a súčasne vyjadruje hlavné regulačné čiary.

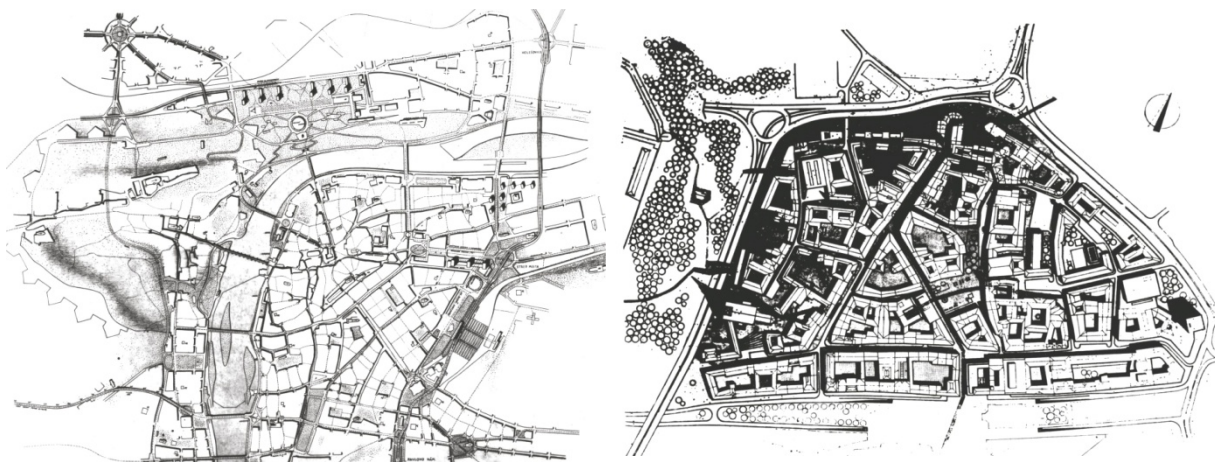


obr. 13 - Mladá Boleslav – aglomerácia, 1:5000, axonometria (Hruška, 1946)

V roku 1960 spracoval tiež Smerný plán pre Smokovec – Vysoké Tatry. K tejto úlohe ho viedli aj spolupracovníci na Katedre urbanizmu, najmä prof. J. Svetlík a asistent, neskôr docent M. Kodoň.

Z podrobnejších urbanistických mierok uveďme práce dotýkajúce sa centier Prahy a Bratislavy. K problematike centra Prahy sa Hruška vyjadril v urbanistickej štúdii. Návrh prináša námet na riešenie „magistrály“, ktorú ale umiestňuje obojsmerne poza Múzeum a ako jej priechod cez Vltavu navrhuje polohu železničného mosta, keďže vymiestňuje Masarykovo nádraží (obr.14 vľavo). Uvoľnený priestor využíva na vytvorenie nového centra mesta s vizuálnym spojením na pamätník na Vítkove. Nový horizont Letnej tvoria doskové výškové objekty. Okrem koncepčného prínosu je na tomto návrhu pozoruhodný spôsob, ako Hruška vyjadruje mestskú štruktúru a jej plasticitu. Z obrázka je jednoznačne čitateľná kompozičná stavba a jej nosné prvky. Aj napriek pôsobeniu v Bratislave ostali urbanistické problémy Prahy v popredí jeho záujmu. Bola to najmä otázka ochrany pamiatkového dedičstva, kde jeho autoritu využíval Klub za starú Prahu, ktorého bol predsedom.

Problematike Mestskej pamiatkovej rezervácie v Bratislave sa venoval v štúdii, ktorú riešil spolu s T. Alexym a P. Gálom. Kompaktná štruktúra MPR tvorí samostatné územie mesta, okolo ktorého vedie zberná komunikácia. Aj keď takýto prvok hodnotíme dnes kriticky, v čase vzniku štúdie bola motorizácia na nízkej úrovni a odborníci z dopravy a urbanisti na rozdiel od súčasnosti presadzovali problematiku dopravy riešiť posilňovaním komunikácií (obr.14 vpravo). Jeden z napájačov okruhu vedie cez tunel, ktorý je dnes vyhradený len pre električky.



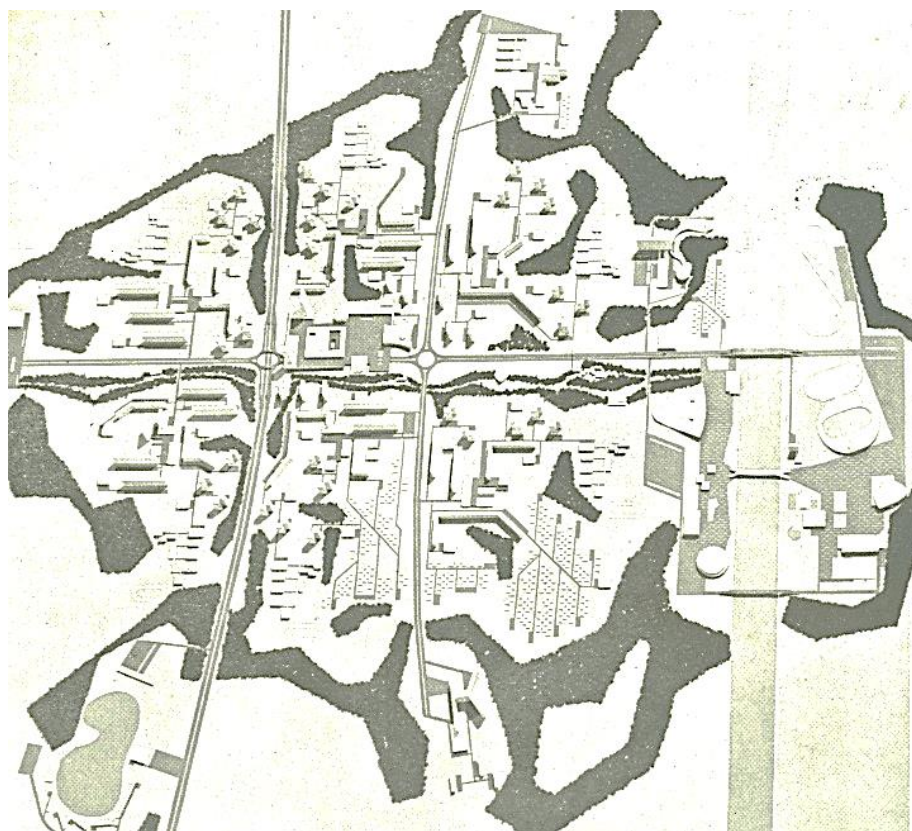
obr. 14 - Vľavo centrum mesta Prahy, vpravo štúdia MPR Bratislavy (Hruška, 1946)

Svoj vzťah k pamiatkovému dedičstvu Hruška aj vo svojom teoretickom diele. Práca „Nový život v historických jádrech“ (1977) je ilustrovaným súhrnom jeho poznatkov z dejín a teórie. Neobával sa kritizovať niektoré tendencie, keď „mnohí činitelia ochranu historickej podstaty odsudzujú ako spiatočníctvo“ (Problémy súčasného urbanizmu, str. 259). Spolu s prof. Alfrédom Piffлом, Emilom Bellušom a maliarom Jankom Alexym aj jeho slovo zavážilo pri záchrane bratislavského hradu.

Hruškova tvorba empaticky reaguje na prírodné danosti a rešpektuje limity krajiny. Akcentoval dôležitosť prírodných prvkov v urbanistickom koncepte. Symbiózu osídlenia a krajiny prejavoval v dnes už „nezadateľných“ lokalitách študentských ateliérov, keď hľadal koncept ideálneho mesta osadeného v prírodnom prostredí Malého Dunaja na Žitnom ostrove. So svojim asistentom Milanom Kodoňom viedol študentský projekt nového mesta pre 50 000 obyvateľov (1959, 1962). V centrickom koncepte sú zreteľné prieniky prírodných prvkov k centru (obr.15). Neskôr (1964) tento koncept v tej istej lokalite overili študenti pod Hruškovým a Trnkusovým vedením v menej rozvojovej gradovanej hexagonálnej kompozícii.

Uvedomenie si vzťahu osídlenia a krajiny je zrejmé aj z jeho grafického podania. V našich podmienkach môžeme Hrušku považovať za protagonistu krajinného plánovania a krajinskej architektúry. Na dôležitosť problematiky krajiny a krajinného obrazu upozorňuje v spise „Příroda a osídlení“ (1945). Tieto práce sa výrazne zaraďujú medzi jeho teoretické dielo. Podľa P. Vodrážku

„Emanuel Hruška spracoval teoretické dielo, ktoré dodnes vytvára základ odbornej literatúry nielen v oblasti vývoja a teórie stavby miest, ale aj v oblasti vzťahu sídla a krajiny, urbanistickej kompozície, dopravných riešení, územného plánovania, až po hľadanie obrazu mesta budúcnosti“ (Vodrážka, 2005).



obr. 15 – Nové mesto na Žitnom ostrove, študentský návrh, autori neznámi (Zdroj: Hruška, Problémy súčasného urbanizmu, str. 258)

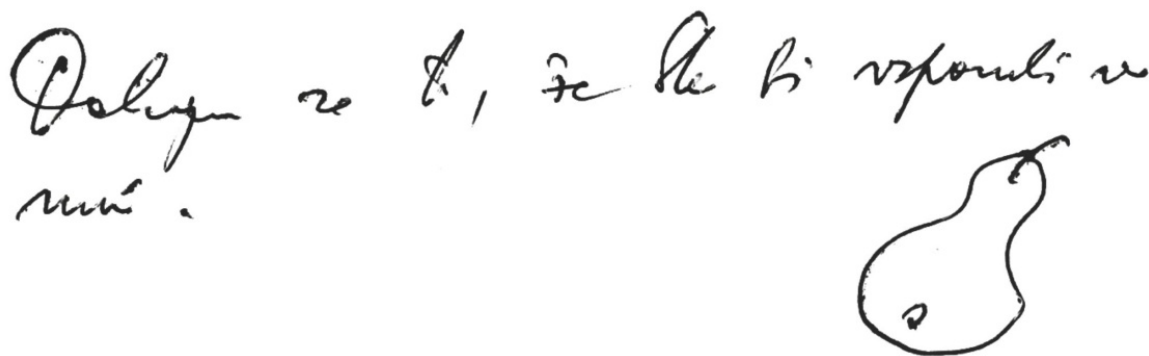
K vrcholom jeho teoretickej spisby neskoršieho obdobia patria Problémy súčasného urbanizmu (1966) , Stavba miest, jej história, prítomnosť a budúcnosť (1970) a K tvorbe urbanistického prostredia (1985). Publikácia Vývoj stavby miest (1961) sa stala jednou zo základných učebníc urbanistov. Z dnešného pohľadu však mnohé Hruškove zvýrazňovania predností socialistickej plánovitej výstavby pred kapitalistickou proklamované v tejto knihe už berieme s rezervou.

Zoznam jeho teoretického diela je rozsiahly, pravidelne sa k aktuálnym otázkam urbanizmu vyjadroval aj v odborných časopisoch Projekt, Československý architekt.

3.3 Emanuel Hruška ARCHITEKT

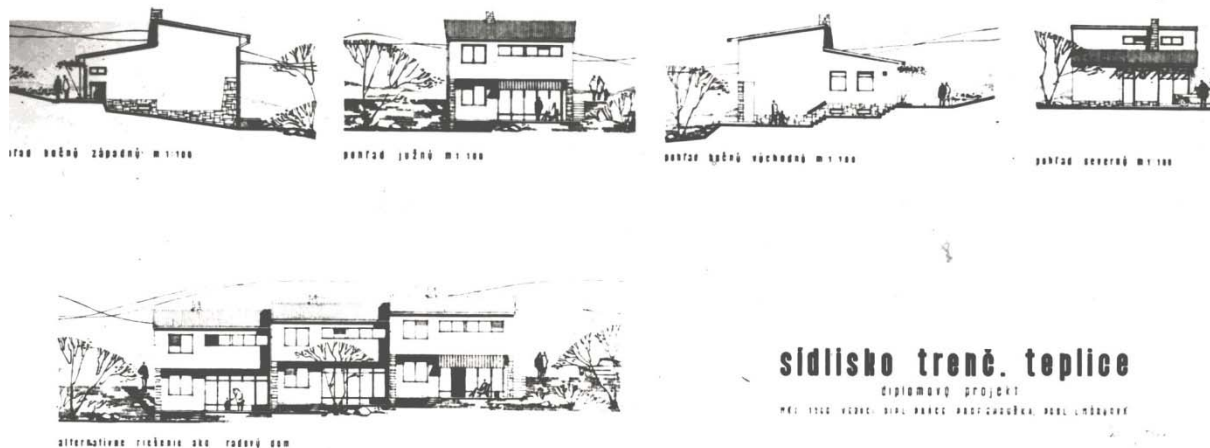
E. Hruška je najmä na Slovensku vnímaný ako urbanista. Menej známe je jeho architektonické dielo. Napriek tomu, že nie je tak rozsiahle ako dielo urbanistické, má v odbornom profile E. Hrušku významné miesto. Doc. Kodoň, ako jeden z prvých a obľúbených asistentov Hrušku, často pripomínal jeho slová, že architekt musí aj pri riešení urbanistických úloh uplatňovať myslenie a tvorivé postupy architekta. Architektonické vnímanie urbanistických dimenzií je pri pohľade najmä vďaka jeho vyspelému grafickému vyjadrovaniu a jedinečnému rukopisu zrejme. Je to prejav skutočnosti, že Hruška po absolvovaní ČVUT študoval tri roky na Akademii výtvarných umení u arch. J. Gočára. Vedľa jedinečného architektonického diela svojho učiteľa určite Hruška vnímal aj jeho záujem o urbanizmus, ktorý Gočár prezentoval najmä v územnom pláne pre Hradec Králové (1927). Medzi najvýznamnejšie Hruškove stavby patrí Zavadilova vila v Dejviciach, ktorá je zaradená medzi slávne české vily. V súbore Elektické vily vznikli v r. 1934-38 tri nájomné domy. Navrhol aj niekoľko rodinných domov, zúčastnil sa súťaže na Národné divadlo v Brne (1936-37). Jedinečným je Drevený kostol sv. Františka z Assisi, U Habrovky, Praha – Krč (1941), pôvodne navrhnuté provizorium slúži dodnes. Pôvab malej stavbe dávajú skromnosť a jednoduchosť a citlivé osadenie v priestore. Architektonicky je zaujímavý návrh predmostia mosta v Tróji (1941), kde sa ale Hruška nedokázal vyhnúť symbolom tretej ríše. Táto skutočnosť mu spolu s jeho členstvom v Plánovacom komisi pro hlavní město Prahu v období protektorátu spôsobovala v Čechách po vojne problém. Aj to bol jeden z jeho dôvodov odchodu na Slovensko.

Architektonická prax Hrušku je zastúpená v prvej polovici jeho tvorivého života. Neustálu potrebu kontaktu s architektonickým merítkom preniesol aj do pedagogickej praxe v Bratislave. Všeobecne je známa existencia jeho študentského urbanistického ateliéru, označovaného symbolom ovocného plodu ako formy loga (obr. 16).



obr. 16 - Pisomné poďakovanie E. Hrušku za blahoželanie (Hruškov podpis logom, nedatované)

Hruška zadával aj architektonické témy – bytové a rodinné domy, občianske stavby (obr.17). V architektonickom ateliéri viedol študentov k funkčnosti a minimalizmu a najmä k čítaniu okolia stavby pred a po výstavbe. Ovládanie architektonických dimenzií tvorby sa na príklade E. Hrušku preukázalo vo výbave urbanistu za dôležité. Môžeme vysloviť názor, že je dôležité, aby sa urbanista venoval aj architektonickým úlohám. Tak vzniká predpoklad, že dokáže citlivejšie vnímať stavby a ich okolie, súvislosti častí a celku, ovládať mieru a spôsoby regulácie stavieb v regulačných plánoch. Takéto postavenie architekta ako urbanistu považujeme podľa profilu Hruškovho diela za jeden z jeho odkazov. Aj to bol jeden z dôvodov vytvorenia spoločného odboru architektúra a urbanizmus na Slovensku a na Fakulte architektúry v Bratislave.



obr. 17 - Radový bytový dom, štud. L. Móryová, diplomový projekt, ateliér prof. Hrušku, 1960

4 Záver - škola profesora Hrušku

Profesor Hruška jednoznačne vytvoril vlastnú školu, ktorej konštrukciu realizoval na SVŠT Bratislava (Hruškov podpis - obr.18). Bol všestrannou a komplexnou tvorivou a vedeckou osobnosťou s presahom do všetkých dimenzií urbanistickej a architektonickej tvorby. Bol tak architektom a urbanistom ako aj predobrazom priestorového a krajinného plánovača, naznačil potrebu environmentálnych prístupov. Vytvoril rozsiahle teoretické dielo v oblasti dejín, vývoja a teórie stavby miest, venoval sa otázkam krajiny, dopravy, urbanistickej kompozície, územného plánovania a pamiatkovej starostlivosti sídiel. Za diela Vývoj stavby miest a Problémy súčasného urbanizmu získal dve Ceny D. Jurkoviča (1963, 1968). Bol nositeľom plakety A. Stodolu a nositeľom Herderovej ceny. O medzinárodnom uznaní svedčia členstvá v odborných spoločnostiach (Ekistická spoločnosť, ICOMOS, expert UNESCO). **Umelecký prístup, požiadavky na komplexnosť urbanistickej tvorby a na rešpektovanie prírodných a kultúrno-historických podmienok je neustále aktuálnym odkazom urbanistickej školy E. Hrušku.**

Na šírku komplexnosti jeho odborného profilu nadviazali jeho pokračovatelia. R. Šteis sa svojim dielom Štruktúry osídlenia priblížil k priestorovému plánovaniu, M. Kodoň rozpracoval problematiku krajiny, F. Trnkus urbanistickú kompozíciu, T. Alexy rekonštrukciu miest a J. Kavan v zonálnu dimenziu. Okrem týchto a ďalších priamych pokračovateľov (Klaučová, Švecová, Jančová, Jakubíková, Brath, Gál...) je to aj súčasný Ústav urbanizmu a územného plánovania FA STU v Bratislave, ktorý si o.i. prof. Hrušku pripomína každoročným udeľovaním ceny prof. E. Hrušku za najlepšiu študentskú urbanistickú ateliérovú prácu.



obr. 18 - Podpis E. Hrušku na vysvedčení o prospechu Ing. Jána Kováča z predmetu „Stavba obcí“ (SVŠT, 1949).

Literatúra

- CZUMALOVA NÁSTĚNKA. 28.8.2013. online:<https://czumalo.wordpress.com/2013/08>
- HRUŠKA, Emanuel. (1934). *Dopravní síť v krajinném řešení*. Státní tiskárna v Praze.
- HRUŠKA, Emanuel. (1945). *Urbanistická forma – osídlení a plán*. Vlastným nákladem, Praha.
- HRUŠKA, Emanuel. (1946). *Krajina a její soudobá urbanisace*. Nakl. B. Pyšvejc, Praha.
- HRUŠKA, Emanuel. (1948). *Několik krajinných a urbanistických plánů*. In: Urbanismus a plánování – knihy Bloku sv.1. nestránkované. vyd. Blok výtvarných umělců země Moravskoslezské, Brno.
- HRUŠKA, Emanuel. (1955). *O cieľoch a metodike rajónového plánovania*, In: Cieľ a metodika rajónového plánovania, Slovenská akadémia vied, Bratislava.
- HRUŠKA, Emanuel. (1955). *Úvod do urbanizmu a územného plánovania*, Slov. akadémia vied, Bratislava.
- HRUŠKA, Emanuel. (1957). *Urbanistická kompozícia I, II*, skriptum Fakulta architektúry a pozemného staviteľstva. SVŠT Bratislava, Slovenské vydavateľstvo technickej literatúra.
- HRUŠKA, Emanuel. (1961). *Vývoj stavby miest*. VEDA. Vydavateľstvo SAV v Bratislave.
- HRUŠKA, Emanuel. (1966). *Problémy súčasného urbanizmu*, Vydavateľstvo SAV, Bratislava.
- HRUŠKA, Emanuel. (1968). *Příroda a osídlení - biologické základy krajinného plánování*. Knihovna architektury, řada II.-sv.2, Praha: Ed. Grégr a syn.
- HRUŠKA, Emanuel. (1970). *Stavba miest, jej história, prítomnosť a budúcnosť*. 3. preprac. vyd. Bratislava: SAV.
- HRUŠKA, Emanuel. (1970). *Zwischen Stadtmitte und Stadtregion*, Krämer Verlag, Stuttgart.
- HRUŠKA, Emanuel. (1977). *Nový život v historických jádrech*, príloha časopisu Československý architekt, 1977/roč.XX.
- HRUŠKA, Emanuel. (1977). *Od pamiatkovej starostlivosti k ochrane a tvorbe životného prostredia*. In: Architektúra a urbanizmus, 2/1977, roč. 11.
- HRUŠKA, Emanuel. (1981). *Bodensparende Maßnahmen in Städtebau der ČSSR*, In: *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung*, heft 5/6-1981, Österreichische Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, mim. Vydanie, Springer Verlag.
- HRUŠKA, Emanuel. (1981). *Vývoj teorie památkové péče v období existence mezinárodní organizace ICOMOS – tendence - perspektivy*. Památky a příroda, 1981, roč. 6.
- HRUŠKA, Emanuel. (1985). *K tvorbe urbanistického prostredia*. Vydal Zväz architektov Slovenska, vyd. Šport, Bratislava.
- HRŮZA, Jiří. (2011). *Stavitelé měst*. vyd. Agopra. Praha. ISBN 978-80-86820-08-8, str.145.
- HYZLER, J. (2006). *Kdo byl profesor Emanuel Hruška a doba, ve které žil*, In: Věstník Klubu Za starou Prahu 1/2006, aj na <http://stary-web.zastarouprahu.cz/ruzne/hruska.htm>.

- KARDOŠ, Peter. (2011). *Profesor Ing. arch. akad. arch. Dr. Emanuel Hruška, DrSc.*, dostupné online: <http://www.fa.stuba.sk/docs//uu/dokum/hruska.pdf>
- KOVÁČ, Bohumil. (2016). *110. výročie narodenia prof. E. Hrušku*. Dostupné online: http://www.fa.stuba.sk/sk/dianie-na-fakulte/aktuality/110.-vyrocie-narodenia-prof.-e.-hrusku.html?page_id=5839.
- KRISTEK, Jan, ŽÁČKOVÁ, Markéta. (2015). *Od chaosu k novému řádu. Počátky institucionalizovaného výzkumu v oblasti urbanismu a územního plánování*. VUT Brno, ISBN 987-80-214-5302-9.
- VODRÁŽKA, Peter. *Emanuel Hruška - zakladateľ urbanizmu na Slovensku európskeho formátu*. In: Dulla a kol.: *Majstri architektúry*, vyd. Perfekt, Martin 2005, ISBN 80-8046-312-3.

Informace o autorech

prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.

Ing. arch. Lucia Štefancová, PhD.

Slovenská technická univerzita v Bratislave - Fakulta

architektury kovac@fa.stuba.sk, stefancova@fa.stuba.sk

Publikace sestává ze souboru vzájemně se doplňujících prací, které informují o současném stavu výzkumu na téma město, územní plánování, veřejná prostranství, krajina, historie urbanizace a další související témata.

Sborník vznikl na základě příspěvků přednesených na konferenci *Člověk, stavba a územní plánování 10*. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 19. října 2016 na Fakultě stavební ČVUT v Praze.

Příspěvky byly schváleny redakční radou na základě jejich anotací. Po konferenci byly všechny texty posouzeny dvěma recenzenty v rámci tzv. *double blind review* a k otištění ve sborníku byly vybrány pouze články, které splňují kritéria databáze Scopus na *conference proceedings*.

editor:	Ing. arch. Jiří Kugl
návrh obálky:	Ing. arch. Jiří Kugl
organizace a technická úprava:	Ing. arch. Jiří Kugl Ing. arch. Kateřina Vetešníková
web konference:	csup.uzemi.eu
kontaktní e-mail:	uzemi.eu@gmail.com
vydalo:	České vysoké učení technické v Praze
adresa:	Fakulta stavební ČVUT v Praze Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice
tisk:	Tiskárna nakladatelství ČVUT Thákurova 1, 160 41 Praha 6
počet stran:	197
náklad:	200 ks
rok vydání:	2017

Člověk, stavba a územní plánování 10	ISBN 978-80-01-06319-4
Člověk, stavba a územní plánování (Print)	ISSN 2336-7687
Člověk, stavba a územní plánování (On-line)	ISSN 2336-7695

Sborník z konference *Člověk, stavba a územní plánování 10* a jeho jednotlivé články jsou licencovány pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 Mezinárodní (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte).

Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

Konference i sborník byly podpořeny z grantu SVK 06/16/F1 (SGS ČVUT).

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 10
PRAHA, 2017
FAKULTA STAVEBNÍ
ČVUT V PRAZE
KATEDRA URBANISMU A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
ISBN 978-80-01-06319-4
ISSN 2336-7687



ČVUT

**ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**