



ČLOVĚK  
STAVBA  
ÚZEMNÍ  
PLÁNOVÁNÍ

# **ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 11**

Sborník z konference

Jiří Kugl (ed.)

srpen 2018

Fakulta stavební ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

## **MAN, BUILDING AND URBAN PLANNING 11**

Conference proceedings

Jiri Kugl (ed.)

August 2018

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 11*. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 1. listopadu 2017 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
web konference: kontaktní e-mail:	csup.uzemi.eu uzemi.eu@gmail.com
vydalo: adresa:	České vysoké učení technické v Praze Fakulta stavební ČVUT v Praze Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice
tisk:	Tiskárna nakladatelství ČVUT Thákurova 1, 160 41 Praha 6
počet stran: náklad: rok vydání:	294 200 ks 2018

Člověk, stavba a územní plánování 11	ISBN 978-80-01-06482-5
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 11* 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 04/17/F1 (SGS ČVUT).



# OBSAH

Karel Hájek		
<b>Moderní trendy v obslužnosti území veřejnou dopravou na příkladu spolkové země Steiermark a města Graz</b>		
<i>Modern Trends in Public Transport Services on the Example of the Land of Steiermark and the City of Graz</i>		7
Willy Hána		
<b>Smart cities a územní plány</b>		
<i>Smart Cities and Spatial Plans</i>		17
Martin Kuchař		
<b>Historický význam dopravy procházející územím Hlučínska</b>		
<i>Historical Significance of the Traffic Passing through Hlucin Region</i>		34
Alžběta Sopiřová, Ivana Bradová		
<b>Verejná scéna v suburbánných vidieckých sídlach</b>		
<i>The Public Scene in Suburban Rural Settlements</i>		52
Andrea Lacková, Lívia Šišláková		
<b>Čo s jazvami mesta? Charakter a potenciál verejného priestoru MPZ Komárno</b>		
<i>How to Deal with the Scars of the City? The Character and Potential of the Public Spaces of the Conservation Zone in Komarno</i>		70
Jakub Jaroš		
<b>Současný stav původních návsi v obcích na Lounsku</b>		
<i>Current Condition of Original Village Urban Spaces in Louny Region</i>		87
Daniel Stojan		
<b>Problematika centrálních veřejných prostorů obcí v těsném sousedství velkých měst</b>		
<i>The Issue of Central Public Spaces (Squares) of Municipalities in Immediate Vicinity of Large Cities</i>		102
Lucia Štefancová, Karol Görner		
<b>Vzorce a atraktory pohybu v mestskej štruktúre</b>		
<i>Formulas and Attractors of the Movement in Urban Structure</i>		114
Zuzana Pešková		
<b>Přestavba dvou bývalých prvorepublikových koupališť v projektech studentů architektury</b>		
<i>Restoration of two Former First-Republic Swimming Pools in Architecture Students Projects</i>		136
Renata Koubková		
<b>Zhodnocení turistického potenciálu a struktury města Třeboň</b>		
<i>The Evaluation of Tourist Potencial and the Structure of the Town of Trebon</i>		151
Naděžda Fořtová, Vladimíra Šilhánková		
<b>Národní kulturní památky na Písecku a jejich potenciál pro regionální rozvoj</b>		
<i>National Cultural Heritage in Pisek Region and the Potential for Regional Development</i>		163

Hana Vavrouchová		
	<b>Ochrana volné krajiny v procesu územního plánování</b>	
	<i>Landscape Protection Issue in Spatial Planning</i>	<b>180</b>
Jiří Kupka		
	<b>Kulturní hodnoty lesní krajiny</b>	
	<i>Cultural Values of Forest Landscape</i>	<b>191</b>
Gabriela Antošová		
	<b>Financování obnovy kulturních památek Libereckého kraje programového období 2007-2013</b>	
	<i>Funding of the Preservation of Cultural Monuments in Liberec Region within Program Period 2007-2013</i>	<b>207</b>
Zuzana Kramářová		
	<b>Parametry požárně bezpečnostního řešení staveb sledované při katalogizaci brownfieldů – výrobní objekty</b>	
	<i>Parameters of the Fire Safety Solution of the Buildings Monitored while Cataloging Brownfields – Industrial Constructions</i>	<b>227</b>
Vladimíra Šilhánková, Michael Pondělíček		
	<b>Urbanistický vývoj předinckých a inckých měst a jejich odkaz k dnešku na příkladu Tiahuanaca (Tiwanaka)</b>	
	<i>Urban Development of Pre-Inca and Inca Cities and their Link to Today, Demonstrated on Tiahuanaco (Tiwanaku)</i>	<b>238</b>
Tomáš Štěpánek		
	<b>Proměna měst v pozdní antice</b>	
	<i>Transformation of Cities in Late Antiquity</i>	<b>266</b>
Vojtěch Dvořák		
	<b>K podobě zaniklé středověké osady Pfaffenschlag u Slavonic a jeho okolí formou počítačové rekonstrukce</b>	
	<i>The Former Shape of the Extinct Medieval Settlement Pfaffenschlag near Slavonice and its Surroundings through Computer Reconstruction</i>	<b>282</b>

# 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*

## **Moderní trendy v obslužnosti území veřejnou dopravou na příkladu spolkové země Steiermark a města Graz**

### ***Modern Trends in Public Transport Services on the Example of the Land of Steiermark and the City of Graz***

Karel Hájek

#### **Abstract:**

Modern public transport systems are not only designed to transport passengers but significantly affect the territory in which they are located. Their accompanying phenomenon is intense urban development, especially around stations and stops. This is related to the economic growth and the development of the urban structure of towns and municipalities. These phenomena are evident in a number of cities where the renewal and construction of new, especially rail-based mass transport systems have taken place. Today, public transport is becoming an active tool for spatial planning, and it also helps revitalize economically unstable areas, e.g. brownfields.

#### **Keywords:**

public transport services; development of the territory; Land of Steiermark; city of Graz

HÁJEK, Karel (2018). Moderní trendy v obslužnosti území veřejnou dopravou na příkladu spolkové země Steiermark a města Graz. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 7-16. ISBN 978-80-01-06482-5. ISSN 2336-7687.

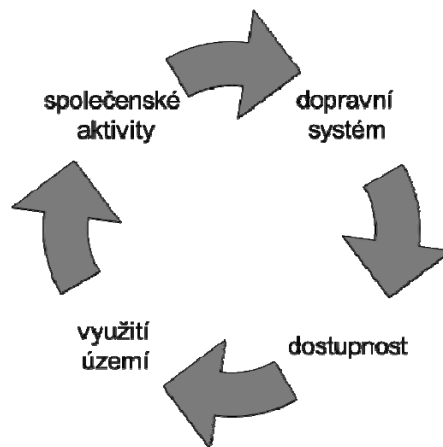
Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

## 1 Úvod

Moderní systémy veřejné hromadné dopravy nemají za cíl pouze přepravu cestujících, ale výrazným způsobem ovlivňují území, ve kterém se nacházejí. Jejich doprovodným jevem je intenzivní urbanistický rozvoj, zejména v okolí stanic a zastávek. S tím souvisí ekonomické zhodnocení a rozvoj urbánní struktury měst a obcí. Tyto jevy jsou patrné v řadě měst, kde došlo k obnově nebo vybudování nových, zejména kolejových systémů hromadné dopravy. Dnes se veřejná doprava stává aktivním nástrojem územního plánování a napomáhá také k revitalizaci ekonomicky nestabilních území, např. tzv. brownfields.

## 2 Vliv dopravy na využití území

Skutečnost, že využití území a doprava jsou navzájem úzce propojeny, je dnes všeobecně známa. Proces rozvoje moderních měst je úzce spjat se stále rostoucí potřebou mobility. Vývoj od kompaktní struktury středověkých měst, kde téměř všechnu celodenní mobilitu představovala chůze, po suburbánní expanzi moderních aglomerací s jejich obrovskými objemy regionální dopravy, by nebyl možný bez rozvoje železnic a především osobních automobilů. Protože vzájemný vliv osídlení území a rozvoje dopravních systémů je v dnešní době zásadní, musí být dopravní a územní plánování úzce koordinováno. Na základě těchto zkušeností byla formulována teorie „cyklu vzájemného ovlivňování využití území a dopravy“ (Holz-Rau, 1997). Soubor vazeb vytvořených v tomto cyklu lze shrnout následovně:



obr. 1 - Cyklus vzájemného ovlivňování využití území a dopravy (Zdroj: Holz-Rau, C.: *Siedlungsstrukturen und Verkehr*)

- Rozdělení využití území podle funkčního využití, například na obytné, průmyslové nebo komerční v rámci městské oblasti, určuje umístění společenských aktivit, jako bydlení, práce, nakupování, vzdělávání nebo rekreace.

- Rozložení společenských aktivit v území vyžaduje prostorové interakce nebo využívání dopravních systémů pro překonání vzdálenosti mezi jednotlivými aktivitami.

- Vytváření dopravní infrastruktury v rámci dopravního systému dává příležitosti pro prostorové interakce a může být posuzováno jako dostupnost.

- Zvyšování prostorové dostupnosti podmiňuje rozhodování o umístění společenských aktivit a tím přispívá ke změnám ve využití území.

Pro posouzení vzájemné interakce mezi využitím území a dopravou jsou rozhodující technické podmínky dopravních systémů pro realizaci městské mobility, ekonomické ukazatele města jako ekonomického mikroregionu a sociální aspekty, především společenská úloha městského prostoru. Základními urbanistickými faktory ve vztahu využití území a

dopravy jsou velikost města, hustota osídlení, koncentrace pracovních příležitostí, umístění a dostupnost obytných celků (Würdemann, 1998).

Dlouhodobá suburbanizace moderních aglomerací, podpořená vysokým stupněm automobilizace, vede k trvalému rozpadu tradičních způsobů zástavby a osídlení. Kompaktní městská území se rozpadají do vzájemně nekomunikujících monofunkčních obytných celků. Ty jsou často zcela nedostatečně vybaveny i těmi nejzákladnějšími službami a nedostatečně spojeny s centrálními zónami měst, jakožto místy s koncentrací pracovních příležitostí. Nedostatečná kapacita silniční infrastruktury vede k jejímu přetěžování a ke vzniku častých kongescí a časových nepravidelností v denní dojížděce. Trvale neudržitelný stav, kdy jsou obyvatelé těchto oblastí nuceni trávit stále delší čas denní dojížděkou za prací vede k postupné degradaci příměstského bydlení. Dostupnost určitého místa dnes výrazně ovlivňuje jeho atraktivitu a trvalou využitelnost v budoucnu. Lepší dostupnost zvyšuje atraktivitu lokality pro všechny typy využití území a určuje směr nového rozvoje městské oblasti. Pokud se zvýší dostupnost v celém regionu, výsledkem je kompaktnější sídelní struktura, v níž se daří snáze potlačovat živelnou suburbanizaci.

Živelná suburbanizace, provázená koncentrací pracovních příležitostí v centrálních zónách měst, vyvolává delší každodenní cesty. Atraktivní polyfunkční řešení sídelních celků přispívá k nižší průměrné délce cest a podporuje proces reurbanizace. Hustota osídlení a pracovních příležitostí, stejně jako velikost aglomerací a dosažitelnost zastávek hromadné dopravy v dané lokalitě, mají pozitivní vliv na podíl využívání veřejné dopravy v rámci modal splitu.

Přestože kolejová doprava je dnes vnímána jako přínosná, nelze nezmínit také některé její negativní vlivy. Ve svých dopadech na urbanizaci okolního území se liniové kolejové trasy projevují především výrazným bariérovým efektem v území. Také ekologické aspekty kolejové dopravy, zejména emise hluku a vibrace mohou částečně znehodnocovat území v mezi zastávkových úsecích, nicméně tato negativa lze poměrně úspěšně eliminovat využíváním moderních technologií, jak v oblasti stavební, tak v rámci provozovaných vozidel.

Význam dostupnosti se mění s rozdílným funkčním využitím území. Dostupnost je klíčový faktor pro nákupní, administrativní a obytné funkce. Lokality s dobrou dostupností se rozvíjejí rychleji a komplexněji než ostatní. Pro úspěšné uplatnění systémů veřejné dopravy je třeba v nich integrovat všechny druhy dopravy. V základní dopravní obsluze území je nutné aktivně uplatňovat i dopravu pěší, která může mít rozhodující podíl zejména v obytných územích. Moderní veřejná doprava umožňuje nabídnout dostatečný počet spojů v taktovém nebo intervalovém provozu a s cestovními časy, konkurenceschopnými v porovnání s využíváním automobilové dopravy (Apel, 1997). Příkladem aktivního přístupu k využití veřejné dopravy jako atraktivního nástroje v obsluze území může být dopravní systém S-Bahn Steiermark.

### **3 Dopravní systém S-Bahn Steiermark**

S-Bahn Steiermark (S-Bahn Štýrsko, někdy označován také jako S-Bahn Graz) je nejdůležitějším projektem místní a regionální veřejné dopravy ve spolkové zemi Štýrsko. Spojuje Großraum Graz a centrální oblast Horního Štýrska. Od poloviny 90. let minulého století existovaly v souvislosti s postupující suburbanizací, zejména v okolí Grazu, úvahy o integraci regionální železniční dopravy ve Štýrsku a její využití jako páteřního systému veřejné dopravy. Vlastní projekt S-Bahn byl aktivně připravován od roku 1998, přičemž jeho první fáze byla uvedena do provozu 9. prosince 2007. Jeho dokončení je předpokládáno v roce 2026.

Dlouhodobým cílem projektu je dosažení modal splitu v podílu 25% pěší, cyklistické a motocyklové dopravy, 25% veřejné dopravy a 50% individuální automobilové dopravy v

rámci sledovaného regionu Großraum Graz během všedního dne. K dosažení těchto cílů uskutečnilo město Graz a země Steiermark soubor opatření, která vedla k omezení individuální automobilové dopravy (IAD) v historickém centru Grazu rozšířením peších zón, rozšíření tras pro cyklisty pro zlepšení dostupnosti železničních stanic, reorganizaci hromadné dopravy a úpravu parkovací politiky rozšiřováním lokalit a zvětšováním kapacit parkovišť P+R (Das Land Steiermark, 2007). Plán provázela silná politická podpora a masivní propagační kampaň. Zemí Steiermark byl ustanoven technický výbor, který zpracoval plán udržitelné mobility, s ohledem na urbanistický a ekonomický rozvoj území. Celý projekt byl dlouhodobě konzultován a prezentován v rámci participace občanů.



obr. 2 – „S-Bahn roste“ – propagace nově zprovozněných linek S8 a S9 (Zdroj: <http://s-bahn-steiermark.info>)



obr. 3 – „Tvůj S-Bahn je za rohem“ - propagace dopravního systému ve městě (Zdroj: autor, 2016)

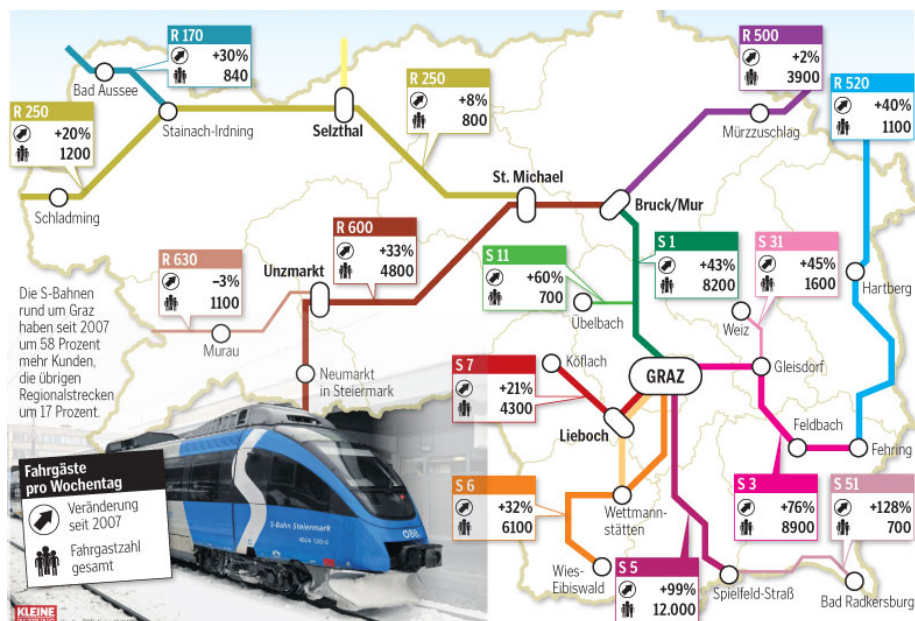
V současné době systém S-Bahn Steiermark poskytuje na 11 linkách ve špičkách pracovních dnů spojení v 15 nebo 30 minutových intervalech, o víkendech a ve večerních hodinách v intervalech 30 nebo 60 min. Návaznou dopravu od vybraných stanic zajišťuje v synchronním taktu regionální autobusová doprava. V systému S-Bahn Steiermark působí jako dopravci nejenom celostátní Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) na linkách S2, S3, S31, S32, S5, S51, ale také dvojice nestátních dopravců Graz Köflacher Bahn (GKB) na linkách S6, S7, S61 a Steiermärkische Landesbahnen (STLB) na linkách S1 a S11.





obr. 4 – Síť S-Bahn Steiermark (modré čáry, široké světlé – linky provozované celodenně v taktu 30 min, široké tmavé – provoz ve špičkách všedních dnů v taktu 15 min, tenké – provoz celodenně v 60 min taktu, ve špičkách 30 min) (Zdroj: <http://s-bahn-steiermark.info>)

Díky atraktivitě regionální železniční dopravy se výrazně zvýšil počet přepravovaných cestujících, což je v souladu s cílem postupného omezování individuální automobilové dopravy a posilování role veřejné dopravy. V roce 2015 bylo během všedního dne na linkách S-Bahn Steiermark přepraveno v průměru 44 100 cestujících, což představuje oproti roku 1997 nárůst o 58 %. Rozvoj systému S-Bahn, doprovázený budováním záchytných parkovišť typu P+R vedl ke snížení podílu IAD pro cesty do Grazu o 8%. Podíl železniční dopravy na denní dojíždě v některých traťových úsecích vzrostl na 40% (Das Land Steiermark, 2014).



obr. 5 – Počty cestujících v roce 2013 a nárůst oproti roku 2007 na jednotlivých linkách (Zdroj: <http://s-bahn-steiermark.info>)

Kromě investic do vozového parku jednotlivých společností (19 nových nízkopodlažních klimatizovaných vlaků pro GKB a STLB od firmy Stadler Rail, 18 motorových i elektrických jednotek pro ÖBB) je projekt doprovázen rozsáhlými investicemi do zkvalitňování dopravní infrastruktury původních lokálních drah a obnovou jednotlivých stanic, včetně budování terminálů návazné autobusové dopravy, parkovišť P+R a stanovišť B+R. Zejména rozvoj sítě parkovišť typu P+R je pro fungování a rozvoj systému jako celku klíčový. V současné době existuje v návaznosti na kolejovou dopravu již 120 lokalit, poskytujících přibližně 5000 parkovacích míst a jejich množství neustále roste (Das Land Steiermark, 2016). Rozvoj celého systému je dlouhodobě intenzivně propagován. Jednotlivé etapy zprovoznění tratí a rekonstrukce stanic doprovází rozsáhlé informační a propagační kampaně.



obr. 6 – V rekonstruovaném přednádražním prostoru stanice Karlsdorf bylo vybudováno 120 stání P+R a 150 stání B+R (Zdroj: autor, 2016)





obr. 7 – Nový terminál Graz Puntigam umožňuje přestup mezi železnicí, tramvají, autobusovou dopravou a obsahuje také menší parkoviště P+R a stání B+R (Zdroj: <http://www.verkehr.steiermark.at>)



obr. 8 – Rekonstruovaná stanice Tobelbad s terminálem návazné autobusové dopravy (Zdroj: autor, 2016)



obr. 9 – Rekonstruovaná stanice Voitsberg a nové parkoviště P+R v přednádražním prostoru (Zdroj: autor, 2016)



obr. 10 – Zřízení parkoviště P+R na místě živelného parkování u stanice Schlag bei Thalberg (Zdroj: <http://www.verkehr.steiermark.at>)

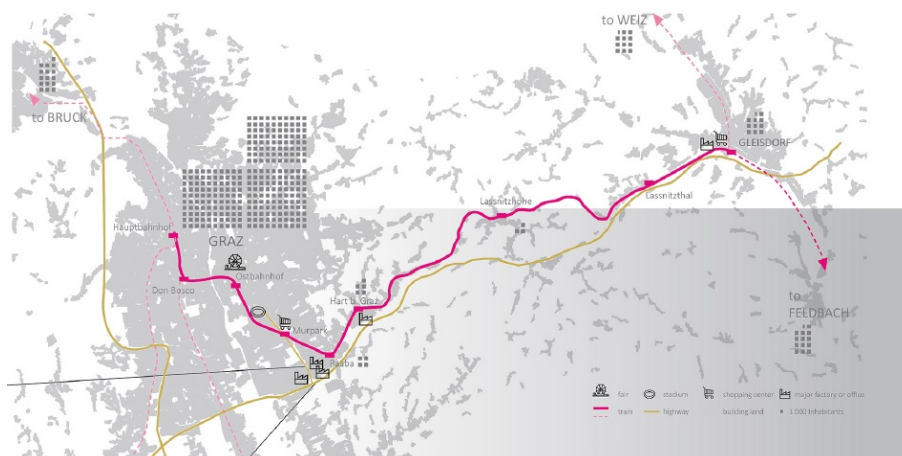
#### 4 G2G – rozvojová osa Graz-Gleisdorf

Dynamický rozvoj systému S-Bahn Steiermark, související s komplexní modernizací dopravní infrastruktury vedl k úvahám o využití potenciálu tohoto systému pro systematický rozvoj území. Příkladem výsledku je projekt G2G - rozvojová osa Graz-Gleisdorf (TU Graz, 2017). Je výsledkem společné práce Institut für Städtebau TU Graz, AEE - Institut für Nachhaltige Gleisdorf a Planum Fallast Tischler & Partner Graz.

Předpokládaná dynamika růstu počtu obyvatel a hospodářský rozvoj regionu Großraum Graz předpokládá 490 000 obyvatel do roku 2050. Představuje významnou společenskou výzvu, pokud jde o spotřebu zdrojů, technickou infrastrukturu, mobilitu a dostupné bydlení.

Projekt rozvíjí zkušební a demonstrační plochy v sídlech podél dopravní trasy Graz-Gleisdorf, reprezentovanou tratí S-Bahn. Zaměřuje se na oblasti revitalizace městských prostor, kompaktní sídelní struktury, mezigenerační bydlení, intermodální mobilitu a energetické, informační a komunikační technologie smart cities.

Projekt rozvojové osy Graz-Gleisdorf má významným způsobem přispět k rozvoji sídelních aglomerací s vysokou kvalitou života, využívajících částečně soběstačné nebo zcela autonomní energeticky obnovitelné zdroje.



obr. 11 – G2G – rozvojová osa Graz - Gleisdorf (Zdroj: <https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/projekte/g2g-innovationsachse-graz-gleisdorf.php>)

Součástí projektu G2G je návrh doplnění kompaktní městské struktury jádra města Gleisdorf. Stávající zástavba městského centra se soustřeďuje kolem tří hlavních prostorů -



historického náměstí s farním kostelem a radnicí, původní předměstskou zástavbou se zastoupením výrobních funkcí i nájemního bydlení a novější rezidenční částí kolem městského parku. Uvnitř této struktury se v blízkosti železniční stanice nachází významné vnitroměstské rozvojové území. Jedná se o dnes částečně nevyužívaný přednádražní prostor s navazujícími opuštěnými industriálními objekty. Projekt dotváří kompaktní multifunkční vnitroměstskou zástavbu s důrazem na funkce, využívající vysokou koncentraci cestujících. Vznikne zde nákupní zóna nejenom pro obyvatele města, ale i přilehlých vesnic s důrazem na maloplošná obchodní zařízení, u nichž je možno podporovat návštěvu také prostřednictvím veřejné dopravy, jako programovou protiváhu rozsáhlých předměstských nákupních center, závislých na individuální automobilové dopravě. V přednádražním prostoru je nově umístěno autobusové nádraží, doposud situované ve větší docházkové vzdálenosti od centra města v jeho východní části. Jeho přemístěním vznikne lokální přestupní terminál veřejné dopravy, doplněný parkovištěm P+R. V zájmovém území jsou zastoupeny i funkce bydlení s umístěním obecních, cenově dostupných nájemních bytů. Celý prostor je propojen se stávající zástavbou a dotváří vnitřní městský okruh, na nějž jsou navázány významné veřejné objekty (radnice, kostel, dva areály škol a sportovních zařízení).



obr. 12 – Návrh doplnění kompaktní městské struktury přednádražního prostoru města Gleisdorf  
(Zdroj: [https://www.gleisdorf.at/stadtentwicklungskonzept\\_4454\\_188.htm](https://www.gleisdorf.at/stadtentwicklungskonzept_4454_188.htm))

## 5 Závěr

Aktivní uplatnění veřejné dopravy v obsluze území je s ohledem na kritéria trvale udržitelné mobility úspěšné, zejména pokud přispívá ke zvyšování její atraktivity v konkurenci s individuální automobilovou dopravou.

Důraz na obsluhu území městských aglomerací veřejnou dopravou je velmi důležitý především z dlouhodobého hlediska, protože vytváří předpoklady pro zmírnění živelně postupující suburbanizace a přispívá k postupné reurbanizaci území.

Projekty, zaměřené na snížení atraktivity automobilové dopravy (snížování počtu parkovacích míst v centrech měst apod.) jsou účinné spíše v lokálním měřítku, aniž by omezování IAD v centrech měst poškozovalo jejich životaschopnost. Závažnější negativní dopady pro rozvoj center měst a jejich ekonomický útlum má např. vznik předimenzovaných nákupních center v okrajových lokalitách. Podporují funkční a prostorovou organizaci kompaktnějších území, která nejsou příliš rozptýlená.

Územně plánovací opatření, využívající veřejnou dopravu, jsou účinnější v krátkodobém horizontu, než dlouhodobé prvky územního plánování, při dosahování trvale udržitelného územního rozvoje. Územně plánovací strategie ovlivňující využití území jsou klíčové pro dlouhodobé vytváření kvalitního městského prostředí a změnu závislosti na IAD.

Dlouhodobý vliv „pozitivních“ opatření, tj. opatření ke zlepšení funkčního využití území a jeho dostupnosti, je silnější než dopad „represivních“ opatření, která se projevují spíše krátkodobě.

Důležitým doplňkovým nástrojem jsou informační a propagační procesy, stěžejní pro ovlivňování chování obyvatel, jejich „výchovu“ a zvyšování míry přijatelnosti těchto opatření z jejich strany.

## Literatura

- HOLZ-RAU, C. *Siedlungsstrukturen und Verkehr*. In: Materialien zur Raumentwicklung 84. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn, 1997
- WÜRDEMAN, G. *Handlungsfelder der räumlichen Planung für eine lebenswerte und verkehrssparsame Stadt und Region*. In: Informationen zur Raumentwicklung 6, str. 351-367, 1998
- APEL, D. *Kompakt, mobil, urban. Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich*. In: Difu-Beiträge zur Stadtforschung 24, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 1997
- DAS LAND STEIERMARK. Die S-Bahn Steiermark. [online]. 2007 [cit. 9.10.2017]. Dostupné z: <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/ziel/26283983/DE>
- DAS LAND STEIERMARK. Die Steiermark kommt besser an. [online]. 2014 [cit. 9.10.2017]. Dostupné z: <http://neu.s-bahn-steiermark.info/wp-content/uploads/2014/01/S-Bahn-Broschüre-low.pdf>
- DAS LAND STEIERMARK. Park&Ride in den steirischen Gemeinden. [online]. 2016 [cit. 9.10.2017]. Dostupné z: [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958\\_11163140/1e9cfed5/Park%26ride%20in%20den%20steirischen%20Gemeinden.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/10553958_11163140/1e9cfed5/Park%26ride%20in%20den%20steirischen%20Gemeinden.pdf) [cit. 9.10.2017].
- TU GRAZ. Innovationsachse Graz-Gleisdorf. [online]. 2017 [cit. 9.10.2017]. Dostupné z: <https://www.tugraz.at/institute/stdb/urba-graz/forschung/aktuelle-projekte/#c108234> [cit. 10.10.2017].
- ADAMEC, V. a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Grada, Praha, 2008.

## Informace o autorovi

Doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra architektury  
[karel.hajek@fsv.cvut.cz](mailto:karel.hajek@fsv.cvut.cz)

## Smart cities a územní plány

### *Smart Cities and Spatial Plans*

Willy Hána

#### **Abstract:**

The ancient story of city planning and city-building represents, inter alia, their socio-economic and technological development. Philosophy assigns planning to the category of 'human action'. Nevertheless, it is observed that, at the level of urban planning, 'human construction' becomes the dominant paradigm. Consequences thereof are apparent in everyday reality, but also in spatial plans, whether blueprints or official policy: Spatial plans fail to sufficiently reflect technological progress including the 'smart wave', let alone initiate the creation of conditions for its planned utilization. This correlates with poor management of land, and a needlessly high degree of expected damage and losses. Focusing on the elimination of root causes of the present condition, this paper notes that in spatial policy planning, land is often perceived as a chip on the political table, and spatial plans as means of political compromise between relevant actors. The anthropocentric criteria applied to this process do not respect the principle of solidarity with unperceived forces of natural change, and do not create conditions for sustainable development. In this respect, the contemporary relevance of classical-era urban planning is recognized. Science and technology in the service of dynamic but cultivated progress through the creative expertise of human activity constitute an impetus that is put into use within an entire spectrum of mechanisms and tools of social development, one of which is spatial planning. The unsustainable trends in contemporary spatial planning demand corrective measures. The first, and apparently most simple, step would be the re-introduction of legally required expert assessment of the process of planning. The paper concludes by calling for a higher degree of expertise in the process of creating spatial plans, since the expertise is, in general terms, related to exploring and exploiting the irreplaceable role of the phenomenal quantity of purposefulness, which is not a human invention.

#### **Keywords:**

scientific and technological development; smart cities; urban planning and architecture; spatial plans; housing needs and planning policy; Building Act; purposefulness

Hána, Willy (2018). Smart Cities a územní plány In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 17-33. ISBN 978-80-01-06482-5. 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 Intelligence člověka, plánovači čar a stavba měst

Intelligence člověka a její smysluplné využívání náleží k rozhodujícím faktorům, na nichž je trvale závislá existence, vývoj společenství lidí a ve výslednici rozvoj světa člověka. Existuje řada milníků ve vývoji inteligence, avšak k nepřehlédnutelným náleží schopnost komplexně plánovat. V plánovacích procesech jsou v základně více či méně aplikovány poznané principy proměn přírody. Na jejich využití závisí míra smysluplné účelnosti, účinnosti a kultivované užítivosti, veličin transformovaných do jeho aktivit a nástrojů při plnění vytyčených cílů a úkolů ve fázi před realizací.

V procesu formování stupňů inteligence je nutné připomenout období, které v příznivých přírodních, hospodářských i společenských podmínkách umožnilo rozvinutí schopností člověka a dospělo v propojení řeči a čáry. Byla to čára, která dala vznik znakům, písmu, číslicím, získala kvalitu hodnoty, stala se nositelkou obsahu a mnohočetnosti forem, založila nový systém sdílnosti atp. Řeč, písmo a chytrá čára otevřely cestu k rozvoji abstraktního myšlení, umožnily nové způsoby vyjadřování poznatků, staly se tvůrčím prostředkem a dynamizující silou nezbytně nutnou pro další všestranné rozšiřování činností a aktivit člověka. Za mezník vyspělosti ve vývoji inteligence je možné považovat období ve využití chytré čáry v plánovacích procesech využívaných již ve vyspělých státech starověku. Od samého počátku bylo plánování svázáno se stavbou, proměnou a rozvojem měst v nejvyšší komplexně pojaté plánovací rovině s využitím znalostí té doby. Ve starověku stavbou měst vznikla nejstarší multifunkční společenská, vědeckotechnická, ekonomická i umělecká disciplína vybavená osvědčeným plánovacím nástrojem zaměřeným na formování společenského prostředí člověka, tj. nástrojem pro řízení rozvoje osídlení, měst a sídel. Zrodila se potřebná a podporovaná odborná tvůrčí profese plánovačů čar. Odbornost se stává pevnou součástí hybných sil vývoje a rozvoje. Města se stala zrcadlem dosaženého stavu kvality, ale i nabídkou pro akceleraci dalšího vývoje společenských formací. Z tohoto pohledu se příběh „chytrého města“ reprezentujícího dosažený stupeň společenského vývoje a vědeckotechnického rozvoje píše již cca 5 000 let. Teprve období antiky, opomeneme-li jiné vyzrálé společenské formace, podává ucelený obraz o dosaženém stupni vyspělosti měst i jejich plánovacích mechanismů a účelnosti ve využití vědeckotechnického a společenského potenciálu.

Od doby prvních chytrých, plánovitě rozvíjených měst můžeme zaznamenat obrovský posun civilizace. Od Platóna a jeho utopistických představ o formování společnosti a měst dospěl vývoj do stádia „smart cities.“ Posun dosažený rozdílem úrovní, vč. teorií, plánovacích mechanismů, úlohy nositelů dávných plánovačů čar můžeme dokonce z různých hledisek porovnávat se současností, vč. filosofické a teoretické základny. Zjistíme, že starověk má co říci současnému pojetí územních plánů. Zpětné poohlédnutí otevírá možnost dotknout se porovnání přirozeného modelu tvorby měst ve vyspělých společenských formacích ve starověku s modelem současné společenské konstrukce.

Vztah města a územního plánu je odvíjen z reality pomocí vybraných sond na pozadí dosaženého stupně vědeckotechnického rozvoje. Úloha územního plánu jako rozhodujícího nástroje územního rozvoje není zpochybněna. Objektivními výsledky dosaženými v realitě, znepokojujícím stavem hospodaření s územím a v území, celkově pak vysokou mírou zbytečně plánovaných škod, ztrát a brzdících sil, je podávána jeho snížená funkčnost a účinnost. Příspěvek se trendu negativního vývojového posunu dotýká a poukazuje na vybrané příčiny. Orientace je aktuální. Může přispět k formulaci aktuálních úkolů směřovaných ke zkvalitnění plánovacího mechanismu, ke snižování nežádoucích jevů v plánovacím procesu a v neposlední řadě také k iniciaci tvorby lepších podmínek pro smysluplné uplatnění odbornosti. Příspěvek je veden snahou zaměřenou na dosažení vyššího stupně účelnosti, kultivované užítivosti a účinnosti územních plánů.



V závěru příspěvek poukazuje na nezastupitelnou úlohu odbornosti ve vztahu k fenomenální účelnosti, která není výmyslem člověka.

## 2 Vektor vědeckotechnického rozvoje a „smart“ vlnění

Vektor vědeckotechnického rozvoje náleží ve vývoji civilizace trvale k fenoménu hybných sil, proniká do všech oblastí života společností nebo je ovlivňuje. V komplexitě aktivit se stal přirozenou součástí vývoje civilizace a také specifického přístupu k územnímu rozvoji. Vytváření podmínek a předpokladů pro jeho účelné, účinné a užité uplatnění vyžaduje mimořádnou a cílevědomou péči. Schopnost využití vyspělých, ještě více dokonalejších technologií a praktik, přispívá k naplňování potřeb, přání i tužeb člověka při plnění průběžně smysluplného cíle, jenž spočívá v tvorbě kvality rozšiřujícího se životaschopného a kultivovaného světa člověka.

## 3 „Průmysl 4.0“ a „Stavebnictví 4.0“

Vyspělé digitální, informační, komunikační a řídicích technologií, v obecné poloze jako internet všeho v rozšiřující se robotizaci v kyberprostoru, vytvářejí trvalou nabídku chytrějších a prospěšnějších zařízení, sítí a systémů, inteligentních řešení a opatření ve službách progresu a pokroku. Představují vlny, jejichž ohnisky jsou koncentrace aktivit v technicky a ekonomicky nejvyspělejších státech světa. Města a jejich soustavy umožňují zvládat požadavky kladené na vytváření podmínek pro uplatnění procesů rozvoje s nejvyšším stupněm náročnosti, tj. od vzdělání přes vědu, vynalézavost, vývoj až po schopnosti zabezpečovat racionální realizace s využíváním předností super technologií. Vyspělé technologie přináší nové hodnoty do života, fyzického i společenského prostředí. Současně iniciují výzvy, jejichž plnění opětovně dynamizuje společnost k vyšším výkonům. Posuny v oblasti technické a technologické proveditelnosti a ekonomické rentability překonávají i optimistická očekávání. Ve výslednici se jedná o vyspělá zařízení, struktury, sítě a systémy. To, co je inteligentní, chytré, důmyslně účelné, dnes veřejně srozumitelné v technické terminologii, se nazývá „smart“. Termín se vžil. Rozhodující uplatnění získal v dynamice nosného článku vědeckotechnického rozvoje, jenž je charakterizován ve vývojové fázi pojmem „Průmysl 4.0“. Progresivní vlnění je natolik mohutné, že intenzifikuje způsob myšlení a iniciuje souladné uplatnění v dalších odvětvích či oborech nebo v ještě smelejších „nadřazených“ konceptech a projektech, např. „Vesmír 4.0.“

„Průmysl 4.0“ rozvíjí umělou inteligenci. Roboti dokážou komunikovat s lidmi i mezi sebou, vytvářet sítě i systémy, samostatně se rozhodovat, dokonce i účelně plánovat. V odborné a smysluplné péči člověka vyspělé technologie reagují na zcela nové potřeby, rizika a hrozby všeho druhu. Vědeckotechnický rozvoj je natolik dynamický, že ze současného pohledu futuristické projekty se pozítří mohou stát reálnými, neboť posuny v oblasti technické a technologické proveditelnosti a ekonomické rentability překonávají často i optimistická očekávání. Ve výslednici se jedná o nové přístupy a postupy, o nová či zdokonalovaná zařízení, jejich sítě, struktury a systémy, ale také o běžné výrobky; hromadnou výrobu mění na individualizovanou, což umožňuje využití virtuálních obrazů budoucích výrobků. Princip je aplikovatelný v různých modelech aktivit.

Průmysl je spjat s vědeckotechnickým rozvojem a zabezpečuje vysokou míru dynamiky ekonomiky. Euforii smart je zřejmě nutné mírnit. Přes obrovský význam přínosů nelze nepřipomenout obavy některých ekonomů, kteří tvrdí, že „Průmysl 4.0“ se s ohledem na dynamiku patřičně nepromítá do produktivity práce a do rozhodující životní úrovně.

Význam vlny smart podporuje vyspělé „Stavebnictví 4.0“, které disponuje novými materiály, konstrukcemi, technikou a technologiemi i modely řízení. Stavebnictví se podílí na nových přístupech k proměně území, posiluje nové možnosti urbanismu a architektury, přispívá ke stavbám a souborům fungujících na bezodpadové bázi, s nulovou uhlíkovou

stopou, se soběstačností některých zdrojů, futuristickou dopravou atp. Vědeckotechnický přístup podmiňuje realizaci řady významných komplexů, souborů a staveb, na nichž se podílí nová kvalita projektování prvků, konstrukcí, objektů, komunikací atp. s využitím prostorových modelů 3D, moderních přístupů a postupů. Vyspělá projektové a řídicí mechanismy podporují progresivní postupy a iniciují přístupy k spojené s projekcí architektury a s plánováním rozvoje měst.

#### 4 „Smart Cities“

Výsledky smart procesů v průmyslu a stavebnictví podporují tvorbu chytřejších a prospěšnějších zařízení, sítí, struktur a systémů, inteligentních řešení a opatření a dalších pozitivních charakteristik, které se široce uplatňují i v komplexu územního rozvoje. V řadě metropolí a velkých měst dotváří či přetváří urbánní struktury a systémy, vytváří, zdokonaluje a zkvalitňuje veřejné prostory. Úkolů spojených se smart pojetím se ujala Světové asociace elektroinženýrů na rozvoj vyspělých technologií s přínosem pro lidstvo a koncept nese název smart cities (pomyslný „bliss point“). Společnost se zaměřila na zdokonalování, zkvalitňování, vylepšování městských funkcí, na tvorbu příznivějších podmínek pro využití v širokém spektru subjektů uživatelské sféry, a to z rozhodujícího zorného úhlu veřejné prospěšnosti. Asociace si vybrala deset pilotních projektů měst, která by se měla v budoucnu stát chytrými (např. americké Kansas City, mexická Guadalajara nebo marocká Casablanka).

Koncept smart cities uspěl také v OSN, která jej definuje jako celek, který má vestavěné digitální technologie ve všech městských funkcích. Činnosti jsou také orientovány na shromažďování chytrých nápadů a námětů vhodných pro přijímání programů a opatření. Náročnost investičních prostředků si na realizace konceptu si vyžaduje zapojení bank, ale také kontrolu účelnosti vynakládaných prostředků.

Vědeckotechnické smart vlnění je rozprostřené. Podmiňuje i vznik nových měst. Na bázi hi-tech technologií i v oblasti ekologie je možné jako příklad uvést megalomanský projekt Neom (koncepte svobodné zóny s podíly Saúdské Arábie, Egypta, Jordánska), nebo v konceptu veřejné investice rodící se čínské megaměsto Siung-an jako vzor pro 3. tisíciletí se značným využitím podzemí. V této souvislosti snad zaslouží pozornost také hromadná výstavba měst s vysokými nároky na uplatnění vědeckotechnických vymožeností. Čína např. předpokládá do r. 2050 vybudovat 250 nových měst, která budou krýt potřeby urbanizace. V této souvislosti může být zajímavý údaj OSN: předpokládá se, že dvě třetiny světové populace právě v uvedené době bude žít ve městech. Účelná koncentrace obyvatel v sounáležitosti s optimalizací rozhodující energetické náročnosti procesu urbanizace se jeví jako perspektivní řešení, v nichž města a jejich aglomerace nadále nesou vůdčí roli společenského vývoje a vědeckotechnického rozvoje.

K zajímavým jevům v procesu smart cities se stává vstup inženýrů, významných firem a jejich kapitálu do stavby měst nebo jejich nových částí. Příkladem je „Společnost Google pro městský rozvoj“, která bývalou průmyslovou oblast Toronto u jezera Ontario promění v novou čtvrť podle vlastních představ a návrhů s využitím nejmodernějších technologií. Jiným příkladem je čínské město Šan-šuej (tzv. město hor a řek), jehož koncept představil čínský raketový vědec a konstruktér; založeno je na formě starodávného čínského umění. Uvedené náhledy na proces smart v proměnách nebo v tvorbě měst a jejich části jsou stále koncipovány v rozmezí (vědecko) technických až (vědecko) uměleckých zásad.

Plánování měst ve všech případech nachází ohniska progresu v tvůrčích schopnostech a činnostech mnoha profesí na bázi vyspělé vědy, ekonomiky, technologie a techniky. Konceptně a komplexně pojaté plánování měst s důrazem na odborný přístup s uplatněním možností trendů vědeckotechnického rozvoje a v doprovodu s další přidanou hodnotou ve formách kultivovanosti je v inteligentních společenstvích přirozeným jevem. Účast tvůrčí odbornosti je ve všech fázích procesu invariantním požadavkem doby, neboť historicky náleží

k hybným silám vývoje společností a vědeckotechnického rozvoje. Rozvoj podmiňuje požadavky na úpravu nástrojů plánování, projekce a řízení, které přidanou hodnotu tvůrčího myšlení doprovázejí do reality.

Koncept smart cities je bezesporu pro rozvoj a proměny měst přínosný. Představy odborníků z mnoha oborů se poněkud liší v názoru na rozvoj měst z pohledu obsahu smart cities. V dějinách stavby měst se s obdobou termínu trvale se blížícímu a soustavně se vzdalujícímu „bliss point“ také setkáváme, např. ideálním městem v představě mnohých filosofů a architektů, slunečním městem atp.). Smart vlnění je však celosvětovým procesem dynamizujícím schopnosti člověka. Opravdová smart díla spočívají v komplexnosti proměn kvalitních, kultivovaných a životaschopných městských organismů nebo alespoň jejich rozhodujících částí, struktur a systémů. Přestává se proto mluvit o chytrých městech, neboť se jedná pouze o trvalý proces jejich vzniku a proměn v současné vysoce dynamické etapě, avšak v rámci evolučního společenského vývoje a územního rozvoje. Ke konceptu je snad dobré uvést, že přístup k hodnotě smart spočívá ve schopnostech společenských formací orientovat a účelně synchronizovat komplex dotčených sil do procesů progresivního hledání a nalézání stále více chytrějších způsobů řízení, řešení a opatření v zaměření na rozvoj a proměny organismů měst, které lépe vyhovují způsobu života lidí v jedinečných podmínkách jejich vývoje.

## 5 Smart cities v podmínkách České republiky, urbanismus a architektura

Průběžným cílem konceptu smart cities je zajišťovat efektivní, ekologicky šetrné a energeticky úsporné fungování měst, jejich struktur a systémů, optimalizovat dopravu a sdílení dat pro veřejné účely, lépe hospodařit s energiemi a zdroji, zlepšovat životní prostředí a zvyšovat kvalitu života, vč. řízení. Jedná se tudíž o proces zhodnocování prostředí měst s využitím především technických a technologických vymožeností.

Činností na sebe upozorňují např. aktivity Czech Smart City Cluster (založena jako odborná komunikační platforma mezi akademickým, podnikatelským a veřejným sektorem), Svazu měst a obcí, odborné komise Prahy, koncept v širším pojetí Brna a mnoha dalších velkých i středně velkých měst, která realizují dílčí projekty. Vědeckotechnicky zaměřená vlna je bezesporu i bez reklam přínosná. Musí být však aplikována s ohledem na specifické podmínky vývoje měst a účelně prosazované progresivní trendy. Smart nesplňuje např. soubor rodinných domů v krajině, byť se smart domácnostmi počínaje a smart bazénem, rozlohou malým smart trávníkem se smart lavičkou konče, byť obsluhovaný obtěžujícím hejnem samořízených dronů nad hlavami. Města jsou vytvářena pro život lidí a účelnost v komplexnosti přístupu k potřebám a požadavkům je rozhodující pro hledání a nalézání řešení se zohledněním priorit ve sférách veřejných zájmů. Účelné řešení se nachází v nadřazené úrovni.

Existuje mnoho příkladů velmi dobrých řešení, které zhodnocují, obohacují a kultivují části měst, jejich historické i zcela nové urbánní struktury a systémy a tím zvyšují kvalitu prostředí a života. Vědeckotechnický rozvoj přináší celkovou progresi rozvoje a společenského vývoje. Hlavní zásluhy pro tvorbu účelného a kultivovaného dotváření městského prostředí, ale i v prostupu s krajinou, náležejí dílčím zásahům do prostředí. Odbornost a tvůrčí řešení nalézají relativně široké uplatnění v projektových urbanisticko-architektonických řešeních, v tvorbě souborů, areálů nebo veřejných prostranství obdobně jako ve sféře architektury a jejich architektonicko-urbanistických cílech. Přednostně je nutné ocenit velmi zdařilá řešení veřejných prostranství s dominujícím stavbami historického dědictví, restaurovaných kulturních památek a jejich zakomponování do života měst, vč. technických děl, tj. prostřednictvím konverze průmyslových areálů. Vlna chytrých inovací posílila atraktivitu náměstí, pěších zón, parků v doprovodu s uměním nebo drobným doprovodným mobiliářem. Novou kvalitou se prosazují nábřeží i náplavky. Významnou roli

sehrává tvorba aktivního parteru a příznivé dimenze prostoru se zelení přizpůsobené rozhodujícímu měřítku pěšímu pohybu člověka. Péče o veřejný prostor a jeho otevřenost je celkově zdařilá a vysoce záslužná. Za realizací je skryto obrovské úsilí a záslužné tvůrčí práce v odborné péči i s uplatněnými principy participace veřejnosti.

Realita přesvědčuje, že ve společném dělném zájmu urbanismu a architektury, které je vlastní ve vhodném vymezení pro dílčí řešení částí měst, souborů a areálů, je proces zhodnocování a kultivace, celkově zdařile zvládnut. Podpora odbornosti a tvůrčích činností, od soutěží přes vyhlašování nejlepších projektů a realizací až po pouhé zveřejňování informací a zkušeností, je souladná s veřejnou prospěšností. Posilování podobných praktik je vysoce potřebnou a záslužnou činností při prosazování progresu a kvality řešení částí měst a obcí.

V projektech dílčích řešení existuje řada dobrých příkladů, které vytvářejí velmi příznivé podmínky pro zhodnocování částí měst. Plní požadavky multifunkčnosti, komplexnosti a kultivovanosti, jsou vstřícné k uplatnění nabídky vědeckotechnického rozvoje, zvyšují význam a atraktivitu měst. a mohou-li se na tvorbě i podílet. Na rozdíl od technických a technologických vymožeností jsou lépe vyhovující aktivity s využitím zásad participativní demokracie. Uvedeny jsou alespoň dva náhledy.

Dobrym příkladem využití území přestavby je největší developerský projekt v Praze, který se připravuje na Smíchově, na rozsáhlých plochách přestavby. Má vzniknout nová městská polyfunkční čtvrť pro cca 12 000 lidí, vč. pracovních míst. Její projektované standardy dovolují tvrdit, že soubory umožní dosažení vysoké kvality a kultivovanosti bydlení, obytného i pracovního prostředí, města a života v něm s uplatněním možností nabízených vědeckotechnickým rozvojem.

Velmi dobrým příkladem péče o posílení významu města, vč. kulturního dědictví, je příprava proměny v centrální části města Pardubic pro nové formování Mlýnského ostrova ve vysoce hodnotném a atraktivním území. i přírody. Jádrem území a dominantou jsou Winternitzovy mlýny (dnes národní kulturní památka, Ing. arch. Josef Gočár, 1911). Území se vyznačuje perspektivní dlouhodobou širokospektrální veřejně prospěšnou využitelností (kultura a umění, výchova a vzdělávání, společenské a tzv. aktivity volného času apod.) s regionálním a celoměstským významem. Zajímavostí je, že konverzi průmyslového areálu bude dirigovat odborně zdatný vlastník, který vychází vstříc Pardubickému kraji ve zřízení nového sídla Východočeské galerie i městu s využitím části areálu pro vybudování Centrálních polytechnických dílen (školství). Území je komponováno jako celek s polyfunkčním obsahem vč. bydlení a veřejnými prostranstvími vč. nábřeží, dokonce s využitím regulačního plánu, jenž fixuje diferenciaci hodnot území v urbanistické koncepci ve prospěch veřejných zájmů.

Vědeckotechnický rozvoj v urbanistické a architektonické tvorbě nalézá v proměnách měst široké uplatnění. Pozitivní je její podíl v zaměření na posilování veřejných zájmů, k nimž náleží i vytváření podmínek pro kontinuitu proměn udržitelnosti. Z přípravy i mnoha realizací je patrné, že urbanisticko-architektonická řešení a architektonická tvorba zhodnocuje urbánní osnovu i strukturu města kvalitou, účelností a kultivovanou užitností.

## 6 Města a územní plány

Města vyžadují chytré územní plány. Dobré příklady existují a jistě mnoho se k nim přibližuje. Především velká města disponují značným a vyspělým potenciálem odbornosti a koncepčně pojatému rozvoji mohou věnovat trvale vysokou péči. Dobrý příklad v kategorii „human action“ (oproti „human construction“; termíny užíval např. ekonom Ludwig von Mises) představuje územní plán Plzně. Ten byl vydán v r. 2016, výsledky byly publikovány a získal ocenění nejlepšího projektu roku. Na straně druhé bychom neměli přehlížet případy, ve kterých se územní plány nepořizují v souladu s cíli územního plánování i společnosti, v nichž odbornost je zátěží a vytěsněna do okrajové oblasti. Za učebnicový příklad „human

construction“ může být považován pořizovaný územní plán Jirkova (prosinec 2017). Z pohledu praxe na územní plány vyplývá, že smart stálici příliš nepodporují. Z uvedeného důvodu je žádoucí věnovat kvalitě územních plánů značně vyšší pozornost. Rámcovou představu o úrovni územních plánů může podat náhled do vyhodnocení účelnosti prostřednictvím několika sond.

## 6.1 Výběr vzorku a charakteristika výsledků z analýzy

Historicky osvědčeným měřítkem účelnosti a účinnosti nástrojů a prostředků, kterými člověk usměrňuje rozvoj měst, je realita. Předstupeň reality zahrnuje činnosti přípravy a v nich významné místo náleží územním plánům. Účinnost územních plánů je možné v této poloze rámcově hodnotit.

V územních plánech nejvyšší stupeň pozornosti náleží urbanizovaným prostorům s výraznými koncentracemi ekonomických, doprovodných a dalších aktivit a hodnot, tj. ohnisek územního a společenského rozvoje. S využitím principu sounáležitosti části a celku můžeme získat poměrně dobrou představu o přednostech i nedostacích územních plánů z vhodné vybraného, byť velmi zjednodušeného vzorku.

Požadavky výběru splňuje „Vyhodnocení rozvojového potenciálu pro bydlení v obci s rozšířenou působností Ústí nad Labem“ z r. 2015 (zakázka Magistrátu statutárního města Ústí nad Labem; 2015). Příspěvek je zaměřen na tematický okruh bytové výstavby. Záměr vyplynul z náplně činnosti a potřeb oddělení hlavního architekta, zejména s ohledem na úkoly zaměřené na vyhodnocování a tvorbu podmínek pro účelné a hospodárné využívání zastavěného území a pro vymezení zastavitelných ploch s využitím pro tvorbu podmínek pro nový, účelněji pojatý územní plán, který by současně zohlednil i uspokojování potřeb sídel v jeho zázemí.

Základnou pro vyhodnocení byly schválené nebo vydané územní plány; východiskem se stala Data GIS Magistrátu města Ústí nad Labem. Pro analýzu byly využity i údaje ČSÚ (např. přírůstky a úbytky obyvatel, bytová výstavba, rozsah zastavěných území, trendy vývoje apod.) a řada dalších podkladů. Vzhledem ke skutečnosti, že GIS nerozlišuje plánované plochy a plochy rezerv (rezervy vyžadují změnu územního plánu při převodu na zastavitelné plochy), vzorek vykazuje potenciál ploch pro bytovou výstavbu, jež jsou v územních plánech vymezeny. Zvolený tematický okruh je nejcitlivější ve vztazích veřejného, skupinového i osobního zájmu a měst, neboť zabezpečují podmínky funkčnosti dopravní, technické i sociální infrastruktury.

Účelnost územního plánu v rozmístění, lokalizaci a míře využití území souvisí s komplexním řešením vyváženosti všech pilířů udržitelného rozvoje území, což ovlivňuje výdaje z veřejných financí. Bydlení historicky vytváří zakládající článek rozvoje sídel, se kterým je trvale spojen územní rozvoj měst i vývoj společenských formací. Mnoha tisíciletý vývoj vztahu rozvoje bydlení a sídel poskytuje značné množství poučných poznatků, které jsou v těžišti pozornosti. Otázkou zůstává, zda praxe potvrzuje dosaženou úroveň poznání v územních plánech.

Rozsah území je shodný s bývalým okresem Ústí nad Labem. Význam krajského města a jeho zázemí je v řadě minulých i současných vládních dokumentech z mnoha pohledů (na historii, polohu v osídlení, jeho ekonomický potenciál, vysoké hodnoty přírodního prostředí, ale i stupeň poškození) dostatečně zdůvodněn. Území náleží mezi vysoce hodnotné a rozvojové v kontextech národního i nadnárodního významu. Plnění republikových priorit (uvedené v Politice územního rozvoje ČR v rozvojových osách a oblastech) zavazuje ústřední správní úřady, orgány krajů a obcí k všestranné péči o území v souladu s mnoha právními předpisy. V tak významném prostoru, které je doslova napěchováno dokumenty, různými strategiemi, koncepcemi, plány, programy, přijatými opatřeními i úkoly vědeckovýzkumné a technické povahy s podporou různých deklarácí a chart, území, které disponuje vysokým

potenciálem odbornosti, je splněn předpoklad, že územním plánům bude věnována mimořádná pozornost. Vzorek je z uvedených důvodů možné považovat za oprávněný pro hledání odpovědí na otázky, zda péči o tak významné a všestranně sledované území odpovídají svou kvalitou i územní plány, zda jsou dostatečně účelné a účinné.

Objem charakteristik a faktografických dat z analyzovaného území nedovoluje uvedení; z tohoto důvodu pouze několik údajů. S ohledem na věrohodnost a dostupnost vstupních údajů z GIS pro analýzu bylo hodnoceno 21 z celkového počtu 23 obcí (samostatně za obce, města, jednotlivě a celkově za 7 specifických urbánních či přírodních celků, souhrnně i se zvláštním zřetelem na jádro – Ústí nad Labem. Vyhodnocování územních plánů bylo zaměřeno na plochy pro plánovanou bytovou výstavbu (vymezené plochy v zastavěném území, zastavitelné plochy, plochy přestavby a brownfields) dle jednotlivých lokalit a relativních celků. Plošné údaje byly v 9 kategoriích ploch s rozdílným využitím převáděny na počty bytů (v bytových i rodinných domech) a na relativní přírůstek obyvatel.

Sledován byl především vztah extenzity (zastavitelné plochy) k intenzitě (zastavěné území) plánované bytové výstavby se zvláštním zřetelem na důsledné využívání zastavěných území a s tím související ochranu krajiny a zemědělské půdy. Byla získána řada dalších kvantitativních a kvalitativních údajů převedených do ukazatelů. Z analytických údajů získaných ze vzorku bylo možné vyhodnotit např. vztahy mezi vývojem obyvatelstva a potřebami bytové výstavby, stanovit rámcovou potřebu bytů k plánovanému objemu bytové výstavby, porovnat údaje z intenzifikace zastavěných území sídel, zabývat se kontexty ploch přestavby a brownfields se zastavitelnými plochami, porovnat indexy extenzity a intenzity, hodnotit zábory zemědělské půdy a krajiny, zabývat se optimalizací časových horizontů plánované výstavby atp.

Z hlediska metodiky posuzování vzorku byla přednostně využita spojitá kritéria účelnosti a účinnosti. Charakteristika je zúžena a vztahena pouze na vyhodnocení plnění úkolů vyplývajících ze stavebního zákona a z cílů udržitelného rozvoje.

## 6.2 Vyhodnocení plnění cílů stanovených stavebním zákonem

Cíle územního plánování jsou stanoveny ve stavebním zákoně. Na základě výsledků z analyzovaného vzorku se příspěvek omezuje na dotek plnění vybraných klíčových cílů vyplývajících z § 18, ve kterém se uvádí: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území...*“ Cíle plnění je možné pracovní rozdělit do dvou okruhů a dílčím způsobem i komplexně je následně hodnotit z pohledu účelnosti.

### 6.2.1 Okruh tvorby předpokladů pro výstavbu

Územní plány vytvářejí řadu podmínek pro naplnění parametrů dobré kvality bydlení a jeho kultivovaného prostředí. Mimo povinností jsou však přespříliš vstřícné pro uspokojování přání stavebníků, větších investorů, realitních kanceláří i překupníků pestrým výběrem lokalit a rozsáhlých ploch. Nabídka prezentující řešení nové bytové výstavby dostatečně nevnímá stavební zákon, který ukládá „určovat podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území.“ Do koncepcí územních plánů a potřeb bydlení se nepromítá faktografie úbytku trvale bydlícího obyvatelstva ani scénáře vývoje, které současné trendy prolouhují. Mimo Ústí nad Labem ostatní obce prakticky prostřednictvím územního plánu neřeší intenzifikaci zastavěných území; prosazuje se nabídka prostřednictvím čistého indexu extenzity (výstavba pouze na zastavitelných plochách, bez zásahů do zastavěných území, bez vymezení ploch přestavby i revitalizace stávajících ploch bydlení, brownfields a bez úvah o neobsazených bytech). Nabídka územního plánu (vydaného v r. 2011) umožňuje krýt poptávku rozvoje nové bytové výstavby (odhad z trendů) na vhodných i velmi vhodných plochách krajiny v rozsahu

cca 346 ha pro cca 3270 bj. na příštích 50 let, aniž by bylo potřeba pořizovat změny územního plánu.

V Ústí nad Labem pouze zastavitelné plochy mohou krýt veškerou potřebu bytové výstavby po dobu přesahující 40 let. Celkově jsou pro novou bytovou výstavbu vymezeny a dimenzovány plochy pro rozvoj přesahující 21. století. Z mnoha dalších údajů je nutné upozornit na trendy rozcházející se s potřebami usměrňovat plánovanou bytovou výstavbu do urbanizovaných území. Z pohledu relativní kvantity je potvrzen zájem o kvalitu prostředí, což orientuje plánované plochy bydlení do krajiny a sídel v CHKO.

I bez uvedení dalších faktografických údajů vyplývajících z analýzy vzorku vzbuzuje nabídka ploch rozpaky. Výběr lokalit a rozloha vymezených zastavitelných ploch jsou v rozporu s reálnými potřebami, nepotvrzují účelná řešení a v územních plánech neposilují hodnoty chytrého města/sídla ani souladnost s požadavky či nabídkou vyplývajících z vědeckotechnického rozvoje. Celkově je možné konstatovat, že kritéria účelnosti a účinnosti pro usměrňování nové bytové výstavby v rozmístění a kapacitách nejsou z hledisek veřejných zájmů v plánech dostatečně vnímána. Nabídka ploch se vyznačuje růstem negativních zátěží, vlivů, a nežádoucích důsledků. Koncepčnost v rozvoji sídel pro nedostatečnou péči o uplatnění účelnosti a účinnosti, především pro nekomplexnost řešení úlohy ochrany a tvorby hodnot, nebyla potvrzena. Vstřícnou úlohu pro vytváření vhodných podmínek pro rozvoj „chytrých měst a sídel“ v rychle se měnících podmínkách společenského vývoje a vědeckotechnického rozvoje územní plány nezvládají a účelný rozvoj nepodporují.

Trvalým cílem územních plánů je vytvářet předpoklady pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, měst a obcí v jejich působnosti. Analýza dává rámcovou odpověď na otázky, jak územní plány naplňují předpoklady k plnění „pilířů“ udržitelného rozvoje.

### 6.2.2 Vytváření předpokladů pro příznivé životní prostředí

Řešení nové bytové výstavby splňují kritéria tvorby kvalitního prostředí. Ze spektra otázek tvorby předpokladů pro příznivé životní prostředí byl vybrán vztah člověka k přírodě z pohledu jeho potřeb „chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti“ (z cílů stavebního zákona). Ze vzorku vyplývá, že žádná z obcí se neumí vypořádat s úbytkem trvale bydlícího obyvatelstva bez bytové výstavby na „zelené louce“. Všechna města rozšiřují zastavěná území o více než 10 %, 8 obcí o více než 20 %, 5 obcí o více než 30 %. Ze vzorku vyplývá (vč. Ústí nad Labem), že na 1000 bytů umístěných do zastavěných území připadá cca 1300 bytů v plánovaných v krajině při scénářích, které i nadále uvažují s poklesem obyvatel. Předmětná vlna územních plánů umožňuje rozšiřování ploch zastavěných území obcí o 578,23 ha, tj. o 11,27 % z celku dosaženého mnoha staletým historickým vývojem. Snižování hustot zastavěných území, přerůstáním sídel do krajiny, zvyšující se zátěže na složky životního prostředí bez rozumného odůvodnění jen dokreslují míru „koncepčnosti“ územních plánů. Údaje vypovídají o nedostatečné péči o zastavěná území, ale i krajinu.

Extenzita územního rozvoje obcí prosazovaná územními plány dlouhodobě přetrvává. Po desítek let úsilí v péči o zemědělskou půdu, především její ochranu, se nedaří plnit úkoly a proces tak zůstává v rovině neplněných přání. Po mnoha přijatých opatřeních, vč. zákonných, realita patřičný obrat péče o půdu nezaznamenává. Také za rok 2016 se snížila orná půda v ČR o 3600 ha, tj. úbytek v rozsahu přes 10 ha denně. Bytová výstavba, která není podporovaná státními pobídkami a nenáleží k veřejně prospěšným stavbám, se na rozšiřování zastavěných území v ČR podílí cca 23 %.

Územní plány neplní cíl uvedený ve stavebním zákoně (a v mnoha právních předpisech) vztažený na ochranu krajiny a zemědělské půdy; prezentují se také jako nástroje neodůvodněné nabídky výběru ploch a pozemků pro novou bytovou výstavbu a de facto plní

funkci převodního článku, jenž legalizuje trendy rozšiřování zastavěných území. Extenzita územního rozvoje obcí prosazovaná a podporovaná územními plány přetrvává a úloha územního plánu jako nástroje ochrany krajiny a zemědělské půdy selhává. Z tohoto pohledu nepřesvědčivě působí i posuzování vlivů koncepcí územních plánů na životní prostředí, které potvrzuje problémovou koncepčnost a tím nedostatečně hájí veřejné zájmy.

Územní plány nepotvrzují úlohu ochrany krajiny a zemědělské půdy. Prezентují se spíše jako dobrý nástroj přípravy území, krajiny a zemědělské půdy pro laciné využití v mechanismu extenzivního ekonomického růstu. Obrat z neutěšené situace není územními plány dosud založen.

### 6.2.3 Vytváření předpokladů pro hospodářský rozvoj

Jednou z přirozených vlastností územních plánů je podpora hospodářského rozvoje, neboť rozvoj sídel je vzájemnými vazbami podmíněn. Na otázku, zda plánované plochy pro bytovou výstavbu mohou přispět k ekonomicky pozitivnímu ladění organismů měst a sídel, nelze z pohledu celku odpovědět kladně. Bydlení, jako základní, historický město tvořivý činitel, plánovaným rozmístěním orientovaným mimo zastavěná území, ekonomii urbanistických struktur neprospívá, s výjimkou Ústí nad Labem. Avšak i v tomto případě může být dána přednost řešení momentálně lacinější variantě, tj. výstavbě v krajině před náročností spojenou s dlouhodobou přípravou pro změny v zastavěném území.

Neodůvodnitelné a neobhajitelné rozlohy roztržštěných lokalit zastavitelných ploch situovaných v krajině a na zemědělské půdě se prezentují zvýšenou náročností na újmy, zdroje, energie, suroviny, vyvolané investice, investiční a provozní náklady, časovou ztrátovost, na práce spojené s údržbou, a v neposlední řadě i negativními dopady a vlivy na složky životního prostředí atp. Územní plány tak snižují míru ekonomické udržitelnosti sídel, což odporuje veřejným zájmům a zásadě účelně vynakládaných finančních prostředků, nejen těch veřejných. Velice závažné a obtížné „umění“ orientované na hospodaření s územím, jeho zdroji a s prostředím je de facto přesunuto do periferní oblasti. Ekonomie každého organismu vyžaduje péči, tvůrčí činnost ekonomického ladění s účastí plánování. Každé řešení ex post je vždy obtížnější, náročnější než řešením v jádru problému. Zásady hospodárnosti nejsou dodržovány.

Ekonomie proměn urbanistických struktur a systémů náleží mezi důmyslné výslednice účelné účinnosti a nelze problém nevidět, neřešit nebo jej řešit s přenesenou působností „někde jinde“, v rámci zisku z extenzivního ekonomického růstu, což později dovolí škody a ztráty zacelit formami různých příspěvků, fondů a dotací. Účelnosti územních plánů neprospívá ani střet různých společenských politik. Příkladem je rozpor mezi územní a dotační politikou. Orientace na dotační politiku zastíňuje prioritní funkčnost územních plánů. Obce a města jsou přirozeně orientovány na nabídky dotační politiky, což vyvolává požadavky na okamžité reakce kryté zásobami projektů, ze kterých je následně možné vybrat ty správné, dotacemi právě podporované. Důraz je kladen na současnost, na hromadění dílčích různorodých v řadě čekajících projektů vstřícně se hodících vyhlášeným dotacím a různým podpůrným fondům. Zvláštní způsob „plánování“ se odráží v požadované vstřícnosti územních plánů, neboť dotační politika je podporována financemi promítajícími se přímo do reality. Roztržštěnost a nízký stupeň koordinace dílčích politik oslabuje smysl územních plánů. Sladit obě plánovací politiky je problematické; každá má jiné cíle. Cíle územního plánování a smysl koncepčnosti územních plánů pod tlakem dotační politiky ustupují do pozadí.

Tvorba podmínek pro dosahování příznivých ekonomických výsledků ve fungování města a jeho proměn je v územních plánech, nejen ve sféře rozvoje bydlení, nejslabším článkem. Z vyhodnoceného vzorku je patrné, že územní politika dává přednost problémovému extenzivnímu ekonomickému růstu před veřejnými zájmy a požadavky



nefalšovaného vědeckotechnického rozvoje měst. Přetrvávající extenzivní územní rozvoj ve spojení s extenzivním ekonomickým růstem vnucuje poohlédnutí za paralelou, kterou se proslavil básník provokatér a ekonom B. Mandeville v reakci na pojetí neviditelné ruky trhu (T. Smith) v Bajce o včelkách z r. 1714. Je smutné, že současné územní plány tento stav po tolika letech prolongují. Ekonomie v územních plánech není v odborné péči; existuje v působnosti územní politiky. Výsledky prokazují, že ekonomie není předmětem péče územních plánů.

#### 6.2.4 Vytváření předpokladů pro soudržnost společenství obyvatel území, měst a obcí

Z vyhodnocovaného vzorku vyplývá, že zastavitelné plochy nejsou vymezeny s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území, jak vyžaduje stavební zákon. Společnost regenerační procesy sídel nezvládá, nevytváří v dostatečné míře podmínky pro intenzifikaci zastavěných území v potřebné kvalitě ani kvantitě. Územní plány de facto podporují vylidňování zastavěných území a umožňují přesun bytové výstavby z měst do krajiny i v dlouhodobých časových horizontech. Výsledky se promítají do značného podílu na nežádoucí sociální diferenciaci, na zvyšování napětí v sociálně ekonomické oblasti. Společnost si jaksí zvyká na diferencovaný, nikoliv komplexní přístup k tvorbě města. Řešení problematiky sociální sféry územní politikou je nedostatečné. Předpokládá se, že nedostatky budou dodatečně eliminovány vyčleněnými prostředky podstandardním bydlením až po přijetí zákona o sociálním bydlení ve spojitosti se zákonem o sociálních službách. Výsledky hodnocení prokazují, že územní plány soudržnost společenství obyvatel území, měst a obcí rozmístěním a lokalizací nové bytové výstavby nepodporují. Nedostatečná koncepčnost se promítne také do zvýšených mandatorních výdajů státu v posílení různých forem dotací.

Pouze pro zajímavost je dobré připomenout si model vyspělé politiky Vídně, která dlouhodobě řeší problém sociálních bytů nejen pro chudé, ale pro všechny, tj. na principu zásady profitu pro všechny subjekty vytvářením zdrojů pro udržitelnou politiku dostupného bydlení. Jeden ze základních předpokladů a příkladů „chytrého města“ je dlouhodobě plněn.

Z analýzy vyplývá, že územní plány segregací obyvatel de facto generují brzdné síly na desítky let a tím prohlubují obtížnost budoucího řešení již dnes vážných socioekonomických problémů, dokonce v podmínkách zdravého ekonomického růstu. V kontextech dopadů takový způsob plánování podílem přispívá k růstu patogenních socioekonomických projevů.

### 6.3 Vyhodnocení plnění vybraných cílů a trendy

Z vyhodnoceného vzorku je patrné, že cíle uvedené v § 18 stavebního zákona nejsou ani z dílčích pohledů uspokojivě plněny. Vzorek nepotvrzuje provázanost či souladnost tvorby předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Není naplněn předpoklad spočívající v „komplexním řešení účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území“ vyplývající ze stavebního zákona. Chybějící spojitost je důsledkem nekomplexnosti řešení, které je zakotveno v mnoha případech v zadání. Úloha veličin účelnosti, užitnosti a účinnosti z hledisek veřejných zájmů není dostatečně zohledněna.

Územní plány nevytvářejí dostatečné podmínky pro efektivní uplatnění vědeckotechnického rozvoje snižováním hustot zastavěných území; bydlení patří do měst. Chybí i snaha umožňující širokou dostupnost bydlení. Plánovitě prosazované monofunkční nízkopodlažní struktury bydlení expandující do krajiny v nesmyslných rezervách jsou již dnes nepřijatelné vysokou mírou nehospodárnosti. Za několik málo let se stanou s obtížemi překonávanou ekonomickou, ekologickou i sociální zátěží, a to jak z hledisek požadavků účelného uspořádání urbánních struktur s ohledem na úspornost energiemi i zdrojů, tak i změn klimatu.

Nová bytová výstavba orientovaná na extenzitu (kvantitu lokalit a ploch, bytů, zátěží) neplní vstřícnou úlohu pro vytváření podmínek pro rozvoj „chytrých měst.“ Z plánů se vytrácí koncepčnost a těžiště výstupů se posouvá do neodůvodněné nabídky ploch často direktivně stanovených, v podstatě jako seznam pozemků pro výstavbu rodinných domů, což hraničí se smyslem územních plánů. Zajímavostí je, že podobný nástroj existoval před 50 lety, avšak v jiných věcných souvislostech.

Poznatky z praxe a realita vypovídají o oslabené funkčnosti územních plánů, o potlačování odbornosti, profesionality, o přezírání potřeb komplexního zakomponování vědeckotechnického rozvoje do územně plánovacích procesů. Charakteristiky vzorků ze společenské praxe vypovídají o oslabování smyslu účelnosti, účinnosti, o přezírání principů a zákonitosti působících v základně územního rozvoje a o snaze nahrazovat je rádoby sofistikovanými konstrukcemi na základě často měněných společenských pravidel. Důsledky se promítají do škod, ztrát a růstu brzdných sil, které společnost bude nucena se zvýšenou náročností překonávat i ve vzdálenějších časových horizontech.

Několik vybraných poznámek k účelnosti územních plánů nemůže nahradit vyhodnocení z pohledu účinnosti územních plánů v působnosti stávajícího stavebního zákona, vyznačuje se však značnou vypovídací schopností. Mohly by přispět k nápravným opatřením.

## **7 Pohlédnutí za vybranými systémově pojatými modely tvorby měst v minulosti**

Mnozí odborníci spatřují řešení ve snížení rizik nežádoucího trendu společenského vývoje v systémových úpravách dílčích, avšak svébytných mechanismů. Velmi často se odvolávají na příčiny, které svým dílem spočívají v málo promyšlených a ošetřených specifických procesech. Právě k takovým náleží současné územní plány z rámce územního rozvoje.

Z vývojové řady systémových přístupů k pojetí stavby měst a jejich plánů byly vybrány dva, a to jeden z období antiky a druhý z naší praxe navazující na 60. léta minulého století. Oba systémově pojaté modely reprezentují uplatnění odbornosti a vědeckotechnického rozvoje své doby; mohou se stát inspirací pro orientaci nástrojů územního plánování.

### **7.1 Vitruvius a stavba měst**

Starověk se vyznačoval velmi vyspělou teoretickou základnou. „Deset knih o architektuře“ (Vitruvius, 1. stol. př. n. l., období římské republiky) podává souborně a uceleně svědectví o praktikách tvorby měst, vč. využití techniky a technologií té doby. V okruhu tvorby měst se zabýval aspekty charakterizující teorii i praxi, od kontextů měst až po vztahy města a architektury encyklopedicky. Z hlediska zaměření příspěvku je nutné upozornit alespoň na dva aktuální okruhy i v současnosti, v nichž se Vitruvius snažil charakterizovat:

- určující principy stavby měst;
- sounáležitě působící základní „články“ stavby měst harmonizující jejich rozvoj.

Snad je možné říci, že Vitruvius vycházel z tvorby města v zaměření na „stanovení základny souladných vztahů.“ Využití principu můžeme chápat ve dvou úrovních. V té první je celý proces přípravy, stavby měst, pochopitelně v návaznosti na architekturu, vsazen do rámce přírody a jejích poznávaných a využitelných vlastností, jevů a procesů. Hledání a nalézání základny souladných vztahů je základní motivací pro řešení vztahů přírody a člověka; princip vyváženosti je součástí smysluplné základny tvorby. Druhá rovina se týká vlastní tvorby díla. Důraz je kladen na využití souladných vztahů „ve světě otevřeném“ a s

„ideovým usměrněním díla.“ Svět otevřený orientuje činnosti na účelově smysluplný, trvalý proces tvorby díla; je možné považovat jej za osu tvůrčích činností. Ideové usměrnění zřejmě souvisí se způsobem syntetického tvůrčího myšlení v dosažené úrovni té doby.

Výrok o „tvorbě článků vzhledem k útvaru celkovému“ svědčí o znalosti principů komplexnosti a sounáležitosti celku a části v tvůrčích činnostech. Aplikované principy zaměřené na „souladné vztahy“ nebo podmíněné dosažením „přirozené vyrovnanosti článků díla“ vypovídají o rozprostřeném uplatnění principu vyváženosti či harmonizace v tvorbě měst.

Principy využití v praxi usměrňovaly tvorbu podmínek při plnění úkolů spojených s hierarchií priorit v tvorbě měst, např. při lokalizaci měst, pevnostních opatření (hradby), určení vyhrazených prostranství, návrhu uliční sítě, rozmístění funkcí atp.

Teorie v každé fázi tvorby díla nacházela uplatnění smysluplné účelnosti a s podporou korektoru vyváženosti se stávala z mnoha hledisek více racionálnější a efektivnější. Přednosti komplexního řešení zakládaných a rozvíjených měst s uplatněním účelnosti věcné náplně v dimenzích prostoru a času byla prověřena již v té době dlouhodobou praxí. Pokud se principy určující přijatelnost podmínek existence a rozvoje měst nedařilo udržet v přijatelných mezích, města směřovala k úpadku.

Výklady díla Vitruvia se mohou lišit. Nemohou však popřít vyspělost civilizací starověku a znalosti obecných principů a přírodních zákonitostí, ke kterým dospěly smysly, odezíráním přírody doplněné pragmatickými poznatky z aplikací primární metody uplatňované přírodou, tj. pokus – omyl. Důležitou roli sehrála jistě i intuice, která mj. propojovala stav poznání s předpoklady správné orientace cesty člověka v koridoru vývoje světa člověka.

Poznatek zdůrazňuje zásluhy Vitruvia spočívající i v pojmenování principů sounáležitě a komplexně působících na základní „články díla“ stavby měst. Vitruvius kladl důraz na vytváření předpokladů a podmínek pro zabezpečení:

- kvality života sociálně strukturované společnosti, diferencované uspokojování potřeb (pilíř společenský, vč. společného zabezpečení)
- zdravého prostředí, hygieny a životních podmínek;
- hospodářství a hospodárnosti (nesměla chybět „hospodářská rozvaha“ vč. uspořádání článků díla), na ekonomickou veličinu „distributio“, na tvorbu předpokladů pro účelné fungování hospodářství města (organizace článků díla a jejich vztahy, parametry článků díla) s využitím ekonomických zásad;
- využití výsledků tehdejší vědy a techniky (např. konstrukce, hmoty, technika a technologie, teorie a metody) s využitím technických zásad;
- estetiky, prostorově výtvarné stránky, kvalitní kompozice díla, zdůraznění významu kultury a umění, tj. požadavky celkově ústící v kultivovanost tvorby měst s využitím uměleckých zásad.

Komplexní sounáležitost principů vývoje a rozvoje v současném pojetí charakterizuje pilíře udržitelného územního rozvoje. H. Cotta, jenž je považován za zakladatele současného moderního pojetí udržitelného rozvoje, zřejmě neobjevil dílo Vitruvia.

Myšlenky Vitruvia pro vědeckotechnické pojetí stavby a proměn měst nejsou doceněny. Přirozený tvůrčí model přípravy a stavby měst byl více či méně aplikován tisíce let, osvědčil se a má co říci dnešku. Uplatňují se v nástrojích pro řízení rozvoje osídlení, měst a sídel a jsou otevřené další kvalitě poznání. Principy jsou obecně platné pro vývoj společenských formací, umožňují efektivní vývoj, jsou stále využívány v současné urbanistické tvorbě a v územních plánech, pokud to poměry dovolí.

## 7.2 Systémové pojetí územního plánování se zvláštním zřetelem na souvztažnost IISÚ a BIM

Vědeckotechnický rozvoj dobře nakročil do územního plánování, projektování i realizace staveb od 60. let minulého století. Období se zapsalo vznikem informačních systémů založených na možnostech využití výpočetní techniky pro odborně založenou koncepční činnost v proměnách měst zahrnující územní plánování i investiční výstavbu.

V ČR vědeckotechnickou vlnou bylo iniciováno územní plánování, zatímco v USA byla pozornost soustředěna na oblast výstavby. Zvláštní význam byl přisouzen unikátním informačním systémům. Územní plánování budovalo datovou bázi v podobě Integrovaného informačního systému o území (IISÚ) od 60. let; v 90. letech prakticky zaniklo. V USA byla pozornost soustředěna na oblast výstavby, jejíž základnou byl od 70. let minulého století rozvíjený informační model BIM (Building Information Modeling, dnes také Management či Marketing); dodnes se s úspěchem šíří světem.

Progresi v územně plánovacích procesech reprezentoval databázi věcně atomárně provázaný systém, určený k podpoře komplexní koncepčně pojaté tvorby. Územně plánovací nástroje upřesňovaly budoucí realitu ve třech prostorových a třech časových úrovních. Sledován byl princip vzájemného sdílení, a to i ve vazbě celku (Projekt R, později Nejvhodnější využití území republik i v celku federace, následně Koncepce urbanizace ČR a krajů) a do úrovně částí sídel v územně plánovací dokumentaci. Vše směřovalo ke vzájemné provázanosti územně plánovacího systému se systémem investiční výstavbou. Tehdejší zákony vytvářely z hlediska potřeb vědeckotechnického rozvoje relativně vhodné podmínky. Územní plánování se rozvíjelo v rámci samostatné vědeckotechnické větve (v gesci České komise pro vědeckotechnický a investiční rozvoj) oddělené od národohospodářského plánování. Péče byla teoreticky a částečně i prakticky věnována sdílnosti mezi řízením, vědou, projekcí, vzděláváním a informatikou v oblasti územního plánování, ale i projektových a inženýrských činnostech. Integritu svazovaly různé aktivity i podklady (např. péče o odbornost, o autonomní postavení územního plánování).

Životaschopným mezníkem informačních databází se v USA stal BIM, jehož gestorem se stala organizace Building SMART, která byla zaměřena na sdílení informací ze společné databáze mezi softwarovými aplikacemi používanými ve stavebnictví a ve výstavbě. BIM umožňuje aplikace v posloupnosti od zadávání stavby (souboru staveb), výběru z disponibilních ploch i vázaných ploch splňujících optimalizaci vhodných podmínek (vztah k územním plánům). Obsahují celý životní cyklus, od stavby, přes přípravu, realizaci, provoz až po likvidaci. K efektům náleží např. průhlednost aktivit, rychlosti řešení i výstavby, celková hospodárnost a užítelnost v realizaci i v provozu.

BIM vykazuje mimořádné výsledky díky uplatnění vědy, technice a technologií v celém oboru stavebnictví, vč. projekce; systém je otevřený. Vědeckotechnický rozvoj, který dosáhl v prostředí BIM obdivuhodných výsledků a stává se vzorovým příkladem chápání a využívání vědeckotechnického rozvoje; systém je otevřený.

V současnosti se BIM vysoce uplatňuje i v naší stavební praxi. Propojení IISÚ s BIM je jen představou, která by však otevřela nové horizonty pro systémové pojetí územního rozvoje v širších rámcích. Územní plánování se dosažené úrovně vědeckotechnického pokroku zřeklo v období společenské transformace a dosud na „Stavebnictví 4.0“ nenavázalo.

## 8 Zadání, ohnisko pro uplatnění odbornosti a vědeckotechnického rozvoje

Porovnání modelů není předmětem příspěvku; je střetem filosofií. Principy, které determinují účelnost rozvoje měst jsou trvale platné a využitelné. Neúnosný extenzivní trend územního rozvoje vyžaduje přijetí nápravných opatření a pozornost by měla být věnována stavebnímu zákonu. Opětovný povinný důraz na zakomponování odbornosti do fáze zadávání

územních plánů může být prvním zvoleným a zřejmě nejjednodušším krokem. Princip odbornosti v této klíčové fázi tvorby hodnot ve stavebním zákoně nelze nepřiznat.

V § 47 stavebního zákona se uvádí...*“na základě územně analytických podkladů a s využitím doplňujících průzkumů a rozborů, pořizovatel ve spolupráci s určeným členem zastupitelstva zpracuje návrh zadání územního plánu.”*

Zákon klade důraz na nezpochybnitelné úlohy pořizovatele a určeného zastupitele v pozici objednatelů územního plánu. Pořizovatel si hledí především své základní povinnosti, jež je orientována na dodržení procesně právní stránky a určený zastupitel se snaží zakomponovat do zadání potřeby obce obvykle s přihlédnutím ke stranickému vidění a uspokojení potřeb skupinových zájmů. Společnou základnou je právně ošetřená politická stránka územního rozvoje. Po projednání, před schválením tak závažného dokumentu, není vyžadován ani souborný odborný odhad zakládaných důsledků. Rozhoduje odbornost tzv. kvalifikované většiny.

Plány stavby měst se vyznačují mnoha tisíciletou historií. Již ve starověku se tvorba měst neobešla bez zabudovaného pilíře přímé odborné účasti při zadávání úkolů, tj. v klíčovém bodu zadání, jenž zakládá smysluplnost územně plánovacích procesů, funkčnost struktur a systémů.

Po mnoha tisíci letech aplikace poznatků z plánování a vývoje stavby měst, současný stavební zákon v zadávání úkolů, tj. v ohnisku vytváření základny plánovitého, progresivního, vědeckotechnicky podloženého rozvoje, odbornost v přímé účasti tvorby dokumentu nevyžaduje (avšak ji nevylučuje). Ve vývojovém procesu se účast odbornosti osvědčila tvůrčími přístupy; pouze z pohledu uplatnění vědeckotechnického rozvoje je opatření málo pochopitelné, sledujeme-li prioritně růst hodnot měst. Plánování měst, historicky osvědčený nástroj udržitelnosti územního rozvoje, se v těžišti z hlediska přístupu posunulo ve prospěch uplatnění direktivních přístupů, do nichž náleží i procesně právní opatření. Ve velmi mnoha případech se pro zakreslené direktivy do územního plánu hledá koncepčnost a upravuje se i vyhodnocování vlivu konstrukce na udržitelný rozvoj území.

Novela stavebního zákona s platností od 1.1. 2018 přináší pozitivní změny. Reaguje na obrovský posun v oblasti vědy, techniky a technologií prakticky pouze urychlením procesu výstavby. Změny se týkají především stavebního řádu. Urychlí a zjednoduší se i územně plánovací procesy, zkrátí se vybrané lhůty, lépe se vymezí nebo sloučí kompetence v procesech, zlepší se i informovanost. Vše se prakticky týká procesně právní sféry. Byla přijata i některá věcná opatření, např. proti zneužívání územních plánů stavbami v nezastavěném území. Zákon představuje značné množství vynaložené práce, což snad charakterizuje nutnost v provedení 44 novel v souvisejících právních předpisech.

S ohledem na zaměření příspěvku na § 47, který prostřednictvím zadání ovlivňuje smysl, funkčnost, účelnost a účinnost územních plánů, je nutné konstatovat, že k pozitivnímu posunu v tomto směru nedochází. Zmíněný paragraf zůstává beze změn; garance odbornosti je nadále nepovinná. O zabezpečení vyšší funkčnosti se územní politika v klíčovém bodu tvorby hodnot nepokusila. Územní plány stále představují „polštář“ vyhovující modelu extenzivního ekonomického růstu. Zásadní problémy účelnosti tudíž řešeny nejsou.

## 9 Shrnutí s úvahou k podstatě východiska

Příběh tvořivosti v plánování a stavbě měst průběžně představuje reprezentativní ukazatel úrovně socioekonomického vývoje a vědeckotechnického rozvoje společenských formací, který se píše již cca 5 000 let. Plánování je filosofií řazeno do kategorie „human action.“ Mohutné vědeckotechnické smart vlnění prostupuje také městy a na pozitivní výsledky příspěvek upozorňuje. Úroveň územních plánů se však v mnoha případech přibližuje pojetí „human construction“. Důsledky jsou zřetelné z reality, ale také z faktografie analýz vzorků rozpracovaných či vydaných územních plánů, v nichž nedochází k dostatečnému

uplatnění odbornosti, vědeckotechnického pokroku ani k iniciaci tvorby podmínek pro plánované využití jeho potenciálu. Výťažnost v podobě úspěchů dosažených ze základny mechanismu je doprovázena znepokojujícím stavem hospodaření s územím a v území, celkově pak vysokou mírou zbytečně plánovaných škod, ztrát a brzdících sil. V orientaci na eliminaci nežádoucích příčin příspěvek poukazuje na působnost územní politiky, v níž je území velmi často chápáno jako předmět politických hrátek a územní plány jako prostředek umění politického kompromisu zúčastněných aktérů procesu. Uplatňovaná antropocentrická kritéria, nerespektující sounáležitost poznávanými a determinujícími silami mechanismů proměn přírody, nevytvářejí předpoklady a podmínky pro dlouhodobě udržitelný rozvoj. V této souvislosti je připomenut model tvorby měst z období antiky, který promlouvá k dnešku. Věda, technika a technologie ve službách progresivního a kultivovaného pokroku prostřednictvím tvůrčím způsobem zaměřené odbornosti v aktivitách člověka náleží k hybným silám v celém spektru mechanismů a nástrojů vývoje a rozvoje společnosti, včetně územních plánů. Neúnosný trend územního rozvoje vyžaduje přijetí nápravných opatření. Prvním zvoleným a zřejmě nejjednodušším krokem k úpravě mechanismu je opětovné povinné zakomponování odbornosti a jeho nástrojů do stavebního zákona v zadávání územních plánů.

*Příspěvek se rámcově a velmi lehce dotknul aplikovaného společenského mechanismu, jenž je de facto orientován a rozvíjen na tezi trvalého převisu zisků nad způsobenými dluhy, škodami, ztrátami a brzdícími silami bez patřičně účinných regulátorů působících ve zpětných vazbách. Antropocentricky pojatý mechanismus je vysoce rizikový, vede ke krizím a může vést ke kolapsu. Udržitelnost funkčnosti na bázi extenzivně pojatého ekonomického růstu, vůdčí veličiny hybných sil mechanismu, teoreticky sice není limitována, prakticky je však dlouhodobě nereálná. V nejlepším případě může být prolongována až ku uštvání člověka k nicotě. Do té doby budou i různá vyhodnocení vycházet kladně.*

*Příroda nezná zisk ani dluhy. Ohniskem procesů proměn je zřejmě fenomenální pojetí účelnosti zakomponované do know how. Snad se dá říci, že její pojetí účelnosti je nejúžasnějším projevem uspořádaných, orientovaných a v součinnosti komplexně věcně a prostorově působících elementárních sil v mechanismech zúčastněných v procesech evolučních proměn přírody.*

*Člověk by se měl snažit poznávat know how přírody a ke svému prospěchu transformovat determinující účelnost do svých mechanismů vývoje a rozvoje, vč. územních plánů. Přírozený mechanismus tvorby měst s využitím vsudypřítomné účelnosti ve vývojové ose vědeckotechnického rozvoje v podání Vitruvia je životaschopný a promlouvá k dnešku.*

## Literatura

FIALOVÁ, E. Vodný, R. (2017). *Novela stavebního zákona*. Urbanismus a územní rozvoj č. 4, Ústav územního rozvoje, Brno

HÁNA, W. (2017). *Vyhodnocení vlivů koncepce nového návrhu územního plánu města Jirkov na udržitelný rozvoj území*.

ECTP-CEU. *Evropská charta participativní demokracie v územně plánovacích procesech* (2017). Ústav územního rozvoje, Brno,

KRÁLOVÁ, I. Borkovec, J. (2017). *Územní plán Plzeň je schválen a vydán*. Urbanismus a územní rozvoj č. 2, Ústav územního rozvoje, Brno,

KISSINGER, H. (2016). *Uspořádání světa*. Mocenská rovnováha. Prostor, Praha

HÁNA, W. (2015). *Vyhodnocení rozvojového potenciálu pro bydlení v obci s rozšířenou působností Ústí nad Labem*.

*Národní zpráva České republiky pro třetí konferenci OSN o bydlení a udržitelném rozvoji měst; (HABITAT III)*. (2015). Ústav územního rozvoje, Brno 2015

BÁRTA, M. KOVÁŘ, M. a kolektiv autorů (2013). *Civilizace a dějiny*. Praha, Nakladatelství Academia. ISBN 978-80-200-2301-8.

SEDLÁČEK, T. (2009). *Ekonomie dobra a zla*. Praha, 65.pole. ISBN 978-80-903944-3-8.

SIRŮČEK, P. a kolektiv (2007). *Hospodářské dějiny a ekonomické teorie*. Slaný, MELANDRIUM. ISBN 978-80-86175-03-4.

BLECHA, I. (2004). *Filosofie*. Nakladatelství Olomouc s.r.o. ISBN 80-7182-147-0

HÁNA, W. (1982). „*Ekonomie urbanistických struktur*“, ČVUT, č. vědního oboru 36-11-9, Praha.

HRŮZA, J. (1965). *Teorie města*. Nakladatelství Československé akademie věd.

**Informace o autorovi**  
Ing. arch. Willy Hána, CSc.  
[willy.hana@outlook.cz](mailto:willy.hana@outlook.cz)

# Historický význam dopravy procházející územím Hlučínska

## *Historical Significance of the Traffic Passing through Hlucin Region*

Martin Kuchař

### **Abstract:**

This paper examines the present condition of the traffic situation in the historically specific Hlucin region. The traffic in this area is influenced by many factors, apart from frequent changes in the state law and society (mainly in the last century), it is also the current growth of requirements for transport connection between cities Ostrava and Opava.

The attention is focused on concerns related to both road and rail connections between above-mentioned towns and also on opportunities to improve the current state.

The possible solution for both cases is a parallel interconnection of main roads and railway lines (in association with the Opava river as the historical border of the Hlucin region).

The backbone interconnection of Ostrava and Opava consists of two main roads (I / 11 and I / 56), each of them has its own specific traits. Some of these issues are either partially resolved or the solution still has not been found due to various obstacles.

Although road I/56 leads through centers of all towns of Hlucin region and the other road I/11 leads entirely outside this area, it is clear that both roads depend on each other. It is not possible to resolve already exceeded capacity of the road I / 56 and complete the bypass out of Hlucin region towns until the proper connection with the road I/11 is done. The railway connection is under the investigation both from the historical and present perspective as well. The possibility of the public transport improvement is adumbrated. North and South railways were connecting Opava and Ostrava in the past. While the South segment works until today the North one was discontinued. Surely the North segment was additionally connecting also other places in the historical territory of Prussia. However, there is currently no through line from Opava to Ostrava. Due to these reasons, the object of further consideration is also the possibility of restoration of the original railway.

### **Keywords:**

traffic; railway; road; Hlucin Region; Ostrava; Opava

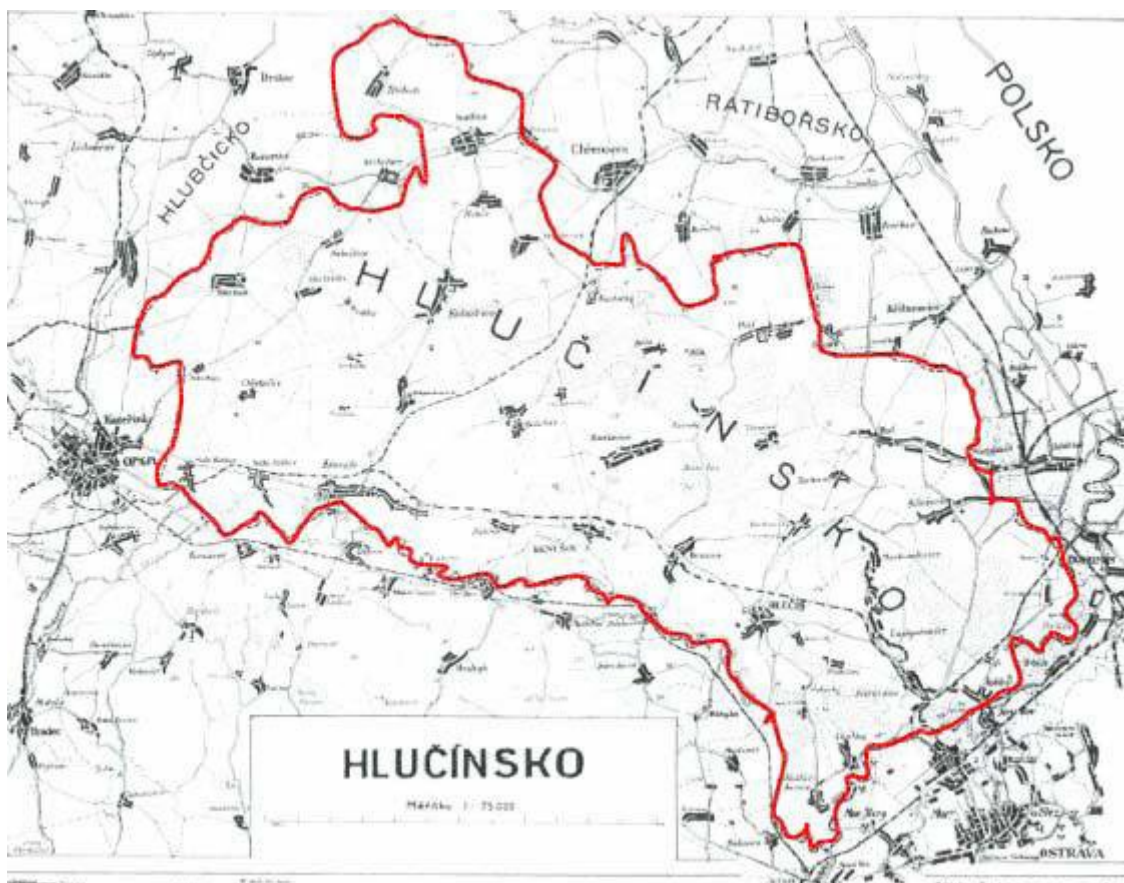
KUCHAŘ, Martin (2018). Historický význam dopravy procházející územím Hlučínska. In: KUGL, Jirí, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 34-51. ISBN 978-80-01-06482-5. ISSN 2336-7687.

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 a cíl

Hlučínsko (tzv. „Prajzská“), která je součástí Moravskoslezského kraje, se nachází při severní hranici Moravskoslezského kraje v jeho slezské části mezi městy Ostravou a Opavou, kde hranici tohoto území tvoří z jižní strany řeka Opava, z východní strany řeka Odra a ze severní strany česko – polská státní hranice. Hlučínsko je součástí Ostravské sídelní a průmyslové aglomerace a má silné vazby na jeho ekonomický, sociální a územní rozvoj, svojí úlohu zde hraje i poloha mezi spádovými městy Ostrava a Opava. Svůj vliv zde má i dopravní napojení na tato sídla procházející obcemi Hlučínska, a to zejména doprava silniční a železniční.



obr. 1 – rozsah oblasti regionu Hlučínska (Zdroj: Brabcová, 1995)

Cílem této práce je zhodnotit situaci na úseku silniční a železniční dopravy spojující tato dvě důležitá sídla a procházející z části i územím Hlučínska, a to z historického pohledu, posouzení současného stavu a případného nastínění možného řešení do budoucna.

## 2 Rešerže

Region se obvykle vymezuje jako teritoriální společenství, které je charakteristické životní úrovní, způsobem života i kulturou, které jsou specifické pro dané území a které jsou výsledkem komplexů faktorů přírodních, hospodářských a sociálních i historických (jedná se o sociálně - kulturní region jako např. Hlučínsko) (Hruška – Tvrдый, 2012). Oblast regionu Hlučínska je předmětem zájmu mnoha publikací. Toto území je vzhledem ke své poloze v rámci České republiky a konkrétně Slezska a jistému patriotizmu jeho obyvatel rozebíráno v různých publikacích z různých úhlů pohledu, z hlediska své historie (Plaček, 2000, 2007, 2016), (Myška (1995), či podrobně zpracované historie jednotlivých obcí Hlučínska (Brabcová, 1995). O historii Hlučínska jako součástí historie Pruska pojednává i Schoeps (2004). Kubátová (2015) zase sleduje život na Hlučínsku od konce II. světové války po

současnost. Ve všech uvedených a mnoha dalších publikacích zabývajících se Hlučínskem je problematice rozvoje dopravy věnována pouze okrajová pozornost, a to ve vazbě na konkrétní historickou událost (Brabcová, 1995), (Rejda, 2015), (Plaček, 2000).

Téma dopravního propojení mezi Ostravou a Opavou se občas objevuje ve sdělovacích prostředcích, a to v souvislosti s problémy týkající se buď přetížené silnice I/56 spojující Ostravu s Opavou a procházející obcemi Hlučínska, či v souvislosti s problémy druhé dopravní spojnice těchto měst, silnice I/11, a to zejména kvůli nedořešeným napojením na samotná města a návaznosti další tranzitní dopravu.

### 3 Ohlednutí do historie Hlučínska a fungování dopravy

Pojmenování výrazem „Hlučínsko“ se tomuto území dostalo až po první světové válce. Dříve bylo toto území součástí Slezska, konkrétně Horního Slezska.

Historie počátku formování sídelní struktury a vnik jednotlivých obcí Hlučínska sahá až do první poloviny 13. století do doby vlády posledních Přemyslovců, kdy během kolonizace docházelo ke kácení pohraničních lesů. Některé obce existovaly již koncem 12. století, řada lokalit vznikla počátkem 13. století díky velehradskému klášteru. Se vznikem obcí souvisí i jejich vzájemné dopravní propojení stezkami a cestami, což tvořilo základ pro budoucí síť pozemních komunikací na tomto území.

Od počátku středověku až do poloviny 18. století bylo Hlučínsko postupně součástí markrabství moravského. Zde vzniká označení pro místní obyvatele užívaný pak po staletí, tzv. „moravci“. Poté se stalo součástí opavského knížectví, kterým již v 10. století procházela linie slovanských hradišť. Území pak zažívalo různé dějinné osudy. Ať to byl nájezd Tatarů v roce 1241, sváry mezi panujícími Přemyslovci a členy levoboční větve po Přemyslu Otakaru II, války husitské, boje krále Jiřího z Poděbrad s králem Matyášem Uherským, třicetiletou válku a plenění území Dány v roce 1627 či Švédy v roce 1645.

Pokud odklon opavského knížectví od markrabství moravského znamenal pro Hlučínsko a další osady jižně od Ratiboře a Hlubčic jistou jazykovou a kulturní izolaci, pak připojením tohoto území k Prusku v roce 1742 (a s tím souvisejícím oddělením od původního území státní hranicí) se celé území a jeho obyvatelé dostali do ještě větší jazykové a kulturní menšiny. Důvodem přidělení území k Prusku tehdy byla válka o habsburské dědictví, kdy Marie Terezie ve válce s pruským králem Bedřichem Velikým prohrála mj. i tuto část Slezska. Hlučínsko se tak dostalo pod pruskou nadvládu spadající nejprve pod vládní obvod Hlubčice a později pod okres Ratiboř. V roce 1871 se Pruské Slezsko spolu s Pruskem stalo součástí Německé říše (Rejda, 2015).

Počátkem 20. století, v průběhu a hlavně pak na konci I. světové války, začalo být zřejmé, že se Rakousko – Uhersko rozpadne a bude vytvořen československý stát, ve kterém se počítalo ovšem i s Hlučínskem jako jeho součástí. I přes nesouhlas obyvatel, kteří za dobu, kdy se toto území stalo součástí Pruska a prošlo odlišným ekonomickým a národnostně politickým vývojem, bylo Hlučínsko jako již bývalá jižní část okresu Ratiboř v rámci pruské provincie připojeno na základě Versailleské mírové smlouvy v roce 1920 k Československu a jako nový politický (a zároveň i soudní) okres Hlučín se stalo součástí Českého Slezska. Tudíž se zase stává pohraničním územím, ovšem státní hranice nyní ohraničovala severní část Hlučínska.

Součástí Československa zůstalo Hlučínsko pouhých 18 let, pak se situace opět změnila. Na základě Mnichovské dohody bylo Hlučínsko počátkem října 1938 připojeno přímo k Třetí říši jako součást Pruského Slezska (opět pod okres Ratiboř). S tím souvisí vůči Hlučínsku zase změna státní hranice, tentokrát v jeho jižní části.

Po ukončení 2. světové války dochází k dalšímu posouvání státní hranice, Hlučínsko se nyní stává součástí Československé republiky a později České republiky a státní hranice od té doby zůstává v severním okraji tohoto území neměnná dodnes.

### 3.1 Historie silniční dopravy

Rozhodující pro hospodářský rozvoj území byly tradiční obchodní cesty. Tzv. „solná stezka“ spojující Opavu přes Velké Hoštice, Kravaře, Dolní Benešov, Hlučín, Moravskou Ostravu a Těšín s Krakovem, měla velký vliv na další rozvoj těchto i okolních sídel v této oblasti (trasa současné silnice I/56). Pro obce v západní části Hlučínska zase byla důležitá obchodní cesta mezi Opavou a Ratiboří (trasa současné silnice I/46).

S neustálými společenskými a státoprávními změnami a s tím související posouvání státní hranice se kromě zpřetrhání a následného navázání nových ekonomických vazeb měnily i potřeby dopravního propojení Hlučínska s různými v tu dobu spádovými sídly.

Zejména násilným připojením Hlučínska k Prusku v roce 1742 byly dosavadní tradiční cesty buďto přerušeny nebo alespoň silně narušeny (Plaček, 2000). Došlo k odtržení od nejbližších měst Opavy a Ostravy a Hlučínsko se rázem ocitlo na periferii Pruského Slezska. Různými celními opatřeními a navyšováním poplatků za dovoz a vývoz nejrůznějších strategických surovin se pak sousední zneprátené země (Rakousko a Prusko) vzájemně snažily oslabovat tradiční předešlé ekonomické vazby, což se projevovalo hlavně u pohraničního Hlučínska. Uzavřením cesty na zahraniční trhy (v tomto případě hlavně do nejbližších měst Ostravy a Opavy a dalších míst rakouských zemí) poklesl vývoz o jednu čtvrtinu. Tradiční obchodní „solná“ cesta spojující Opavu s Krakovem byla přeložena na druhý břeh řeky Opavy na rakouskou stranu, za nově vzniklou jižní hranici mimo území Hlučínska, tj. na Hrabyň a Velkou Polom a pak do Svinova (trasa současné silnice I/11) a dál na Krakov. Toto přeložení mělo negativní důsledky na hlučínské a benešovské jarmarky a na místní obchodníky a řemeslníky. Rovněž utrpěl i samotný hospodářský význam měst Hlučina, Benešova a Kravař a tato izolovanost sebou přinesla i sociální změny v celé oblasti.

Zpřetrhané dopravní vazby na důležitá spádová místa bylo potřeba nahradit novými. Kromě dosavadního napojení na Opavu a další města tehdejšího knížectví bylo proto nově potřeba dobudovat dopravní propojení do nových spádových sídel, Opole, Vratislavi, Hlubčic či Ratiboře, později také do Ostravy.

Nejen Prusko, ale i Rakousko a další evropské státy na konci 18.století postupně chápou a oceňují význam a důležitost silnic pro úspěšný výkon centralizované veřejné správy, pro podporu výroby a obchodu i pro obranu státu, a proto stavějí a udržují silnice z veřejných prostředků. Tak dochází k rekonstrukci stávající či dalšímu rozvíjení nové silniční sítě v Evropě.

Počátkem 19.stol. dochází vlivem pruských reforem a vznikem tzv. Německého spolku (dohoda mezi Rakouskem, Pruskem a dalšími německými státy) ke zlepšení situace na hranicích a volnějšímu pohybu zboží. V té době byla dokončena výstavba císařské silnice z Opavy do Těšína přes Svinov a Moravskou Ostravu (Kuta, Endel, 2015).

Do konce 18. století bylo na Hlučínsku hlavním zdrojem obživy zemědělství, což se změnilo kolem roku 1782, kdy zadlužení statkáři hledali zdroj svých příjmů i jinde než v zemědělství. V Petřkovicích a Koblavě vznikaly první doly a vytěžené černé uhlí bylo z počátku vzhledem k jeho množství pouze pro místní potřebu. K většímu rozvoji těžby uhlí na Ostravsku a vítkovických hutí dochází až v polovině 19.století s příchodem barona Rothschilda. V této době také vzniká železniční propojení Vídně s Krakovem přes Ostravu (výstavba Severní dráhy císaře Ferdinanda). Proces industrializace měl tedy vliv i na zaměstnanost obyvatel obcí Hlučínska nacházejících se v blízkosti Ostravy. S tím souvisí i budování či opravy silniční sítě na Hlučínsku v tomto období. Byla rekonstruována trasa okresní silnice z Opavy do Ratiboře (1846 – 1850) přes Sudice, Hněvošice a Pusté Jakartice (dnešní trasa silnice I/46). Postupně byly v 2. polovině 19. století vybudovány či přebudovány další trasy silnic:

- Kopaniny – Suchdol – Bojanov (Polsko) – Chuchelná – Bolatice – Kouty (dnes součást města Kravaře) v druhé polovině 60. let,
- Suchdol – Tvorkov (Polsko) – Hať – Hlučín v roce 1869.

Touto výstavbou došlo k posílení dopravního spojení do tehdy okresního města Ratiboř. Dále vzniklo silniční propojení z Annaberku (dnes Chałupki v Polsku) přes Šilheřovice a Markvartovice do Ludgeřovice a Hlučina (1872), které navazovalo na silniční tah Petřkovic – Hlučín – Benešov – Kravaře – Malé Hoštice (dnešní trasa silnice I/56), který byl v 60. letech 19. stol. přebudován na okresní silnici, a sloužil jako jediná komunikace vhodná k přepravě většího nákladu z Hlučínska na rakouskou stranu. Tím se značně prolomila izolovanost Hlučínska vzhledem k Rakousku – Uhersku.

Další trasy silnic, vznikající v období pruské a německé nadvlády a směřované převážně na sever, byly budovány v době, kdy jim již konkurovala železnice. Ta spolu s řekou Odrou sloužila k převozu produktů v tomto regionu. K dalšímu přeshraničnímu obchodování směrem na Ostravu a k migraci pracovních sil jistě pomohla výstavba mostu přes řeku Odru v Petřkovicích v roce 1877.

Vznik Československa v roce 1918, jehož součástí se následně v roce 1920 stalo i Hlučínsko (obce Píšť a Hať až v roce 1923), měl za následek posouvání státní hranice a s tím související problém přerušení nejen již zavedených a ustálených vazeb obyvatel na Německo (tradice, jazyk, zvyky), ale i dopravní komplikace. Kromě nově vybudovaných hraničních přechodů a tím i komplikovanějšímu dopravnímu provozu na všech silnicích směřujících do Polska, došlo zároveň k rušení stávajících hraničních přechodů na jižní hranici Hlučínska. Nastala situace, kdy hlavní silniční tepna Opava – Ratiboř byla přerušena vlivem státní hranice hned dvakrát, část procházející obcí Stibořice (nyní Sciborzyce Wielkie, Polsko) se najednou ocitla na polském území. Chybějící úsek byl nahrazen objížděnkou přes Kobeřice a Sudice a dále přes nově vzniklou hranici do Ratiboře. Ovšem původní význam komunikace, a to propojit dvě významná správní a hospodářsky důležitá sídla, vznikem státní hranice tím ztratil smysl. Nejen zmiňovaná obec Stibořice, ale i teď již i Sudice a Třebom se náhle ocitly na periferii, což mělo za následek hospodářský pokles těchto obcí a zhoršenou životní úroveň.

Připojení k Československu mělo i pro zbytek Hlučínska spolu s nastupující hospodářskou krizí negativní vliv i na ekonomickou prosperitu, komplikace s dopravou a odbytem místních firem a pracovních sil mající vazbu na německé vnitrozemí. Rovněž se zhoršila životní úroveň místních obyvatel. V té době docházelo k postupné elektrifikaci obcí a opravám a rozšiřování stávajících okresních silnic, budování mostů či staveb občanské vybavenosti v obcích (pošty, hasičské zbrojnice, kostely, kaple, peněžní úřady „), gymnázia v Hlučíně či letiště u Dolního Benešova.

Po necelých dvaceti letech se průběh zemské hranice opět změnil. Pohraniční Hlučínsko se na základě Mnichovské dohody v roce 1938 sice nestává součástí Sudet, jak tomu bylo v jiných částech českého pohraničí, ale je připojeno rovnou k německé Třetí říši jako součást Pruského Slezska a hranice se opět přesouvá k jižní části Hlučínska, k řece Opavě. Došlo k opětovnému navázání na dopravní a ekonomické vazby, které do roku 1920 fungovaly a byly posléze přerušeny. Naopak došlo k přerušení vazeb na ostravskou aglomeraci z důvodu vzniku nové hranice mezi Petřkovicemi a Ostravou, čímž se zvýšila krátkodobě na Hlučínsku i nezaměstnanost. Tento stav se ovšem začal zlepšovat vzhledem k možnosti získání pracovních příležitostí obyvatel v německém válečném průmyslu.

Po II. světové válce mělo Hlučínsko, které opět připadlo zpět k Československu, znatelný úbytek obyvatel způsobený vlivem válečných ztrát a částečně i vlivem odsunu části německého obyvatelstva. Mnohé obce (nejvíce Sudice a Rohov) byly po válce z velké části zničeny a bylo potřeba obnovit veškerou poškozenou dopravní i technickou infrastrukturu. Obyvatelé Hlučínska byli z hlediska pracovních příležitostí závislí na blízké Ostravě (cca 1800 osob) a Opavě (cca 2000 osob). Občané severozápadní a severní části Hlučínska

pracovali nejvíce v zemědělství. V padesátých letech stát vkládá velké investice do Ostravska, z čehož těží i Hlučínsko především v oblasti bytové výstavby a zlepšování občanské vybavenosti. Hlučínsko si vzhledem ke své poloze mezi Opavou a Ostravou posiluje i svojí obytnou funkci, stává se jakousi noclehárnou pro zaměstnance opavských a ostravských podniků. Svůj podíl na tomto stavu mělo i zřízení autobusových linek a navazující železniční propojení Opava – Hlučín a na tramvajovou linku Hlučín – Ostrava. V návaznosti na posilující funkci silniční a železniční dopravy vznikají nebo se obnovují průmyslové závody v blízkosti železnice (výroba armatur v Dolním Benešově, tabáku v Chuchelné, sádrovcový důl v Koberčicích) a kapacitních silničních tahů (výroba lan v Bolaticích, drobné podniky a provozovny v obcích) a dochází ke zvýšení zaměstnanosti v takto dotčených obcích a obcích v blízkosti Opavy a Ostravy. Naopak z těchto měst na venkov v té době migrují za prací úředníci a pracující inteligence.

S rozvojem průmyslu v 50 - 70. letech 20. století a vznikem nových pracovních příležitostí dochází také k rozvoji osídlení obcí samotných a nárůstu obyvatel v těchto obcích (o cca 10 000). Největší rozvoj je zaznamenáván v obcích, v nichž existuje průmyslový, zemědělský či jiný podnik a v obcích s dobrým dopravním přístupem. Stávající komunikační síť je zatím dostačující a plně využívaná zejména pro hromadnou přepravu pracujících do zaměstnání (Opava, Ostrava). Dochází ke k úpravám a rekonstrukcím místních a účelových komunikací pro potřebu kvalitního užívání zemědělskou technikou.

Stav a rozsah komunikační sítě v území zůstává skoro beze změn až do počátku 90. let 20. století, kdy vlivem společenských a hospodářských změn dochází k postupnému nárůstu dopravní zátěže na stávající silniční síti Hlučínska. Jako příčinu lze uvést nárůst osobní přepravy do zaměstnání na úkor již méně užívané hromadné přepravy osob, vznik podnikatelských aktivit občanů a potřeba mobility, možnost pořídit si více aut v rodině, vznik podnikatelských zón či suburbanizace.

### 3.2 Historie železniční dopravy

Oproti silniční dopravě se historie železniční dopravy na Hlučínsku začíná psát o hodně později. Počátky železniční dopravy se zde datují na konce 19. století, kdy byla mezi Opavou a Ratiboří vybudována mezinárodní železniční trať spojující Prusko a Rakousko – Uhersko, přičemž převážná část trasy vedla přes území Hlučínska. Provoz na této trati byl zahájen v říjnu roku 1895. Tato oproti jiným tratím v Prusku a Rakousku opožděná a nedostatečně propojená železniční trať měla vliv na omezený příliv podnikatelů a průmyslových kapacit a na nízký odliv levné pracovní síly ze zemědělství. Což vyhovovalo místním velkostatkářům a částečně i katolické církvi, pro kterou by případný příchod podnikatelů z protestantského Pruska mohl znamenat ohrožení dosavadního výhradního postavení katolické církve na Hlučínsku. I tak část obyvatel odcházela za prací do průmyslových center německého vnitrozemí. Přece jen však železniční trať Opava – Ratiboř měla i své pozitivum, vedla totiž přes obec Chuchelná, kde kníže Karel Max Lichnovský, který byl horlivým iniciátorem stavby této železniční tratě, na tamním panství pěstoval a zpracovával len a nově vybudovaná železnice mu tak zajistila přísun levné pracovní síly a částečný export produkce, což umožňovalo jeho další podnikatelský růst. Určitě pak mělo zavedení tratě význam pro rozvoj místního průmyslu podél tratě, zisky obchodníkům a majitelům restaurací či turistice.

Železniční tratě se v Prusku a Rakousku budovaly už daleko dříve. Země si uvědomovaly význam a důležitost a strategičnost tohoto typu dopravy, zejména důležité pro vojsko, hospodářství a státní správu.

V Prusku byla síť železničních tratí dokonce více zahuštěná než v Rakousku. Ve Slezsku se jedná hlavně o budování trati z Kozlí do Ratiboře (otevřeno v roce 1846) a dále pak do Annaberku (dnes Chałupki v Polsku) (v roce 1847) s napojením na Severní dráhu



císaře Ferdinanda u Bohumína v roce 1848. propojení Ostravy s Bohumínem Severní dráhou bylo roku 1847.

Železniční spojení Ostravy (Svinova) s Opavou na území Rakousko – Uherska bylo vybudováno v roce 1855. Ovšem stávající situaci na sousedním Hlučínsku (izolovanost a hospodářský a sociální úpadek), v níž se po připojení k Prusku nacházelo, to neovlivnilo.



obr. 2 - Mapa evropské železniční sítě z roku 1849, z níž je patrná rozvinutá síť tratí v německých zemích a Prusku a podstatně řidší síť v Rakouském císařství (Zdroj: WIKIPEDIA)

K železničnímu propojení Opavy s Hlučínem došlo až o mnoho let později a vzniklo jako odbočka od železniční trati Opava – Kravaře - Ratiboř. Bylo naplánováno odbočení z Kravař směrem na Benešov a Hlučín až do Annaberku (dnes Chałupki v Polsku) s počátkem výstavby v polovině roku 1911. K zahájení provozu na úseku trati Kravaře – Hlučín došlo 28. října 1913. Po 1. světové válce byl v červnu 1925 dokončen úsek Hlučín - Petřkovice. Mezitím došlo ke změně státní hranice, tak zbylý úsek (Petřkovice – Annaberk) již nebyl dokončen. Další záměr pokračovat s propojením trasy směr Ostrava – Hrušov překazila 2. světová válka. Po válce pak byly části poničených tratí během pár měsíců opraveny a provoz na tratích opět obnoven. Trať Opava – Ratiboř však byla obnovena pouze do Chuchelné. Vzhledem k tehdejší politické situaci a napětí mezi Československem a Polskou republikou zůstala část železnice mezi Chuchelnou a Krzanowicemi neopravena a je tomu tak dodnes. Po roce 1990 se objevila snaha tříkilometrový úsek trati mezi Chuchelnou a Krzanowicemi obnovit. Ovšem nakonec od tohoto záměru bylo upuštěno.

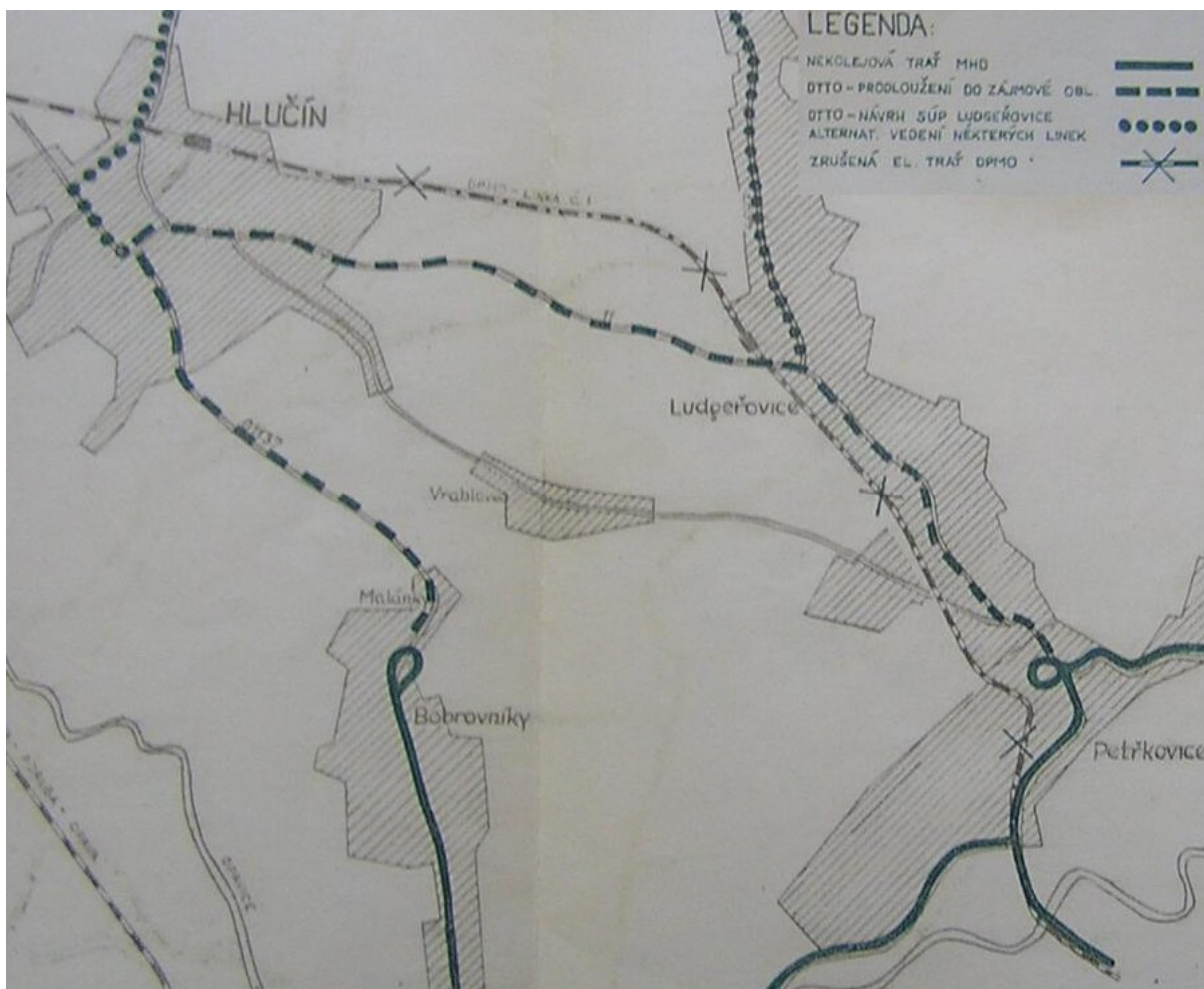




obr. 3 - Mapa moravského Ratibořska (později zaveden název Hlučínsko) z roku 1919 (Zdroj: Státní okresní archiv Opava)

Význam železniční dopravy na Hlučínsku byl během dalších let stále zesilující. S postupným budováním železniční dopravy na Hlučínsku rovněž docházelo i k vzestupu podnikání a vzniku nových pracovních míst a vybudováním nových provozů. Železnice rovněž plnila důležitou funkci v osobní hromadné přepravě při dojížděcí do zaměstnání a do škol. Počátkem 60. let 20. století vznikla z důvodu zahájení těžby sádrovice z povrchového lomu v Kobeřicích další železniční vlečka o celkové délce 13,5 km s napojením na trať Opava (resp. Kravaře) – Chuchelná na nádraží v Kravařích. Kromě uvedené vlečky vznikaly v průběhu let na trase Opava – Hlučín ještě dvě železniční vlečky pro podniky v Opavě, jedna vlečka v Dolním Benešově a dvě vlečky v Hlučíně. Naopak význam trati směrem do Chuchelny klesal, proto bylo vytvořeno nové hlavní rameno Opava – Hlučín a z trati Kravaře – Chuchelná se stala trať odbočná.

Stále chybějící železniční propojení mezi Hlučínem a Ostravou bylo vyřešeno v roce 1950, kdy byla vybudována tramvajová trať z Ostravy do Petřkovic a elektrifikací trať Petřkovice – Hlučín došlo konečně k propojení, ale pouze pro osobní hromadnou přepravu. Tramvajová doprava na trati mezi Ostravou (smyčka na ul. Hlučínská) a Hlučínem (vlakové nádraží) byla v roce 1982 z důvodu špatného technického stavu úplně zastavena a nahrazena autobusovými linkami městské hromadné dopravy. Na původním tělese trati pak byla přes území Ludgeřovice a Petřkovice vybudována nová trasa silnice I/56 a tím byla narůstající silniční doprava přeložena mimo zahuštěnou zástavbu těchto obcí.



obr. 4 – výřez z podrobného územního plánu Hlučína (PÚP) z roku 1965 – navrženo zrušení tramvajové trati a linky č.1 Ostrava – Hlučín (Zdroj: Archiv města Hlučína)



obr. 5 – porovnání stejného místa – vlevo za provozu tramvaje Ostrava – Hlučín, vpravo stav v současnosti (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)





obr. 6 – porovnání stejného místa – vlevo za provozu tramvaje Ostrava – Hlučín, vpravo stav v současnosti (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)



obr. 7 – vlakové nádraží Hlučín – přestup z tramvaje Ostrava – Hlučín na vlak Opava - Hlučín (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)



obr. 8 – vlakové nádraží Hlučín – přestup z tramvaje Ostrava – Hlučín na vlak Opava - Hlučín (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)

#### 4 Současný stav silniční a železniční dopravy na Hlučínsku a její budoucnost

Nejdůležitější komunikační trasou vedenou Hlučínskem je silnice I/56, která spojuje dvě důležitá sídla tohoto regionu, Ostravu s Opavou. Další významnou komunikační spojnici Ostravy a Opavy je silnice I/11 vedoucí z Ostravy do Opavy přes Hrabyni a i když neprochází přímo územím Hlučínska, na toto území má vliv. Oba tyto dopravní tahy dopravují do práce zaměstnance z oblasti Hlučínska, Kravař a Hrabyně (Kadlecová, 2015).

Je patrné, že historie Hlučínska se logicky promítla i do současného stavu **silničního propojení** Ostravy s Opavou přes toto území. Výsledkem toho je v současnosti zajímavá situace, kdy dopravní propojení dvou pro Hlučínsko důležitých sídel Ostravy a Opavy tvoří dvě paralelní komunikace, a to:

- *silnice I/56* – současná trasa vznikla na původní ose části obchodní „solné“ stezky: Opava – Velké Hoštice – Kravaře – Dolní Benešov – Hlučín – Ostrava, a poté dále na Český Těšín a Krakov, vede přes území Hlučínska a měla a má vliv na jeho dosavadní rozvoj;
- *silnice I/11* – historicky vznikla přeložením důležité obchodní „solné“ stezky mimo území Hlučínska jižně za řeku Opavu v době připojení Hlučínska k Prusku (po roce 1742), přesto, že vede mimo území Hlučínska, má vliv na zatížení silniční dopravy na Hlučínsku.

Další v minulosti neméně důležitou komunikací je nynější *silnice I/46* – vznikla jako dopravní propojení Opavy s Ratiboří, nyní součást celorepublikové silniční sítě.

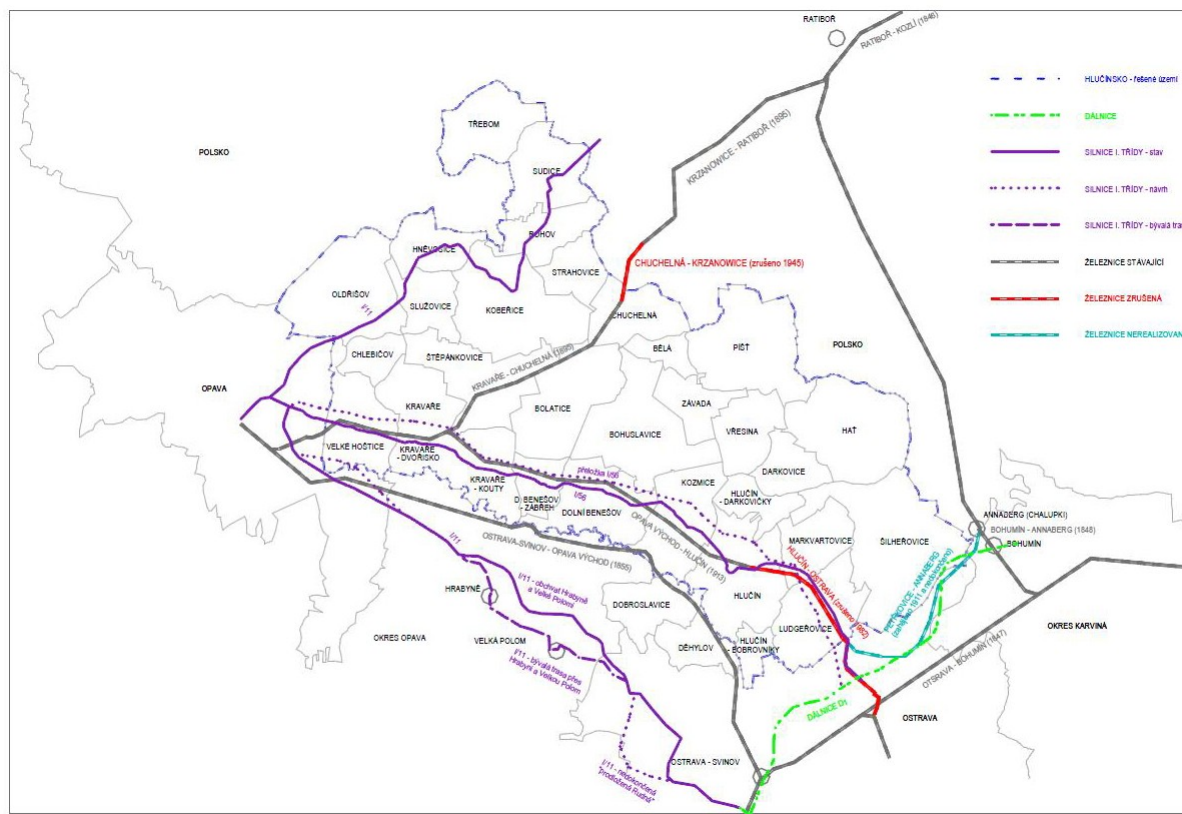
Ostatní komunikace nižších tříd vznikaly na půdoryse středověkých cest a stezek v průběhu historie byly tvarově či směrově upravovány do dnešní podoby. Poválečné uzavření státních hranic a nastavení režimu ochrany státních hranic a možnosti jejich průchodů jen na vyhrazených hraničních přechodech znamenalo pro mnohé komunikace nižších kategorií, které kdysi vzájemně dopravně propojovaly dnes české a polské území, ztrátu původního významu. Stávaly se z nich pouze slepé přístupové komunikace do obcí a lokalit na okraji území v blízkosti státní hranice.

Stejně jako u silniční dopravy mezi Ostravou a Opavou je na vzniku a současném stavu **železničního propojení** Ostravy s Opavou podepsaná složitá historie tohoto území. Jedná se o železniční tratě:

- *Ostrava-Svinov – Opava východ* (ozn. jako trať č. 321) – postavena v roce 1855 jako odbočná dráha společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda, prochází mimo území Hlučínska a je využívána k osobní i nákladní přepravě;
- *Hlučín – Opava východ* (ozn. jako trať č. 317) – ještě do začátku 80.let 20.století tato trať propojovala Ostravu s Opavou, dnes již funguje železniční trať přes Hlučínsko do Opavy jen z Hlučína a pouze pro osobní přepravu.

Na území Hlučínska dnes funguje i železniční spojení Opava (resp. Kravař) - Chuchelná, jedná se o pozůstatek propojení Opavy s Ratiboří, dnes pouze pro osobní přepravu.

Silnice I/11 a úsek železniční trati Ostrava – Opava jsou součástí koridoru Slezský kříž – západ (Ostrava – Opava – Krnov – Opole), jehož součástí je dále na území Moravskoslezského kraje také silnice a I/57 (Ostrava – Opava – Bartultovice – Opole) a pokračování železniční trati Opava – Krnov – Glucholazy. Tento dopravní tah přes území kraje propojuje významná regionální centra Opolského vojvodství a Moravskoslezského kraje s ostravskou aglomerací, zejména se jedná o propojení příhraničních regionů Opavska a Krnovska s polskými celky.



obr. 9 - současný stav železniční a silniční dopravy na Hlučínsku a blízkého okolí (Zdroj: zpracováno autorem)

#### 4.1 Silnice I/56 a I/11

Narůst intenzity dopravy mezi Ostravou a Opavou je v současné době citelný a zatěžuje čím dál více oba dva silniční tahy ležící na levé či pravé straně řeky Opavy, jakožto historické jižní hranici území Hlučínska. Silnice I/11 a I/56 sice tvoří páteřní propojení těchto sídel, ale každá z nich má svá specifika, která se buď již částečně řeší či vzhledem k různým překážkám je řešení v nedohlednu. Obě figurují jako spojnice dvou důležitých sídel v regionu, ale ani jedna z nich plnohodnotně neplní funkci kapacitně propojit tato města. Dokonce je patrné, že si svým způsobem navzájem konkurují, i přesto do dnes není fakticky rozhodnuto, která je hlavní a která má spíše vedlejší funkci. Při srovnání těchto konkurenčních tras lze zjistit následující:

- **komunikace I/11** – je v současnosti stále nedokončena, kapacitně je vyřešen středový úsek trasy, ale stále zůstávají nedořešeny vstupy do obou měst. V případě vstupu do Ostravy chybí napojení na kapacitní komunikaci, tzv. „prodlouženou Rudnou“, v další části směrem na Opavu sice proveden nově obchvat dvou obcí (Hrabyně a Velké Polomi) jako čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace, ovšem blíže k Opavě se již komunikace mění na čtyřpruhovou bez směrového rozdělení a prochází středem zástavby obce Nové Sedlice a dále pak před vstupem do Opavy je v jeho městské části Komárov provedeno zúžení na dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci z důvodu průjezdu stávající zástavbou. Za Komárovem je pak dále komunikace rozšířena na čtyřpruhovou směrově nerozdělenou až do Opavy, která pokračuje dál do města vzhledem k tomu, že opět chybí propojení na kvalitní komunikaci, která by transitní dopravu odklonila mimo město (obchvat města). I přesto, že by bylo vhodnější realizovat kapacitní komunikaci směrem od místa s největší intenzitou dopravy dále do území a stejný postup by byl vhodný i z druhé strany, zde je postup



zvolen opačný. Řešení tohoto problému je odvislé od dokončení napojení na kapacitní komunikace v obou městech a vytvoření nového silničního spojení mimo zastavěná území dotčených obcí Komárov a Nové Sedlice pro kvalitní průjezd transitzní dopravy.

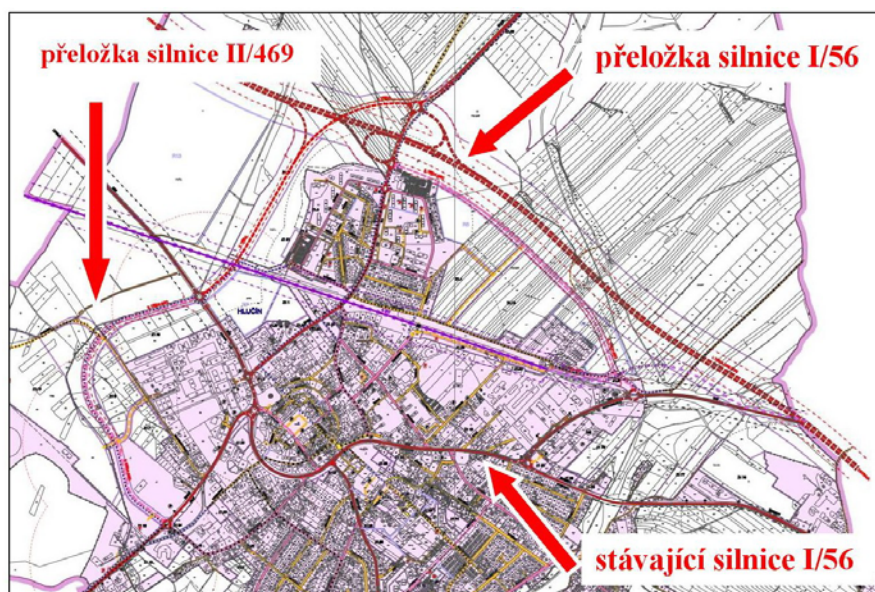
- *komunikace I/56* – je v současnosti nadměrně zatížena osobní i nákladní (zejména tranzitní) dopravou, plánuje se přeložka této komunikace mimo zastavěné území dotčených obcí a měst (Opava - Malé Hoštice, Velké Hoštice, Kravaře, Dolní Benešov včetně části Zábřeh, Kozmice, Hlučín, Ludgeřovice a Petřkovice). Převládá názor odborné veřejnosti, že do doby dořešení trasy komunikace I/11 není reálné začínat s plánováním přeložky komunikace I/56, protože značná část tranzitní dopravy dnes zatěžující silnici I/56 bude v budoucnu spíše využívat dokončenou kapacitně vyhovující silnici I/11.

Ovšem nastává otázka, **zda vyřešení problémů s dokončením komunikace I/11 bude mít opravdu vliv na odklon transitzní dopravy z přetížené komunikace I/56 a tím i tento problém taky vyřeší. Zřejmě až skutečnost ukáže, zda tomu tak bude.**

#### 4.1.1 Silnice I/56

Důležitým dopravním propojením protínající území Hlučínska a zároveň spojující Ostravu s Opavou je již zmiňovaná v současnosti intenzitou dopravy vytížena komunikace I/56, která prochází středy všech dotčených měst a obcí Hlučínska a zároveň se vícekrát kříží s regionální tratí Opava východ – Hlučín železničními přejezdy. Tato silnice je součástí komunikačního systému vyššího dopravního významu a slouží kromě propojení uvedených sídel i všech obcí Hlučínska směrem na Ostravu a Opavu.

Stávající vedení silnice I/56 je v současné době již nevyhovující. Její dvoupruhové směrově nerozdělené šířkové uspořádání s vysokými intenzitami provozu a v některých lokalitách s úzce navazující zástavbou již přestává stačit soudobým dopravním nárokům. Navrhované vedení nové trasy je řešeno v jednotlivých územních plánech dotčených obcí a je řešeno jako přeložka silnice I/56 mimo zastavěná území dotčených obcí a měst mezi Ostravou a Opavou s přímým připojením v Ostravě na dálnici D1. Z hlediska technického je trasa přeložky silnice I/56 navržena ve čtyřpruhové směrově rozdělené kategorii. V případě realizace přeložky by komunikace ve stávající trase byla pravděpodobně převedena do sítě silnic nižší třídy.



Obr. 10 – výřez z územního plánu Hlučína z roku 2017 – návrh přeložky I/56 (Zdroj: Archiv města Hlučína)

Komunikace měla v minulosti velký vliv na rozvoj osídlení v obcích, jimiž prochází, zajišťovala komfortní dopravní dostupnost do blízkých sídel, což byl jeden s impulsů pro stavební rozvoj v této obci či městě. Výjimku tvořil a dodnes tvoří města Kravaře a Dolní Benešov, kde sice dopravní napojení na spádová města, občanské vybavení a možnost pracovních příležitostí je dostatečná, ovšem je problematické další rozšiřování zastavěného území těchto sídel, a to z důvodu omezení možnosti jejich rozvoje severním (koridor pro přeložku I/56, železniční trať) a jižním směrem (záplavové území řeky Opavy).

#### 4.1.2 Silnice I/11

Silnice I/11 z hlediska širších vztahů prochází ze Slovenska z prostoru Žiliny (dálnice D1 a D3) přes centrální území Moravskoslezského kraje a dále jižní částí Jeseníků do prostoru Olomouckého kraje. V úseku Ostrava – Opava zajišťuje hlavní přepravní vztahy Opavska k jádrovému prostoru Ostravska a Moravskoslezského kraje s návazností na dálnici D47/D1 a naopak.

Jedním s požadavků Moravskoslezského kraje na další rozvoj Transevropské dopravní sítě (TEN-T), které naplňují koncepční záměry rozvoje páteřní sítě dálkových a mezistátních komunikací na území kraje, je zařazení koridoru “Slezský kříž” – západ (Ostrava – Opava – Krnov – Opole) do prioritních projektů globální silniční sítě. Koridor Slezský kříž, jehož součástí je i komunikace I/11, je dále tvořena dalšími dopravními osami, a to dálnicí D1, rychlostními silnicemi a silnicemi I. třídy nacházející se na území Moravskoslezského kraje.

V souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, která definuje etapovitou dostavbu komunikační sítě včetně výhledové dostavby, došlo na západní větvi Slezského kříže ke zprovoznění obchvatu Velké Polomi a Hrabyně a realizuje se propojení s ulicí Rudnou. Na silnici I/11 se dále v současnosti připravuje severní obchvat Opavy. Stále nedořešená zůstává navrhovaná přeložka silnice I/11 vedená mimo zastavěná území mezi obcemi Nove Sedlice a Šitina, která umožní vyloučit stávající kolizní průchod tranzitní dopravy obytným územím Nových Sedlic a zajistí bezkolizní vedení trasy v parametrech čtyřpruhové, směrově dělené silnice.

## 4.2 Železniční trať Opava – Hlučín a Kravaře - Chuchelná

Na Hlučínsku v současnosti fungují železniční trasy Opava – Hlučín a Kravaře – Chuchelná se zavedením taktové osobní dopravy (interval 60 minut) s posílením ranní špičky na trase Dolní Benešov – Opava jedním osobním vlakem mimo interval navíc. Nákladní doprava na této trase a kdysi budované železniční vlečky jsou v současnosti využívány minimálně. Na trati je zavedeno zjednodušené řízení dopravy a v dopravnách Dolní Benešov a Hlučín byly instalovány samovratné výhybky s indikací polohy zábleskovým světlem. Zastávky jsou zde vybaveny rozhlasovým informačním zařízením. Nepoužívané manipulační koleje byly sneseny a před pár lety byl obnoven železniční svršek. Mezi Hlučínem a Kozmicemi byla na mostu, který byl zhotoven v době realizace celé trati nad komunikací I/56 a následně počátkem 90. let 20. století provedena provizorní oprava a poté zcela rekonstruován, trvale snížena rychlost na 20 km/h.



obr. 11 – železniční most přes silnici I/56 v havarijním stavu počátkem 90.let 20.století (Zdroj: Josef)

#### 4.3 Železniční trať Ostrava-Svinov – Opava-východ

Trať Ostrava-Svinov – Opava východ je jednokolejná železniční trať vznikla roku 1855 jako odbočná dráha Severní dráhy císaře Ferdinanda, po celkové rekonstrukci (2005 - 2006) železničního spodku a svršku, elektrifikaci a výstavbu nového zabezpečovacího zařízení. Všechny stanice na trati jsou vybaveny elektronickými stavědly a jsou dálkově ovládány ze stanice Ostrava-Svinov. Místně ovládaná je stanice Opava východ. Od roku 2008 je trať sloučena s tratí Ostrava-Svinov – Český Těšín a je uváděn v rámci tratě 321 Opava východ – Ostrava – Havířov – Český Těšín. Význam této trati posílil napojením na další nadregionální železniční trasy. Moravskoslezský kraj do prioritních projektů globální železniční sítě požaduje zahrnout modernizaci trati Ostrava – Opava – Krnov – Gluchoňazy.

### 5 Doprava na Hlučínsku v dalších létech

#### 5.1 Doprava v pohraničí

Po otevření státní hranice s Polskem a tím i zvýšení její prostupnosti v roce 2004 se stále očekává, že bude větší zájem o vytvoření nových vazeb či nalezení těch stávajících mezi sousedními regiony Hlučínska a Ratibořska. *Komunikace nižších kategorií* kdysi spojující jednotlivá přeshraniční území byla nyní postupně rekonstruována, vzniklo několik cyklostezek a turistických tras volně procházející hranicí tam a v jiném místě zase zpět. Pro další společnou budoucnost lze stále vycházet a odkazovat na společnou historii. Dodnes vykazují regiony Hlučínska a Ratibořska řadu podobností např. značnou hospodářskou prosperitu, spíše podprůměrnou nezaměstnanost ve srovnání s okolními regiony. Se zvýšením prostupností hranice je možno předpokládat obnovení přirozených komparativních výhod, které by se pozitivně projeví zejména v hospodářské prosperitě a fungování nejsevernějších obcí Hlučínska. A zde právě jedním z důvodů, jak pokračovat dále, je navázat či dále obnovovat kdysi funkční komunikační propojení mezi oběma státy a regiony. Příhraniční obce Hlučínska vykazovaly doposud poměrně značné vazby na Ostravu, Opavu a další místa českého vnitrozemí zejména vlivem pohybu za prací. Vazby jsou zejména způsobeny

možnosti dopravního spojení individuální dojížděnkou osobními auty a obsluhou veřejnou hromadnou dopravou (autobusové a vlakové linky). Otevřením hranice nastala možnost pracovat v zahraničí a přitom dojíždět blíž než dosud, to platí např. i pro každodenní nákupy, výlety, zkrácení si cesty do zaměstnání přes polské území apod..

## 5.2 Opětovně železniční propojení Ostravy s Hlučínem

V budoucnu by mohl další vývoj železniční dopravy na Hlučínsku navázat na již kdysi v minulosti realizované pokusy o propojení železniční dopravy Hlučina s Ostravou. Veškerá veřejná doprava osob v tomto úseku probíhá po zrušení tramvajové dopravy v 80. letech 20. století po silnici I/56 či silnicích nižších kategorií individuálně osobními auty či autobusy městské a příměstské hromadné dopravy. Jedná se z hlediska energetické a finanční náročnosti o relativně nákladný způsob dopravy.auta a autobusy jsou však na druhou stranu hodně flexibilní a dostanou se na rozdíl od železnice kamkoliv. Tato žádaná doprava je běžně dostupná, rychlá na krátké vzdálenosti, ale na druhou stranu je hlučná a produkuje velké množství emisí. A to vše na úkor znečištění životního prostředí, což by mělo vést k úvaze tento způsob přepravy osob nahradit.

A zde se právě nabízí možnost obnovit tramvajové propojení z Ostravy do Hlučina formou vlakové tramvaje. Předpokládá se, že pro vedení trasy této formy dopravy v zastavěném území bude využito prostorů stávajících komunikací, a to především silnice I/56. Bylo by však potřeba prostor komunikace stavebně upravit tak, aby umožňoval bezkolizní provoz motorových a drážních vozidel (vlakové tramvaje). Vlakové tramvaj by začínala u tramvajového obratiště Hlučínská v Ostravě a končila na severovýchodním okraji Hlučina v železniční stanici Hlučín.

## 5.3 Komunikace I. třídy související s dopravou na Hlučínsku

Jak již zde bylo uvedeno, k důležitým a významným komunikacím ovlivňující či související s územím Hlučínska jsou komunikace I/56 a I/11, přičemž druhá jmenovaná vůbec územím Hlučínska neprochází. U komunikace I/11 je z důvodu vyšší kapacity, standardu a bezpečnosti motorového, nepřímou i nemotorového provozu navržena k zajištění bezkolizní vedení trasy v parametrech čtyřpruhové, směrově dělené silnice v celém tahu Ostrava – Opava. Ovšem úpravy na této komunikaci nejsou stále dořešeny, proto do doby jejich dokončení nelze operovat s myšlenkou začít s plánováním přeložky komunikace I/56 jakožto paralelní spojnice Ostravy s Opavou.

## 6 Závěr

Historický význam silniční i železniční dopravy na Hlučínsku tkví zejména v posilování rozvoje struktury osídlení jednotlivých obcí, hlavně těch, kterých se dotýká trasa důležitých propojovacích silničních tahů a železničních tratí. S tím souvisí rozvoj průmyslu a dalších odvětví, pracovní příležitosti a zájem o bytovou výstavbu v daném místě a jeho nejbližším okolí.

V minulosti měla velký vliv na rozvoj území a konkrétních sídel Hlučínska poloha hlavní obchodní trasy. Sídla, kterými procházela, hospodářsky a územně exponovala a přesunutím trasy jinam ovlivnila rozvoj těchto dalších sídel a ekonomickou situaci jejich obyvatel. Železniční propojení a jeho trasy rovněž souvisejí s rozvojem sídel, jimiž trasa prochází. V průběhu vývoje se význam

Význam silniční a posléze i železniční dopravy a nároky na ní se v průběhu vývoje území Hlučínska měnil a byl podmíněn rozvojem společnosti. Shrnutím již zmiňovaného má doprava na Hlučínsku význam zejména pro:

- podporu výroby a obchodu (hospodářský),
- rozvoj sídel,
- migraci obyvatel,
- životní úroveň obyvatel,
- pracovní příležitosti,
- úspěšný výkon centralizované veřejné správy,
- obranu státu,
- společenské uplatnění,
- rozvoj cestovního ruchu.

Vzhledem k tomu, že se z důvodu posouvání hranic bylo nutné vyřešit i napojování sídel na větší města, docházelo k nutnosti posílení silniční a železniční dopravy do těchto míst a tím i zahušťování silniční sítě v území.

Z dnešního pohledu na dopravní situaci na Hlučínsku je patrné, že z různých důvodů kvalitou nedostačující a kapacitně nevyhovující dopravní spojení mezi spádovými městy Ostravou a Opavou je potřeba v nejbližší době dořešit, ať už je to formou přeložky silnice I/56, dokončením úprav trasy komunikace I/11 či stále chybějícím železničním propojením Ostravy s Hlučínem. Hlučínsko a hlavně jeho obyvatelé by si to jistě zasloužili.

## Literatura

- BRABCOVÁ, Liana (1995). *Pozdrav z Hlučínska*. Opava: Bobr. ISBN 80-901764-1-0
- FACEBOOK (2017). *Zapomenuté Hlučínsko* [online]. [cit. 17.11.2017]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=633947906691262&set=gm.285058215009503&type=3&theater&ifg=1>
- HRUŠKA-TVRDÝ, Lubor (2012). *Změny ve struktuře osídlení a jejich dopad na rozvoj měst a regionů*. Ostrava: ACCENDO. ISBN 978 – 80 – 904810-4-6
- JOSEF, Dušan (2002). *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.*, Praha: Libri. ISBN: 80-7277-094-2
- KADLECOVÁ, Milada, a autorský kolektiv (2015). *Studie sídelní struktury Moravskoslezského kraje*. Brno: Institut regionálních informací
- Kubátová, Helena a kol. (2015). *Mezigenerační proměny způsobu života na Hlučínsku*. Praha: SLON. ISBN 978-80-7419-190-9
- KUTA, V., ENDEL, S. (2015). *Ostrava jako regionální metropole*. Ostrava: Printo, spol. s r.o. ISBN 978-80-906091-1-2
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Územní plány obcí. In: [www.msk.cz](http://www.msk.cz) [online]. Moravskoslezský kraj. [vid 17.11.2017]. Dostupné z: <http://www.msk.cz/cz/mapy/uzemni-plany-obci-58306/>
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Zásady územního rozvoje MSK. In: [www.msk.cz](http://www.msk.cz) [online]. Moravskoslezský kraj. [vid 17.11.2017]. Dostupné z: [https://www.msk.cz/cz/uzemni\\_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-ke-stazeni-44261/](https://www.msk.cz/cz/uzemni_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-ke-stazeni-44261/)
- MYŠKA, Milan (1995): *Historie Hlučínska*. In: BRABCOVÁ, Liana (1995). *Pozdrav z Hlučínska*. Opava: Bobr. ISBN 80-901764-1-0
- PLAČEK, Vilém (2000). *PRAJZÁCI aneb k osudům Hlučínska 1742 - 1960*. Hlučín – Kravaře: MAJ. ISBN 80-902526-5-6.
- PLAČEK, Vilém (2007). *PRAJZÁCI II aneb Hlučínsko ve staronové vlasti 1920 - 1938*. Háj ve Slezsku: MAJ. ISBN 978-80-86458-24-3
- PLAČEK, Vilém (2016). *PRAJZÁCI III. Aneb k osudům v době nacistické okupace 1938 - 1945*. Opava: BITTISK, s.r.o. ISBN 978-80-906516-0-9
- REJDA, Ivo (2015). *Hlučínsko a jeho poštovní historie*. Opava: BITTISK, s.r.o. ISBN 8026092953



SCHOEPS, Hans –Joachim (2004). *Dějiny Pruska* . Praha: Garamond. ISBN 80-86379-59-0  
WIKIPEDIA (2017). *Historie železniční dopravy v Česku* [online]. [cit. 17.11.2017].

Dostupné z:

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Historie\\_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD\\_dopravy\\_v\\_%C4%8Cesku#/media/File:Bahnkarte\\_Deutschland\\_1849.jpg](https://cs.wikipedia.org/wiki/Historie_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_dopravy_v_%C4%8Cesku#/media/File:Bahnkarte_Deutschland_1849.jpg)

### **Informace o autorovi**

Ing. Martin Kuchař

*VŠB –TU Ostrava, Fakulta stavební*

*[martin.kuchar1@vsb.cz](mailto:martin.kuchar1@vsb.cz)*

## Verejná scéna v suburbánných vidieckych sídlach

### *The Public Scene in Suburban Rural Settlements*

Alžběta Sopiřová, Ivana Bradová

#### **Abstract:**

In recent years, the dynamics of suburban development in Slovakia has influenced rural areas within the reach of cities. Projects aimed to condense and expand original rural structures along with new forms of housing create space for a higher quality of life, appreciated for healthier environment due to the surrounding nature and optimal social relationships and home-based ties. The successful fulfillment of these benefits does not consist only of building new attractive family houses, but mainly of the equilibrium of the complexity, quality and vitality indexes of the surrounding urban environment. It seems to be the countryside that provides the space and opportunities for the application of these parameters. What is, however, the reality of the suburban areas of Bratislava? The dynamic growth of settlements, combined with the commercialization of the territory disturbs the atmosphere and the identity of the rural environment. New development projects often do not follow declared values of quality in residential areas and the vitality of an attractive public space, but are rather characterized by the hunt for profits, degrading the infrastructure of current rural settlements, the cohesion and the culture of the inhabitants. In practice, there is a lack of the all-embracing approach, individual partial projects are not coordinated and often results in tensions and conflicts. However, recent trends have shown a certain progress in developers' thinking and strategies, caused mainly by the oversaturation of the real estate market. Their aim is to reflect the future users' needs, to distinguish their residential projects from the others and to offer added value in the form of a park, public space etc.

The aim of this article is to evaluate the contemporary development of the residential function in the suburban rural areas of Bratislava, to point out to the main problems and possibilities of the regulation of new constructions for the creation of a fully-fledged urban area.

#### **Keywords:**

rural settlements; suburbanization; urban development; quality of the built-up environment; commercialization of the territory

SOPIROVÁ, Alžběta. BRADOVÁ, Ivana (2018). Verejná scéna v suburbánných vidieckych sídlach. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 52-69. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

### 1.1 Stav problematiky na Slovensku

Rozvoj sídelnej štruktúry sa na Slovensku, za posledných dvadsať rokov, vyznačuje zvýšenou intenzitou decentralizačných tendencií, ktoré majú dopad na územia ležiace v zázemí miest, vrátane vidieckych sídiel. Podstatnými prejavmi tohto procesu sú zmeny v priestorovom premiestňovaní obyvateľstva – únik obyvateľov z jadra mesta na jeho okraj a do zázemia, zvyšovanie miery urbanizácie prímestskej zóny a urbanizácia okolitej krajiny. Suburbanizácia v súčasnosti mení priestorovú organizáciu sídiel, ale aj spôsob života ich obyvateľov a sociálne prostredie. Ovplyvňovanie tohto procesu z pozície štátu, VÚC a obcí nie je dostatočné. V dôsledku neriešenia problémov a neregulovania novej výstavby mnohé „necitlivé urbanistické zásahy, často spojené so živelnou výstavbou, menia rokmi vytváranú kontinuitu a stabilitu krajiny“ (Sopirová, 2012).

Dynamický, ale často aj spontánny rozvoj, zasahuje priestor v zázemí väčších miest, pozdĺž hlavných dopravných koridorov a v ich optimálnej dostupnosti, v ktorom sa najviac prejavuje proces suburbanizácie. Voľný vidiecky priestor je obsadzovaný novými funkciami, ktoré využívajú špecifické výhody tohto územia. Proces suburbanizácie, ovplyvnený vznikom trhového prostredia, výrazne zasiahol vidiecke sídla, ležiace v zázemí veľkých miest. Tieto sa stali atraktívnymi lokalitami so zvýšenou investičnou aktivitou. Intenzita dosahu účinnosti priestorového rozpínania jadra mesta do zázemia je závislá od pozície sídla v štruktúre osídlenia, veľkosti, atraktivity a hospodárskej dynamike rozvoja územia.

Rozvoj pôvodne malých vidieckych sídiel sa prejavil nekontrolovaným, kvantitatívnym, extenzívnym rastom - prerastaním a obrastaním pôvodného územia novými štruktúrami, ktoré menia prioritnú funkciu sídla z poľnohospodárskej na rezidenčnú. Neusmerňované rozpínanie priestorovej štruktúry vidieckych sídiel do okolitej krajiny, charakteristické nekoncepcnosťou novej výstavby, degraduje prírodné prostredie. Snaha investorov o čo najrýchlejšie prispôbenie sa novým spoločenským požiadavkám často vedie k obchádzaniu doteraz platných zásad pre reguláciu a koordináciu rozvoja územia. Mnohé zrealizované urbanistické zámery ignorujú prirodzeným vývojom formovanú logiku vzájomných vzťahov a väzieb, ako aj hierarchiu vnútorných priestorov sídla. V okrajových častiach vidieckych sídiel, ležiacich v zázemí miest, sa budujú novodobé lokality, akési „prechodné územia“, ktoré sa vyznačujú:

- miešaním mestských a vidieckych znakov,
- rôznou mierou urbanity a rurality,
- prelínaním rôznorodých sociálnych a kultúrnych charakteristík,
- diferencovanou mierou sebestačnosti alebo naopak závislosti na pôvodnom sídle.

Vznikajúce rezidenčné štvrte vytvárajú akési izolované, uzavreté „ostrovy“, obkolesené poľnohospodárskou pôdou, ktoré pôsobia viac chaoticky, či individualisticky. Výstavba v nich sa realizuje často živelne, bez jasnej koncepcie, vzájomnej funkčnej a prevádzkovej väzby na pôvodnú štruktúru obce, ako aj okolité investičné zámery. Pri preferovaní ekonomických kritérií jednotlivých investorov, bez spoločnej koordinovanosti výstavby, sa podľa Karla Maiera uplatňuje princíp, ktorý možno charakterizovať slovami „kdo dŕív príjde...“ či „dochází navíc k využití většiny výhod a hodnot území počátečními investory“. (Maier a kol., 2012, s.65). Dôsledkom funkčnej nekomplexnosti až monofunkčnosti nových rezidenčných zón dochádza k „parazitovaniu“ na existujúcej dopravnej a technickej infraštruktúre, občianskej vybavenosti a verejných priestorov, vrátane plôch zelene. Zvýšená záťaž na existujúcu infraštruktúru, ktorá nebola dimenzovaná na nové kapacity, kvantitatívne a aj kvalitatívne nepostačujúca základná obchodná, školská a zdravotnícka vybavenosť, vyvoláva vynútené investície, ale aj neželané napätie a strety v území.

Absencia aktívnych verejných priestorov s funkčnou a významovou diferenciáciou sa prejavuje neurčitou sociálno-priestorovou identifikáciou nových obyvateľov s lokalitou. Nové územia sú obsadzované hlavne mestskou klientelou, ktorej predstavy o kultúre bývania a trávení voľného času sa líšia od domáceho obyvateľstva.

Kvantitatívny rast nových rezidenčných zón, často neodzrkadľuje developermi deklarovanú „novú kvalitu bývania“ v pokojnom vidieckom prostredí. Predpokladom pre vytváranie identity a jedinečnej atmosféry, „génia loci“ danej vidieckej lokality je existencia atraktívnych a aktívnych verejných priestorov, ktoré sa spolupodieľajú na vytváraní jej verejnej scény. V spoločnosti pretrváva názor, že novopostavené rezidenčné lokality v zázemí mesta sú výsledkom presunu majetnejších Bratislavčanov, realizujúcich svoje predstavy o kvalitnejšom bývaní v bezpečnejšom a estetickjšom prostredí. Suburbia sa tak ustanovili nielen ako exkluzívny typ sídelnej štruktúry, ale tiež ako predmet triedne formovanej túžby a vkusu, ako silný kultúrny vzor, ktorý vznikol na základe hodnôt vyššej strednej triedy“ (Galčanová 2012).

Na mieste je teda zásadná otázka: Poskytujú zrealizované obytné zóny, vo vidieckych sídlach ležiacich v zázemí miest takú kvalitu bývania, akú deklarujú developeri? Ved' sen o pokojnom bývaní a dedinskej romantike sa premenil na každodenný boj s dopravnými zápchami. Napriek tomu neustále pretrváva tlak zo strany investorov na ďalšie obsadzovanie voľných nezastavaných priestorov.



obr. 2 - Živelná výstavba v okrajovej časti obce Dunajská Lužná

## 1.2 Ciele výskumu, predmet skúmania , hypotézy

Predmetom výskumu sú vidiecke sídla ležiace v juhovýchodnej suburbanizačnej aglomerácii Bratislavy, v Dunajskostredskej sídelnej rozvojovej osi.

Ciele a hypotézy výskumu sú zamerané na:

- overovanie vplyvu lokalizačného faktora na rozvoj vidieckych sídiel, ležiacich v zázemí Bratislavy,
- porovnanie a vyhodnotenie percentuálneho zastúpenia verejných priestorov na úrovni celej štruktúry vidieckeho sídla a v zrealizovaných rozvojových zámeroch.

Následne po vyhodnotení ukazovateľov, boli stanovené priemerné percentuálne hodnoty verejných priestorov vo vidieckych sídlach.

## 2 Teoretický základ

Proces suburbanizácie sa začal prejavovať v druhej polovici dvadsiateho storočia najmä v USA. Už v tomto čase možno nájsť úspešné realizácie predmestí od Ateliéru A5 (Halen, Flamatt, Halmatt), A.L.T.-Architektov (Unhošť) a mnohých iných, ktorí pri navrhovaní nových rozvojových lokalít brali ohľad na súkromie ich budúcich obyvateľov a na vytváranie verejných priestorov pre živé aktivity v území (Hnilička, 2012, s. 87,92). Tento rastúci trend teda v rámci minulých súvislostí nemožno nazývať novým v pravom slova zmysle.

Medzinárodné publikácie, ktoré porovnávajú procesy v postsocialistických krajinách, napr. Stanilov Stanilov, K. and Sýkora, L. (2014), sa hodnoteniu situácie na Slovensku vyhýbajú.

Z hľadiska podobnej dynamiky a aktuálnej intenzity prebiehajúcich procesov suburbanizácie, sú zaujímavé výsledky skúmania v Česku, kde sa tejto problematike venovala pozornosť od začiatku 21. storočia, na rozdiel od krajín západnej Európy, či dokonca USA, kde tento proces prebiehal už od 50. rokov minulého storočia. Suburbanizáciou, ako procesom premeny fyzických štruktúr sídiel ležiacich v zázemí miest, ktorý je sprevádzaný sociálnymi zmenami, sa vo vedeckých prácach zaoberajú sociálni geografi Martin Ouředníček, Petra Špačková, Jakub Novák (Ouředníček, Špačková, Novák, 2013) a Luděk Sýkora (Sýkora, 2003), Posová D. (Posová, Sýkora 2011).

V tomto kontexte vystupuje do popredia anglický pojem „urban sprawl“, ktorý sa prekladá ako rozlievanie, rozťahovanie mesta a najčastejšie sa spája s prebiehajúcimi procesmi expanzie na predmestie, čo architekt Pavel Hnilička vysvetlil a nazval „sídelnou kašou“ (Hnilička, 2012).

Na Slovensku sa podrobne dekoncentračnými tendenciami a jeho dopadmi na sociálno-demografickú štruktúru sídiel zaoberajú sociológovia Peter Gajdoš, Katarína Moravanská (Gajdoš, Moravanská, Falt'an, 2009) a Ľubomír Falt'an (Falt'an, Strussová, Kostlán, Falt'anová, Sopiřová 2011) a sociálni geografi (Šveda, 2012, Matlovič, 2004, Michálek – Podolák, 2011).

Problematike verejných priestorov v urbánných a rurálnych štruktúrach, s dôrazom na vyzdvihnutie atmosféry sídla, sa na európskej úrovni venujú projekty obnovy a rozvoja miest a obcí, napr. Niederösterreich Dorferneuerung, 2016. Súčasnú výskumy českých a slovenských autorov (Baše, 2006; Hnilička, 2012; Melcerová – Kollár, 2012; Vítková etc.) poukazujú na veľký význam komplexnosti riešenia obytných zón, s dôrazom na zastúpenie verejných priestorov ako kľúčových atribútov udržateľnosti.

### **3 Metodológia**

#### **3.1 Hypotézy**

Na začiatku výskumu boli stanovené nasledovné hypotézy:

- predpokladá sa, že dopravná dostupnosť lokality a kvalita krajinného prostredia hrajú prioritnú úlohu pri rozvoji vidieckeho sídla ležiaceho v zázemí Bratislavy,
- predpokladá sa, že novopostavené lokality majú percentuálne nižšie zastúpenie aktívnych a živých verejných priestorov ako existujúca zastavaná štruktúra obce.

#### **3.2 Použité metódy**

Výskum bol realizovaný v troch fázach spracovania:

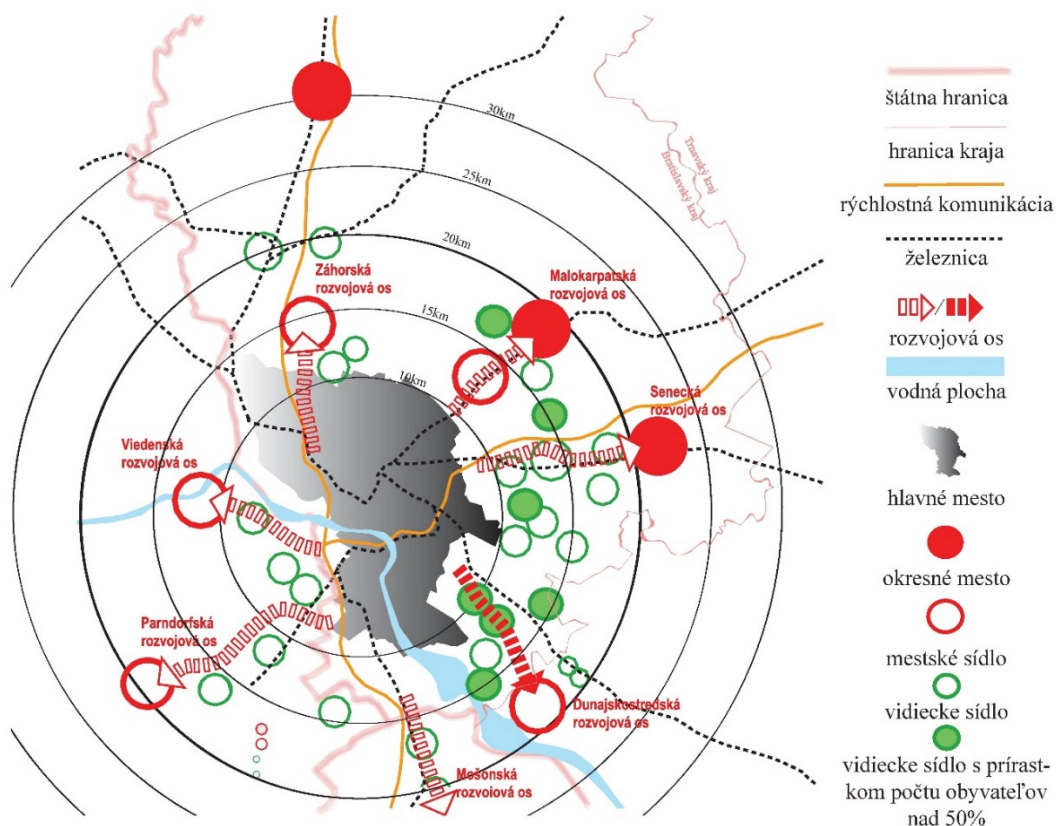
- 1. fáza: Výber lokalít (modelových území)  
Výskum bol aplikovaný na ôsmich, veľkostne rôznych, vidieckych sídlach, ktoré ležia v aglomeračnom priestore mesta Bratislavy. Výber závisel od pozície sídla vzhľadom na dostupnosť komunikačných koridorov a prírodné atraktivity územia. Základným kritériom pre výber modelových území bol navrhovaný rozvoj sídla zakotvený v platnom územnom pláne. Ako podkladové vstupné materiály pre výber lokalít, vzájomné porovnávanie a vyhodnotenie zvolených ukazovateľov boli použité územné plány obcí, zón, urbanistické štúdie, orto-fotomapy, klasické štatistické analýzy a vlastné terénne prieskumy v území.
- 2. fáza: Porovnávanie a vyhodnocovanie zvolených ukazovateľov - kvantitatívnych parametrov modelových vidieckych sídiel za obdobie rokov 1996 až 2016:
  - prírastky počtu obyvateľov,
  - plošné prírastky / úbytky poľnohospodárskej a nepoľnohospodárskej pôdy v katastrálnych územiach obcí,
  - percentuálny pomer výmery zastavaného územia obce, navrhovaných a zrealizovaných rozvojových zámerov, ktoré ležia mimo intravilánu obce,

- percentuálne zastúpenie aktívnych a neaktívnych verejných priestorov v zastavanom území obce a v zrealizovaných rozvojových zámeroch.
- 3 . fáza: Interpretácia výsledkov a odporúčaní prostredníctvom komparácie a logických metód.

### 3.3 Priestorové vymedzenie predmetu skúmania

Bratislavská aglomerácia, kde žije približne 680 tisíc obyvateľov, patrí na Slovensku k priestorom ekonomicky najrozvinutejším, ale aj najintenzívnejšie atakovaným novými investičnými zámermi. Rozvoj tohto priestoru sa realizuje pozdĺž hlavných dopravných koridorov a sídelných rozvojových osí, vrátane cezhraničných, na území Maďarska a Rakúska (obr. 2):

- Seneckej - obce Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo, Veľký Biel, Chorvátsky, Slovenský Grob a Nová Dedinka
- Dunajskostredskej – obce Rovinka, Dunajská Lužná, Kalinkovo, Hamuliakovo, Miloslavov, Kvetoslavov, Hviezdoslavov, Most pri Bratislave a Štvrtok na Ostrove,
- Malokarpatskej – mesto Svätý Jur a obec Limbach
- Záhorskej – sídla Stupava, Marianka, Borinka, Zohor a Lozorno
- cezhraničných :
- Viedenskej – mesto Hainburg an der Donau a obce Berg, Wolfsthal, Deutsch Jahrndorf, Deutsch Altenburg etc.
- Parndorfskej –Kittsee, Pama, Gattendorf etc.
- Mošonskej – mesto Mosonmagyaróvár a obce Rajka, Bezanye a Hegyeshalom



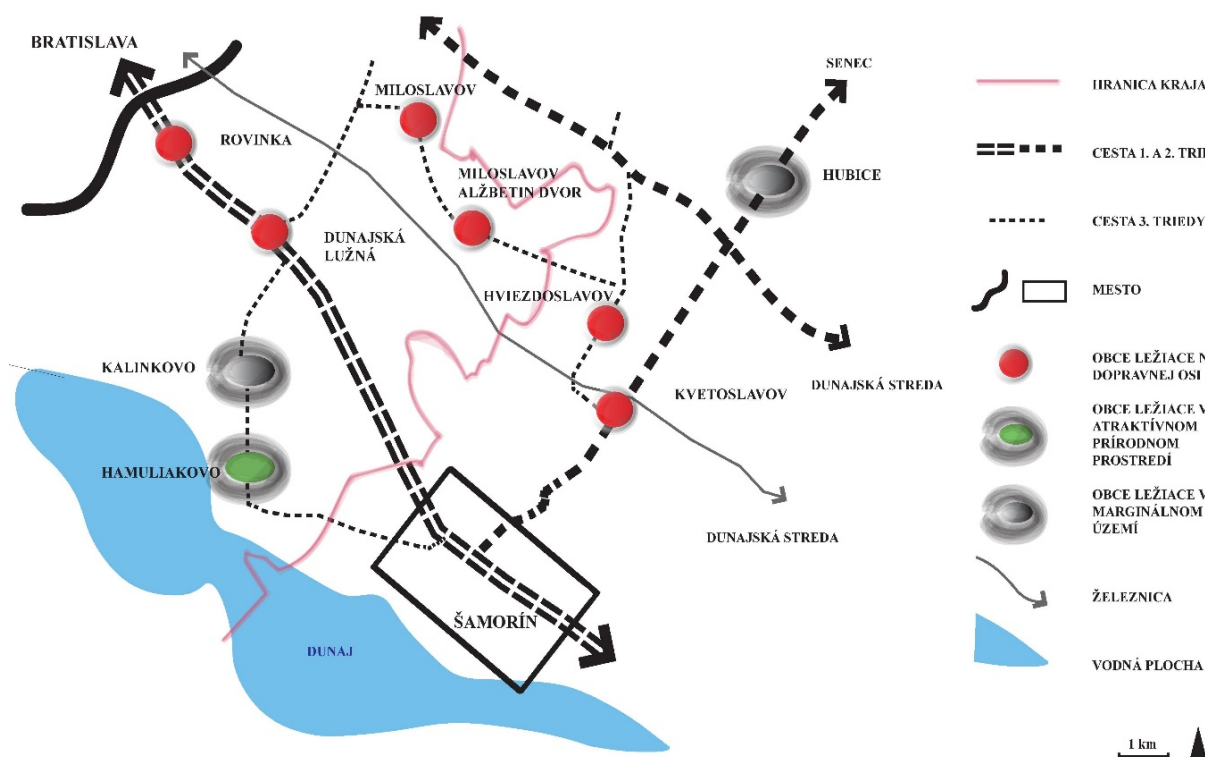
obr. 2 – Rozvoj bratislavskej aglomerácie pozdĺž hlavných dopravných a sídelných rozvojových osí

Rozvoj rezidenčnej funkcie zaznamenal najväčší rozmach v sídlach, ktoré ležia pozdĺž Dunajskostredskej sídelnej rozvojovej osi. Rozprestiera sa v rovinatom území Podunajskej nížiny, ktoré bolo v minulosti a je aj v súčasnosti intenzívne poľnohospodársky využívané.

V tomto priestore sa skúmali vidiecke sídla diferencovanej veľkosti podľa počtu obyvateľov, z hľadiska ich polohového potenciálu a pozície, ktorú zaberajú v sídelnej štruktúre.

Sledované vidiecke sídla ležia (obr. 3):

- na nosnom regionálnom dopravnom koridore Bratislava - Dunajská Streda alebo v jeho optimálnej dostupnosti
  - cestnom (sídla: Rovinka, Dunajská Lužná),
  - železničnom (sídla: Hviezdoslavov, Miloslavov, Kvetoslavov),
- v tieni nosného regionálneho dopravného koridoru, ale v atraktívnom prírodnom alebo kultúrnom prostredí (sídlo: Hamuliakovo),
- v marginálnych (okrajových) územiach (sídla: Kalinkovo, Hubice).



obr. 3 – Schéma lokalizácie a pozície modelových vidieckych sídiel v sídelnej štruktúre

Z hľadiska dopravnej dostupnosti majú sídla Dunajská Lužná a Rovinka výnimočné postavenie, nakoľko ležia najbližšie k mestu Bratislava, na regionálnom cestnom ťahu. Tieto výhody im však nezaručuje rýchle spojenie s mestom, nakoľko intenzita dopravy je vysoká a cesty sú nadmerne vyťažené a poddimenzované. Naopak sídla Hviezdoslavov, Miloslavov a Kvetoslavov využívajú prostredníctvom železničnej trate ekologickú integrovanú prímestskú dopravu, ktorá im zaručuje podstatne rýchlejší a spoľahlivejší prístup do centra mesta. Z obcí, ktoré sa nachádzajú mimo hlavných dopravných koridorov Hamuliakovo, Kalinkovo a Hubice, najväčší rozvoj zaznamenalo Hamuliakovo. Nepriaznivé dopravné napojenie je kompenzované lokalizáciou v atraktívnom prírodnom prostredí vodnej zdrže Hrušov na Dunaji. Pripravená na spustenie je osobná lodná doprava, ktorá zabezpečí spojenie obce Hamuliakovo s centrom Bratislavy.



### 3.4 Definovanie verejného priestoru

V súčasne platnej slovenskej legislatíve nenájdeme definovaný pojem verejný priestor. Zákon č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku „v určitej významovej modifikácii definuje pojem 'verejně priestranstvo' ako verejnosti prístupné pozemky vo vlastníctve obce v súvislosti so stanovením miestnych poplatkov“ (Kadášová, 2017). Za verejný priestor pre účely nášho výskumu považujeme každý otvorený priestor pod šírou oblohou vymedzený existujúcou a navrhovanou hranicou zastavaného územia sídla bez zohľadňovania majetkových vzťahov, ktorý je prístupný verejnosti. Za verejne prístupný ho považujeme aj vtedy, keď má voľný vstup po celý deň alebo väčšiu časť dňa.

Verejné priestory z hľadiska skúmania kvantitatívnych znakov člení na:

- Aktívny v ktorom je podstatný jeho spoločenský a stretávací význam : zhromažďovacie priestory, koridory komunikácií (ulice, chodníky, sprievodná zeleň), parky (plochy s vegetačnými úpravami s výmerou nad 0,5ha) ;
- Neaktívny, do ktorého sa zaradili ostatné „zvyškové“ priestory s funkciou športovo-rekreačnou a verejnej zelene, vyhradenej zelene s časovou obmedzenosťou prístupu pre verejnosť (cintoríny, areálová zeleň zariadení občianskej vybavenosti) a zeleň so špecifickou ochrannou a izolačnou funkciou (legislatívne definované ochranné pásma).

## 4 Výskum

Medzi dôležité ukazovatele rozvoja vidieckeho sídla radíme celkové prírastky alebo úbytky počtu trvalo bývajúcich obyvateľov a plošnej výmery poľnohospodárskej a nepoľnohospodárskej pôdy za ostatných dvadsať rokov. Keďže štatistické údaje nie sú presné z viacerých objektívnych dôvodov, vplyv lokalizačného faktora na rozvoj sídla sme skúmali v modelovom území aj porovnávaním výmery zrealizovaných rozvojových lokalít s pôvodným zastavaným územím obce, vymedzeným hranicou intravilánu. Za kvalitatívne ukazovatele priestoru sídla považujeme aj ich percentuálne zastúpenie v rámci urbanistickej rurálnej štruktúry a ich typologickú rozmanitosť v podobne rovnakom zastúpení. Ich vitalita a veľkosť majú nemalý vplyv na kvalitu života obyvateľov v nej žijúcej.

### 4.1 Vyhodnotenie demografie obyvateľov za ostatných dvadsať rokov

Stav trvale bývajúceho obyvateľstva v rokoch  
1996-2016



graf 1 – Prehľad stavu a prírastku trvale bývajúceho obyvateľstva v rokoch 1996-2016 (údaje sú k 31.12. daného roku)

Celkové prírastky počtu obyvateľov v skúmaných sídlach za ostatných 20 rokov (graf č. 1 a tab. 1) potvrdzujú, že dopravná dostupnosť mesta železničnou a cestnou dopravou, sa javí ako prioritný faktor pre usídlenie sa nových obyvateľov (Hviezdoslavov – prírastok o 453,9%, Miloslavov – 309,5%, Rovinka –305,5%, Dunajská Lužná – 217,6%,



Kvetoslavov 170,1%), Naopak tab. 1 dokazuje, že z hľadiska rozvoja obce, atraktívne krajinné prostredie (Hamuliakovo – prírastok obyvateľov 244,7%) alebo okrajové, kľudné vidiecke územie (Kalinkovo – 149,5% a Hubice –118,0%), nepredstavujú najdôležitejšie lokalizačné faktory.

Rok	Dunajská Lužná	Rovinka	Hamuliakovo	Kalinkovo	Miloslavov	Kvetoslavov	Hubice	Hviezdoslavov
1996	2818	1205	798	856	786	755	506	297
1997	2835	1206	800	858	803	778	503	307
1998	2866	1200	843	865	799	777	496	323
1999	2866	1217	860	854	803	795	490	329
2000	2892	1233	869	860	860	805	502	338
2001	2944	1277	975	913	875	818	509	345
2002	3009	1301	1036	915	907	827	504	345
	+191 (+6,78%)	+96 (+7,97%)	+238 (+29,82%)	+59 (+6,89%)	+121 (+15,39%)	+72 (+5,94%)	-2 (-1,4%)	+48 (+16,16%)
2003	3049	1309	1068	937	948	838	510	343
2004	3136	1368	1108	957	999	858	510	359
2005	3236	1450	1148	986	1105	862	510	369
2006	3428	1503	1205	1037	865	878	513	392
2007	3650	1631	1268	1068	1372	917	523	408
2008	3962	1837	1277	1105	1537	932	546	476
2009	4222	2039	1356	1141	1670	947	559	525
	+1172 (+38,47%)	+730 (+55,77%)	+288 (+26,97%)	+204 (+21,77%)	+722 (+76,16%)	+109 (+13,01%)	+49 (+9,61%)	+182 (+53,06%)
2010	4486	2241	1457	1193	1790	963	570	609
2011	4636	2382	1455	1177	1856	954	567	643
2012	4904	2600	1521	1231	1965	976	569	717
2013	5195	2762	1575	1259	2054	1023	563	803
2014	5536	3021	1674	1278	2134	1104	576	974
2015	5794	3262	1803	1273	2265	1207	595	1153
2016	6133	3681	1953	1278	2433	1284	597	1348
	+1647 (+36,71%)	+1140 (+64,25%)	+496 (+34,04%)	+85 (+7,12%)	+643 (+35,92%)	+321 (+33,33%)	+27 (+4,73%)	+739 (+121,34%)
<b>Celkový prírastok počtu obyv.</b>	<b>+3315 (+217,6%)</b>	<b>+2476 (+305,5%)</b>	<b>+1155 (244,7%)</b>	<b>+422 (+149,5%)</b>	<b>+1647 (+309,5%)</b>	<b>+529 (+170,1%)</b>	<b>+91 (+118,0%)</b>	<b>+1051 (+453,9%)</b>

tab. 1 – Prehľad prírastku (+) a úbytku (-) trvale bývajúceho obyvateľstva v sledovanom časovom období rokov 1996-2016 (údaje sú k 31.12. daného roku)

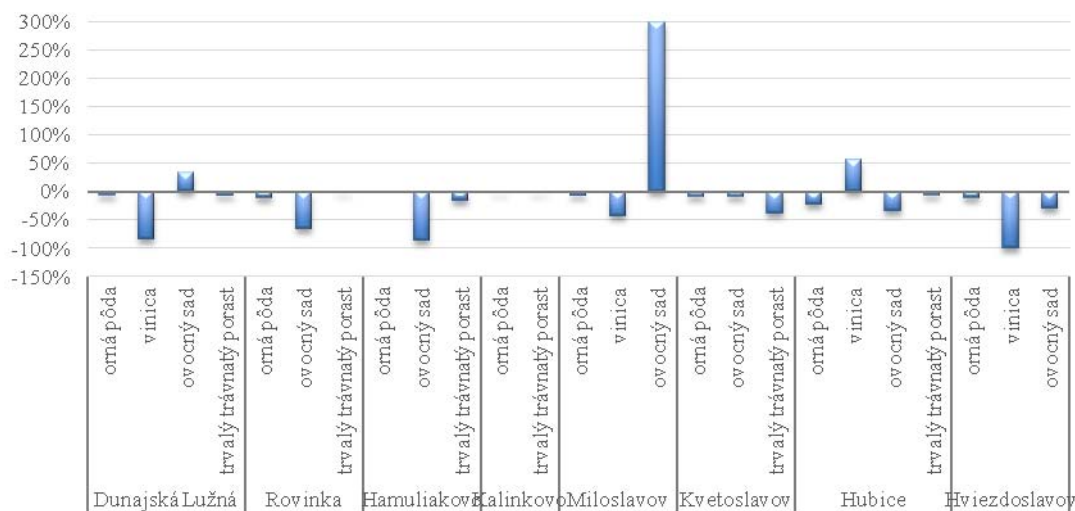
Suburbanizačný proces v bratislavskej aglomerácii, vzhľadom na spoločensko-politickú situáciu a ekonomické podmienky prebiehal v troch časových etapách (tab. 1):

- 1996 – 2002 proces suburbanizácie sa pomaly rozbieha „kdy počet dokončených bytů v rodinných domech poprvé od války převyšuje počet dokončených bytů v domech bytových“ (Maštálka, Robová, 2016),
- 2002 – 2009 obrovský rozmach novej výstavby, podporený dostupnými hypotekárnymi úvermi,
- 2002 – 2016 všeobecne deklarovaný útlm z dôvodu presýtenia trhu sa nepotvrdil, nakoľko v modelových obciach sledujeme výrazný nárast počtu obyvateľov (tab. 1).

Údaje v tab. 1 však môžu byť mierne skreslené, nakoľko v rokoch 1996-2009 sa veľká časť nových obyvateľov neprihlásila k trvalému pobytu vo vidieckom sídle. Po roku 2010 samosprávy obcí pristúpili k sankcionovaniu neprihlásených obyvateľov, čo sa mohlo premietnuť do sledovaných štatistických údajov.

#### 4.2 Vyhodnotenie prírastku a úbytku poľnohospodárskej pôdy za ostatných dvadsať rokov

Poľnohospodárska pôda v rokoch 1996-2016

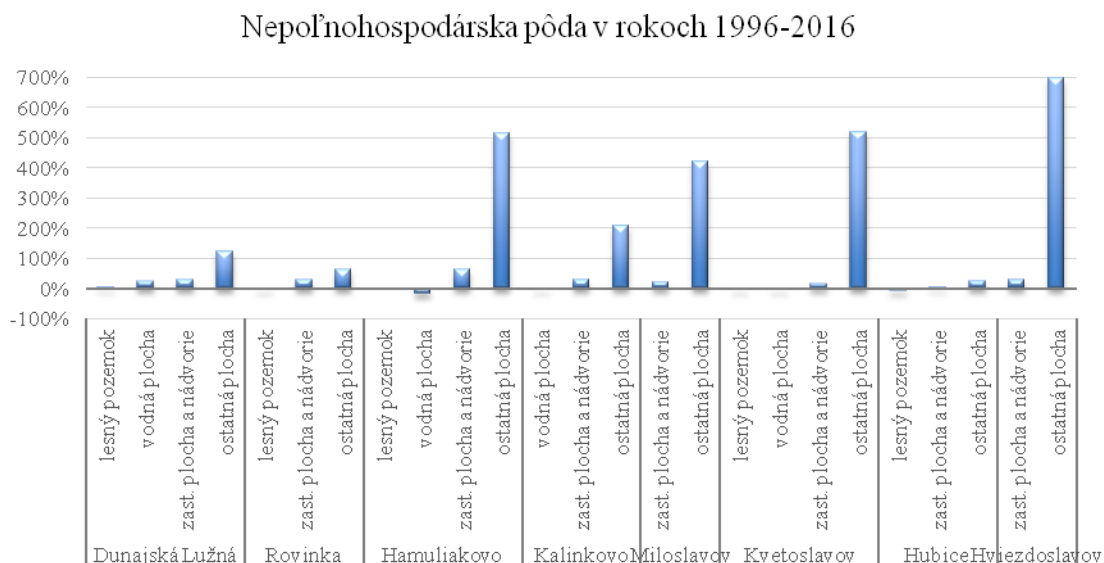


graf 2 – Percentuálny úbytok/prírastok poľnohospodárskej pôdy v modelových vidieckych sídlach za obdobie rokov 1996-2016

Ďalším dôležitým ukazovateľom je analýza dopadov na funkčné zmeny poľnohospodárskej krajiny v sledovanom území, s cieľom zachytiť skryté súvislosti. Výmera poľnohospodárskej pôdy v rokoch 1996-2017 zaznamenala vo všetkých sledovaných vidieckych sídlach úbytok (graf 2). Výnimkou je obec Miloslavov, kde pribudli o 300% ovocné sady oproti roku 1996. Zdôvodňuje sa to tým, že v katastrálnych územiach obcí Miloslavov a Dunajská Lužná je aktívne poľnohospodárske družstvo, ktoré má dlhodobú tradíciu v pestovaní jabloní.



obr. 4 – Extenzívny rozvoj skúmaných vidieckych sídiel na plochách poľnohospodárskej pôdy



graf 3 – Percentuálny nárast výmery nepoľnohospodárskej pôdy v modelových vidieckych sídlach za obdobie rokov 1996-2016

Logicky sa dá dedukovať, že prírastky nepoľnohospodárskej pôdy v modelových vidieckych sídlach v rokoch 1996-2016, ktoré dokumentuje graf 3, súvisia s rozvojom navrhnutým v územnoplánovacej dokumentácii. V rámci územného plánu obce poľnohospodárska pôda pod zadefinovanými rozvojovými zámermi, bola však preradená do zastavanej ale najmä ostatnej pôdy, ako územná rezerva pre novú výstavbu.

Obec	Poľnohospodárska pôda		Nepoľnohospodárska pôda			
	úbytku (-) výmery v katastrálnom území obce v rokoch 1996-2016 v %	úbytok výmery v rokoch 1996-2016 na 1ob./m <sup>2</sup>	Zastavané plochy		Ostatné plochy	
			prírastok(+) výmery v kat. území obce v rokoch 1996-2016 v %	prírastok výmery v rokoch 1996-2016 na 1 ob./m <sup>2</sup>	prírastok(+) výmery v kat. území obce v rokoch 1996-2016 v %	prírastok výmery za roky 1996-2016 na 1 ob. /m <sup>2</sup>
Dunajská Lužná	-6,59	-259	+ 30,20	+294	+121,78	+185
Rovinka	-9,02	-178	+29,47	+112	+61,05	+113
Hamuliakovo	-19,08	-433	+62,38	+128	+515,23	+830
Kalinkovo	-2,46	-130	+29,63	+126	+208,54	+276
Miloslavov	-5,29	-193	+21,53	+71	+421,68	+121
Kvetoslavov	-8,94	-498	+13,88	+88	+518,36	+411
Hubice	-3,16	-232	+4,52	+34	+24,91	+204
Hviezdoslavov	-8,40	-569	+27,29	+139	+696,13	+382
Priemer	-7,86%	-311,5	+27,36%	+124	320,96%	315,3






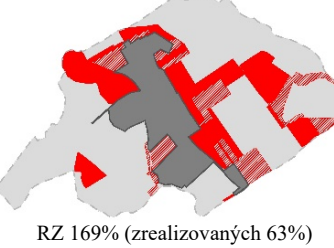
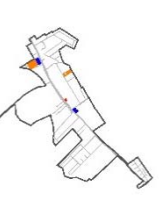
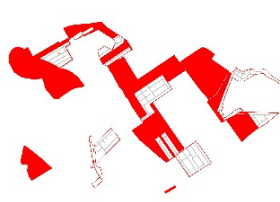
tab. 2 – Priemerný percentuálny a plošný prírastok (+) a úbytok (-) poľnohospodárskej a nepoľnohospodárskej pôdy v skúmaných modelových sídlach za obdobie rokov 1996-2016

Výskumom sme zistili, že v modelových vidieckych sídlach v rokoch 1996-2016 (v porovnaní s rokom 1996):

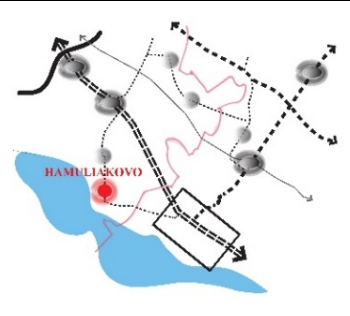
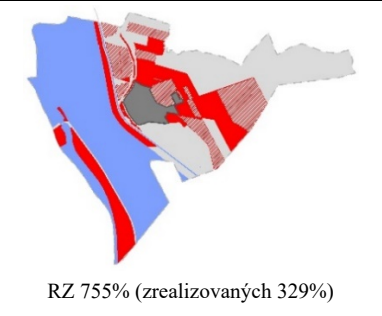

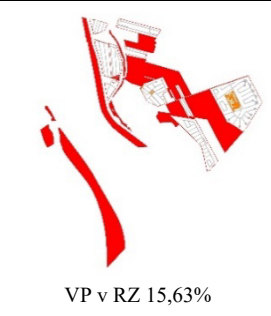
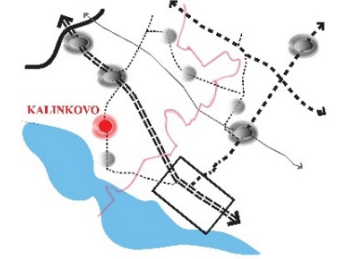
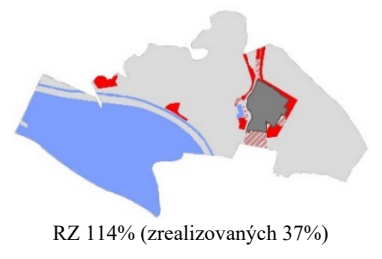

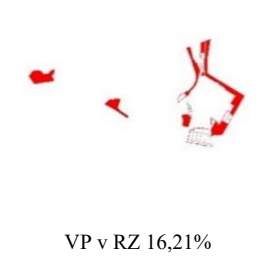
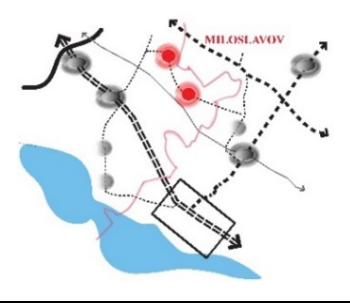
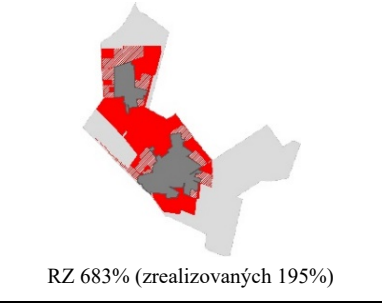
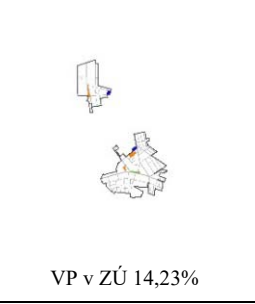
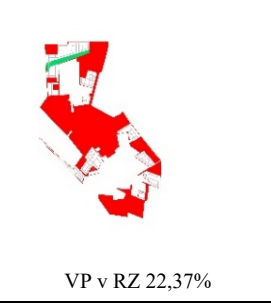

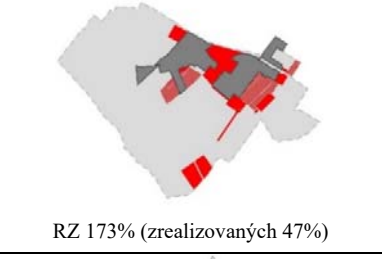
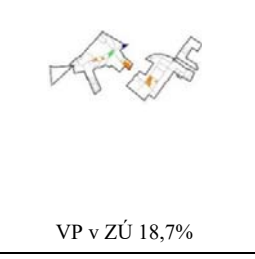

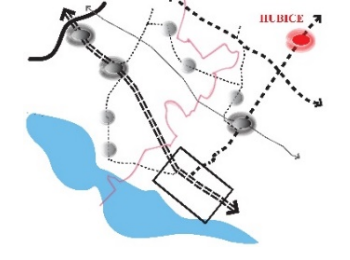
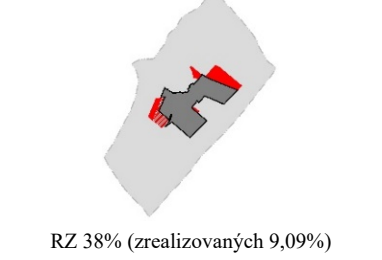
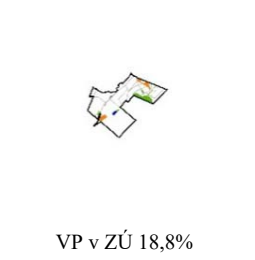


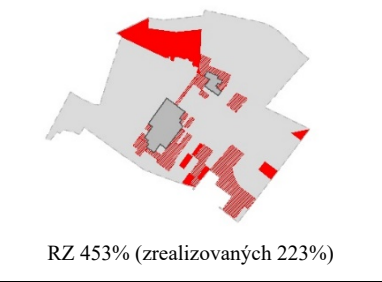
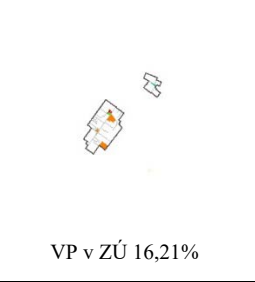
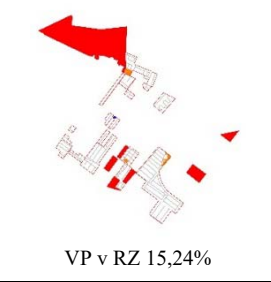

- priemerná výmera poľnohospodárskej pôdy klesla:
  - o 7,86% (od 19,06% v obci Hamuliakove po 2,46% v Kalinkove)
  - na 1 obyvateľa (stav obyvateľov k roku 2016) úbytok 7,86%, čo predstavuje 311,5 m<sup>2</sup>/obyv.
- priemerná výmera nepoľnohospodárskej pôdy stúpla:
  - zastavané plochy o 27,36% (od 62,38% v obci Hamuliakovo po 4,52% v obci Hubice), na 1 obyvateľa o 27,36%, čo predstavuje 124 m<sup>2</sup>/obyv.
  - ostatné plochy stúpili o 320% (od 696,13 % v obci Hviezdoslavov po 24,91% v obci Hubice), na 1 obyvateľa o 320,96%, čo predstavuje 315,3 m<sup>2</sup>/obyv.

### 4.3 Porovnanie výmery zastavaného územia a rozvojových zámerov obce

Nasledujúca tabuľka č. 3 zobrazuje porovnanie výmery zastavaného územia obce k výmere rozvojových zámerov, ktoré predstavujú návrhové aj výhľadové lokality schválenej územno-plánovacej dokumentácie sídla. Vo výskume sme zohľadňovali aj lokalizačný faktor. Najvyšší podiel nových lokalít v katastrálnom území vykazuje obec zasadená v prírodnom území, Hamuliakovo, kde pri stopercentnej realizácii všetkých rozvojových zámerov, nastane 7,5 násobný nárast súčasného sídla, vymedzeného hranicou intravilánu obce k roku 1996. Extrémne hodnoty vykazujú aj obce ležiace v priamom kontakte so železničnou traťou, kde je navrhnutý v priemere 436%-ný rozvoj, čo znamená, že pôvodná veľkosť obce narastie štvornásobne. Najmenší navrhovaný rozvoj majú obce Hubice a Kalinkovo ležiace v marginálnej polohe, v priemere 76%. S narastajúcou rozlohou v extraviláne sídla priamoúmerne rastie aj percentuálny podiel ich zrealizovaných lokalít, pre ktoré je vydané územné rozhodnutie. Priemerný pomer rozlohy zastavaného územia k rozvojovým zámerom v modelovom území Dunajskostredskej rozvojovej osi je 1:3,2, pričom zrealizovaná je v súčasnosti necelá jedna tretina.

Lokalizácia	Zastavané územie a rozvojové zábery (ďalej RZ)	Verejné priestory v zastavanom území (ďalej VP v ZÚ)	Verejné priestory v rozvojových záberoch (ďalej VP v RZ)
	 RZ 156% (zrealizovaných 33%)	 VP v ZÚ 14,87%	 VP v RZ 19,4 %
	 RZ 169% (zrealizovaných 63%)	 VP v ZÚ 12,56%	 VP v RZ 10,71%

Verejná scéna v suburbánních vidieckých sídlach

	 RZ 755% (zrealizovaných 329%)	 VP v ZÚ 25,68%	 VP v RZ 15,63%
	 RZ 114% (zrealizovaných 37%)	 VP v ZÚ 14,02%	 VP v RZ 16,21%
	 RZ 683% (zrealizovaných 195%)	 VP v ZÚ 14,23%	 VP v RZ 22,37%
	 RZ 173% (zrealizovaných 47%)	 VP v ZÚ 18,7%	 VP v RZ 17,74%
	 RZ 38% (zrealizovaných 9,09%)	 VP v ZÚ 18,8%	 VP v RZ 49,81%
	 RZ 453% (zrealizovaných 223%)	 VP v ZÚ 16,21%	 VP v RZ 15,24%
			

tab. 3 – Pozícia a porovnanie výmer navrhovaných a zrealizovaných zámerov ku katastrálnemu a zastavanému územiu obce















#### 4.4 Porovnanie verejných priestorov v zastavanom území a v rozvojových zámeroch

V nasledujúcej fáze výskumu sa pomocou komparácie vyhodnocovali verejné priestory v zastavanom území a v zrealizovaných rozvojových zámeroch. Výskumom sa prekvapujúco zistilo, že percentuálne zastúpenie aktívnych verejných priestorov v intraviláne obcí je v priemere nižšie ako podiel verejných priestorov v extraviláne sídla. V prípade vyššieho zastúpenia verejných priestorov však jednoznačne absentuje ich typologická rozmanitosť a v nových lokalitách dominuje výlučne cestný koridor. Máme za to, že vyšší podiel komunikácií v nových lokalitách (13,14%) ako v pôvodnom sídle (11,74%) súvisí s trhovým zámerom developerov dosiahnuť maximálny zisk s minimálnym možným kapitálom. Výsledkom tohto prístupu je dosiahnutie čo najväčšieho počtu stavebných pozemkov, s čím však vznikajú vyššie náklady na obslužné komunikácie a technickú infraštruktúru. Napriek tomu, že majú minimálnu legislatívnu dimenziu (4,5 až 5,5m), absenciu peších koridorov, sprievodnej zelene a zelene komunikácií s výhradnou dominanciou automobilovej dopravy (obr. 5), výskumom sme zistili, že oproti charakteru cestných koridorov v zastavanom území sídla je ich percentuálne zastúpenie stále vyššie, pravdepodobne z dôvodu ich výrazne dlhšieho trasovania v lokalite. Zaujímavou skutočnosťou je uzatváranie slepých komunikácií rampou, čím obyvatelia získavajú akúsi bezpečnú poloverejnú ulicu, ktorá supluje chýbajúci aktívny verejný priestor. Ekonomické a udržiteľné sú také formy zástavby a „prstorové usporiadání, ktoré umožňuje čo nejefektívnejší obsluhu verejnými infraštruktúrami, teda také, kde na jedného obyv. alebo 1 byt pripadá čo najmenší dĺžka verejné komunikace.“ (Maier a kol., 2012, s. 167).



obr. 5 – Ukážky charakteru cestných koridorov v zrealizovaných rozvojových lokalitách modelového územia

OBEC	EXISTUJÚCE ZASTAVAN UZEMIE (16,81%)							
	Aktívny verejn priestor				Neaktívny verejn priestor			
	Spol. priestor	Cestn koridor	Park	$\Sigma$	Šport.-rekr. plochy	Špec. zeleň	Ochr. a izol. zeleň	$\Sigma$
								
Dunajská Lužná	0,03	9,22	0,16	9,41	4,8	0,66	0	5,46
Rovinka	0,07	9,99	0	10,06	1,91	0,59	0	2,5
Hamuliakovo	0,14	16,28	2,32	18,74	5,31	1,63	0	6,94
Kalinkovo	0,42	10,57	0	10,99	2,1	0,93	0	3,03
Miloslavov	0,05	11,61	0,16	11,82	1,66	0,75	0	2,41
Kvetoslavov	0	17,18	0,48	17,66	4,28	0,56	0	1,04
Hubice	0,07	9,61	0	9,68	4,31	0	4,26	8,57
Hviezdoslavov	0,48	9,47	0,36	10,31	5,56	0	0,34	5,9
<b>PRIEMER</b>	<b>0,16</b>	<b>11,74</b>	<b>0,44</b>	<b>12,33</b>	<b>3,74</b>	<b>0,64</b>	<b>0,58</b>	<b>4,48</b>

OBEC	ZREALIZOVAN ROZVOJOV ZÁMERY (19,83%)							
	Aktívny verejn priestor				Neaktívny verejn priestor			
	Spol. priestor	Cestn koridor	Park	$\Sigma$	Šport.-rekr. plochy	Špec. zeleň	Ochr. a izol. zeleň	$\Sigma$
								
Dunajská Lužná	0	13,94	0	13,94	0	0	0	0
Rovinka	0	10,66	0	10,66	0,05	0	0	0,05
Hamuliakovo	0	13,09	0	13,09	2,54	0	0	2,54
Kalinkovo	0	16,21	0	16,21	0	0	0	0
Miloslavov	0	13,07	0	13,07	0	0	9,3	9,3
Kvetoslavov	0	14,37	0	14,37	0	0	0,37	0,37
Hubice	19,21	11,06	0	30,27	19,54	0	0	19,54
Hviezdoslavov	0	12,74	0	12,74	2,34	0,16	0	2,5
<b>PRIEMER</b>	<b>2,4</b>	<b>13,14</b>	<b>0</b>	<b>15,54</b>	<b>3,1</b>	<b>0,02</b>	<b>1,2</b>	<b>4,29</b>

tab. 4 – Vyhodnotenie verejných priestorov v zastavanom území a v rozvojových zámeroch



## 5 Záver a diskusia

### 5.1 Zhrnutie vyhodnotenia výsledkov

#### 5.1.1 Hypotéza č.1 sa potvrdila

„Predpokladá sa, že dopravná dostupnosť a atraktivita prírodného krajinného prostredia, hrajú prioritnú úlohu pri rozvoji vidieckeho sídla.“

Prehľad prírastku počtu obyvateľov v skúmaných územiach za sledované obdobie rokov 1996-2016 z hľadiska polohy vidieckeho sídla:

- pri regionálnej železničnej trati : Hviezdoslavov 453,9%, Miloslavov 309,5% a Kvetoslavov 170,1%
- pri regionálnom cestnom ťahu : Rovinka 305,5%, Dunajská Lužná 217,6%
- v aktívnom krajinnom prostredí : Hamuliakovo 244,7%
- v marginálnych územiach : Kalinkovo 149,5%, Hubice 118,0%

Sledovaním nárastu počtu obyvateľov v modelových vidieckych sídlach za posledných dvadsať rokov sme dospeli k záveru, že polohový potenciál má podstatný vplyv na rozvoj. Dokazuje to aj vyšší počet prisťahovaných obyvateľov vo vidieckych sídlach ležiacich pozdĺž hlavných koridorov dopravy a v krajinne atraktívnom prostredí v porovnaní s ostatnými marginálnymi územiami.

#### 5.1.2 Hypotéza č.2 sa nepotvrdila

„Predpokladá sa, že novopostavené lokality majú percentuálne nižšie zastúpenie aktívnych a živých verejných priestorov ako existujúca zastavaná štruktúra obce.“

Vyhodnocovaním kvantitatívnych parametrov aktívnych a neaktívnych verejných priestorov v modelových vidieckych sídlach sa zistilo :

- aktívne verejné priestory v zrealizovaných obytných zónach majú v priemere vyššie percentuálne zastúpenie (15,54%) ako v pôvodnej zastavanej štruktúre obce (12,33%) a vyznačujú sa nasledovnými charakteristikami:
  - absentujú aktívne verejné priestory v tradičnom ponímaní:
    - spoločensko-zhromažďovacie priestory , námestia
    - parkovo upravené plochy, s funkciou dotvárania vnútorného prostredia
  - dominujú najmä cestné koridory, ktoré v priemere dosahujú vyššie percentuálne zastúpenie (13,14%) ako v pôvodnej zastavanej štruktúre obce (11,74 %)
- neaktívne verejné priestory v zrealizovaných obytných zónach majú v priemere podobné percentuálne zastúpenie (4,29%) ako v pôvodnej zastavanej štruktúre obce (4,48%) a vyznačujú sa nasledovnými charakteristikami:
  - športovo-rekreačné plochy majú v priemere porovnateľné percentuálne zastúpenie v nových obytných zónach (3,1%) ako v pôvodnej zastavanej štruktúre obce (3,74%)
  - plochy špeciálnej zelene a ochrannno-izolačnej zelene majú v priemere rovnaké percentuálne zastúpenie v nových rozvojových lokalitách ako v pôvodnej štruktúre obce (0,61%), avšak v prípade rozvojových zámernov ide o vyššie zastúpenie plôch ochrannnej a izolačnej zelene

Výskumom sme zistili, že nové obytné zóny majú percentuálne vyššie zastúpenie aktívnych verejných priestorov, v ktorých však úplne absentujú spoločenské priestory a dominujú najmä dopravnno-obslužné funkcie.

## 5.2 Nadväznosť na ďalší výskum

Medzi základné funkčné urbanistické problémy nových obytných štruktúr zaradujeme „kvantitatívne a často aj kvalitatívne nepostačujúcu základnú vybavenosť - obchody, školy a zdravotnícka vybavenosť“ (Sopiřová, Štefancová, Bařová, Görner, 2017; vlastný preklad). Pri extrémne exponovanom náraste počtu obyvateľov v modelových sídlach považujeme za vhodné venovať pozornosť aj ostatným čiastkovým problémom, ktoré sa vyskytujú v transformovanom území vidieckeho zázemia Bratislavy. V ďalšej fáze sa bude výskumný projekt orientovať na posúdenie kvantitatívnych aj kvalitatívnych parametrov existujúcich zariadení občianskej vybavenosti v modelových sídlach. Podľa aktuálnych prieskumov a rozborov v jednotlivých obciach sa najmä nekomerčná vybavenosť sídiel nestíha prispôbiť ich dynamickému rozvoju a vznikajú rýchle ale dočasné riešenia napríklad v podobe kontajnerových školských zariadení. Najbližšie mesto skúmaných sídiel – Šamorín - navyše v jednotlivých školských zariadeniach v jeho zriaďovateľskej kompetencii prírma opatrenia v podobe neprijímania žiakov susedných obcí z kapacitných dôvodov.

Keďže sa novým lokalitám pripisuje predmestský charakter, zaujímavé je aj porovnanie výsledkov výskumu s mestami s rurálnou atmosférou. „Život v suburbánnom prostredí nadobúda znaky, ktoré sú charakteristické pre mestské aj vidiecke prostredie, resp. ktoré sa nedajú zaradiť ani do jedného z nich.“ (Šveda, 2016). Sú to najmä veľkostne podobné urbánne štruktúry, čoho príkladom môžu byť Šamorín, Svätý Jur a Stupava.

Dôležitým doplnkom k prebiehajúcemu výskumu bude aj porovnanie skúmaných výsledkov vo vidieckych sídlach ležiacich v územiach cezhraničných rozvojových osiach, napríklad Parndorfskej. Rakúske obce majú schválenú prísnu reguláciu rozvoja. Zaujímavé by preto bolo zistenie, aký percentuálny nárast sídiel a podiel verejných priestorov v nich považujú za optimálny. Súčasné decízne opatrenia tam regulujú aj stav nových obyvateľov príľahlých štátov, najmä Slovenska. V pohraničných obciach je podobné percentuálne zastúpenie nových obyvateľov a Rakúšanov. Podľa typu nehnuteľnosti však občania Slovenska musia splniť presne stanovené podmienky na prihlásenie sa na trvalý pobyt a prispôbiť sa tiež tamojšiemu sociálnemu a legislatívnemu systému a kontextu.

Logickým následným krokom tejto analýzy by potom malo byť vypracovanie odporúčaní na vytváranie podmienok pre zvládnutie suburbanizačného procesu a na redukciu negatívnych dopadov suburbanizácie na priestorovú štruktúru vidieckych sídiel.

## Literatúra

Archív autora.

BAŠE, Miroslav (2006): Sídlá a stavby na venkově. Praha : Česká technika – nakladatelství ČVUT. ISBN 80-01-03390-2.

FALŤAN, Ľubomír, STRUSSOVÁ, Mária, KOSTLÁN, Dávid, FALŤANOVÁ, Ľubica, SOPIŘOVÁ, Alžbeta (2011): Malé vidiecke sídlá začiatkom 21. storočia. Bratislava : Sociologický ústav SAV. ISBN 978-80-85544-73-2.

GAJDOŠ, Peter, MORAVANSKÁ, Katarína, FALŤAN, Ľubomír (2009): Špecifiká sídelného vývoja na Slovensku. Typologická analýza sídiel. Bratislava : Sociologický ústav SAV. ISBN 978-80-8554-52-6, s. 5-9.

GALČANOVÁ, Lucie (2012): Proces suburbanizace v kulturní perspektivě – teoretická přehledová stat'. In : Sociológia . Bratislava : Sociologický ústav SAV, Roč. 44. Vyd. 1. s.5-33. ISSN 0049-1225. [cit. 2017-11-09].

HNILÍČKA, Pavel (2012): Sídelní kaše, Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domu. . vydanie, Brno : Host – vydavatelství s.r.o. ISBN 978-80-7294-592-4. s. 17,27, 87, 92.

KADÁŠOVÁ, Zuzana (2017) : Verejně priestory : Pozícia verejných priestorov v procese územného plánovania. In: Czech Journal of Civil Engineering [online], Roč. 3. Vyd. 1.

- s. 73-77. ISSN 2336-7148. s.74. [cit. 2017-10-05]. Dostupné z :  
[http://www.scientificjournals.eu/magazine/2017/CJCE\\_2017\\_01.pdf](http://www.scientificjournals.eu/magazine/2017/CJCE_2017_01.pdf)
- MAIER, Karel a kol. (2012): Udržiteľný rozvoj území, Praha : Grada Publishing a.s. ISBN 978-80-247-4198-7. s. 65,167.
- MAŠTÁLKA, Martin, ROBOVÁ, Nikola (2016): Občanská vybavenosť jako indikátor kvality života v nové developerské výstavbě. In: Holubec, Pavel (ed.). Člověk, stavba a územní plánování 9 [online], Praha : České vysoké učení technické – nakladatelství ČVUT. s. 129-136. ISSN 2336-7695, s. 130. [cit. 2017-10-30]. Dostupné z :  
<http://adminu.lhosting4.cz/Include/Data/getfile.php?id=204&db=csupuzemie>
- MICHÁLEK, Anton, PODOLÁK, Peter (2011): Impact of key socio-economic disparities on migration in Slovakia: economic diversification vs. traditional pattern. In : European Spatial Research and Policy [online]. Varšava : De Gruyter Open. Roč. 18. Vyd. 1. s. 71-87. ISSN 1231-1952. [cit. 2017-10-26]. Dostupné z :  
<http://esrap.geo.uni.lodz.pl/uploads/publications/articles/v18n1/Anton%20MICHÁLEK,%20Peter%20PODOLÁK.pdf>
- Mapka GKU.sk (2017) [online] Mapka . Úrad geodézie, kartografie a katastra SR. [cit. 2017-09-04]. Dostupné z :  
<https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/sk/kataster/?bm=zbgis&z=8&c=19.53000,48.80000#>
- MATLOVIČ, René (2004): Tranzitívna podoba mesta a jeho intraurbánných štruktúr v ére postkomunistickej transformácie a globalizácie, In : Sociológia [online] . Bratislava : Sociologický ústav SAV, Roč. 36, Vyd.2. s.137-158. ISSN 0049-1225. [2017-09-13]. Dostupné z : <https://www.sav.sk/journals/uploads/02160958matlovicOK.pdf>
- OUŘEDNÍČEK, Martin, ŠPAČKOVÁ, Petra, NOVÁK, Jakub (2013): Sub urbs: Krajina, sídla, lidé. Praha : Academia, ISBN 978-80-200-2226-4. s.57-59.
- POSOVÁ, Darina, SÝKORA, Luděk (2011) Urbanizace a suburbanizace v městských regionech Prahy a Vídně: Strukturální rozdíly v podmínkách odlišných politicko-ekonomických režimů. In : Geografie [online] . Praha : Česká geografická společnost. Roč. 116. Vyd. 3. s. 276-29. ISSN 1212-0014. [cit. 2017-10-02]. Dostupné z :  
[http://geography.cz/sbornik/wp-content/uploads/2011/10/g11-3-4posova\\_sykora.pdf](http://geography.cz/sbornik/wp-content/uploads/2011/10/g11-3-4posova_sykora.pdf)
- SLOVENSKO (2004) : Zákon č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku. Ministerstvo financií SR.
- SLOVENSKO (2017) : DATA.Cube. In: Štatistický úrad Slovenskej republiky. [online]. [cit. 2017-09-25]. Dostupné z :  
[https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/Databases/DATAcube\\_sk](https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/Databases/DATAcube_sk)
- SOPIROVÁ, Alžbeta (2012): Efektívnosť a únosnosť využitia vidieckych sídiel, In: Efektívnosť a únosnosť využitia vidieckych sídiel – Vybrané otázky, Bratislava: FA STU , ISBN 978-80-3821-7, s. 27, 31.
- SOPIROVÁ, Alžbeta, ŠTEFANCOVÁ, Lucia, BAŠOVÁ, Silvia, GÖRNER, Karol (2017): Public space and the efficiency of the new residential zones in small slovak towns and villages, In: European Countryside [online], Brno: Mendel University, Vyd. 3.s.541-559. ISSN : 1803-8417, s. 549. [cit. 2017-11-15]. Dostupné z :  
<https://www.degruyter.com/downloadpdf/j/euco.2017.9.issue-3/euco-2017-0032/euco-2017-0032.pdf>
- STANILOV, Kiril, SÝKORA, Luděk (2014): Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe. In : Wiley Blackwell, Chichester : Hungarian Geographical Bulletin, Roč. 63. Vyd. 4. s. 457–464. ISBN 978-1-4051-8548-6.

- SÝKORA, Luděk (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. In: SÝKORA, Luděk (ed.): Suburbanizace a její sociální a ekonomické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. Roč. 39. Vyd. 2. s. 190-191. ISSN 0038-0288.
- SÝKORA, Luděk, POSOVÁ, Darina (2011) : Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. In : Geografie [online] . Praha : Česká geografická společnost. Roč. 116. Vyd. 3. s. 1-22. ISSN 1212-0014. [cit. 2017-11-02]. Dostupné z : [http://geography.cz/sbornik/wp-content/uploads/2011/04/g11-1-1sykora\\_posova.pdf](http://geography.cz/sbornik/wp-content/uploads/2011/04/g11-1-1sykora_posova.pdf)
- ŠVEDA, Martin (2012): Transformácia zázemia Bratislavy pod vplyvom suburbanizačných procesov, dizertační práca, UK Bratislava Prírodovedecká fakulta.
- ŠVEDA, Martin (2016): Život v Bratislavskom suburbiu: prípadová štúdia mesta Stupava. In : Sociológia [online] . Bratislava : Geografický ústav SAV. Roč. 48. Vyd. 2. s. 139 – 171. ISSN 0049-1225. s. 140. [cit. 2017-11-16]. Dostupné z : <https://www.sav.sk/journals/uploads/04121244Sveda%20-%20zalomena%20OK%203.pdf>
- UzemnePlany.sk (2017) [online] UzemnePlany.sk [cit. 2017-08-30] Dostupné z: <http://www.uzemneplany.sk>

### **Informace o autorkách**

doc. Ing. arch. Alžbeta Sopirová, PhD.

Ing. arch. Ivana Bradová

*STU v Bratislave – Fakulta architektúry*

*sopirova@fa.stuba.sk, bradova.iva@gmail.com*

## Čo s jazvami mesta? Charakter a potenciál verejného priestoru MPZ Komárno

### *How to Deal with the Scars of the City? The Character and Potential of the Public Spaces of the Conservation Zone in Komarno*

Andrea Lacková, Lívía Šišláková

#### **Abstract:**

Komarno, the former royal town, is now known for its unique fortification system. It is situated on the confluence of the rivers Danube and Vah in the southern part of western Slovakia. Due to historical values its core is declared as a conservation zone. Together with the Hungarian Komárom, they form a cross-border city.

In our contribution, we focus on the unbuilt area of the urban conservation zone. Subsequently, we categorize a public, semi-private and private non-stop available space. The subject of the interest is only the public space that has not been reconstructed or revitalized according to the declaration of the conservation zone. We based our research on strategic city documents as the City Plan and Principles of Protection of the historic town core. We selected public spaces that lack any function and/or character of a public space by field surveys. Our focus is on the following phenomena:

- Protection - Protection against traffic and accidents — feeling safe, Protection against crime and violence — feeling secure, Protection against unpleasant sensory experiences
- Comfort - Opportunities to walk, Opportunities to stand/stay, Opportunities to sit, Opportunities to see, Opportunities to talk and listen, Opportunities for playing and exercising
- Enjoyment - Dimensioned at human scale, Opportunities to enjoy the positive aspects of climate, Aesthetic qualities + positive sensory experience

Based on the followed phenomenon and strategic documents, the spaces with the greatest potential for transformation into an active public space of the city were chosen.

#### **Keywords:**

public space; potential; conservation zone; Komárno

LACKOVÁ, Andrea. ŠIŠLÁKOVÁ, Lívía (2018). Čo s jazvami mesta? Charakter a potenciál verejného priestoru MPZ Komárno. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 70-86. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

„Tak ako je jedinečné každé ľudské sídlo, je jedinečný aj jeho verejný priestor a je súčasťou genia loci miesta“ (Kováč 2015: 12).

Verejný priestor je neoddeliteľnou časťou mesta a zároveň zrkadlom spoločenských a kultúrnych pomerov.

Jedným z kultúrnych potenciálov je bezpochyby kultúrne dedičstvo zhmotnené v urbanisticko-architektonickej stope historického jadra mesta Komárna. Predmetom výskumu sa stali verejné priestory mestskej pamiatkovej zóny. Priestory boli hodnotené na základe ich kvality a následne boli vytipované priestory s najlepším možným potenciálom premeny. Kde je tento potenciál chápaný ako možnosť rozvoja tak, aby bola zlepšená kvalita života v meste a zároveň boli zachované a podporené kultúrno-historické hodnoty mesta.

Mesto Komárno sa nachádza v južnej časti západného Slovenska v Podunajskej nížine. Rozprestiera sa na rozlohe 103,7 km<sup>2</sup> a má približne 35 tisíc obyvateľov. Leží na sútoku riek Dunaja a Váhu, kde Dunaj tvorí prirodzenú hranicu štátu s Maďarskou republikou. Rovinná krajina a jedinečné prírodné podmienky kontinentálnej riečnej delty vytvárajú charakteristické lužné lesy a mokrade. Tieto ponúkajú bohatú rozmanitosť fauny a flóry. Nachádzajú sa tu chránené vtáčie územia a územia európskeho významu zapísaných v súbore Natura 2000, ktorá je sústavou chránených území členských krajín Európskej únie. Jej hlavným cieľom je zachovanie prírodného dedičstva, ktoré je významné nielen pre príslušný členský štát, ale najmä pre EÚ ako celok. (Rozhodnutie komisie, 2007)

V rámci medzinárodného projektu INTERREG DANUrB je riešené územie povodia rieky Dunaj. Projekt sa sústreďuje najmä na stredné a menšie mestá a jeho cieľom je zmapovať a zatraktívniť ich neprebádaný kultúrny potenciál a podporiť turizmus v týchto lokalitách. Na Slovensku sa zaoberáme mestami Komárno a Štúrovo.

### 1.1 Historický kontext mesta

Jedinečné prírodné danosti vytvorili vhodné podmienky pre osídlenie tohto územia. Dokladom sú bohaté archeologické nálezy už z obdobia praveku, kedy tu vznikali prvé osady. Od tohto momentu prebiehal kontinuálny vývoj sídla. Významným obdobím je éra Rímskej ríše a budovanie hranice Limes Romanus. Na oboch stranách Dunaja sa nachádzajú archeologické náleziská vojenských táborov Kelemantia a Brigetia. Príslušné pamiatkové orgány sa dlhodobo snažia o zápis do Zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO ako jednu z častí celého pevnostného systému Rímskej ríše. (Pinčíková et al., 2011)



obr. 3 - Kolorovaná medirytina Komárna z roku 1732 od F. B. Wenera (Zdroj: Archív KPÚ Nitra, <https://www.pamiatky.sk/sk/page/zasady-ochrany-pz-komarno>)



*„Komárno prirodzene vždy využívalo svoju polohu na brehu Dunaja - už najstaršia písomná zmienka z roku 1037 hovorí o vyberaní poplatkov v komárňanskom prístave.“ (Pisoň, 1984: 108) .*

V časoch Veľkomoravskej ríše sa postupne začalo na tomto strategickom území vyvíjať hradisko so svojou osadou.

*“Hrad sa osvedčil za tatárskeho vpádu v 13. storočí.” (Pisoň, 1984: 110)*

V roku 1265 Belo IV. udelil osade mestské práva, čo podporilo ďalší rozvoj mesta. V období 15. storočia sa Matej Korvín zaslúžil o vybudovanie základne kráľovskej Dunajskej flotily.

*„Vpád Turkov spravil z mesta, a najmä z hradu kľúčový bod obrany proti tureckému nebezpečenstvu. Práve v Komárne sa postavila prvá renesančná pevnosť, zvaná stará pevnosť,..., podľa návrhu talianskych vojenských odborníkov. ... Keď sa Turci zmocnili Nových Zámkov, pribudla nová pevnosť, ... , ktorá nepodľahla ani stavovským povstaniam“ (Pisoň, 1984: 110).*

Následne mesto expandovalo mimo hradby s charakterom voľného zoskupenia objektov bez ulíc vo väzbe na komunikačné trasy, ktoré neskôr vytvorili uličnú sieť a zástavba sa sformovala do kompaktných blokov. (obr. 1)

*„Osud mesta do polovice 16. storočia poznačili najprv župani sídliači na hrade, neskôr hradní páni, ktorí sa tu striedali nezvyčajným tempom.“ (Pisoň, 1984: 110) “Roku 1745 sa Komárno stalo slobodným kráľovským mestom, ale o necelých dvadsať rokov zažilo živelnú katastrofu, zemetrasenie...“ (Pisoň, 1984: 111).*

Po viacerých zemetraseniach nastala regulácia výstavby viacpodlažných objektov a vertikálny nárast stavebného objemu v mestskej štruktúre stagnuje. Túto fázu vývoja mesta ukončil požiar v roku 1848. Až do konca Rakúsko-Uhorskej monarchie sa mesto (súmestie) vyvíjalo kontinuálne ako jeden celok. K jeho rozdeleniu došlo pri vzniku prvej Československej republiky. Následne dochádzalo ku konjunktúre mesta po veľkom požiari a vojnových udalostiach.

Po II. svetovej vojne dochádza k prehodnoteniu sídelnej štruktúry a v dôsledku potreby vybudovania efektívneho cestného tranzitného prepojenia cez Komárno spájajúceho Maďarskú republiku so severom Európy. Začína sa s vybudovaním novej časti malého mosta cez Dunaj a prerazením cestného ťahu na sever cez Hurbanovo a na západ do Bratislavy. (obr. 2) Asanácie spustili proces prehodnotenia oddelenej časti mesta od historického jadra. Po roku 1965 dochádza k intenzifikácii mesta a budovaniu socialistických panelových sídlisk. V tomto období boli realizované veľkoplošné asanácie historickej blokovej štruktúry. (Koncept územného plánu, 2016)



obr. 2 - Porovnanie historickej ortofotomapy z roku 1950 a 2017 (Zdroj: <http://mapy.tuzvo.sk/HOFM/>)

Mestská pamiatková zóna (MPZ) Komárno bola vyhlásená Krajským národným výborom v Bratislave, dňa 25.9.1990. (Zásady ochrany PZ Komárno, 2014: 6) Predmetom ochrany MPZ sa stalo zachované historické jadro so svojou pôdorysnou osnovou sídla a hmotovou skladbou zástavby. Pôdorysná štruktúra sídla sa vyznačuje trojicou vidlicovito usporiadaných ulíc, ktoré ústia na nám. Gen. Klapku (obr. 3), kde sa pôvodne nachádzala mestská brána. Historické jadro má z časti zachovanú pôvodnú stredovekú parceláciu, zástavba má radový charakter vytvárajúc bloky. Hmotovo-priestorová skladba je tvorená prevažne dvojpodlažnými meštianskymi domami so sedlovou strechou. V panoráme a siluete mesta sa objavujú výškové dominanty v podobe mestskej veže radnice a veží sakrálnych stavieb. V širšom kontexte mesta sa v hmotovo-priestorovej skladbe objavuje rozsiahly pevnostný systém. (Zásady ochrany PZ Komárno, 2014)

V druhej polovici 20. Storočia sa objavujú nové dominanty v siluete a panoráme mesta. Najcitelnejším zásahom do historického jadra je konštrukcia mostného nájazdu a cesty I/64, pri ktorom došlo k asanácii dvoch mestských blokov. Na tomto území vznikli mestské parky a nové solitérne objekty verejnej funkcie.



obr. 3 - Mestská radnica na nám. gen. Klapku. Zdroj: Foto autorky

## 1.2 Vízia rozvoja v strategických dokumentoch

### 1.2.1 Koncept územného plánu

V súčasnej dobe prebieha proces schvaľovania nového územného plánu mesta Komárno, ktorý je spracovávaný aj ako spoločný koncept rozvoja súmestia Komárno-Komárom. Okrem iného je v tomto koncepte zahrnutý návrh nového cestného obchvatu mesta, pre zníženie intenzity tranzitnej dopravy. (obr. 4)

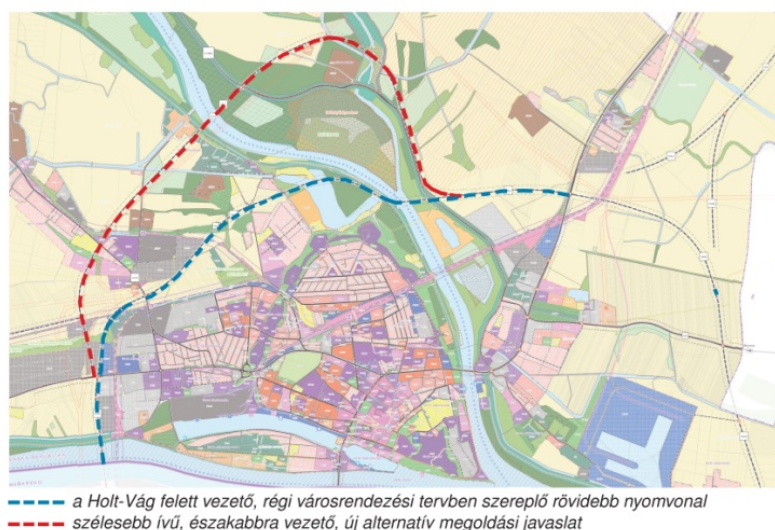
Územie MPZ je v tomto dokumente charakterizované ako:

*„Ťažisko osídlenia mesta, ktoré je formované v okolí Námestí gen. Klapku s pešou preferenciou dopravy. ... Charakteristický spôsob zástavby je na území*



*pamiatkovej zóny zachovaný z viac ako 80 % a s výnimkou pásu pri komunikácii vedúcej cez Záhradnícku ulicu na hraničný priechod s Maďarskou republikou. ... V tomto priestore sú porušené historické komunikačné väzby ulíc. V lokalite Dunajské nábrežie chýba prirodzená väzba medzi mestom a vodným tokom, ktorý dotváral výraz mestskej štruktúry a panorámy mesta ako Dunajskej metropoly. ... V dôsledku zastavania parkov Dunajského nábrežia nákladným prístavom v medzivojnovom období došlo k ochudobneniu mesta o tento typický prírodný prvok a stáročnú väzbu mesta na Dunaji s Dunajom“ (Koncept územného plánu, 2016: 85, 86).*

Koncept územného plánu počíta s revitalizáciou plochy MPZ a pre konkrétne riešenia alebo regulatívy odkazuje na Zásady ochrany PZ Komárno.



obr. 4 - Možnosti vedenia obchvatu mesta (Zdroj: [http://www.komarno.sk/sk/pozvanka-na-verejne-odborne-forum\\_4396-n.html](http://www.komarno.sk/sk/pozvanka-na-verejne-odborne-forum_4396-n.html))

### 1.2.2 Zásady ochrany PZ

Zásady ochrany PZ Komárno definujú požiadavky pre ochranu a rozvoj MPZ (Zásady ochrany PZ Komárno, 2014: 52). Na základe slohovej analýzy kultúrno-historických hodnôt zóny, špecifikujú národné kultúrne pamiatky, objekty s pamiatkovou hodnotou, objekty dotvárajúce pamiatkové územie, objekty neutrálne a objekty nerešpektujúce pamiatkové hodnoty územia. (obr. 5) Tie navrhujú rekonštruovať alebo revitalizovať do takej podoby, aby v čo najväčšej miere potlačili ich negatívny dopad na vnútorný obraz PZ. Z urbanistického hľadiska navrhujú narušené mestské priestory rehabilitovať.

*„Zástavbu na rezervných plochách obnoviť v pôdorysnom rozsahu na základe výsledkov archeologického výskumu, pri obnove objemového a architektonického riešenia je potrebné vychádzať z výsledkov archívnych výskumov, zo zachovaných historických plánov a dobových pohľadníc, povolené môžu byť iba úpravy navrhnuté v súlade s výsledkami týchto výskumov, stavebné úpravy rezervnej plochy R1 rieši rehabilitáciu celého asanovaného bloku, pričom pri určovaní výškových úrovní stavieb je nevyhnutné vychádzať zo susedných historických objektov, ako i výsledkov výskumov“ (Zásady ochrany PZ Komárno, 2014: 60).*

Ďalej definujú len dve rezervné plochy a konkrétne požiadavky pri zástavbe týchto plôch, a to:

*R 1 – priestor po asanovanom bloku Dunajského nábrežia a Klobučnickej ulice*

Regulácia R1 stanovuje pôdorys a objem novostavieb, ktorý musí vychádzať z historickej zástavby parcel a objektu musia byť realizované do uličnej čiary. Architektonicky sa novotvar musí priblížiť princípu s dôrazom na vyzdvihnutie hodnoty autenticity.

*R 2 – plocha zelene určená na rehabilitáciu*

Okrem týchto stavebných regulatív, zásady ďalej presne špecifikujú požiadavky na riešenie verejného priestoru a jeho mobiliáru, prvkov uličného parteru a dlažieb. (Zásady ochrany PZ Komárno, 2014)



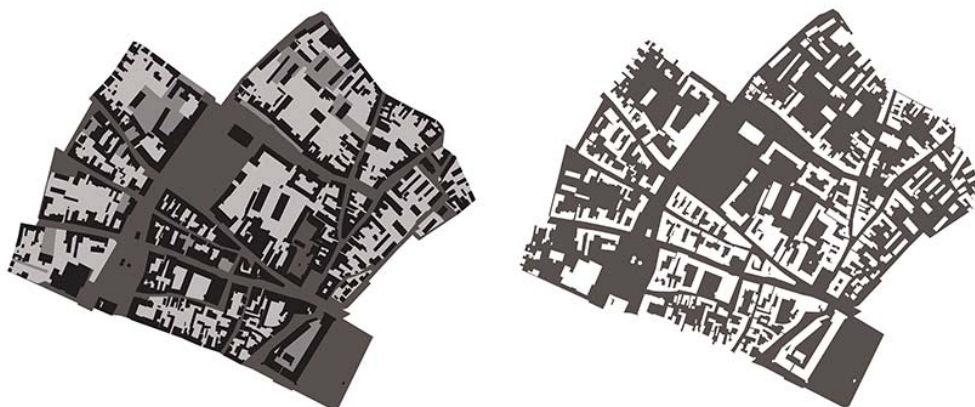
obr. 5 - Vľavo výkres slohovej analýzy MPZ a vpravo výkres zásad ochrany MPZ (Zdroj: <https://www.pamiatky.sk/sk/page/zasady-ochrany-pz-komarno>)

## 2 Definície verejného priestoru

Priestorovou štruktúrou mesta sa v teoretickej aj praktickej rovine zaoberajú viacerí autori, ktorí prehodnocujú spôsob vymedzenia mestských priestorov.

Staněková vo svojej štúdii rozvádza :

*„Urbánný priestor teda možno zobrazit' ako negatív štruktúry objektov tvoriacich mesto, ktorý rovnako ako objekty disponuje vlastnosťami, ako je mierka a tvar. Zároveň je preň dôležitá vzájomná nadväznosť jednotlivých sub priestorov“ (Staněková, 2011:42). (obr. 6)*



obr. 6 - Vľavo urbanistická štruktúra MPZ s rozdelením priestorov a vpravo nezastavaná plocha MPZ (Zdroj: autorky)

Alexy sa pozerá na priestor na základe jeho priestorovej štruktúry a hierarchie, ktorú člení nasledovne:

„a) dvor , nádvorie a vnútroblokový priestor; b) ulica - lineárny priestor; c) námestie - uzlový priestor; d) univerzálny priestor - integrácia a b c, e) špeciálny priestor“ (Alexy 1999: 35).

Čím schematizuje štruktúru na jej základné mestotvorné prvky.

„Klasifikácia urbanistických priestorov podľa Juliána Keppla a Lucie Benkovičovej rozlišuje z hľadiska prístupnosti priestory: • verejné, prístupné pre všetkých bez obmedzenia, • poloverejné, prístupné pre všetkých, ale vytvárajú určitú adresnosť pre istú skupinu užívateľov (napr. priechodný vnútroblok), • súkromné, fyzicky prístupné len pre určitú skupinu (vyhradené), • polosúkromné, v podstate vyhradený privátny priestor, ale bez fyzického ohraničenia od predošlých, pojem súkromný tu používame zámerne v zmysle „súkromie““ (Keppl et al., 2011; Kováč, 2015: 12).

Definícií a charakteristík toho, že ktorá časť urbanistickej štruktúry je verejným priestorom sa vedie v súčasnosti stále živá diskusia. Charakter definícií závisí od uhla pohľadu a účelu, pre ktoré boli vytvorené.

Jan Gehl používa termín “priestor medzi budovami” a zaoberá sa verejným priestorom najmä z pohľadu jeho užívateľov (chodcov). Merítko človeka je základným determinantom jeho teórie fungovania mesta.

„Potenciál mesta ako živého organizmu sa zvyšuje vtedy, keď je čím ďalej viac ľudí motivovaných k chôdzi, jazde na bicykli alebo k pobytu na mestskom priestore“ (Gehl, 2012: 6).

Tieto názory ďalej rozvíjajú alebo dopĺňajú ďalší autori.

„Pod pojmom verejný priestor z urbanistického hľadiska chápeme verejne prístupný priestor mesta bez časového obmedzenia a bez ohľadu na jeho vlastníctvo, či už ide o exteriér mesta alebo verejne prístupný interiér budov.“ (Melková et al., 2014: 4; Vitková, 2015: 23).

„ „Pojem „verejný priestor“ je chápaný ako vonkajšie, verejne prístupné priestranstvo, na ktorom sa realizujú rôzne činnosti (organizované aj neorganizované) rôznych skupín ľudí aj individuálnych občanov. Ide teda o záhrady a parčíky, zelené plochy, priestranstvá na sídliskách, menšie námestia, priestory okolo verejných budov a podobne“ uvádza sa v materiáloch nadácie Ekopolis. Zuzana Krykorková považuje tento pojem za medziodborový, „...ktorý sa vďaka svojmu charakteru dostáva do oblasti mnohých vedných disciplín... Verejné priestranstvá by mali byť chápané ako komplexný jav, do ktorého sa premietajú široké charakteristiky kultúrne a spoločenské ako aj úzke kategórie priestoru a charakteru miesta““ (Krykorková, 2008: 23; Kováč, 2015: 12).

„Podmienkou existencie verejného priestranstva nie je iba jeho verejná prístupnosť ani možnosť ho priestorovo definovať, ale jeho naplnenie účelom. Základnou vlastnosťou verejného priestranstva je, že sa mení spolu so spoločnosťou, ktorá ho utvára“ (Koucký et al. 2014: 387).

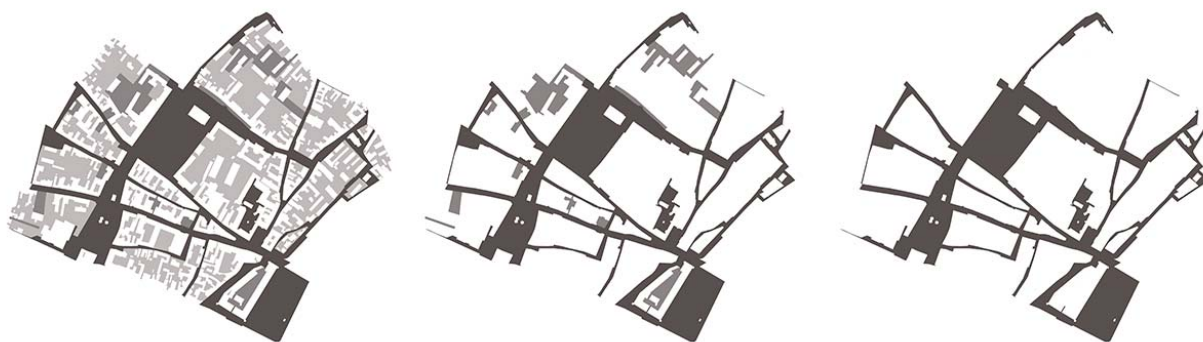
Verejný priestor je inverzným obrazom štruktúry mestskej zástavby, preferenciou jej urbánnej kvality. Cez verejné priestory je možné živé mesto zobrazovať, popisovať, iniciovať a v neposlednej rade hodnotiť.

### 3 Metodika

Slovenská legislatíva pojem “verejný priestor” nepozná. Pre účely tohto výskumu sme preto definovali verejný priestor mestskej pamiatkovej zóny Komárno na základe niekoľkých kritérií:

- Priestor musí byť verejne prístupný
- Verejný priestor je neobmedzene prístupný a nie je kontrolovaný prostredím
- Priestor musí mať funkčnú náplň, alebo sa v okolitej štruktúre musí nachádzať cieľová prevádzka, ktorej návštevník cez tento priestor prechádza

Postupne sme vyčlenili súkromný priestor, ktorý nie je verejnosti prístupný za žiadnych podmienok. Ďalej sme vyčlenili poloverejný priestor, ktorý je prístupný len v určitom časovom úseku, respektíve je jeho využívanie kontrolované a podmienené cieľovou návštevou (uzavreté areály múzeí, obchodné pasáže, školské areály a pod.). Ďalej boli vyčlenené priestory, ktoré nemajú funkčnú náplň a ani objekty v okolí neplnia verejnú funkciu, preto nie je dôvod sa v tomto priestore zdržiavať. Posledným kritériom bolo vyčlenenie priestorov, ktoré od vyhlásenia MPZ prešli rekonštrukciou alebo revitalizáciou a tým pádom sa jedná o vitálny verejný priestor, ktorý nie je predmetom nášho záujmu (napr. pešia zóna). (obr. 7) Súčasťou tohto funkčného verejného priestoru sú aj uzlové priestory (historické námestia a predpolia budov)



obr. 7 - Definícia verejného priestoru MPZ. 1. Nezastavaný priestor, 2. Poloverejný a verejný priestor, 3. Neobmedzene prístupný priestor

#### 3.1 12 Kvalitatívnych kritérií

Následne sme pomocou terénneho prieskumu všetky lokality prešli, vytvorili fotografickú dokumentáciu. Všetky typy mestskej urbanistickej štruktúry boli podrobené hodnoteniu na základe kvalitatívnych kritérií (Gehl, 2012: 239) rozdelených do troch základných skupín:

- Ochrana
- Pohodlie
- Radosť (obr. 8)



Ochrana	<p><b>OCHRANA PROTI DOPRAVĚ A NEHODÁM – POCIT BEZPEČÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ochrana chodců</li> <li>Eliminování strachu z dopravy</li> </ul>	<p><b>OCHRANA PROTI KRIMINALITĚ A NÁSILÍ – POCIT JISTOTY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Živá veřejná sféra</li> <li>Oči na ulici</li> <li>Překrývání denních a nočních funkcí</li> <li>Dobré osvětlení</li> </ul>	<p><b>OCHRANA PROTI NEPŘÍJEMNÝM SMYSLOVÝM VJEMŮM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vítr</li> <li>Děšť/sněh</li> <li>Chlad/horko</li> <li>Zplodiny</li> <li>Prach, hluk, oslnění</li> </ul>
Pohodlí	<p><b>MOŽNOST CHŮZE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prostor pro pěší</li> <li>Žádné překážky</li> <li>Dobré povrchy</li> <li>Přístup pro všechny</li> <li>Zajímavá průčelí</li> </ul>	<p><b>MOŽNOST STÁT/ZŮSTAT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Efekt hraniční linie/atraktivní zóny pro stání/setrvání</li> <li>Opyry pro stání</li> </ul>	<p><b>MOŽNOST SE POSADIT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zóny k sezení</li> <li>Využití výhod: výhled, slunce, lidé</li> <li>Dobrá místa k sezení</li> <li>Lavičky vhodné k odpočinku</li> </ul>
	<p><b>MOŽNOST VIDĚT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Přiměřené pohledové vzdálenosti</li> <li>Neomezené výhledy</li> <li>Zajímavé pohledy</li> <li>Osvětlení (za tmy)</li> </ul>	<p><b>MOŽNOST MLUVIT A POSLOUCHAT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nízká hladina hluku</li> <li>Městský mobiliář, který poskytne „konverzační ostrůvky“</li> </ul>	<p><b>MOŽNOST HRÁT SI A CVIČIT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Motivace k tvořivosti, fyzické aktivitě, cvičení a hram</li> <li>Ve dne i v noci</li> <li>V létě i v zimě</li> </ul>
Radost	<p><b>MĚŘÍTKO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Budovy a prostory navržené s ohledem na lidské měřítko</li> </ul>	<p><b>MOŽNOST UŽÍVAT DOBRÉHO POČASÍ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Slunce/stín</li> <li>Teplo/chlad</li> <li>Vánek</li> </ul>	<p><b>POZITIVNÍ SMYSLOVÉ ZÁŽITKY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dobry design a detaily</li> <li>Kvalitní materiály</li> <li>Krásné výhledy</li> <li>Stromy, rostliny, voda</li> </ul>

obr. 8 - 12. Kvalitativních kritérií (Zdroj: Gehl 2012: 239)

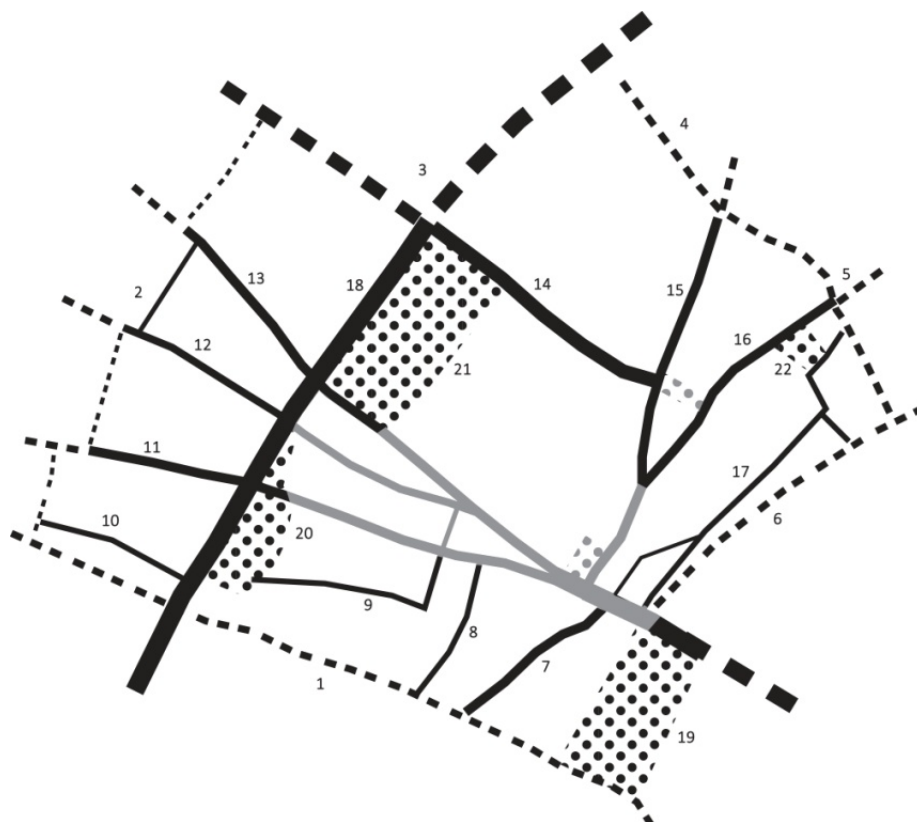
Zásadnou požiadavkou je predovšetkým ochrana proti nebezpečenstvu.

„Pokiaľ jediná z týchto hlavných úloh, týkajúcich sa ochrany zostane nesplnená, môže sa ukázať, že ostatné zaručené kvality strácajú význam. Aby sme mohli obdivovať a chváliť všetky príjemné stránky určitého miesta je potrebné primárne zaistiť správnu ľudskú mierku, možnosť vychutnať pozitívne stránky miestneho prostredia tiež sprostredkovať estetické zážitky a príjemné zmyslové vnemy“ (Gehl, 2012: 238).

### 3.2 Charakter verejného priestoru MPZ a jeho delenie

Priestory boli na základe ich mestskej priestorovej štruktúry rozdelené na uzlové a lineárne, následne boli lineárne priestory rozdelené do dvoch kategórií: vnútorné a hraničné.

- Uzlové priestory: námestia, parky, predpolia verejných budov
- Vnútorné lineárne priestory: ulice vo vnútri MPZ
- Vonkajšie lineárne priestory: ulice tvoriace hranicu medzi MPZ a okolitou nechránenou mestskou štruktúrou (obr. 9)



obr. 9 - Schéma hierarchie verejných priestorov MPZ. Plná - Vnútorné lineárne, čiarkovaná - hraničné lineárne, bodkovaná - uzlová štruktúra, šedou sú vyznačené priestory po obnove (Zdroj: autorky)

Postupne boli tieto výsledky zhodnotené a vybraté priestory, ktoré majú najväčší potenciál pre rozvoj. Predpokladáme, že priestory, ktoré budú vo výsledku najhoršie, majú najväčší potenciál regenerácie v mestskom prostredí. Nakoľko je v nich najväčšie množstvo nedostatkov a negatívnych vnemov, ktoré je možné vylepšovať a meniť.

Hraničné lineárne priestory tvoria špecifickú kategóriu, nakoľko sa tu často krát stretáva historická kompaktná forma zástavby s modernou rozvoľnenou, soliternou zástavbou. Dochádza tu ku kontrastu medzi jednotlivými štruktúrami. Najvýraznejší kontrast je citelný na západnej a južnej hranici MPZ. Západná hranica MPZ je lemovaná sídliskovou zástavbou, kde dochádza k výraznej výškovej disproporcii. Kompaktná jednoposchodová zástavba lemujúca ulicu je na opačnej strane "zrkadlená" desaťposchodovými panelovými domami, ktoré sú od ulice odsadené a ich predpriestor zaplňajú parkovacie plochy a zostatkové plochy nízkej vegetácie. Južná hranica MPZ je v dotyku s priemyselnou zónou nákladného prístavu a jeho technickej infraštruktúry, ktorá oddeľuje mesto od Dunaja a tvorí tak nepreniknuteľnú bariéru.

Ku konfliktu tu dochádza v aj rovine legislatívnej - územnej ochrany MPZ, kde hranica vedie osou komunikácie, čím dochádza k rozdeleniu ochrany. Toto je pri východnej a južnej hranici MPZ pochopiteľné, kde z hľadiska pamiatkovej ochrany už nie sú splnené podmienky územnej ochrany a absentujú kultúrno-historické hodnoty. Paradoxne severná hranica je tvorená tiež osou komunikácie, napriek tomu, že obe strany vykazujú rovnaké urbanistické a architektonické znaky. Na základe toho by mala byť ulica, ako základná lineárna štruktúra mesta, posudzovaná ako celok. Východná hranica MPZ je v dotyku s bývalými nájomnými bytovými domami, vybudovanými v polovici 20. storočia pre potreby lodenice. Objekty vykazujú jedinečné tvaroslovie odkazujúce na tradíciu priemyslu v Komárne. (obr. 10)



*obr. 10 - Fotografie zobrazujúce typické priestory MPZ. Horné dve fotografie zobrazujú hraničné priestory, vľavo kontrast a v pravo jednotný charakter chránenej a nechránenej zástavby. Vľavo dole je vnútorný lineárny priestor a vpravo dole novodobý park (Zdroj: foto autorky)*

Vnútročné historické lineárne štruktúry tvoria ulice MPZ, kde je zachovaná historická sieť ulíc vidlicovitého typu, ktorá ústila k vstupným mestským bránam do historického jadra mesta. Hierarchicky najvýznamnejším priestorom je pešia zóna, kde je najvyššia koncentrácia atraktívnych mestotvorných funkcií. V súčasnej dobe prebieha obnova týchto priestorov pod metodikou Krajského pamiatkového úradu Nitra a príslušného stavebného úradu v Komárne. Samostatnou kategóriou uzlových priestorov sú parky nachádzajúce sa v MPZ. Jediná historicky významná zeleň sa nachádza v anglickom parku dôstojníckeho pavilónu. Ďalšou významnou plochou sú novodobé parky, ktoré vznikli na asanovaných blokoch historickej zástavby MPZ.

#### **4 Výsledky kvalitatívneho hodnotenia verejných priestorov MPZ**

Napriek pôvodnej hypotéze sa ukázalo, že potenciál priestorov nie je závislý na ich nedostatkoch, ale je oveľa dôležitejšia ich strategická poloha v rámci mestskej urbanistickej štruktúry. Výsledky kvalitatívneho hodnotenia sú zobrazené v tabuľke č 1.

		Ochrana			Pohodlie					Radosť			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Názov		Doprava a riadený, miera pocitu bezpečia	Kriminalita a násilie, pocit istoty	Neprijemné zmyslové vnemy (vietor, dážď, sneh, etc.)	Možnosť chôdze Možnosť stať alebo zostať	Možnosť sa posadiť	Možnosť vidieť	Možnosť hovoriť a počúvať	Možnosť hrať sa a cvičiť	Merítko Možnosť užívania dobrého počasia	Pozitívne zmyslové zážitky		
Vonkajšie lineárne priestory	1 Dunajské Nábřeží	X	X	X	•	X	X	•	•	X	•	X	X
	2 Rybárska, Kúpeľná, Štúrova, Špitálska	•	•	X	•	X	X	X	•	X	X	X	X
	3 Senný trh, Pohraničná, Záhradnícka	X	•	X	•	X	X	•	X	X	X	X	X
	4 Námestie Kossutha	•	•	X	•	X	X	•	•	X	•	X	X
	5 K. Thaly, Zámoryho	•	•	X	X	X	X	X	X	X	•	X	•
	6 Vnútorňá Okružná	X	•	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vnútorňé lineárne priestory	7 Pevnostný rad	•	•	X	•	X	X	•	•	X	•	X	•
	8 Dunajská	•	•	X	•	X	X	X	•	X	•	X	X
	9 Svätoondrejská	•	•	X	X	X	X	X	•	X	X	X	X
	10 Klobočnícka	•	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	11 Palatínova	•	•	X	•	•	X	•	•	X	•	X	•
	12 Eotvosa	•	•	X	•	X	X	X	•	X	•	X	X
	13 Biskupa Kiralya	•	•	X	•	X	X	•	•	X	•	X	•
	14 Pohraničná	X	•	X	•	•	X	•	•	X	X	X	X
	15 Jókaiho	•	•	X	X	X	X	•	•	X	•	X	•
16 Františkánov	•	•	X	•	•	X	•	•	X	•	X	X	
17 M. Čáka, Letná	•	•	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
18 I/64	X	•	•	•	•	X	•	•	X	•	X	X	
Uzlové priestory	19 Anglický park	•	•	X	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	20 Lehár Ferenc park	•	•	X	•	•	•	•	•	X	•	•	X
	21 Park M. R. Štefánika	•	•	X	•	•	•	•	•	X	•	•	•
	22 Priestor pri Františkánskom kostole	•	•	X	X	X	X	•	•	X	X	X	X

tab. 1 - Vyhodnotenie verejných priestorov podľa 12. kvalitatívnych kritérií, na základe terénneho prieskumu. • splnené kritérium X nesplnené kritérium (Zdroj: autorky)

#### 4.1 Hraničné lineárne priestory

Hraničné lineárne priestory nenaplnili kvalitatívne kritériá najmä v bodoch 3 5 6 9 11 a 12. Vzhľadom na charakter priestoru nie je možné kategóriu pohodlia splniť. V úzkych



uliciach, zaplnených primárne dopravou či už statickou alebo dynamickou, nie je priestor pre umiestnenie aktivít, čo i len mobiliáru. Kategória radosti je nesplnená najmä preto, že ide o nezrevitalizovaný priestor, detaily nie sú vyriešené, dlažba a povrchy sú neudržiavané. Ulice, až na výnimku pozitívnej ľudskej mierky, nepôsobia esteticky. Najpozitívnejším bodom bola ochrana pred kriminalitou, pocit istoty s výnimkou Dunajského nábrežia, ktoré je v dotyku s premyslenou zónou prístavu. Ďalším kladným bodom bola možnosť chôdze, čo vychádza z toho, že pešie ťahy sú elementárnou súčasťou dopravnej štruktúry MPZ.

#### 4.2 Vnútorne lineárne priestory

Vnútorne lineárne priestory spĺňajú o niečo viacej kritérií. Začínajú sa tu objavovať možnosti zostať stáť a zostať sedieť, ako aj pozitívne zmyslové zážitky. Najproblematickejšie boli body 3 6 9 11. Rovnako ako u hraničných priestorov je to spôsobené najmä ich lineárnym charakterom. Vo vnútri MPZ boli okrem pocitu istoty a možnosti chôdze, pozitívne aj body: ochrana proti doprave a možnosť počúvať a hovoriť. Je možné zhodnotiť, že obidva tieto body sú následkom polohy vo vnútri MPZ, kde doprava je vo väčšej miere regulovaná (pešie zóny, jednosmerné komunikácie).

#### 4.3 Uzlové priestory

Uzlové plochy sú najúspešnejšou skupinou verejných priestorov MPZ. Nechýba tu priestor pre pohodlie ani radosť. Najhoršie hodnotenými bodmi boli 3 a 9. Rovnako ako v ostatných priestoroch, aj tu absentovala možnosť ochrany pred nepríjemnými zmyslovými vnemami a možnosť hrať sa a cvičiť. Ostatné kritéria kvality boli pri uzlových priestoroch väčšinou hodnotené pozitívne, čo vychádza z ich elementárneho charakteru. Je tu možnosť aktívneho trávenia voľného času, keďže ani v jednom z hodnotených prípadov nie je dominantná doprava, práve naopak sú koncipované pre pohyb peších a cyklistov.

#### 4.4 Celkové zhodnotenie

Výsledky ukázali, že najnegatívnejšie boli hodnotené body 3 a 9. Je to spôsobené najmä tým, že vo verejných priestoroch absentuje akákoľvek možnosť prístrešku, respektíve verejného interiéru (pasáž, obchodné centrum, atď.) Rovnako je tu vytvorené minimum aktivít či už pre deti alebo dospelých. Je to byť spôsobené tým, že sme situovaní v historickom jadre mesta, kde sú aktivity zamerané primárne na kultúrny a spoločenský život obyvateľov a návštevníkov mesta. Z hľadiska dimenzie je pri lineárnych priestoroch takáto absencia pochopiteľná. Dimenzie uzlov (parkov) majú dostatok priestoru pre umiestnenie aktivít či pavilónov, ba je ich prítomnosť priam žiaduca.

Verejné priestory, ktoré boli podrobené hodnoteniu sú z prevažnej miery pôvodnou historickou sieťou verejných priestorov. Výnimku tvorí cesta prvej triedy I/64, ktorá vznikla asanáciou historických blokov zástavby, pre potreby tranzitného prepojenia či na regionálnej alebo na národnej či medzinárodnej úrovni. V súčasnej dobe prebieha výstavba obchvatu mesta a zároveň bola zahájená výstavba nového mostu v okrajovej polohe mesta pri železničnom mostnom prepojení. Z toho dôvodu je žiaduca revitalizácia súčasného stavu dopravnej komunikácie, ktorá tým pádom stráca význam v tranzitnej doprave. Na základe uvedených skutočností mesto Komárno vo svojich strategických dokumentoch, a to v koncepte ÚP a v zásadách ochrany PZ Komárno počítajú s pretvorením tohto priestoru na mestskú triedu. Tento priestor v našom hodnotení dopadol nad očakávanie. Podmienky nespĺnil iba v bodoch 1 6 9 11 a 12. Najnegatívnejším bodom bolo ohrozenie dopravou, čo je spôsobené práve vysokou frekvenciou tranzitnej ako aj miestnej dopravy. Ako jediný z hodnotených priestorov ponúkal možnosť skryť sa pred nepriaznivým počasím a bol tu vytvorený priestor pre pohodlie a to možnosť stáť alebo zostať. Je to spôsobené najmä dimenziou priestoru, ktorá je oproti iným historickým uliciam oveľa širšia. Rovnako ju

lemujú objekty postavené v priebehu 20. Storočia, ktoré vytvárajú chránené ochodze pod vykonzolovanými prvkami architektúry.



obr. 11 - Fotografie súčasného stavu vybraného verejného priestoru (Zdroj: autorky)

#### 4.5 Jazva mesta I/64

Aj napriek hodnoteniu na základe 12. kvalitatívnych kritérií, v ktorom dopadli najhoršie priestory tvoriace hranicu MPZ, je priestor I/64 na základe jeho polohy, vo vnútri PZ, a aj potreby jeho transformácie, kľúčovým pri zmene vnútorného obrazu mesta. V rámci tohto výskumu sa venujeme nielen samotnej cestnej komunikácii ale aj priestorom v jej bezprostrednej návaznosti, ktorými sú: park M.R. Štefánika, Tržničné námestie a park Ferenc Lehára, ktoré sú uzlovými priestormi v rámci MPZ, ale spoločne s priestorom dopravného koridoru I/64 vytvárajú jeden celok. K týmto priestorom pridružujeme aj rezervnú plochu č. 1 zo zásad ochrany PZ Komárno. (obr. 11)







obr. 12 - Analýzy vybraného verejného priestoru. Nahoře - funkčná analýza súčasného stavu nezastavaných plôch. Dole - funkčno-prevádzková analýza súčasného stavu parteru

Parky vznikli v priebehu 2. polovici 20. storočia na asanovaných plochách bývalej kompaktnej blokovej štruktúry mesta, čím sú považované za novodobé. Nahradili pôvodné mestské parky niekdajšie situované na nábreží Dunaja, ktoré boli asanované postupnou industrializáciou mesta.

Celý vybraný priestor môžeme v súčasnosti definovať ako bariéru medzi dvoma časťami historickej štruktúry mesta. Funkčne je členený na dopravné, pešie plochy s výraznou mierou statickej dopravy a parkové plochy s udržiavanou zeleňou, v ktorých však absentujú aktívne plochy. Parter budov je oproti ostatným častiam MPZ skromný, nachádzajú sa tu síce maloobchodné prevádzky ale prevažuje tu funkcia verejných inštitúcií (polícia, súd, ministerstvo sociálnych vecí práce a rodiny, atď.), ktoré zaberajú veľké plochy parteru na úkor menších a živších prevádzok, ktoré by mohli svoje aktivity prenášať aj do exteriérových plôch námestia a parkov. (obr. 12)

Rezervná plocha č. 1 je v *Zásadách ochrany* jednoznačne vymedzená na cez jestvujúci fungujúci objekt papierní, ktorý síce nerešpektuje pamiatkové hodnoty, ale jeho asanácia nie je v dohľadnej dobe reálna. Obchodovanie Klobúčnickej ulice je z hľadiska budúceho rozvoja PZ žiaduce avšak nie nevyhnutné, je dokonca otáznou či by bola jej priechodnosť možná kvôli bariére mostného nájazdu. Hmotové a výškové regulatívy nadväzujú na tradíciu radovej dvojpodlažnej zástavby, avšak pôvodné priemety stredovekej parcelácie a ich miera zastavania je v súčasných podmienkach nerealizovateľná.

Počas akademického roka 2017/18 prebieha ateliérová tvorba študentov, či už na stave urbanizmu a územného plánovania alebo na stave dejín a teórie architektúry a obnovy pamiatok FA, dotýkajúcich sa témy Komárna. Niektorí študenti vo svojich prácach riešia aj vybrané územie I/64 ako súčasť projektu na obnovu osi prepojenia historického centra a vlakovkej stanice. Zamierajú sa najmä na doplnenie chýbajúcich funkcií a obchodno-vybavenostného parteru ako aj na zmenu organizácie dopravy. Vo všetkých návrhoch sa objavuje integrácia cyklistickej dopravy a zúženie jazdných pruhov v dôsledku odklonenia tranzitnej dopravy na novovybudovaný mestský okruh. V návrhoch je kladený dôraz na prepojenie centra s ostatnými mestskými časťami ako aj posilnenie prepojenia medzi Komárnom a Komáromom

## 5 Diskusia

Téma verejných priestorov nie je neznáma, práve naopak. Problematike sa venuje široká odborná verejnosť ako aj rôzne občianske združenia a iné spoločenstvá. Komárno nie je jediným mestom s podobnými problematickými časťami v mestských pamiatkových zónach. Podobné zásahy prebehli prevažne v druhej polovici 20. Storočia plošne v rámci celého Slovenska, ktoré po sebe zanechali prázdne miesta a plnohodnotne nevyužitý priestor. Výsledky preukázali že, priestory po nekonceptných a nekontextuálnych intervenciách, majú potenciál pre ďalší rozvoj s dôrazom na zlepšenie kvality verejných priestorov. Tieto územia v meste Komárno, sú už zahrnuté v strategických dokumentoch so stanovenými regulatívmi pre ich riešenie. Hlavným dôvodom záujmu zainteresovaných strán je eliminácia ich negatívneho dopadu na prostredie. Konkrétne vízie však nie sú presne špecifikované, v prípade cesty I/64 sa z pohľadu zásad ochrany uvažuje len s návrhom líniovej vegetácie pozdĺž komunikácie, čo je síce typickým mestským znakom ale neprináša komplexný názor na celkovú revitalizáciu. Regulatívy pre rezervné plochy sú konkrétne, opäť však chýba previazanosť na celkový systém obnovy. Je otázne či nie sú až prehnane špecifické, keďže sa nejedná o pamiatkovú rezerváciu, ktorá je predstaviteľom najhodnotnejšieho a najzachovanejšieho kultúrneho dedičstva našich miest.

## 6 Záver

*„Dedičstvo modernistického prístupu, ako aj jeho zotrvačnosť sa však podpísali a stále sa podpisujú na ráze prevažnej časti priestorovej štruktúry miest. Tento fenomén je mimoriadne citeľný v podmienkach našich miest. Podiel voľnej priestorovo neorganizovanej urbanistickej štruktúry je v nich vysoký a stále narastá“ (VITKOVÁ, 2015).*

Výnimkou nie sú ani historické jadrá miest, ktoré v druhej polovici 20. storočia prešli transformačnými zmenami. Tieto zásahy narušili doposiaľ kontinuálny vývoj miest na Slovensku, narušili ich kompaktnú štruktúru, do ktorej vstúpili solitérmi, často nekontextuálnymi exponovanými objektmi s prevažne verejnou funkciou. Tieto zásahy do výraznej miery ovplyvnili a stále ovplyvňujú svoje bezprostredné okolie, nevytvárajú jasne definovaný a ohraničený verejný priestor, ktorý je pre historické jadrá miest charakteristický.

Objasňovanie problematických častí mestských pamiatkových zón napomáha k začatiu procesu regenerácie historických jadier. Vyvolanie diskusie k danej téme napomôže k vysporiadaniu sa so zásahmi, ktoré prebehli v druhej polovici 20. storočia a poznačili vnútorný obraz našich miest.

## Literatúra

- ALEXY, Tibor (1999). *Vývoj a premena urbanistických štruktúr*. Bratislava: STU.
- ČABLOVÁ, M., MACEKOVÁ, M., MLČÁK, L., NAWEATH, M., ŘÍMANOVÁ, M., SEDLÁK, R., ŠILBERSKÁ, P (2013). *Prostory, pruvodce tvorbou a obnovou verejných prostranství*. Brno: Partnerství, o.p.s. ISBN 978-80-904918-6-1
- GEHL, Jan (2012) *Město pro lidi*. Brno: Partnerství, o.p.s. ISBN 978-80-260-2080-6.
- KOMÁRNO (2016) *Územný plán mesta komárno, koncept riešenia*. Hlavný riešiteľ Ing. arch. Michal Chudík, PhD. Bratislava. cit. 29-07-2017 dostupné z : [http://www.komarno.sk/uzemny-plan-mesta\\_365.html](http://www.komarno.sk/uzemny-plan-mesta_365.html)
- KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV (2007) *Rozhodnutie komisie o zozname lokalít európskeho významu v Panónskej biogeografickej oblasti*. Brusel: Úradný vestník Európskej únie. /7.10.2017/. Dostupnosť [http://www.sopsr.sk/natura/dokumenty/legislativa/rozhodnutia\\_ek/panonsky.pdf](http://www.sopsr.sk/natura/dokumenty/legislativa/rozhodnutia_ek/panonsky.pdf)

- KOVÁČ, Bohumil (2015). Architekt a verejný urbánny priestor. In: *ALFA*, ročník 20, číslo 1, s. 12-21. ISSN 1135-2679
- KPÚ NITRA (2014). *Zásady ochrany pamiatkovej zóny Komárno* [online]. Hlavný riešiteľ Mgr. Imrich Tóth. Nitra. [cit. 10. 6. 2017]. Dostupné z: <http://www.pamiatky.sk/sk/page/zasady-ochrany-pz-komarno>
- KUČA, K., KUČOVÁ, V. (2015). Metodika identifikácie a klasifikácie územia s urbanistickými hodnotami. Praha: Národní památkový ústav. ISBN 978-80-7480-025-2
- PINČÍKOVÁ, L., JANOVSÁ, M. (2011). *Dunajský Limes na Slovensku – Rímske antické pamiatky na strednom Dunaji, Manažment plán 2011 – 2021, Danube Limes in Slovakia – Ancient Roman Monuments on the Middle Danube, Management Plan 2011 – 2021*. Bratislava: Pamiatkový úrad SR. ISBN 978-80-89175-50-5
- PISOŇ, Štefan (1984). Naše mestá. Bratislava: Mladé letá. 318 s. s. 108-112.
- PRAHA (2014) *Územní plán hlavního města Prahy*. Hlavný riešiteľ doc. Ing. arch. Roman Koucký. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. ISBN 978-80-87931-19-6
- STANĚKOVÁ, Kristína (2011). Verejný mestský priestor. Zdroje progresu v diskurzívnych náhľadoch. In: *ALFA*, ročník 16, číslo 2, s. 42. ISSN 1135-2679
- VÍTKOVÁ, Ľubica (2015). *Metódy hodnotenia verejných priestorov, analýza vybraných námestí Bratislavy*. In: *ALFA*, ročník 20, číslo 1, s. 22-33. ISSN 1135-2679

### Informace o autorkách

Ing. arch. Andrea Lacková

Ing. arch. Lívia Šišláková

STU v Bratislava - Fakulta architektúry

[andy.lackova@gmail.com](mailto:andy.lackova@gmail.com), [livia.sislakova@gmail.com](mailto:livia.sislakova@gmail.com)

## **Současný stav původních návší v obcích na Lounsku**

### ***Current Condition of Original Village Urban Spaces in Louny Region***

Jakub Jaroš

#### **Abstract:**

The current state of the original urban spaces in villages of Louny region has been very inferior due to the lack of public interest and long ongoing degradation. The paper examines the main reasons of this process in sixteen villages in a homogenous region – spatial changes in all villages, current functional use of the original urban spaces or their remnants, spatial arrangement and lucidity, the aesthetical values of surrounding buildings.

The overall evaluation of all analyses leads to a conclusion that the exact state of researched urban spaces is very different in every example and that there are several causes of degradation and underuse.

Two of the analyzed village spaces with the best overall results in all researched categories are described in details to name their similarities and both positive and negative features. The elaborate method is proposed to find all positive layouts and arrangements which could be implemented into other spaces to achieve sustainable and local tested solutions leading to regeneration of these currently degraded urban spaces.

#### **Keywords:**

urban space; village; urban analysis; degradation; regeneration; Louny region

## 1 Úvod do problematiky

Tradiční centrální veřejné prostory byly původně provozními a společenskými centry obce. Na návsi se sbíhaly všechny cesty vedoucí do vesnice, návěs byla využívána pro ochranu dobytka i obranu obyvatel, stály zde stavby veřejného charakteru, návěs „byla ústředním místem obce, jehož využívali všichni obyvatelé“ (Vařeka, 2007, str. 171). Návsi se ale v mnoha venkovských obcích vlivem historického, prostorového a funkčního vývoje dostaly na okraj zájmu, přestaly být adekvátně udržovány a pozbyly své původní funkce. Možnosti napravení této nepříznivé situace jsou cílem výzkumu, do něhož je tento příspěvek úvodem.

Příspěvek představuje stav původních návší ve venkovských obcích na Lounsku a zároveň ukazuje možnosti jejich zkoumání, a to pomocí analýzy prostorových změn a vývoje tranzitní dopravy, analýzy funkčního využití ploch, analýzy čitelnosti prostoru jako celku a analýzy estetického účinku stavebních objektů. Následně vyhodnocuje zjištěná data na jejich základě určuje míru celkové funkčnosti jednotlivých návší v porovnání s ostatními.

Jsou zkoumány Výzkum se soustředí na původní centrální návsi šestnácti obcí v okolí města Loun, tedy na historicky, morfologicky a sociologicky homogenním regionu.

## 2 Význam návší

Kvalitu veřejného prostoru jako hodnotu s dopadem především na sociální, ale jistě i environmentální a ekonomickou situaci, lze zařadit do hodnot udržitelného rozvoje, jehož implementací se zabývají například strategické plány *Místní Agenda 21* (UN, 1992) či *Aalborgská charta* (Aalborg, 1994). Situace obnovy původních návší je však složitá z mnoha důvodů – opuštěný prostor návsi se může zdát být nepotřebným, nutnost investic do veřejného prostoru může být v malých obcích těžší zdůvodnit a bez podrobné koncepce nemusí ani nákladná rekonstrukce obnovit původní veřejný význam návší. Je proto důležité přistupovat k obnově návší komplexně a se zřetelem na trvalou udržitelnost nového řešení. Při nedostatku finančních i jiných možností je nutné využít již existující pozitivní stránky a jevy řešené návsi a přednostně napravit ty nejzásadnější problémy.

Venkovské prostředí je obvykle z hlediska ztvárnění povrchů a oddělení částí prostoru přirozenější a měkčí než prostředí městské. Definitivní a pevné vyřešení všech detailů návší proto nemusí být nutností, ale naopak může být i nežádoucí, pokud by znamenalo ztrátu tradičního tvarosloví a *genia loci*. Tento příspěvek se ale zabývá jen celkovým, zevrubným vzhledem návší a jejich funkčností.



obr. 4 – Návěs v obci Pátek

### 3 Analýzy současného stavu

#### 3.1 Výběr zkoumaných obcí

Současný stav původních centrálních návsi byl zkoumán v obcích Březno, Lenešice, Nečichy, Cítoliby, Lišťany, Černčice, Obora, Počedělice, Slavětín, Kystra, Radonice, Pátek, Veltěže, Volenice, Koštica a Želevice.

Všechny tyto obce přísluší do historicky, morfologicky a sociologicky homogenního regionu, který byl zvolen především pro neutěšený stav návsi ve většině obcí a pro dobrou obeznámenost autora s touto lokalitou. Pro výzkum by však stejně dobře posloužil jakýkoli jiný podobně stejnorodý vzorek obcí, jejichž návsi by byly podobně neudržované a pro veřejný život nedůležité.

Vybrané obce se ze správního hlediska nachází v ORP Louny. Zkoumanou oblast ze západu ohraničuje region (ORP) Žatecko a z východu region (ORP) Litoměřicko. Z hlediska geomorfologického leží obce v širokém údolí řeky Ohře, v geomorfologickém celku vymezeném ze severu pahorkatinou Českého středohoří, z jihozápadu vrchovinou Džbán a z jihovýchodu Dolnooharskou tabulí.

Kvůli své poloze obce sdílely podobnou historii, zejména v posledních 150 letech, kdy se většina z nich ocitla na železnici, později těsně před hranicí Sudet, následně bez výjimky prošla kolektivizací a scelováním polností a i dnes se nachází ve stejných socioekonomických podmínkách. Z celkem 24 obcí ve zvoleném regionu jich bylo osm vyřazeno z důvodu absence dochovaného centrálního návsního prostoru, k podrobnému zkoumání tedy bylo vybráno šestnáct již uvedených obcí.

Přes stejnorodé podmínky mají obce poměrně pestré uspořádání a různou velikost. Jedenáct zkoumaných obcí je návsních a pět je lánových, přičemž mnoho obcí má netypickou půdorysnou konfiguraci diktovanou přítomností řeky Ohře a jejími proměnami (záplavy a změny toku) v průběhu historie (Pešková, 2009). Ve zkoumaném vzorku se nachází dva městysy, sedm samostatných obcí a sedm částí obce, počet obyvatel se pohybuje od 24 (část Kystra) do 1100 (městys Cítoliby).

#### 3.2 Analýza prostorových změn

##### 3.2.1 Metodika

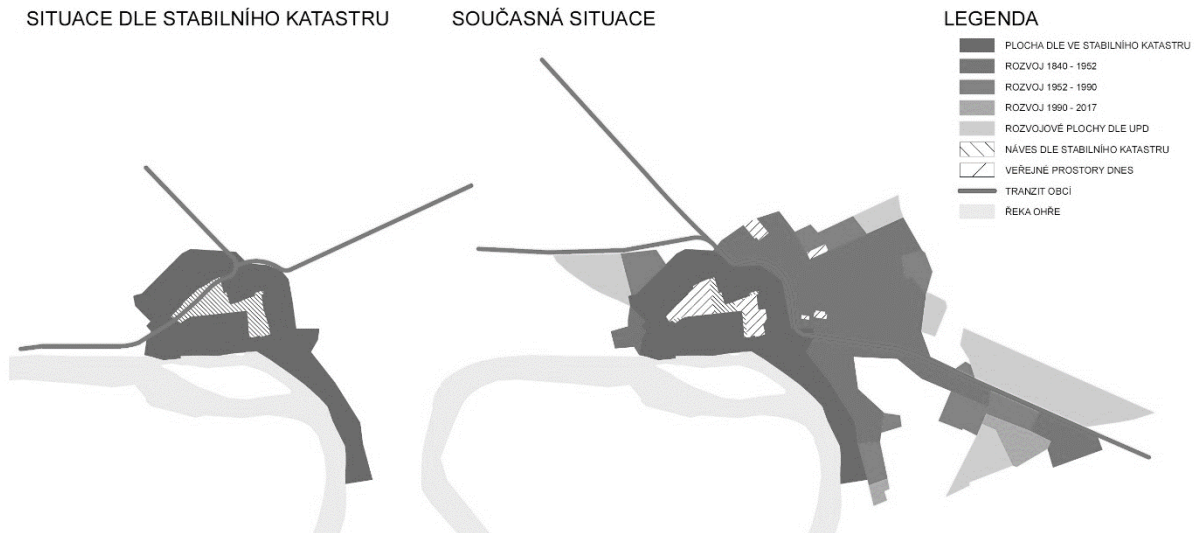
Tato analýza zkoumala původní návsi v kontextu půdorysného vývoje celé obce. Zaznamenáván byl plošný rozvoj obce a průběh tranzitní dopravy od 19. století do současnosti, a to porovnáváním mapových podkladů z konce 19. století – *Císařské povinné otisky stabilního katastru Čech* (ČÚZK, 1843), z let 1952 a 1953 – topografické (ČÚZK, 1952) a ortofoto mapa (VGHMÚŘ, 1952) a současného stavu (ČÚZK 2017). Terénním průzkumem byla ještě rozlišena zástavba přibližně do roku 1990 oproti zástavbě novější a dále byly zaznamenány plochy určené pro další rozvoj obce na základě aktuální územně plánovací dokumentace obcí - Územních plánů obcí podle zákona č. 183/2006 Sb. a územně plánovací dokumentace pořízené podle zákona č. 50/1976 Sb. (Louny, 2017).

Terénní průzkum také určil, zda a případně kde v obcích vznikly nové veřejné prostory, oddělené od původní návsi.

##### 3.2.2 Vyhodnocení dat

Zaznamenaná data byla položena přes sebe, aby se dosáhlo grafického znázornění postupného růstu obce, a byly tak na první pohled čitelné (obr. 2). Následně byly zaznamenány a statisticky vyhodnoceny některé jevy (obr. 3) – zda návěs zůstala v provozním centru obce, zda v obci vznikly nové veřejné prostory, zda přes návěs dříve vedla doprava (ČÚZK, 1843) a zda přes ni vede dnes (ČÚZK, 2017).

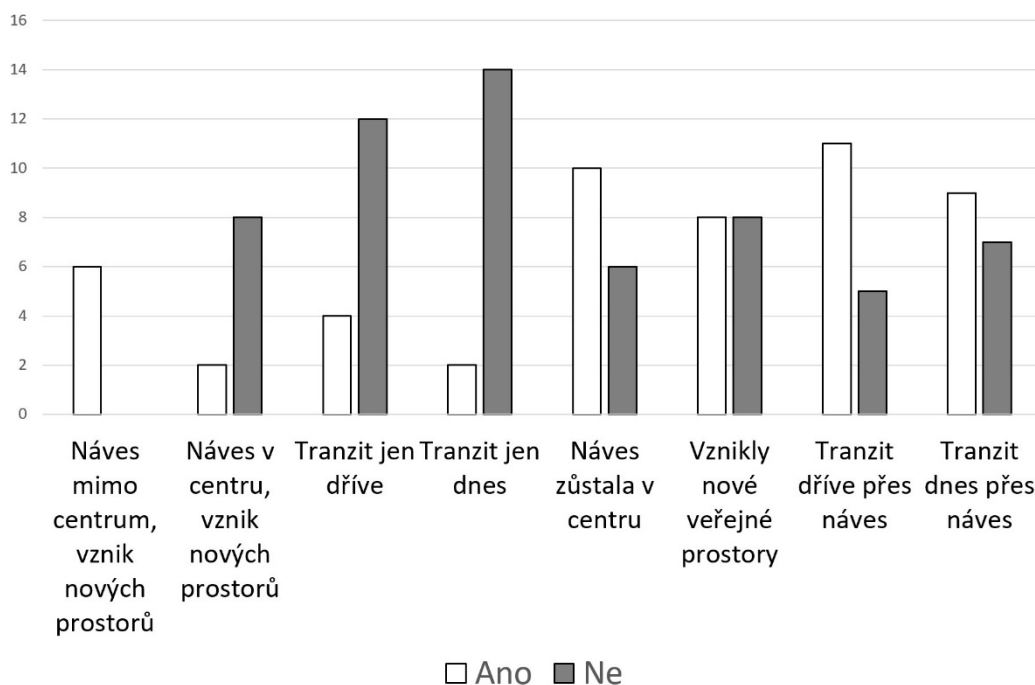




obr. 2 – Půdorysný vývoj obce Koštice

Rozložení hodnot u těchto jevů se zdá poměrně náhodné, z průměrné distribuce hodnot se vymyká jen fakt, že ve většině obcí dříve přes návěs tranzitní doprava vedla (v jedenácti obcích ano, v pěti ne).

Zajímavější zjištění poskytuje vzájemné porovnání zkoumaných jevů. Z grafu vyplývá, že pokud se návěs ocitla mimo centrum (šest případů), vždy došlo ke vzniku nových veřejných prostorů, zatímco pokud návěs v centru zůstala, většinou nové prostory nevznikly (ve dvou případech vznikly, v osmi nevznikly). Dále se ukazuje, že dopravní situace ve většině obcí zůstala beze změny (v deseti obcích ze zkoumaných šestnácti), zatímco ve čtyřech případech tranzit z návsi zmizel a jen ve dvou případech byl na návěs zaveden.



obr. 3 – Graf výsledků analýzy prostorových změn obcí

### 3.2.3 Dílčí shrnutí

Lze tedy shrnout, že tranzitní doprava ve zkoumaných obcích nedoznala žádných zásadních ani zákonitých změn a zřejmě není hlavní příčinou celkové degradace zkoumaných návsi. Jen mírně převažující počet návsi, z nichž doprava zmizela, nad návsemi, do nichž doprava vstoupila, poukazuje na dopravu jako možný přínos ruchu a obchodních příležitostí, avšak toto zjištění je vzhledem k malému počtu výskytů těchto příkladů neprůkazné. Je nutné také zmínit, že z výzkumu byly záměrně vynechány uliční vesnice, jelikož žádné centrální návsi nikdy neměly (Vařeka, 2007, str. 314). V těchto obcích je přítomnost nebo absence tranzitní dopravy samozřejmě zcela zásadním činitelem.

Všechny zkoumané obce návsi mají, pokud se však některé ocitly vlivem nerovnoměrného prostorového vývoje mimo provozní centrum sídla (tedy se staly periferními (Ambrožová, 2011, str. 27)), vždy v něm došlo ke vzniku nových veřejných prostorů. Tyto druhotné veřejné prostory se však svou estetickou kvalitou nedají s původními návsemi srovnat, jelikož jde obvykle jen o předprostory obchodů, obecních úřadů či kulturních domů. Pouze výjimečně (v obcích Lenešice a Černčice) byly založeny nové veřejné prostory bez příslušnosti k jedné konkrétní funkci. V takových případech mají ale tyto prostory zcela opačný problém, a to nedostatek funkčního využití, což podrobněji ukáže další analýza.

## 3.3 Analýza funkčního využití

Návsi, stejně jako náměstí malých měst, jsou spjaty s polyfunkčností, s bydlením smíšeným s výrobou, ale i se společenským užitím (Ambrožová, 2011, str. 29). Lze tedy předpokládat, že dnes, kdy většina venkovských domů plní už jen čistě obytnou funkci, je pro existenci života ve veřejném prostoru zcela zásadní množství činností, které jsou v něm uskutečňovány, a množství funkcí, které se v něm uplatňují.

### 3.3.1 Metodika a vyhodnocení dat

Na základě aktuálních mapových podkladů (Seznam.cz, 2017) a terénního průzkumu bylo určeno, jaká veřejná vybavenost a kde se v obcích nachází, a jaké činnosti a kde se obyvatelům a návštěvníkům obcí nabízí.

Vybavenost a činnosti byly roztrženy do deseti kategorií: státní správa a pošta (tedy především obecní úřady a samostatné pobočky pošty), zdravotnictví (samostatné ordinace i zdravotnická centra), vzdělání (základní a mateřské školy). Kvůli velmi omezené otevírací době nebyly počítány místní lidové knihovny, sport a rekreace (přesvědčivě ztvárněná a ohraničená fotbalová, tenisová a víceúčelová hřiště), rekreace (udržované parkové plochy, dětská hřiště), duchovní (kostely, kaple, pomníky a umělecká díla), obchod (obchody se smíšeným zbožím i specializované, bez rozlišení velikosti a sortimentu), pohostinství a ubytování (penziony, restaurace a hostince), řemesla a výroba (průmyslové i zemědělské podniky, řemeslnické dílny) a hromadná doprava (čitelně vymezené zastávky hromadné dopravy, autobusové i vlakové).

Výskyty těchto funkcí byly zaznamenány do švarcplánů vytvořených nad katastrální mapou, čímž vznikly přehledné podklady ukazující, kolik funkcí se nachází v obci a jaký je poměr jejich výskytu na návsi a mimo ni (obr. 4).

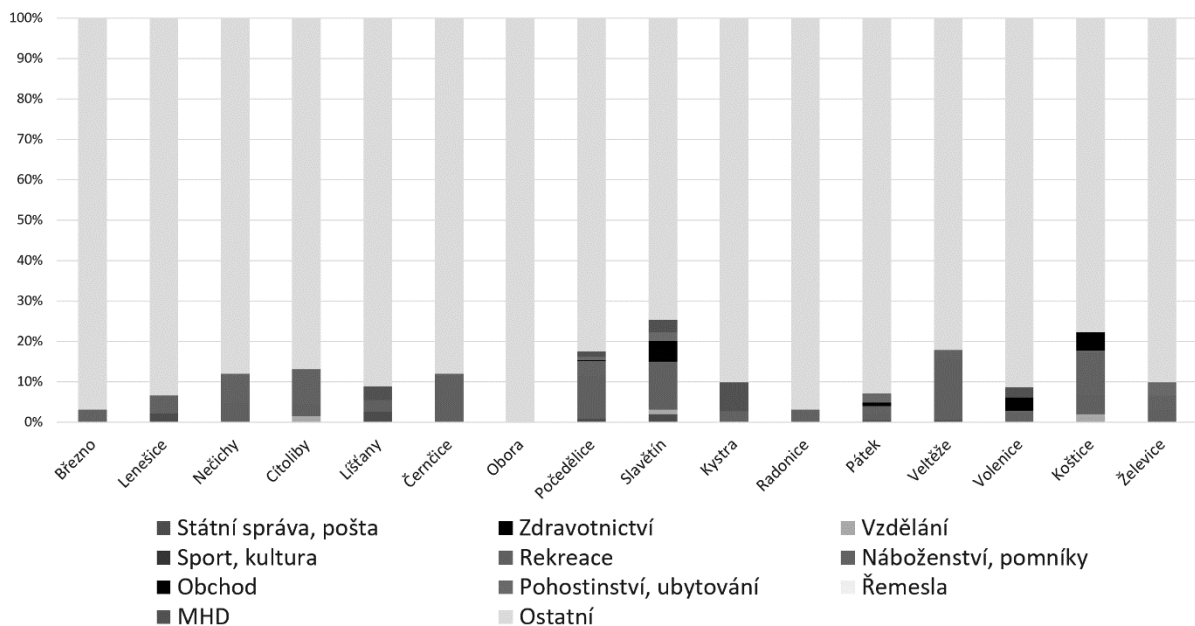
„[P]arter musí vykazovat jasně definovanou strukturu, která reaguje na strukturu sociální“ (Gehl, str. 59), tedy na činnosti, které jsou na návsi vykonávány. Pomocí ortofotomap (ČÚZK, 2017) bylo proto dále zjišťováno, kolik plochy návsi jednotlivé funkce zabírají, což bylo následně zaneseno do grafu. Jako „ostatní“ plochy byly shrnuty plochy, které neplní ani jednu ze sledovaných funkcí, tedy plochy dopravy (pěší i automobilové), plochy bariérové zeleně a nejednoznačné plochy bez zřejmého využití. Celkově lze tedy říct, že tyto ostatní plochy jsou, co se přínosu k funkčnosti návsi týče, v opozici k pozitivním funkcím a činnostem, neboť působí buď jako bariéra, nebo vedou k nečitelnosti

a neuchopitelnosti prostoru, a jsou tedy negativními prvky snižujícími atraktivitu celého prostoru (Carmona, 2003, str. 102).



obr. 4 – Schéma rozložení funkční vybavenosti v obci Lenešice

Zjištěné plochy věnované jednotlivým funkcím byly zaneseny do grafu (obr. 5) jako procentuální podíly celkové plochy návsi, díky čemuž bylo možné snadno vizuálně porovnat všechny obce mezi sebou. Pro lepší určení dominantních funkcí zobrazuje další graf (obr. 6) podíly kategorií funkčního využití v celkovém prostoru s jiným než „ostatním“ využitím.



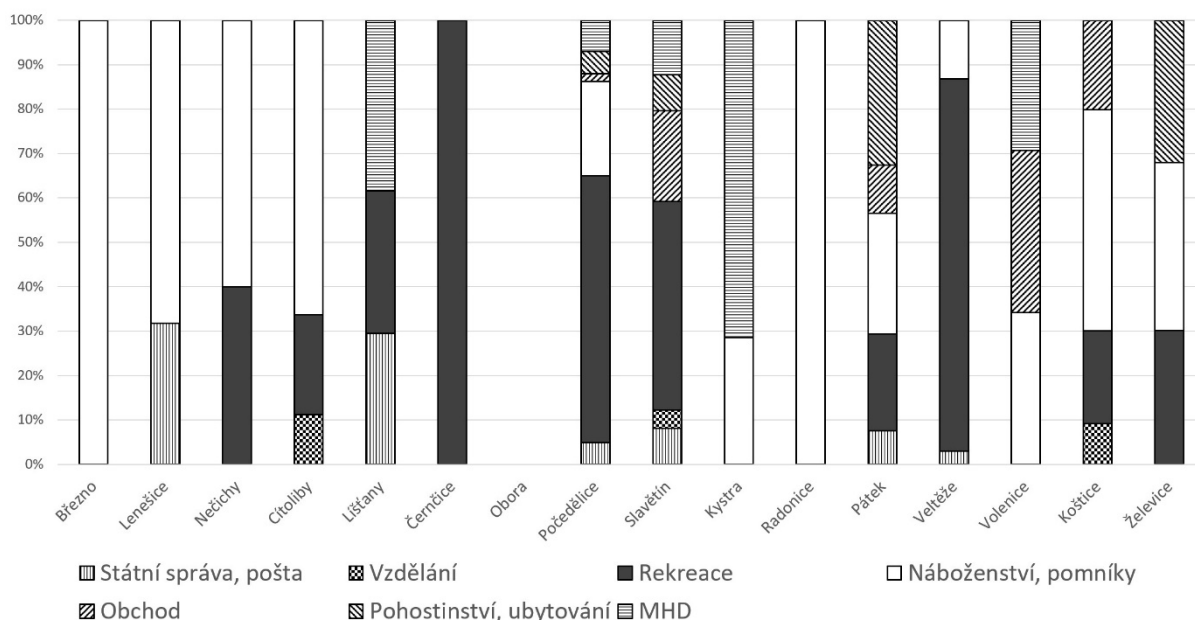
obr. 5 – Graf plošného zastoupení funkcí na jednotlivých návších

### 3.3.2 Zastoupení funkcí na návších

Graf plošného zastoupení funkcí na návších (obr. 5) ukazuje poměrně nelichotivou skutečnost, že 85–90 % ploch všech návší nemá kvalitní funkční využití. Nejlepší dosažený výsledek je cca 25 % kvalitně využitých ploch u obce Slavětín. Naopak na návši v obci Obora není uplatňována žádná funkce kromě dopravní obsluhy a v Radonicích a Březně je situace lepší jen o kousek upraveného prostoru kolem válečného pomníku.

Z rozboru funkcí (obr. 6) pak vyplývá, že zdaleka největší zastoupení má duchovní funkce, ve většině případů také v podobě pomníku, případně sochy či kaple. Jen v Košticích zabírá poměrně velkou plochu návši kostel s jasně definovaným parterem, kostely v ostatních obcích jsou upozaděné a oddělené od návši zpravidla hřbitovem a zdí.

Druhou nejvíce zastoupenou funkcí je pak rekreace, uskutečňovaná na parkově upravené části návši. Hranice mezi kvalitní a funkční parkovou úpravou a jen občas sečeným trávníkem s několika lavičkami je ale velmi tenká a subjektivní, a je proto možné, že se skutečná rekreačně využívaná plocha návši od té zanesené do grafu může lišit (v pozitivním i negativním směru).



obr. 6 – Podíly jednotlivých funkcí na celkové ploše s funkčním využitím

## 3.4 Analýza čitelnosti prostoru

Podle Camilla Sitteho se prostor stává náměstím (pro naše účely návší), když je stavebně ohraničený (Sitte, 2012, str. 31). David Day pak tvrdí, že když chybí artiklace veřejných prostorů, je narušen celý vztah sídla a krajiny (Day, 2004, str. 30). Ačkoli se toto tvrzení zabývá problémy nové zástavby, jedná se i o možný problém původních návší, respektive situace, kdy se sídlo rozrostlo bez těchto zásad a původní návěs je nyní kdesi ztracená, zatímco podoba zbytku sídla je narušená.

### 3.4.1 Metodika a vyhodnocení dat

Třetí analýza zkoumá prostorovou ohraničenost jednotlivých návší a mapuje dílčí vnímané prostory – vizuálně ohraničené subprostory návší, tedy prostory, které na pozorovatele uvnitř nich působí jako samostatné, ačkoli při průchodu lokalitou dříve či později vyjde najevo, že jsou součástí prostoru většího.

Oba jevy byly zkoumány na základě terénního průzkumu a pomocí ortofoto mapy (ČÚZK 2017). Samotná prostorová ohraničenost, tedy charakteristika hranice prostoru, byla

určována buď jako pevná (v případě existence stavební hranice, ať už v podobě budov, nebo neprůhledných plotů), nebo jako nezřetelná (v případě zaústění návsi do dalších nečitelných veřejných prostorů nebo v případě ohrazení bariérovou zelení). Jako výchozí stav byla použita rozloha původní návsi, která byla ve většině případů ze všech stran pevně vymezená, ať už zástavbou, nebo břehem řeky (Počedělice, Koštice, Obora). Odchytky od tohoto původního stavu, tedy novější zástavba uvnitř návsi, nebo naopak demolice původních objektů ohraňujících návěs, pak byly brány jako bariéry rozdělující návěs na více dílčích prostorů, respektive jako nová vyústění znesnadňující přehlednost.

Dílčí vizuální prostory byly určovány v první řadě právě podle těchto rozdělení prostoru původní návsi, především pak ale subjektivně během terénního průzkumu. Zpravidla byly jako oddělené subprostory hodnoceny části návsi, které mezi sebou měly jen minimální vizuální kontakt a zásadně se od sebe odlišovaly – kupříkladu na návsi obce Pátek byly takto odděleně vnímány velká asfaltová plocha před hostincem, uliční část se stromořadím bariérovou zelení, a malé prostory podél stěn hospodářských objektů místního zámečku obklopené zelení ze třech stran (obr. 7).

Hranice návsi a dílčí vnímané prostory pak byly zaneseny do půdorysu obce, aby mohly být snadno vyhodnoceny.



obr. 7 – Schéma rozboru čitelnosti prostoru návsi

### 3.4.2 Dominanty na návších

Do půdorysu byly vyznačeny také hlavní dominanty obcí, jelikož byl předpoklad, že přítomnost dominanty bude čitelnost celého prostoru pozitivně ovlivňovat. Tento předpoklad se však během terénního průzkumu nepotvrdil, dominanty na všech zkoumaných návších byly spíše menší velikosti, případně měly od návsi odstup a byly kryty vzrostlou zelení, takže byly ve všech případech vnímány jen ze subprostoru, který je bezprostředně obklopoval. Odlišná je situace snad jen na návsi ve Veltěžích, kde je dominanta (opuštěný kostelík) zarostlá v neudržované zeleni a rozděluje návěs na dva dílčí prostory. Dominanta je tak viditelná z obou částí, avšak ani pro jednu není ani orientačním bodem, ani pozitivním estetickým jevem.

Tento stav (velikost dominant) byl nakonec shledán přirozeným a vlastně i pozitivním, jelikož velké stavební dominanty jsou rysem spíše městským než venkovským a velikostem

obcí a jejich návší zdejší kostelíky a kaple proporcčně odpovídají (Sitte, 2012, str. 38). Přítomnost dominant tak nebyla do analýzy nakonec nijak zahrnuta.

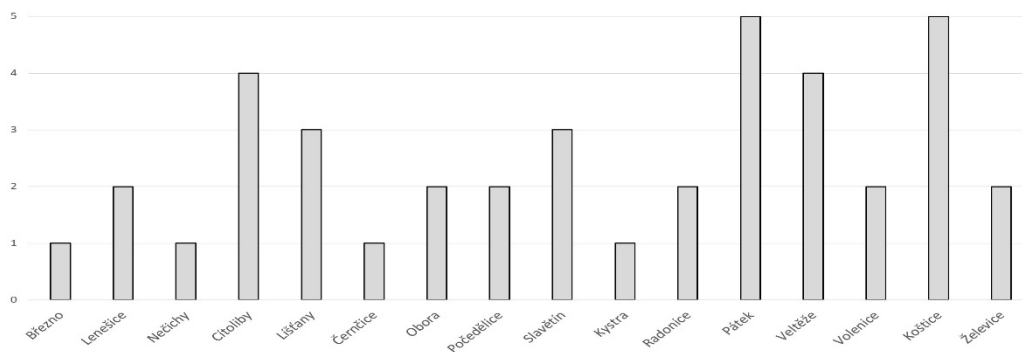
### 3.4.3 Stav čitelnosti prostoru

Ohraničenost návší sama o sobě nebyla nijak celkově vyhodnocována, neboť posloužila především jako doprovod pro určení dílčích vnímaných prostorů, jejichž množství na každé návši bylo vzato jako ukazatel čitelnosti návší jako celků.

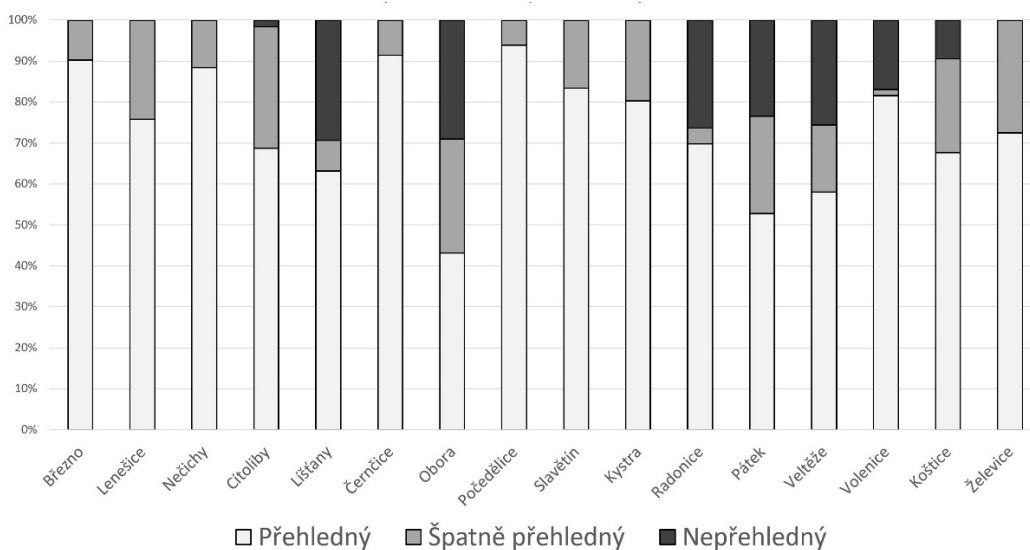
Jen čtyři návši návštěvník vnímá jako jednotný prostor, tři z nich jsou ale zároveň tři nejmenší ze všech zkoumaných. Naopak šest návší je tvořeno třemi a více ohraničenými subprostory a dvě dokonce pěti (obr. 8).

Vztah mezi velikostí návší, množstvím dílčích prostorů, jejich rozložením v původním návěsním prostoru a ohraničeností návší byl pak stanoven jako poměr přehledných a nepřehledných ploch. Ten se získal rozčleněním návší zhruba do rastru o velikosti dílku 10 × 10 metrů a určením, kolik částí přispívá spíše k přehlednosti a kolik jich naopak přehlednost zhoršuje či zcela znemožňuje. Hodnoty byly zaneseny do grafu (obr. 9).

Z výsledků vyplývá, že žádnou návěs nelze považovat za zcela přehlednou, což ale není podmínkou pro celkovou kvalitu. „Ideálním stavem je určitý stupeň ohraničenosti, nikoliv celková uzavřenost“ (Ambrožová, 2014). Nejpřehlednější zkoumané obce mají zcela přehledných maximálně 85–90 %, ty horší jen 50–60 % a nejméně přehledná návěs v Obore jen cca 40 %.



obr. 8 – Graf počtu dílčích vnímaných prostorů na jednotlivých návších



obr. 9 – Graf poměru přehledných a nepřehledných ploch na jednotlivých návších



### 3.5 Analýza estetického účinku stavebních objektů

Poslední provedená analýza zkoumala vliv stavebních objektů na návších a po jejich obvodu. Rozhodující bylo, zda stavby přispívají k atraktivitě návsi, tedy jsou-li obecně vizuálně atraktivní, mají-li historický obsah a bohatost detailů (Carmona, 2003, str. 130). Jelikož se na žádné návsi nenachází žádná moderní architektura, která by měla ambice veřejný prostor kolem sebe nějak obohatit, byly jako analyzované kvality použity právě autenticita, historická hodnota, tradiční tvarosloví a tradiční měřítko (Vařeka, 2007).

#### 3.5.1 Metodika a vyhodnocení dat

Byly proto stanoveny tři kategorie zástavby: tradiční venkovská (měřítkem, tvaroslovím, hodnotou a autenticitou), neutrální (provedením i působením, tedy stavby, které například dodržují měřítko a proporce, ale postrádají původní detaily) a rušivá (stavby se špatným provedením, měřítkem, zasazením do okolní zástavby, neautentické a vzhledem k okolní zástavbě nevhodné).

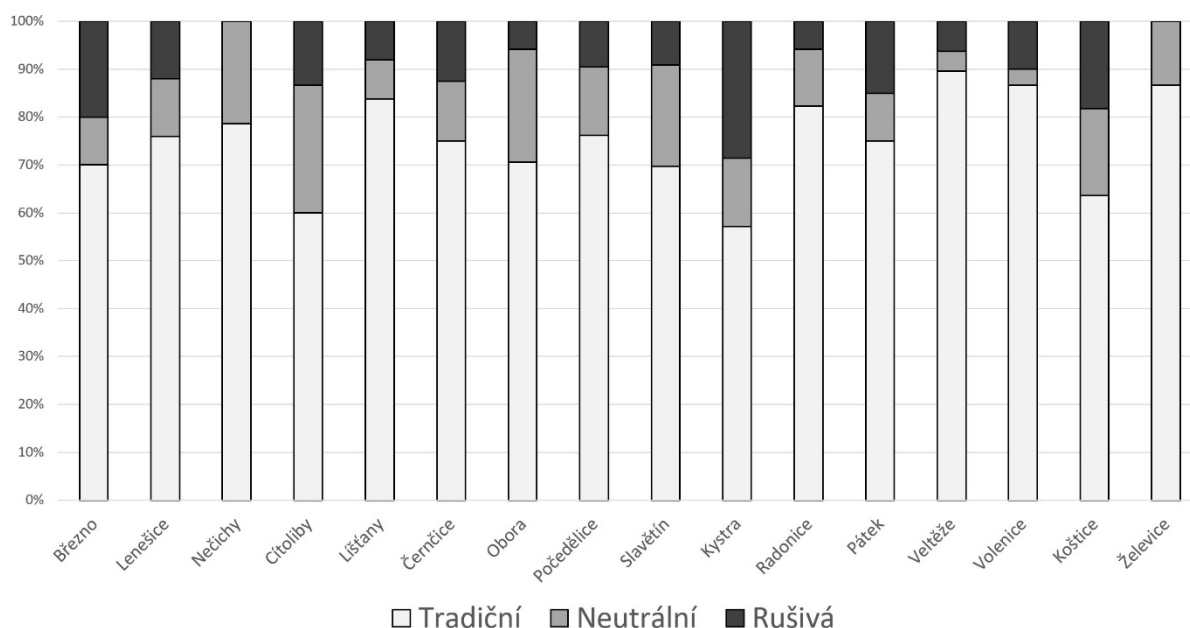
Stavby byly do kategorií zařazeny nejprve podle svého stáří (na základě porovnání současného stavu se stabilním katastrem), poté byl výběr zpřesněn na základě terénního výzkumu a výsledné kategorie byly vyznačeny do půdorysů obcí (obr. 10).



obr. 10 – Schéma zastoupení kategorií zástavby kolem návsi v obci Cítoliby

#### 3.5.2 Stav staveb na návších

Kolem 70 % staveb na všech návších bylo určeno jako tradiční zástavba a obvykle jen 10–15 % jako jednoznačně rušivá (obr. 11). To je poměrně pozitivní výsledek. Může být ale poměrně neprůkazný, jelikož hodnocení estetické kvality bylo založeno především na osobním pohledu během terénního průzkumu, a kromě vlivů jako počasí a kvalita osvětlení hrálo jistě velkou roli i zcela subjektivní nastavení hranic stanovených kategorií.



obr. 11 – Graf zastoupení jednotlivých kategorií estetické kvality zástavby kolem návší

Je proto nutné uvést, že jako tradiční byly hodnoceny stavby, které měly alespoň některé prvky tradiční architektury a zároveň splňovaly podmínku vhodného měřítko a proporcí. Nebyly však penalizovány za drobné modernější či netradiční prvky jako třeba členění oken či typ střešní krytiny. Pokud by se měly jako tradiční hodnotit skutečně jen stavby dochované v téměř původním stavu z 18. a 19. století, našly by se na každé návsi stěží dva exempláře, a to včetně kaplí a kostelů.

## 4 Celkové vyhodnocení

### 4.1 Určení nejlepších návší

Cílem analýz bylo kromě podrobného popsání stávajícího stavu také vzájemné porovnání návší v jednotlivých obcích mezi sebou a zjištění, které návsi jsou podle zjištěných hodnot nejúspěšnější, tedy nejméně degradované a nejvíce využívané.

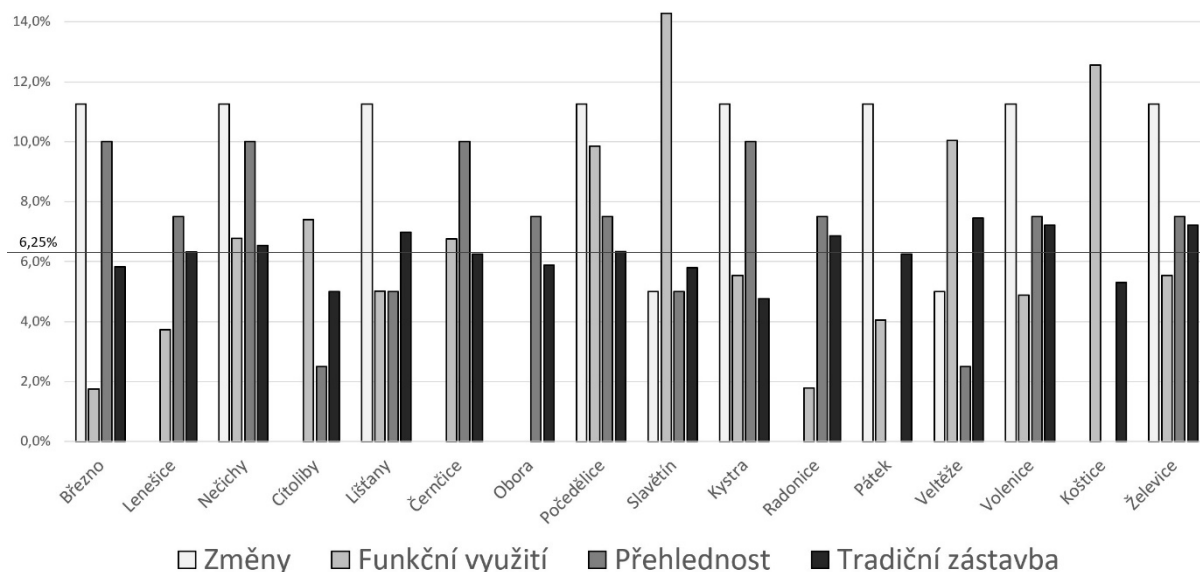
Aby to bylo možné provést, byly dosažené hodnoty v každé zkoumané kategorii přepočítány na procenta ze součtu výsledků ve všech obcích. Tedy například plochy věnované rekreaci byly ze všech návší sečteny a pro každou z nich pak bylo určeno, kolik procent z tohoto součtu je na dané návsi zastoupeno.

U prostorových změn bylo určeno procento z pozitivních hodnot u vývoje návší (vývoj tranzitní dopravy byl z výše uvedených důvodů opominut), u analýzy funkcí byly poměřeny plochy příslušné všem zkoumaným jevům. Přehlednost byla poměřena na základě počtu dílčích prostorů (respektive rozdílů skutečného počtu dílčích prostor a maximální dosažené hodnoty v celém vzorku) a míra tradiční zástavby byla určena jako porovnání procentuálních zastoupení tradiční zástavby na jednotlivých návších.

#### 4.1.1 Nadprůměrné návsi

Výsledný graf (obr. 12) ukazuje poměrně velkou rozkolísanost výsledků u většiny obcí. Graf je poměrný, tedy pokud jedna obec v některé kategorii ztrácí, posiluje tím v oné kategorii hodnoty ostatních. Jsou tak zdůrazněny výsledky návší, které vynikají nad ostatní.

Pokud by všechny návsi dosáhly stejných výsledků, ve všech kategoriích by zaznamenaly stejnou hodnotu 100 % / počet obcí, tedy 6,25 %. Proložením grafu přímkou vedenou v této hodnotě tak můžeme snadno určit podprůměrné a nadprůměrné hodnoty.



obr. 12 – Graf celkových výsledků

Z grafu tak vidíme, že nejvýraznějších hodnot dosahují v některé kategorii obce, které naopak v jiných kategoriích výrazně ztrácejí – například náves v Košticích má skvělé zastoupení funkčního využití, ale zcela propadá v přehlednosti a v kategorii prostorových změn. Naopak náves v Březně je skvěle přehledná a neovlivnily ji žádné negativní prostorové změny v obci, ale zcela zásadně jí chybí funkční využití.

Jen dvě návsi dosáhly ve všech sledovaných kategoriích jen průměrných a nadprůměrných výsledků – návsi v obcích Nečichy a Počedělice. Shodou okolností je i celkový součet všech hodnot u těchto obcí nejvyšší. Na základě analýz lze tedy konstatovat, že tyto dvě návsi jsou ze všech zkoumaných nejúspěšnější a nejlépe fungují, což lze porovnat i se subjektivním dojmem z obou prostorů.

#### 4.1.2 Náves v Nečichách

Nečichy mají uzavřenou ortogonální náves o velikosti zhruba  $62 \times 75$  m. Návesí prochází po jedné straně obslužná komunikace, která však slouží jen pro potřeby obce, tranzitní doprava vede mimo její jádro.



obr. 13 – Náves ve vesnici Nečichy

Domy na druhé straně návsi jsou obsluhovány jen přes mlatové, neostře ohraničené cesty přes náves, která je jinak zcela zatravněna. Střed návsi je věnován několika postarším dětským prolézačkám a severozápadně od středu návsi stojí kaple. Je zde jen několik kusů vysoké zeleně, převážně tradičních taxonů, jen kolem kaple roste několik jehličnanů a jeden jehličnatý keř. Náves je celkově velmi dobře přehledná, pouze severovýchodní roh je zakryt skupinou stromů navazujících na soukromou zahradu. Nenachází se zde řádná rušivá zástavba, všechny stavby (původní obytné statky) působí tradičním dojmem.

Kromě zkoumaných hodnot je možné vyzdvihnout také nepřítomnost rušivých městských detailů (jako jsou třeba vysoké obrubníky nebo nevhodné zpevněné plochy). Negativními rysy návsi jsou jen zmíněné jehličnany zakrývající kapli a přílišná celková zchátralost jak mobiliáře, tak okolních staveb.

#### 4.1.3 Náves v Počedělicích

Náves v obci Počedělice je také ortogonální, avšak mnohem větší, 120 × 140 m. Z jedné strany není stavebně uzavřená, naopak se otevírá ke korytu řeky. Je možné, že původní lokace počítala s výstavbou i na této straně, ale vlivem povodní a změny toku řeky k tomu nedošlo, či odsud byla dokonce původní zástavba odstraněna, jako se tomu stalo v obci Obora (Pešková, 2012).



obr. 14 – Náves ve vesnici Počedělice

Jihozápadní zhruba osminu návsi zabírá kostel s hřbitovem oddělený od zbytku prostoru zdí s bránou a stavbou márnice. Severní čtvrtina návsi je od zbytku oddělena tranzitní komunikací II/246 Louny-Libochovice. Podél severní strany silnice se nachází vysoká bariérová zeleň, za kterou je velká zpevněná plocha před zastávkou autobusu, obchodem, obecním úřadem a hostincem. Podél jižní strany silnice vede bariéra udržovaného živého plotu, plocha za ní je parková, s velkým pomníkem a nově vybudovaným dětským hřištěm. Kolem parkové plochy vede zpevněná čistě obslužná komunikace, která má klidový charakter. Mezi komunikací a stavbami se ještě nachází pruh zeleně s drobnými předzahrádkami a příležitostným parkovacím stáním na vjezdech do statků.

Stavby celkově zachovávají tradiční charakter, ale jsou z velké části upravované a dostavované, budovy obecního úřadu a obchodu jsou pak vyloženě rušivé, ale od zbytku návsi je kryje bariérová zeleň podél komunikace.

Celkově je pro náves typické rozdělení na dvě části, aktivní a klidovou, přičemž klidová má příjemnější a estetičtější úpravu i stavební objekty než aktivní, která je dílem necitlivých zásahů během minulého režimu. Tranzitní komunikace tvoří na návsi poměrně

velkou bariéru, zvláště ve spojitosti s navazující velkou neurčitou zpevněnou plochou a absencí míst k přecházení.

Velké množství vysoké zeleně na návši zásadně snižuje její přehlednost a zcela zastírá dominantu kostela, i když je díky průhledům pod korunami zřetelné, že jde o jeden velký prostor. Náves také obsahuje některé nevhodné prvky jako široký zpevněný chodník napříč návší lemovaný živými ploty nebo chodníky s vysokými obrubníky podél klidné obslužné komunikace, o jejichž využitelnosti a využívání lze díky velkému množství přerušení vjezdy do domů pochybovat.

#### 4.1.4 Porovnání obou návší

Návši Počedělic a Nečich se od sebe liší v první řadě velikostí, z hlediska tvaru si však jsou podobné. Podobné je také funkční využití centrální parkové části a poloha hlavní komunikace u jedné strany (i když zde nelze srovnávat intenzitu dopravní zátěže), takže jsou na návši jasně vyčleněny aktivní a klidová část.

Větší náves v Počedělicích nese více rušivých stavebních prvků, zato v Nečichách je patrná horší údržba a větší degradace, celkově lze ale vyzdvihnout převažující venkovský charakter zástavby i řešení parteru.

Na obou návších se vysoká zeleň uplatňuje i jako negativní bariéra upozadující centrální historickou dominantu.

## 5 Závěr

Analýzy prostorových změn, funkčního využití, čitelnosti prostoru a estetické kvality zástavby ukázaly velice nevyrovnané kvality jednotlivých návší ve zkoumaném regionu. Zatímco některé návši vynikají množstvím ploch, na kterých je uplatňována nějaká funkce, zatímco ztrácí v ostatních kategoriích, jiné mají třeba čitelný prostor a tradiční zástavbu, ale naopak špatné funkční využití.

Z výsledků vyplývá, že na kondici návši má přímý vliv skutečnost, jestli se obec nepravidelně rozrůstala a náves se ocitla mimo její provozní centrum. V takovém případě ve zkoumaných obcích vždy došlo ke vzniku nových podružných veřejných prostorů a původní náves zůstala na okraji veřejného zájmu a funkčního využití. Naopak průběh tranzitní dopravy nebo její změny zřejmě žádný pravidelný vliv nemají, v jednotlivých případech to ale vyloučeno není.

Na základě dosaženého poměrného výsledku byly určeny dvě obce s nejlepšími (a shodou okolností i nejvyrovnanějšími) hodnotami – Nečichy a Počedělice. Podrobný popis obou návší vedl k jejich srovnání a nalezení společných pozitivních prvků – těmi jsou především přehlednost, rozdělení návši na klidovou a aktivní část a převažující venkovský charakter.

Bylo zjištěno, že přes podobně špatný současný stav většiny sledovaných návší hrají v každém případě hlavní roli jiné příčiny degradace – funkční i prostorové. Srovnání s nejlepšími případy však ukazuje, že některé jevy a prvky jsou mezi těmi úspěšnými univerzální, a je tedy záhodno zkusit je aplikovat na případy, kde dosud chybí.

Podrobný rozbor, který bude předmětem dalšího výzkumu, by mohl nalézt další konkrétní řešení, která na návších ve zkoumaném regionu přirozeně fungují. Jejich úspěšná implementace na potřebná místa ostatních návší by pak zlepšila jejich stav, vyřešila některé problémy, a především by ukázala, že se jedná o trvale udržitelné, místně ověřené, a tudíž důvěryhodné řešení.

## Literatura

AMBROŽOVÁ, Zuzana – KULHÁNKOVÁ, Zora (2011). Hlavní náměstí malých měst v ČR. *Urbanismus a územní rozvoj*. Ročník XIV, číslo 2/2011, str. 26–31. ISSN 1212-0855.

- AMBROŽOVÁ, Zuzana (2014). Veřejný prostor jako počín tvůrce. *Urbanismus a územní rozvoj*. Ročník XVII, číslo 3/2014, str. 6–11. ISSN 1212-0855.
- CARMONA, Matthew a kol. (2003). *Public Places – Urban Spaces – The Dimension of Urban Design*. Boston: Architectural Press. ISBN 0750636327.
- DAY, Christopher (2004). *Duch a místo*. Brno: ERA. ISBN 80-86517-95-0.
- ČESKÁ REPUBLIKA, MĚSTSKÝ ÚŘAD LOUNY, ODBOR STAVEBNÍHO ÚŘADU (2017). *Územní plány obcí* [cit. 15. 10. 2017]. Dostupné z: <http://www.mulouny.cz/cs/mestsky-urad/odbory-mestskeho-uradu/odbor-stavebniho-uradu/uzemni-planovani/uzemni-plany-obci/>
- ČÚZK (1843). Císařské povinné otisky map stabilního katastru Čech [online]. In: *Archivní mapy*. Český úřad zeměměřičský a katastrální [cit. 22. 10. 2017]. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz/>
- ČÚZK (1952). Topografické mapy v systému S-1952 [online]. In: *Archivní mapy*. Český úřad zeměměřičský a katastrální [cit. 22. 10. 2017]. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz/>
- ČÚZK (2017). Katastrální mapa a mapa pozemkového katastru [online]. In: *Nahlížení do katastru nemovitostí*. Český úřad zeměměřičský a katastrální [cit. 22. 10. 2017]. Dostupné z: <http://nahliznidokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>
- EUROPEAN CONFERENCE ON SUSTAINABLE CITIES & TOWNS IN AALBORG, DENMARK (1994). The Charter of European Sustainable Cities and Town Towards Sustainability [online]. In: *Sustainablecities.eu*. ICLEI Europe [cit. 20. 10. 2017]. Dostupné z: [http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/repository/Aalborg\\_Charter/Aalborg\\_Charter\\_English.pdf](http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/repository/Aalborg_Charter/Aalborg_Charter_English.pdf)
- GEHL, Jan (2010). *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, o.p.s. ISBN 97-80-260-2080-6.
- PEŠKOVÁ, Zuzana (2012). K vyměřování vesnic Obora a Veltěže. In: *Člověk, stavba a územní plánování VI*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta stavební. ISBN 978-80-01-05025-5.
- SEZNAM.CZ, a.s. (2017). *Mapy.cz* [cit. 10. 10. 2017]. Dostupné z: <http://mapy.cz>
- SITTE, Camillo (2012). *Stavba měst podle uměleckých zásad*. Druhé české vydání. Brno: Ústav územního rozvoje. ISBN 97-80-87318-21-8.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON ENVIRONMENT & DEVELOPMENT (1992). Agenda 21 [online]. In: *Sustainabledevelopment.un.org*. United Nations Department of Economic and Social Affairs [cit. 20. 10. 2017]. Dostupné z: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>
- VAŘEKA, Josef (2007). *Lidová architektura Encyklopedie*. Druhé, přepracované vydání. Praha: Grada Publishing, a.s. ISBN 978-80-247-1204-8.
- VGHMŮŘ (1952). Ortofotomapa 1952 [online]. In: *Kontaminace.cenia.cz*. Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad [cit. 22. 10. 2017]. Dostupné z: <http://kontaminace.cenia.cz/>

Článek byl podpořen grantem SGS17/026/OHK1/IT/11 „Analýza obcí v okolí Ohře na Lounsku“.

### Informace o autorovi

Ing. arch. Jakub Jaroš

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

[jaros.arch@gmail.com](mailto:jaros.arch@gmail.com)



## Problematika centrálních veřejných prostorů obcí v těsném sousedství velkých měst

### *The Issue of Central Public Spaces (Squares) of Municipalities in Immediate Vicinity of Large Cities*

Daniel Stojan

#### **Abstract:**

The article deals with the problem of missing central public spaces - the squares - of some small municipalities located in the close neighborhood of large cities. These spaces contain necessary local amenities (a grocery, café, newspaper stand etc. ), which is also missing or deployed in an unorganized manner in these municipalities. This problem has not been solved by the municipality, because the demand for local amenities has been satisfied in a nearby big city. With the growth of building and population, the absence of public space and amenities is becoming more and more pronounced. How to build these missing spaces and how to ensure their correct functioning is the topic of this article. This issue is explored on several examples of successful building of the missing central public space in municipalities around Prague. They are the villages Statenice, Cernosice-Vraz, Dolní Brezany. The unsuccessful realization of the public space in the municipal part of Bechovice is investigated. The village Kvetnice is waiting for the solution of the problem of the missing public space. These examples show several principles for successful functioning of the future new central public spaces. The first principle is the placement of the future space in the existing structure of the municipality, at the place of the highest density of the built-up area (the legislative framework - the zoning plan - the building plan), the link to the public transport and other motor traffic, the main pedestrian routes, the spatial delimitation with the dominant element, local reasonable amenities. These and others are described in this article. The failure to respect these principles is proved by the unsuccessful realization of the public space in Bechovice.

#### **Keywords:**

central public space; close vicinity of large cities; small municipalities; principles for the successful functioning

STOJAN, Daniel (2018). Problematika centrálních veřejných prostorů obcí v těsném sousedství velkých měst. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 102-113. ISBN 978-80-01-06482-5. ISSN 2336-7687.

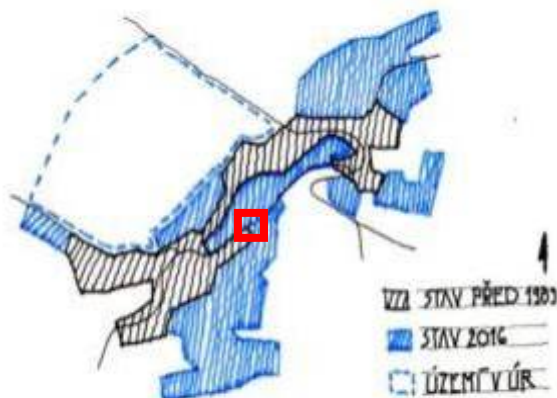
Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

## 1 Veřejný prostor a příměstské obce

Veřejný prostor je dnes velmi frekventované téma, jak v odborných kruzích, tak i u laické veřejnosti. Tvorba nových i úpravy stávajících veřejných prostorů jsou nedílnou součástí urbanistických koncepcí měst a obcí v mnoha zemích světa. Veřejný prostor je dnes chápán jako prostředek, zásadním způsobem ovlivňující obraz města i jeho fungování. Na počátku vzrůstajícího zájmu o veřejný prostor byly inspirující realizace, jako například přestavba Barcelony, kdy byly v rámci příprav na olympijské hry v roce 1992 zakládány a upravovány veřejné prostory nových náměstí, parků a promenád. Neutuchající zájem o veřejný prostor a různé kvality jeho realizací vyvolávají otázky po hlubším smyslu a předpokladech úspěšného fungování. Veřejný prostor není jen pro zkrášlení města, není jen příjemným místem pro relaxaci, nýbrž jde o „...*možnost konfrontovat se s druhými a s jejich odlišnostmi, podněcovat k hledání společného a sdíleného,...*“ (Kratochvíl, 2013). Veřejný prostor je tedy jakousi sociální potřebou lidstva, bez které bychom si asi těžko dovedli představit fungování běžného života měst a obcí, i přesto, že díky novým virtuálním technologiím nemá člověk potřebu svůj podíl na veřejné sféře vázat na konkrétní místo. Pro setkávání se s jinými je dnes ovšem „fyzický“ veřejný prostor věcí volby každého jedince, oproti historii, kdy bylo třeba jedinou možností k takové aktivitě náměstí. Tím se veřejný prostor dostává do jiných urbanistických souvislostí. Dánský architekt Jan Gehl dokonce mluví o usilování získání přízně svých návštěvníků a o nezbytnosti veřejných prostorů být proto atraktivní. Veřejný prostor by se dal i chápat jako druh média, jehož poselstvím je mezilidský kontakt v širokém smyslu slova (McLuhan 2011). Při tvorbě veřejných prostorů je nejčastějším způsobem obnova stávajících městských či obecních prostorů. Jinou metou je pak hledání nových míst a způsobů, jak vytvořit veřejný prostor tam, kde chybí. Tento článek se zaměřuje na úskalí tvorby nových centrálních nebo také ústředních veřejných prostorů – náměstí či návší malých sídel těsně za hranicí velkých měst, konkrétně hlavního města Prahy.

Velká i menší města mají výhodu, že disponují veřejnými prostory, ať už historicky danými nebo ve svých prozatímních rezervách. Ovšem jinak jsou na tom příměstské obce, přesněji obce v těsné blízkosti velkých měst. Tyto obce vždy těžily a těží z výhod této polohy vůči velkému městu (aglomerace). Využívají vlastně veškerý potenciál nabídek, které velké město poskytuje, od pracovních příležitostí, přes zdravotnictví, kulturu, sport, relax a zábavu vůbec. Na první pohled ideální poloha těchto obcí má ovšem svou negativní stránku a to, že hrozí možnost, být pouze sídlem pro nocleh obyvatel, kteří prakticky žijí v onom velkém městě. Tento trend je možno dobře vysledovat na příkladu vývoje malých obcí v těsném sousedství hlavního města Prahy. Po roce 1989 došlo k prudkému nárůstu zástavby rodinných domů mimo hlavní město. Klidná místa v těsném kontaktu s přírodou, v okolí hlavního města, totiž lákala svou romantikou mnoho obyvatel Prahy, jak stávajících, tak i nově přichozích z celé republiky. To také umožňovaly, v té době velmi výhodné, prostorové a cenové příležitosti pro získání parcely pro stavbu rodinného domu, výrazný nárůst mobility obyvatelstva a v neposlední řadě i narůstající možnost práce z domu. Také proto že, rodinný dům „...*bývá nepřímo spojován s představou šťastného a spokojeného života*“ (Hnilička, 2012). A tak rostly zástavby, většinou rodinných, domů někdy i ve větších vzdálenostech než těsně za okrajem měst. Tato skutečnost zvýšila atraktivitu obcí těsně za hranicí města, kam, v případě hlavního města, dokonce časem začala jezdit integrovaná městská hromadná doprava (ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy). Nový trend, bydlet jako na vesnici, ale „v Praze“ (většina novousedlíků přišla z města s městským stylem a rytmem života (Galčanová 2008), zavalil příčinu spontánní vlně zástaveb v těchto obcích. Připravenost obcí by byla mnohdy přijatelná alespoň na úrovni územního plánu, obzvláště když si uvědomíme, že naplnění lokální vybavenosti přichází zpravidla až po vlně ubytování. Zároveň bývá oslabováno souběžnou atraktivitou velmi dostupných příměstských nákupních zón. Úspěšné naplnění podmínek vlastního bydlení vždy předchází požadavkům na vybavení v krátké

dosažitelnosti a na kvalitní veřejná prostranství. Krátkodobé vize managementů obcí mnohdy absentovaly její budoucí potřeby, které se později (například z majetkoprávních důvodů) často obtížně realizují v optimálních dostupnostech. Před touto vlnou nové zástavby mnoho obcí, co se nabídky týče, disponovalo drobným nebo i žádným typem vybavenosti (malý obchod, většinou u zastávky autobusu, hospoda a podobně). Další nevýhodou byla, u případného čtenějšího výskytu vybavenosti v obci, její mnohdy dislokovaná poloha, která znemožňovala následně vytvořit celistvý prostor, který by mohl být chápán jako souvislý, veřejný, společenský a přehledně tuto vybavenost nabízející.



obr. 1 - Obec Statenice, stav před rokem 1989 a současný stav (vlastní archiv)

Z toho důvodu dnes není snadné navýšit kapacitu vybavenosti (malé, samostatně stojící objekty, nevhodné k nástavbám nebo dostavbám). Absence veřejného prostoru s vybaveností, který nese hlavní aktivity veřejného života obce, měla za následek v mnoha případech málo příležitostí pro jeho rozvoj. Tento neuspokojivý stav mají obce, u nichž můžeme vysledovat společné znaky:

- **těsná vazba** na velké město (v našem případě budeme sledovat příklady několika obcí v těsném sousedství Prahy) – práce, nákup, zábava, a apod.
- **mohutný stavební** rozvoj po roce 1989 – vlastní bydlení v RD se zahradou (ideál), klidová poloha s vazbou na přírodu
- **absence občanské vybavenosti** (práce) – závislost na dojížděcí do města, komplikace IAD (individuální automobilová doprava) s parkováním ve městě
- **absence centrálního (ústředního) veřejného prostoru** – náměstí (návsí) – omezené možnosti pro společenské dění, nevnímaná identita místa

Neopomenutelným společným znakem těchto obcí je jejich velmi nízká hustota osídlení. Minimální hustota osídlení, ve kterém má smysl se pohybovat pěšky, je okolo 100 obyvatel/ha. Počet 50 obyvatel/ha je považován za minimum pro efektivní nasazení MHD. Naproti tomu v osídleních, kde klesá hustota pod 30 obyvatel/ha, jsou již rezidenti většinou zcela odkázáni na dopravu svým osobním automobilem (Newman, Kenworthy, 1989). Osídlení výše charakterizovaných obcí se bohužel pohybuje na dolní hranici této škály, mnohdy pod hranicí 30 obyvatel/ha (Hnilička 2012). Tento údaj komplikuje, v případě vytvořeného nebo stávajícího centrálního prostoru, udržitelnost jeho komerčních aktivit, které jsou významnou, nikoli však jedinou, částí vybavenosti. Nízká hustota je tedy nepříznivým ekonomickým faktorem, nicméně na druhou stranu je hodnotou, která je vyhledávanou alternativou k převážně masovému anonymnímu bydlení ve městech. Hustota osídlení tedy

výrazně ovlivňuje vitálnost takového hlavního prostoru. Vitální veřejný prostor chápeme v souvislosti s ústředním veřejným prostranstvím obce jako pojem popisující stav takového veřejného prostoru, který obyvatelé relativně intenzivně navštěvují a využívají a v souvislosti s tím je daná vybavenost, především komerční a udržitelná. To znamená, že daný prostor umožňuje nabídnout dostatečný počet sociálních, kulturně-estetických, obchodních, zábavných a dalších zájmů. Jak píše Šourek, dochází v něm k tzv. urbánní komunikaci (Šourek 2012), jejímž výsledkem je oblíbenost a zalidněnost – vitálnost, tedy to, co se od takového prostoru očekává a co vždy bylo základním smyslem vytváření takových prostorů v historii. Bohužel u obcí s výše popsányými společnými znaky, tedy námi sledovanými, v těsné blízkosti velkého města, se vyhledávání většiny zájmů obyvatel soustřeďuje na ono velké město. A to především pro absenci nejen vyhledávaných aktivit, ale hlavně prostorů – náměstí (návsí), kde by byly tyto aktivity nabízeny – „konzumovány“. Jak a kde v těchto obcích dotvořit tolik chybějící hlavní, ústřední – centrální veřejný prostor a umožnit tak posílit či nastartovat vlastní život obce v tomto smyslu? Podívejme se na příklady úspěšné i méně úspěšné realizace takových prostor na příkladech několika obcí. Jako úspěšné byly zvoleny obce, kde byl hlavní veřejný prostor v posledních letech vybudován a nyní funguje. Těmi můžeme označit obec Statenice, obec Dolní Břežany a městskou část Vráž (město Černošice), která svým charakterem struktury zástavby odpovídá předešlým dvěma. Jako neúspěšná realizace byla vybrána městská část Běchovice. Byť je městskou částí Prahy a svou zástavbou je také srovnatelná. Dalším příkladem bude obec Květnice, která silně postrádá hlavní veřejný prostor a na jeho dořešení zatím čeká.

## 2 Příklady úspěšných realizací

### 2.1 Statenice

Obec Statenice se nachází hned za severo-západním okrajem hlavního města. Jeho stavební rozvoj po roce 1989 prošel oním výrazným dotvořením zástavby. V roce 2010 byl, v rámci většího developerského projektu, dostavěn centrální veřejný prostor. Výhodou tohoto počínu bylo, že se záměr realizoval v pomyslném středu obce, který byl do té doby tvořen velkou volnou plochou, podmáčenou od zdejšího Únětického potoka. Tím byl nový, hlavní prostor vybudován prakticky v samém středu obce, což přispělo k jeho lepšímu využití, vzhledem k docházkové vzdálenosti. Do té doby fungovalo jako hlavní veřejný prostor obratiště autobusů PID, kde byla zároveň konečná stanice a kde byl také umístěn jediný malý obchod se smíšeným zbožím. Zde se tedy odehrávala většina veřejných akcí pořádaných místním obecním úřadem. Nedůstojnost tohoto prostoru (asfaltová plocha bez chodníku) umocňovalo při těchto akcích pravidelné zajištění autobusů a tedy nutné okamžité uvolnění plochy a přerušování probíhající veřejné akce. Plocha se opět zaplnila lidmi až po pauze a odjezdu autobusu. Nový trojúhelníkový prostor byl vytvořen nízkopodlažními bytovými domy, v jejichž přízemí byly většinou prostory vymezené pro občanskou vybavenost. Prostor byl vydlážděn a osazen několika listnatými stromy a lavičkami. Tento prostor – náměstí – je z jižní strany lemován komunikací místního významu a přímo na náměstí je umístěna autobusová zastávka PID. V rámci projektu také vznikla v další části řešeného území příjemná restaurace s přílehlou parkovou zelení a malou vodní plochou (napůl zavodněná retenční nádrž). Tím byl prostor náměstí položen i na významný pěší tah. Přes všechna zmíněná pozitivní kritéria prošel prostor náměstí dvěma krizovými událostmi. První z nich bylo nepřijetí prostoru místními obyvateli, což se projevilo při pořádání akcí stále na starém místě obratiště autobusů a to minimálně 2 až 3 roky.



obr. 2 - Situace nového prostoru náměstí ve Staničích (vlastní archiv)

Druhou pak byla nesnadná udržitelnost komerční vybavenosti v přízemí bytových domů, která byla také následkem malé návštěvnosti a nerentabilnosti často měněna. Tento neblahý počáteční vývoj byl mimo jiné způsoben nedostatečnou participací obyvatel ve fázi projektu. Nedostatečná otevřenost vzbudila v místních obyvatelích pocit pouhého ekonomického vytěžení centrálního území na úkor zájmů obce. (zdroj: interview s bývalým starostou obce, 2016). Trvalo velmi dlouho, než se místní lidé naučili tento prostor využívat a s tím pak přišlo i ustálení vybavenosti, která získala klienty pro své přežití. V současné době prostor funguje a stal se zažitým centrem obce, kde se odehrává její veřejný život. Plocha náměstí je, pro srovnání, 1 100 m<sup>2</sup>.



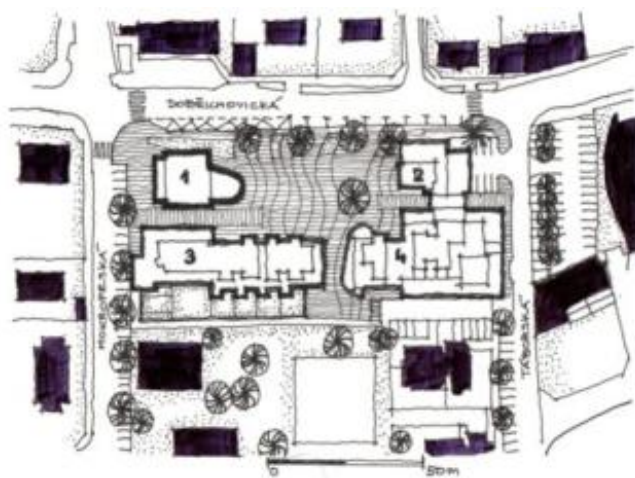
Obr. 3 Prostor náměstí ve Staničích vnímaný z pohledu chodce v čele se zastávkou autobusu

## 2.2 Černošice-Vráž

Městská část Vráž, prošla taktéž v 90. letech rychlým stavebním rozvojem, který zastavěl prázdná místa stávající struktury zástavby. Tím vznikla velmi monotónně se opakující zástavba parcel s rodinnými domy. Černošice byly historicky vždy rekreačně letním zázemím Prahy a tak celé dnešní město je zastavěno většinou soliterními domy rodinného typu, mnohdy vilového charakteru. Samotné město se již dlouho potýká s absencí hlavního-



centrálního veřejného prostoru, kde by byla přehledně soustředěna veřejná i komerční vybavenost.



obr. 4 - Situace: 1- polyfunkční dům, 2- kancelář. Budova, 3, 4 - bytový dům

V současné době je tato vybavenost sice v centrální části města, nicméně natolik rozptýlena, že ji není možno sjednotit do společného prostoru. Tento problém se naskytl k řešení v části Vráž, kde byl, skoro v centru této části a navíc u komunikace II. třídy vedoucí na Dobřichovice a Řevnice, k dispozici pozemek z drobnou nevyhovující stavbou. Na základě architektonické soutěže (Šafer, Hájek architekti) byl postaven nový centrální prostor náměstí s přilehlými objekty nejen bytových domů v přízemí s vybaveností, ale i kancelářskými a obchodními objekty. Jak funkce objektů, tak i blízkost intenzivní dopravy udržují na tomto prostoru onu potřebnou živost, která podmiňuje i oblíbenost a zájem o návštěvu. Plocha náměstí je 1 600 m<sup>2</sup>.

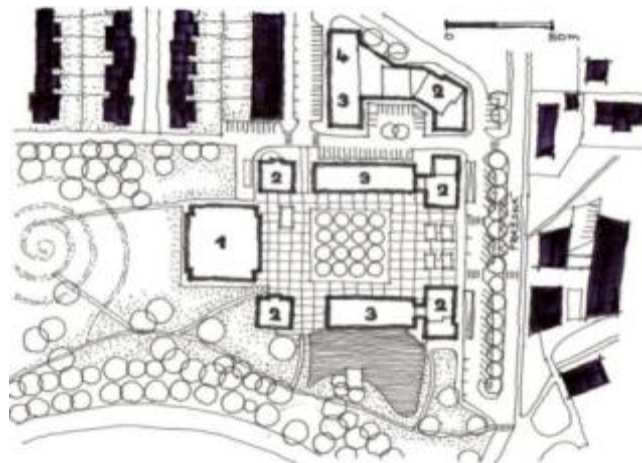


obr. 5 - Prostor náměstí ve Vráži, členitost vytváří příjemná zákoutí posilující oblíbenost místa



### 2.3 Dolní Břežany

Značnou výhodou obce Dolní Břežany byla velká nezastavěná plocha uprostřed obce, kterou bylo možno z části přeměnit na chybějící veřejný prostor. Na základě architektonické soutěže (Tichý, Dvořák, AAC servis) tak vzniklo velkoryse založené náměstí, zase jako součást většího developerského záměru výstavby nízkopodlažních bytových domů.



obr. 6 - Situace náměstí: 1 - spol. centrum, 2,3 - bytový dům, 4- pošta

Právě ona ideální poloha umožňuje, aby byl nový veřejný prostor s vybaveností skutečným centrem, zcela naplňujícím potřeby všech rezidentů. To umožňuje především dobrá pěší dostupnost ze všech částí obce. Na prostor náměstí navíc navazuje velkorysý park nabízející i další možné aktivity, zvyšující atraktivnost tohoto nového centra. K větší vitálnosti prostoru napomáhá opět autobusová zastávka v čele náměstí a blízké vedení komunikace II. třídy. Plocha náměstí je se svými 4 500 m<sup>2</sup> opravdu velkorysá, i když ve všední dny působí trochu opuštěně. K tomu přispívá ještě jeden zajímavý fakt. Objekty na náměstí mají, stejně jako v předešlých případech, přízemí většinou určené pro komerční využití. Tento systém je zachován i u bytových domů, které byly postaveny jako součást projektu za severní hranou náměstí (viz obr 9). Vzhledem k nižší ceně pronajímaných komerčních prostor v této části se sem vymístila vybavenost s větší fluktuací lidí, jako například supermarket Tesco, řeznictví a pošta. Naopak v prostorech na náměstí je podružnější vybavenost, která návštěvníky tolik nefrekventuje. Jedná se o prodejnu osvětlení, butiky, outlety a podobně. Takže v prostoru náměstí je relativní klid, zatímco za náměstím to denně žije čilým ruchem.

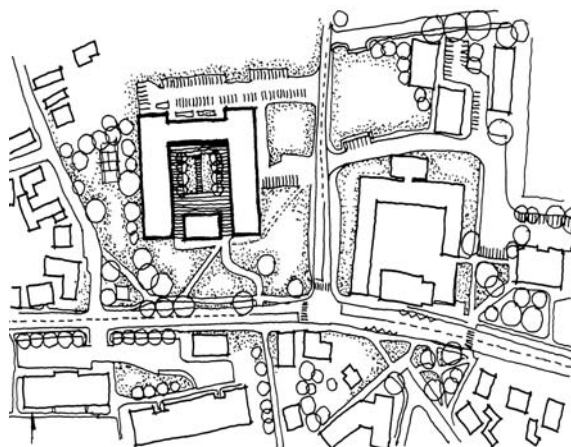


Obr. 7 Rozlehlá plocha náměstí vnímaná chodcem

### 3 Příklad neúspěšné realizace

#### 3.1 Běchovice – městská část

Jedním z příkladů realizovaných veřejných prostor, který neplní kvalitně svoji funkci je stávající prostor malého náměstí v již zmíněných Běchovicích. Zde prakticky v centru obce (u hlavní křižovatky) došlo k přestavbě původního dvorce, tvořeného starou zástavbou. Výsledkem byl blok třípodlažních bytových domů, v jehož vnitrobloku vzniklo malé náměstíčko, v parteru domů lemované drobnou vybaveností. Byty byly k prodeji od podzimu 2008. Dnes, po devíti letech, je vnitřní veřejný prostor prázdný a pronajimatelné prostory v parteru domů jsou povětšinou neobsazené. Buď byly pronajaté a ona obchodní aktivita se neudržela nebo ještě vůbec pronajaté nebyly. Prostor by svým obchodním potenciálem mohl vytvořit velmi zajímavé místo pro setkávání a společenský život místních obyvatel. K tomu ovšem nedošlo a prostor zeje prázdnotou bez života. Plocha náměstí je 1 700 m<sup>2</sup>. Příčinou je několik kritérií, které u předešlých případů byly dodrženy, u tohoto prostoru ale chybí. Především je prostor náměstí příliš uzavřen svému okolí, a přestože leží v blízkosti komunikace II. třídy, z jejího pohledu je náměstí naprosto nevnímání.

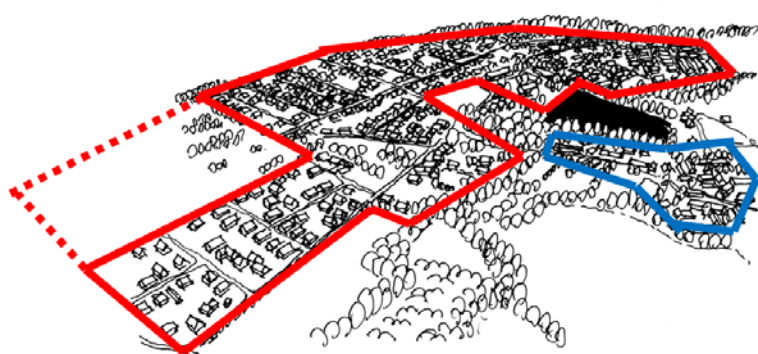


obr. 8 - Situace opuštěného náměstí v Běchovicích

Autobusové zastávky jsou příliš vzdálené a prostorem, přestože je opatřen průchody skrze hmoty bytových domů, neprochází žádný významný pěší směr. Těchto několik podmínek (i s ohledem na nízkou hustotu osídlení Běchovic) znemožnilo tomuto prostoru efektivní fungování. Dnes jsou více než tři čtvrtiny komerčních prostor nevyužitých. Prostor je opuštěný a bude chátrat.

#### 3.2 Květnice

Obec Květnice ležící při východním okraji hlavního města je typickým příkladem obce, jejíž masivní stavební rozvoj zcela opomenul jakoukoli souběžnou výstavbu veřejných prostor, včetně centrálního. Svoji zastavěnou plochu obec zvětšila od devadesátých let do dnes téměř dvanáctkrát. O to citelněji zde chybí aspoň centrální veřejný prostor pro základní organizaci struktury obce a pro její odlišení od podobných zástaveb okolních obcí. Obec tento problém řeší, zatím jen na úrovni strategie dalšího rozvoje. Proto, aby budoucí prostor efektivně sloužil místním obyvatelům a neskončil jako výše zmíněný v Běchovicích, je potřeba formulovat základní předpoklady pro jeho úspěšný budoucí provoz.



obr. 9 - Květnice: menší ohraničení - původní zástavba, větší - zástavba po roce 1989

#### 4 Podmínky pro dotvoření chybějícího centrálního veřejného prostoru

Proces doplnění centrálního (ústředního) veřejného prostoru chybějícího ve struktuře zástavby obcí v těsné blízkosti velkého města, respektive hlavního města, není rozhodně jednoduchou záležitostí. V první řadě je nutné, aby si sama obec uvědomila potřebu realizace takového prostoru a tuto potřebu pak vyjádřila v zákonných dokumentech. Těmi jsou nejdříve strategický plán, posléze územní plán a nakonec územní studie nebo regulační plán. Dvě poslední zmíněné dokumentace jsou měřítkově nejvhodnější ke konkretizaci finální podoby centrálního prostoru (Saktorová 2015). Souběžně s tím je velmi důležité stanovit místo, kde bude (nebo by mohl být) záměr realizován. Dle místních podmínek může obec využít buď stávající, ještě nezastavěné území, pokud se nachází v těžišti zástavby, nebo v jeho blízkosti (viz. příklad obcí Statenice nebo Dolní Břežany), nebo vytipovat stávající zastaralý nebo nepoužívaný zemědělský či skladový areál, který je na vhodném místě vůči zástavbě obce a tento přestavět. Možností je také využít větší developerský záměr zástavby v obci a domluvit se s investorem na zapracování takového prostoru. Tyto kroky ovšem nejsou zdaleka posledními k jeho úspěšnému provedení. Z příkladů výše uvedených obcí je patrné, že vybudování centrálního veřejného prostoru ještě nezaručuje jeho efektivní fungování. Z uvedených úspěšných i méně úspěšných realizací autor článku srovnáním odvodil některé základní principy, které podmiňují budoucí provoz a užítkovost takového veřejného prostranství. Zde je výčet těch nejdůležitějších:

- 1) odpovídající velikost pro shromažďování většího počtu lidí: funkce konání pravidelných akcí (trhy, poutě, oslavy) i akcí nahodilých (koncerty, mítinky, demonstrace). Velikost musí reagovat na kapacitu osídlení, aby nedošlo k zbytečnému předimenzování
- 2) umístění v těžišti struktury zástavby: místo s největší hustotou domů, což je vázáno na nejkratší docházkovou vzdálenost, umožňující co nejvíce lidem pohodlně využívat takový prostor
- 3) na trase významných pěších a cyklistických směrů: takové směry mohou být třeba k zastávkám hromadné dopravy (přičemž zastávka by měla být ideálně součástí ústředního veřejného prostranství) nebo spojnice jiných atraktivních veřejných prostranství a míst
- 4) dobrá návaznost na místní motorovou dopravu: fungující náměstí je tepem města/obce, který se neobejde bez automobilové, hromadné i zásobovací dopravy. V těsné

vazbě na ústřední veřejné prostranství je samozřejmě vhodné uvažovat o přiměřeném zklidnění a možnost dostupného parkování veřejnosti

- 5) přiměřená občanská vybavenost: je velmi závislá na intenzitě a koupěschopnosti místních obyvatel, nicméně by měla ideálně pokrývat potřebu základní vybavenosti (úřad, lékař, potraviny, škola apod.) a rozšířené vybavenosti (restaurace, kavárna, cukrárna, bufet, trafika aj.). To znamená, aby některá vybavenost byla přímo cílem (úřad) a jiná pouze na cestě za cílem (trafika, bufet)
- 6) čitelnost prostoru: vnímání fyzických hranic, jeho srozumitelného ukončení, s tím související tvar prostoru, který by měl nabízet otevřená místa (střed plochy) a místa uzavřená – intimní (roh, zákoutí, podloubí) – pro možnost výběru při záměru zde setrvat
- 7) prostorová orientace: orientační bod ve struktuře zástavby – náměstí – by měl být jasně odlišitelný prostor od okolních prostorů v zástavbě  
výšková orientace: výškový akcent budov lemujících prostor nebo pouze jedné budovy zhlédnutelný i z přílehlého okolí

Do podskupiny méně zásadních podmínek můžeme zahrnout:

- průhled: oční kontakt s výškovým akcentem (uliční průhled, průhled otvory ve hmotách domů)
- polohový akcent: rozdělení plochy dle významu (organizování plochy), akcent - vyšší, významná budova, socha, kašna, památník
- vhodný poměr mezi zpevněnou a travnatou plochou (náměstí není park) a v případě vyloučení travnaté plochy doplnění jiným prvkem ovlivňujícím mikroklima (strom v dlažbě, fontánka, potůček, vodní plocha)
- možnost výběru místa na slunci X ve stínu (mimo déšť): začlenění prvků vrhajících stín - stromy, altány, pergoly (rozária), podloubí apod.

Těchto několik kritérií není rozhodně kompletním výčtem podmiňujícím dobré fungování budoucího centrálního veřejného prostoru, ale rozhodně stěžejní, jak je ukázáno na výše zmíněných příkladech. U obcí, které se potýkají s velmi nízkou hustotou osídlení a navíc mají silnou konkurenci v aktivitách, které nabízí blízké velké město, je nutné zapracovat do záměru vybudování takového prostoru co nejvíce zmíněných podmínek. Jedině tak je možné předurčit kvalitu prostoru, která je vždy odvislá od intenzity návštěvníků tedy to co můžeme nazvat vitálním veřejným prostorem.

## 5 Závěr

Obce v blízkém okolí velkých měst, především pak v okolí hlavního města, svým silným stavebním rozvojem od devadesátých let značně znásobily rozlohu zástavby převážně individuální rodinou zástavbou. Ta byla a je velmi atraktivní, především pro rodiny s dětmi, využívající blízkost přírody a prostorové možnosti rozvolněné zástavby. To vše se silnou vazbou na velké „jádrové“ město. Bohužel, tato těsná vazba na velké město nenutila tyto obce, souběžně s rozvíjející se zástavbou, intenzivně řešit přiměřenou vybavenost a to i po první vlně zástavby, která predikovala její další vývoj. Jak se ukázalo, řešení na úrovni

územního plánu bylo pro budoucí potřeby vybavenosti i prostorů, především ústředních, nedostatečné (Saktorová 2015). Většinu zájmů a potřeb museli tak rezidenti uspokojovat v přílehlém městě, jenž bylo s narůstající mobilitou obyvatelstva stále dostupnější. S nárůstem obyvatel však byl, a stále je, tento nedostatek čím dál palčivější. Obce následně začaly tento problém řešit, některé úspěšně, jiné méně a jsou i takové, které ho nedořešily dodnes, viz obec Květnice. Překážkou je mnohdy absence prostorů a příležitostí, které bylo možno na počátku do celého procesu integrovat, ale dnes to už většinou možné není, převážně pro složité majetkoprávní vztahy. Navíc se ukázalo se, že je velký rozdíl mezi veřejným prostranstvím (náměstím) ve městě s vysokou hustotou osídlení a náměstím (návsí) v obci s hustotou osídlení velmi nízkou. Zásadní rozdíl je v intenzitě využívání takového prostoru, i vzhledem k docházkové vzdálenosti, což předurčuje jeho fungování, oblíbenost a také udržitelnost jeho vybavení (Šourek 2014). V souvislosti s tím můžeme mluvit o míře vitality hlavního veřejného prostoru, tedy o tom, nakolik a jak často je prostor navštěvován místními obyvateli. Na příkladech z obce Statenice, Dolní Břežany i městské části Vráž (Černošice) je patrné, že k dobrému fungování centrálního veřejného prostoru v těchto obcích je nutné spolupůsobení mnoha kritérií. Důležitými tématy těchto kritérií jsou: kapacita prostoru, lokalizace vzhledem k nejvyšší hustotě zástavby, doprava (pěší, cyklistická, automobilová, MHD, zásobovací i doprava v klidu), funkční náplň (vybavenost a další nabídky), tvar, orientace (prostorová, výšková), kompozice a mikroklima. Na příkladu z městské části Běchovice je možné sledovat dopady nerespektování několika výše uvedených kritérií. Následně dochází k míjení se s původním záměrem a tím k znehodnocení investičních prostředků a především k promarnění příležitosti zkvalitnit životní prostředí obce a naplnit tak sociálně-kulturní a obchodní potřeby místních obyvatel.

Je nutné podotknout, že v současné době se již, po mnohaletých zkušenostech, přístup managementu obcí k řešení této otázky výrazně změnil. Mnohé obce odmítají a vzdorují dalšímu tlaku na nekonceptní rozvoj svého intravilánu a prioritně se snaží řešit nedostatky ve stávající vybavenosti. S tím souvisí i posun vedení obcí v jednání s developery (Martinovská 2014). Obce už vědí, že nemusejí na podnikatelský tlak odpovídat tichým souhlasem a přijímat vše co tento tlak požaduje, jak tomu bylo většinou v minulosti. Obce dnes už podmiňují svůj souhlas pro případný rozvoj souběžným řešením nejen nezbytné vybavenosti, ale s důrazem požadují tvorbu veřejných prostor, které jsou pro kvalitní život v těchto rezidentních lokalitách nutné.

## Literatura

HNILIČKA Pavel (2012), Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů: urbanismus do kapsy. 2., dopl. vyd. Brno: Host, ISBN 978-80-7294-592-4.

KRATOCHVÍL Petr (2015), Městský veřejný prostor. Praha: Zlatý řez, ISBN 9788088033004.

LE CORBUSIER (2005), Za novou architekturu. Praha: Petr Rezek, ISBN 80-860-2723-6.

NEWMANN Peter - KENWORTHY, Jeffrey (1989), Cities and Automobile Dependence: Aldershot

NORBERG-SCHULZ (2010), Christian. Genius loci: krajina, místo, architektura. 2. vyd. Praha: Dokořán, ISBN 978-80-7363-303-5.

Sborník z konference AUÚP, Znojmo 21.-22. 11. 2013, VEŘEJNÝ PROSTOR, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ. Brno: Ústav územního rozvoje, ISBN 978-80-87318-27-0.

GEHL Jan (2000), Život mezi budovami. Brno: Albert, ISBN 80-85834-79-0

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J., MACEŠKOVÁ, M., NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., ROMPORTL, D., CHUMAN, T., ZELENDOVÁ, S., KUNCOVÁ, I. (2008): Suburbanizace.cz

GALČANOVÁ, L., VACKOVÁ, B. (2008). Rezidenční suburbanizace v postkomunistické České republice, její kořeny, tradice a současnost.

SAKTOROVÁ Dagmar (2015 ). Územní plán jako nástroj tvorby veřejného prostoru, příspěvek na konferenci Perspektivy území III, České vysoké učení technické v Praze, ISBN: 978-80-01-05710-0

Perspektivy území (2015). Praha: České vysoké učení technické v Praze, ISBN 9788001057100.

ČABLOVÁ, Markéta (2014). Prostory: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství, Nadace Partnerství, ISBN 978-80-904918-6-1

OUŘEDNÍČEK, Martin, ŠPAČKOVÁ, Petra, NOVÁK, Jakub (eds.) (2013). Sub urbs : krajina, sídla a lidé / Praha: Academia, ISBN 978-80-200-2226-4

ŠOUREK, Michal (2014). Od funkčních ploch k metropolitní struktuře: veřejný prostor v kontextu udržitelného rozvoje, V Praze: ČVUT, ISBN - 978-80-01-05582-3 (brož.)

McLUHAN, Marshall (2011). Jak rozumět médiím Extenze člověka. 2. Vyd. (v Mladé frontě 1.). Praha: Mladá fronta. ISBN 978-80-204-2409-9

ŠOUREK, Michal (2015). Od funkčních ploch ke struktuře veřejného prostoru: udržitelný rozvoj města v kontextu komunikace společensko-kulturních hodnot, V Praze: ČVUT, článek

BAUMAN, Zygmunt (2006). Úvahy o postmoderní době. Praha: SLON. ISBN 80-86429-11-3

MARTINOVSKÁ, Denisa (2014). Vyjednávání starostů suburbánních obcí s developery na příkladu území ORP Brandýs nad Labem - Stará Boleslav. Praha: Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

### **Internetové zdroje**

- OBEC STATENICE, historický přehled. Dostupné z: <http://www.statenice.cz/informace-pro-obcany/historicky-prehled/>

- <http://www.suburbanizace.cz/>

-<http://www.uzemi.eu/vystupy/slovník-pojmu.html>

### **Informace o autorovi**

Ing. arch. Daniel Stojan

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

[daniel.stojan@fsv.cvut.cz](mailto:daniel.stojan@fsv.cvut.cz)



## Vzorce a atraktory pohybu v mestskej štruktúre

### *Formulas and Attractors of the Movement in Urban Structure*

Lucia Štefancová, Karol Görner

#### **Abstract:**

Human behavior within the city structure, as one of the most unpredictable phenomena, represents one of the most current research topics of urban design and planning. Special attention is paid to the mobility of people depending on the functional-operational and mass-spatial characteristics of the urban structure. Whether it is the valorization of the existing urban structures, or the design of new ones, the knowledge of this behavior has a major impact on the effectiveness of the urban structure from the economical distribution of shops and services, suitable location of the park to the creation of a quiet residential environment. The researchers have already managed to find key attractors of the concentration of people in the public space and proved the vitality of the urban structure according to its quantitative or qualitative parameters. Several research methods (for example, space syntax) are now able to more or less effectively simulate the movement of fictitious people (agents) on the basis of this knowledge. Even now, it is still very complicated to apply mathematical algorithms to human behavior, and therefore, despite the great progress in this area, the movement of people in the urban structure is still relatively difficult to estimate.

The main objective of this research was to evaluate the tendencies of human movement in the urban structure of a selected city. Based on qualitative analyses using survey, the research focuses on choosing a walking route from multiple choices moving from point "A" to point "B". The analysis records not only the route itself but also the reasons for selecting the route from the point of view of its effectiveness as well as the perception of the participants. The results of the survey are finally confronted with previous theoretical knowledge about the attractors in the public space.

#### **Keywords:**

human behaviour; attractors; urban structure; pedestrian movement; Bratislava; public space

ŠTEFANCOVÁ, Lucie. GÖRNER, Karol (2018). Vzorce a atraktory pohybu v mestskej štruktúre. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 114-135. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

Výskum správania sa ľudí v mestskej štruktúre patrí, kvôli zložitosti ľudského myslenia a množstvu externých faktorov naň vplývajúcich, k najkomplexnejším výskumom v rámci urbanizmu a územného plánovania, ale aj iných viac alebo menej príbuzných odborov. Špecifická pozornosť je venovaná najmä pohybu ľudí v závislosti od funkčno-prevádzkovej, ale aj hmotovo-priestorovej štruktúry sídla. Poznanie vzorcov správania sa a na ne vplývajúcich atraktorov má zásadný vplyv na efektivitu územia cez ekonomicky výhodné rozmiestnenie obchodných prevádzok, situovanie parkov, až po vytvorenie pokojného obytného prostredia a to či už ide o valorizáciu existujúcej alebo o návrh novej mestskej štruktúry.

Vplyvom hmotovo-priestorovej štruktúry na pohyb ľudí sa v polovici 20. storočia zaoberal už Kevin Lynch (Lynch, 2004). V súčasnosti sa v spojitosti s presadzovaním pešieho pohybu v mestách dostávajú do popredia otázky: Koľko sú ľudia ochotní prejsť pešo a za akým cieľom? Na základe čoho ľudia volia svoju trasu? Ako navrhnuť mestskú štruktúru tak, aby zámerne ovplyvňovala peší pohyb? Realizovaným výskumom sa podarilo nájsť viaceré atraktory koncentrácie ľudí vo verejnom priestore, či preukázať životaschopnosť mestskej štruktúry v závislosti od jej kvantitatívnych parametrov. Niektoré výskumné metódy (space syntax) už v súčasnosti na základe týchto poznatkov dokážu viac či menej efektívne simulovať pohyb fiktívnych ľudí (agentov) v sledovanom území, či predpovedať najatraktívnejšiu trasu pre väčšinu užívateľov. Na ľudské správanie je ale len veľmi komplikované aplikovať matematické vzorce správania a preto napriek veľkému pokroku v tejto oblasti je pohyb ľudí v území naďalej pomerne ťažké odhadnúť.

Výskum „vzorce a atraktory pohybu v mestskej štruktúre“ sa ťažiskovo sústreďuje na pohyb ľudí pri presune z bodu „A“ do bodu „B“. Cieľom prezentovaného výskumu bolo zistenie vzorcov a atraktorov, ktoré majú na návštevníkov mestského prostredia pri pešom pohybe (presune z bodu „A“ do bodu „B“) územím najväčší vplyv, respektíve, ktoré nie sú považované za dôležité. Overované sú pri tom tri základné hypotézy:

- dĺžka trasy nezohráva zásadnú úlohu, v rozmedzí pohybu 5 minút (cca 400 m)
- respondent si vyberá trasu na základe svojich pocitov a predošlých vnemov z lokality
- faktory mestskej štruktúry majú zásadný vplyv na podvedomý výber trasy

Práca je štruktúrovaná do štyroch základných častí – Aktuálnosť problematiky, Metodika a ciele výskumu, Výsledky a Diskusia.

V kapitole Aktuálnosť problematiky je predstavený súčasný stav poznania z pohľadu širšieho spektra metodických prístupov s skúmaním pešieho pohybu v mestskej štruktúre. Dôrazom je kladený na problematiku mestskej štruktúry, ktorej vplyv na peší pohyb je jedným z kľúčových otázok výskumu. Kapitola Metodika a ciele výskumu predstavuje podrobný popis výskumných metód a ich opodstatnenia. Výsledky výskumu sú zosumarizované v kapitole Výsledky, pričom interpretácia výsledkov a ich porovnanie so súčasným stavom poznania sú rozpisované v časti Diskusia.

## 2 Aktuálnosť problematiky

Pri súčasnom skúmaní mestskej štruktúry sa kladie dôraz najmä na jej hmotovo-priestorové a funkčné aspekty, avšak na ľudí samotných sa často zabúda. Pritom ako hovorí Lynch (2004, s.2): *„Pohyblivé prvky v meste, obzvlášť ľudia a ich činnosti, sú rovnako dôležité ako fyzicky nehybné časti mesta. Nie sme len divákmi tohto divadla, ale spolu s ďalšími účastníkmi sa stávame aj jeho neoddeliteľnou súčasťou. Naše vnímanie mesta najčastejšie nie je kontinuálne, býva len čiastočné a rozkúskované a prelína sa i s inými záujmami. Pri tom používame takmer všetky svoje zmysly, čo nám pomáha utvoriť si súhrnný imidž mesta.“*

Výskumy zamerané na peší pohyb a správanie sa ľudí v mestskej štruktúre majú síce rôznorodé zameranie vo všeobecnosti ich však spája súčasná téma presadzovania pešieho pohybu v meste. Či už ide o výskumy urbanizmu a územného plánovania zamerané na hľadanie efektívnejších možností plánovania (Gehl (2012), Lynch (2004), a iné), výskumy preventívnej medicíny zamerané na zdravotný štýl človeka (Yang, Diez-Roux (2012), Sugiyama et al. (2010), Owen et al. (2007)), programátorské výskumy zamerané na vývoj rôznorodých aplikácií (Quercia, Schifanella a Aiello (2014), alebo výskumy iných odborov, či multidisciplinárne výskumy, predmet záujmu ako aj použité metódy sa do značnej miery prelínajú. Kľúčovými otázkami na ktoré sa výskumy snažia odpovedať sú: koľko sú ľudia ochotní prejsť pešo a za akým cieľom (dĺžka, čas, objekty záujmu), na základe čoho ľudia volia svoju trasu (v závislosti od príležitosti, charakteru prostredia) a ako navrhnuť mestskú štruktúru tak, aby zámerne ovplyvňovala peší pohyb.

## 2.1 Limity a ciele pešieho pohybu u ľudí

Pri pešom pohybe obyčajne uvažujeme o presune z bodu „A“ do bodu „B“, prípadne z „A“ do „A“ (v prípade rekreačnej chôdze). Z pohľadu dĺžky pešieho pohybu hrá cieľ za ktorým sa ľudia pohybujú významnú úlohu.

Najvýznamnejšími cieľmi v rámci mesta ako takého sú ciele globálne (celomestského významu), centrum mesta a presuny v rámci obytnej zóny (Alhazzani, Alhasoun, Alawwad, González, 2016). Z pohľadu výskumu sú ale zaujímavé najmä lokálne presuny na menšie vzdialenosti, pri ktorých je zmysluplné presúvať sa pešo. Definovať presnú hranicu, koľko sú ľudia ešte ochotní prejsť pešo a kedy už zvolia inú formu transportu je pomerne náročné. Aj keď sa mnohé výskumy približujú k istej hranici, iné upozorňujú že táto vzdialenosť závisí predovšetkým od spomínaného cieľa, situácie a ďalších charakteristík trasy po ktorej sa ľudia presúvajú.

Jeden z najcitovanejších odborníkov na peší pohyb a život v meste, Jan Gehl (2012) odvodzuje vzdialenosť, ktorú sú ľudia ochotní prejsť pešo z rýchlosti chôdze, ktorá zodpovedá 4-5 km/h. Táto rýchlosť, ako ďalej uvádza, sa môže meniť v závislosti od počasia, ročného obdobia, ako aj konkrétnych jednotlivcov, vo všeobecnosti však možno povedať, že väčšina ľudí je ochotná prejsť pešo 500 m (cca 5 minút chôdze). Túto vzdialenosť podmieňuje dostatočnou zaujímavosťou trasy (rýchlosť 5 km/h zodpovedá pri 5 minútovom pohybe cca 417 m).

Zistenia iných výskumníkov však naznačujú, že táto hranica nemusí byť celkom opodstatnená. Schlossberg, Agrawal, Irvin, Bekkouche (2007) zistili, že chodci sú ochotní prejsť podstatne väčšiu vzdialenosť. Pri rannej dochádzke za dopravou k železničnej stanici v priemere respondenti prešli až 0,47 míle (cca 800 m). Ukázalo sa tiež, že ľudia majú vo všeobecnosti dosť nepresný odhad o skutočnej dĺžke svojej trasy.

Sugiyama et al. (2010) posudzujúci vplyv parku na podporu pešieho pohybu dospievajú k tvrdeniu, že väčší park do vzdialenosti 1,6 km (cca 15 minút chôdze) má zásadnejší vplyv na dĺžku rekreačných trás ako prítomnosť menšieho parku v bezprostrednej vzdialenosti od ich bydliska.

Podľa Yang, Diez-Roux (2012) len málo ľudí chodí na vychádzky pravidelne, avšak značná časť populácie je ochotná prejsť pešo aj viac ako 0,25 míle (cca 400 m). Takmer nik však neprejde viac ako 2 míle (cca 3,2 km), pričom väčšina prechádzok má dobu trvania kratšiu ako 60 minút. Len 18% vychádzok bolo podľa výskumu dlhších ako 1 míľa (cca 1,6 km) a len 23% trvalo viac ako 20 minút.

Spomínané výskumy teda jasne naznačujú, že v závislosti od cieľa a charakteru pešieho pohybu nie je nutné výskum ohraničovať na (vo všeobecnosti v územnom plánovaní) presadzovanú dochádzkovú vzdialenosť 500 m.

## 2.2 Vzorce správania sa u ľudí pri výbere pešej trasy

Vzorce správania predstavujú, podobne ako údaje o tom, koľko sú ľudia ochotní prejsť a za akým cieľom, základnú databázu poznatkov pre simulovanie javov a navrhovanie mestskej štruktúry.

Na úrovni niektorých živočíchov sa už etológom podarilo pomerne komplexne objasniť tieto vzorce. Napríklad mravce umiestnené do bludiska, na ktorého jednom konci majú hniezdo a na druhom potravu, budú na ceste za potravou náhodne skúšať rôzne trasy, avšak po čase nájdu tú najkratšiu a ich pohyb sa obmedzí výhradne na ňu (Augé, Larousse, 1973).

Efektivita hrá v živote ľudí (podobne ako v živote mravcov) významnú úlohu. Schlossberg, Agrawal, Irvin, Bekkouché (2007) na základe prieskumu dospievajú k záveru, že ľuďom najviac záleží na minimálnej vzdialenosti respektíve čo najkratšom čase ich rannej trasy do práce. Až sekundárne ľuďom záležalo na bezpečnosti (44%), kvalite chodníka (35%) či estetickým atribútom (8%). Ako však sami dodávajú výsledok môže byť ovplyvnený práve výberom rannej trasy, kedy sa ľudia prirodzene ponáhľajú do práce.

Z požiadaviek na efektivitu pešieho pohybu pri výbere trasy vychádzajú aj mnohé súčasné mapové aplikácie ako napríklad Google Mapy, alebo Open Street Maps, ktoré spravidla ponúkajú rôzne alternatívy najkratších trás z bodu „A“ do bodu „B“.

Dlhodobý výskum však postupne odкрýva aj vzorce správania sa ľudí, ktoré sú omnoho komplikovanejšie. Človek sa neriadi, na rozdiel od mravcov, chemickou stopou ale vplýva naň celý rad podnetov z jeho okolia.

Priekopník v skúmaní pohybu ľudí v mestskej štruktúre Kevin Lynch (2004) vo svojej práci definoval základné prvky orientácie sa ľudí v mestskom priestore – cesty (dráhy pohybu ľudí), okraje (lineárne prvky ohraničujúce priestor), oblasti (časti mestskej štruktúry so špecifickým charakterom), uzly (body a oblasti križenia sa ciest a priestupné miesta) a významné prvky (výrazné / dominantné prvky obrazu mesta). Na pohyb ľudí v mestskej štruktúre ale vplýva ešte celý rad ďalších podnetov, pričom ich vyhodnotenie môže byť u každého do značnej miery individuálne. Mesto zo sociologického hľadiska je špecifickou formou teritoriálneho spoločenstva, predstavuje územnú sociálnu jednotku, tzv. územné spoločenstvo mesta, ktoré *„nie je len mechanickým zoskupením ľudí, ale štruktúrovanou sociálnou jednotkou, ktorá si vytvorila určitý systém sociálnych vzťahov a spôsobu života a ktorej základom je využívanie spoločného územia a vypestovanie pocitu spolupatričnosti k spoluobyvateľom ako aj k územiu, na ktorom žijú. Plní určité funkcie v rámci spoločenskej delby práce a vytvára si priestor pre činnosti, ktorými uspokojuje svoje kolektívne potreby.“* (Petriková-Kusý, 1999, s.72)

Zložitost' systému ľudského správania popisuje Johnson (2002), ktorý tvrdí, že na výsledný poriadok mesta vzniká z chaotických pohybov - množstva interakcií medzi jednotlivcami, ktorých výsledkom je celá mestská štruktúra. Tento zložitý systém je možné pochopiť - ako ďalej vysvetľuje: „Potrebujeme iba tisíce jednotlivcov a niekoľko jednoduchých pravidiel interakcie.“ (Johnson, 2002, p.41) Súčasnú výskumy sa zväčša zameriavajú práve na tieto interakcie, pričom už prinášajú aj konkrétne poznatky.

Quercia, Schifanella a Aiello (2014) skúmajú možnosti vytvorenia aplikácie založenej na odporúčaní tichých, pekných, alebo vyhovujúcich („happy“) trás na základe ľudských preferencií v závislosti od emocionálneho vnímania pri výbere rôznych mestských scén. Zisťujú pri tom, že pekná trasa do značnej miery koreluje s vyhovujúcou („happy“)  $r = 0,64$  ( $r$  = korelačný výsledný koeficient), čo znamená že ľuďom do značnej miery záleží na estetických kvalitách trasy. Dĺžka vyhovujúcich („happy“) trás je pri tom v priemere len o 12% dlhšia (čo predstavuje v skúmanom segmente cca 7,5 minúty), ako dĺžka tých najkratších, je však až o 30% uspokojivejšia.

Pre vnímanie urbanistického priestoru a mestskej vlny v ňom je dôležité brať do úvahy poznatky, ktoré súvisia s prvým dojmom v novom priestore. Prvý kontakt sa neopakuje a ak sa návštevníka pôsobí pozitívnym dojmom, tak sa na prahu vnímania vytvára záujem o prostredie a s tým súvisiaci zapamätateľnosť prostredia, jeho význam a identita. Poznatky z vnímania v minulosti v nás pretrvávajú stále. Táto skutočnosť poznačuje aj naše budúce vnímanie. „*Pamäť pri zoskupovaní vnemov a redukovani prvkov na schémy vytvára symboly, ktoré vplyvajú na správanie.*“ (Zibrin, 1988, p.18) V súvislosti s ostatnými ľuďmi a charakteristikami vonkajšieho prostredia je konanie každého človeka ovplyvňované faktormi, ktoré môžu mať na jednej strane obmedzujúci charakter, na druhej strane však môžu každodenný život v mnohých ohľadoch uľahčovať. Obmedzenia nie sú chápané iba ako limitujúce jednanie človeka, ale ako determinujúce jeho denný režim. „*Dajú sa definovať 3 základné obmedzenia (v niektorých prípadoch uľahčenia) ľudských aktivít* (Pospíšilová-Ouředníček, 2011, s.103):

1. *obmedzenia dané vnútornými schopnosťami a spôsobilosťou* (napr. fyzická zdatnosť, ovládanie nástrojov, alebo internetu), 2. *obmedzenia mocenského charakteru, ktoré sa prejavujú na rôznych hierarchických úrovniach a vylučujú ľudí z aktivít z hľadiska času alebo priestoru, na základe zákonov a mocenských vzťahov alebo spoločenských noriem, zvykov a prevládajúcich diskurzov* (napr. získanie vodičského preukazu v 18 rokoch, povinná 10-ročná školská dochádzka) a 3. *obmedzenia dané väzbou obsahujú nutnosť koordinácie aktivít s ďalšími ľuďmi.* Existuje prienik medzi obmedzeniami danými väzbou a skupinou vonkajších obmedzení, ktoré sú sociálne vytvorené. Napríklad otváracia doba je daná nielen normou alebo predpisom, ale zároveň tiež prítomnosťou predavača alebo úradníka v danom mieste. Obmedzenia dané väzbou súvisia aj s polaritou verejného a súkromného priestoru a tiež väzba súvisí so vzťahom návštevníka k priestorom mesta. Z hľadiska architektúry a urbanistickej tvorby je 3. hľadisko kľúčové pri vnímaní súvislostí medzi hmotovo-priestorovou a funkčno-prevádzkovou mestskej vlnou a mestskej vlnou tvorenou ľuďmi.

Rozličné vnímanie prináša aj rozličné obrazy mestskej vlny. „*Mimo svojej štvrte človek vníma priestory, ktorými prechádza z rôznych dôvodov a za rôznymi cieľmi. Obraz mesta je sektorový. Sektory sa navzájom spájajú lineárnymi alebo dobovými zrakovými tokmi, ktoré zodpovedajú pohybovým peším trasám, automobilovým alebo hromadným dopravným prostriedkom*“ (Zibrin, 1988, s.28).

Výskum Stiperského (2015) zaoberajúci sa vyhodnotením atraktivity priestorov v Záhrebe preukázal, že na ľudí najlepšie pôsobia priestory, s ktorými sa im spájajú príjemné spomienky a pocity pohodlia (miesta spájané so zábavou, rekreáciou, prechádzkami, vzrušením a rôznorodými podujatiami). Z estetického hľadiska ľudia pozitívne hodnotili najmä mestské parky a pamiatkovo chránené objekty, pričom súčasná architektúra bola vnímaná negatívne. Ako najpríjemnejšie priestory boli vyhodnotené historické centrum, priestrané námestia jadra mesta a promenáda Záhrebu.

Odhady vzdialenosti ovplyvňujú aj charakteristiky konečných bodov, cieľov cestovania. Hypotéza umocňovania alebo odmeny pritom platí v plnej šírke. Vzdialenosti sa znižujú s vnímanou odmenou či stupňom atraktívnosti, žiadateľnosti, familiárnosti, citovej angažovanosti a pod. Napríklad pozitívne atribúty obchodnej vybavenosti môžu skrátiť vnútornú vzdialenosť oproti fyzickej alebo časovej vzdialenosti. „*Empirickými prieskumami sa dospelo k tomu, že často navštevované prvky mestskej štruktúry, ako napr. škola, knižnica, pošta alebo park, sa vnímajú ako bližšie stojace k bydlisku respondenta. Opačne, ak ide o menej navštevované prvky, ich vzdialenosti od bydliska sú vnímané ako väčšie.*“ (Zibrin, 1988, s.29) Zvyšovaním mestskej vlny a pridávaním nových podnetov a atrakcií do verejného priestoru sa zvýši množstvo ľudí a predĺži sa aj vzdialenosť, ktorú by za normálnych okolností neprešli. „*Zvyčajne platí zásada, že keď nemá byť priestor pre chodcov monotónny, jeho obrazy sa musia meniť každé 2-3 minúty.*“ (Zibrin, 1988, s.158)

## 2.3 Urbanisticko-architektonický návrh štruktúry za účelom zámerného ovplyvňovania pešieho pohybu v nej

Poznanie vzorcov správania sa ľudí v mestskej štruktúre nie je samoúčelné. Ako bolo preukázané, rôzne prvky mestskej štruktúry a ich charakteristiky zásadne ovplyvňujú správanie sa ľudí, čo dáva široké možnosti cielene ovplyvňovať ich pohyb v prospech vyššej efektivity a celkovej udržateľnosti mestskej štruktúry. „*V prostredí mesta, a predovšetkým v prostredí rýchleho tempa veľkomesta, je verejný priestor cieľom urbánneho pohybu, tiež priestorovou výzvou k zastaveniu a k zažívaniu priestoru. Tento priestor je svojím určením nadčasový, je to oporný bod, miesto a mesto v meste. Je skúsenosťou potvrdené, že tam, kde už ľudia sú, pribudnú ďalší a ďalší. Tiež je známa skúsenosť, že prázdne miesta a námestia sa ešte viac vyprázdňujú.*“ (Bašová, 2016, s.15) Aplikáciou poznatkov tak možno napríklad podporovať životaschopnosť nosných uzlových a lineárnych verejných priestorov alebo naopak podporiť izolovanosť a intimitu poloverejných a súkromných priestorov.

Organizácia Living Streets na základe doterajších poznatkov odporúča sedem základných krokov, ako vytvoriť mestskú štruktúru orientovanú na chodcov: 1. Urobiť z chodenia prioritu, 2. Plánovať mesto pre chodcov, 3. Vytvoriť pešiu sieť, 4. Navrhnuť ulice tak aby si ich ľudia užívali, 5. Vytvoriť atraktívnu alternatívu za jazdu autom, 6. Urobiť chôdzu bezpečnou, 7. Zmeniť zvyky a užívať si ulice.

Owen et al. (2007) prichádzajú k záveru, že fyzické atribúty prostredia nemajú vplyv na celkovú dĺžku rekreačného pohybu, dostupnosť obchodu, služieb a lepšia prepojenosť má ale vplyv na frekvenciu pešieho pohybu. Priestor typu ulice s rovnakými tvarmi stien, s rovnakou výškou objektov a s opakujúcimi sa detailami vyvoláva dojmy so stále rovnakým napätím. Zástavba urbanistických priestorov musí zohľadňovať možnosti vytvárania napätia. V priestoroch, ktoré na vizuálnych trasách integrujú automobilovú dopravu i pešie chodníky, by mali vytvárať napätia, ktoré zodpovedajú rozličným rýchlostiam v pozorovanom priestore. Pri absolvovaní tej istej trasy autom sú dojmy asi 10-krát rýchlejšie ako pri pešom pohybe. Pohľady v priehľadoch prichádzajú a odchádzajú tak rýchlo, že obyčajne zážitok z priestoru je obmedzený na vnímanie formy ako celku. Týmto sa niektoré priestory stávajú zaujímavejšími, keď ich prejdeme pešo. „*Malé priestory bývajú pociťované ako teplé a osobné. Malé rozmery zjednodušujú vidieť a počuť iných ľudí a detaily potešia rovnako ako celok. Veľké priestory sú pociťované ako chladné a neosobné. Budovy si rovnako ako ľudia „udržiajú odstup“.*“ (Gehl, 2000, s.70)

## 2.4 Definovanie základných pojmov „mestskosť - faktory mestskosti - atraktory pohybu“

Každý jav pripravuje pozorovateľa na ten ďalší a tento ho vždy prijíma ako novozískaný objav. Mestské prostredie by malo byť také, aby sa v ňom vždy pri zvedavom hľadaní našlo niečo nové. Takýto pohyb by mohol byť priamy alebo nepriamy, plynulý, alebo energický, jemný alebo prudký; ale vždy tak, aby bol vizuálny vnem potešením. „*Kľúčové výrazy pre podporu života v meste sú nasledujúce: hustota, priame a logické trasy, skromné priestorové dimenzie a jasná hierarchia, v ktorej je rozhodnuté, ktoré priestory sú najdôležitejšie.*“ (Gehl, 2012, s.67)

„Mestskosť“ môžeme chápať ako vlastnosť urbánnej štruktúry, ktorá súvisí s atmosférou a špecifickosťou miesta. Prejavuje sa predovšetkým v ťažiskových zónach mesta na rozhraní stavieb a verejného priestoru. Základným ukazovateľom mestskosti je množstvo ľudí a intenzita ich pohybu. Na mestskosť vplýva súbor elementov, ktoré nazývame faktory mestskosti. Faktory mestskosti sú elementy mesta a zložky (prvky) urbanity, ktoré pôsobia spravidla na rozvojových a ťažiskových osiach (a zónach) – NTS (nosná ťažisková sústava) a vytvárajú mestskosť. Faktory mestskosti majú rôznu mieru vplyvu na návštevníka. Sú nositeľmi identity a imidžu mesta a na základe ich kombinácií sa vytvára v podvedomí



zapamätateľnosť prostredia. Ak sa návštevník ocitá kdekoľvek v meste, vie pomocou faktorov a ich kombinácií odhadnúť, či sa nachádza v ťažiskovej zóne alebo v obytnom prostredí mesta. Vie odhadnúť, či sa nachádza bližšie alebo ďaleko od centra mesta. Podporovaním faktorov mestskej štruktúry sa zlepšuje orientácia a identita v meste. Podporovaním faktorov mestskej štruktúry sa „miesta môžu zmeniť na destinácie" (Marco, 2012) a získavať svoju špecifickú identitu, ktorá sa globalizáciou vytráca. Hierarchia faktorov vzniká na základe vplyvujúcej návštevnosti (tab. 1). Sila mestskej štruktúry je tým väčšia, čím sa k nej niečo ďalšie pridá. Sčítaním kladne pôsobiacich faktorov sa mestskej štruktúry zvyšuje a v niektorých prípadoch znásobuje.

Mestskej štruktúry je potom súhrnom spôsobov správania a sociologických znakov (procesov a javov), ktoré súvisia s veľkosťou mesta, lokalitou v meste či hustotou zaľudnenia. Napríklad odlišovanie súkromného a verejného priestoru a ich plynulých prechodov do polosúkromného a poloverejného priestoru je potrebné práve preto, lebo každý z týchto priestorov umožňuje a navodzuje určité činnosti a správanie. Polosúkromný priestor v bezprostrednom okolí domov a poloverejný priestor v centrách obytných štvrtí alebo v menších mestách je napríklad vhodným priestorom pre realizáciu neformálnych sociálnych kontaktov medzi ľuďmi bývajúcimi v bezprostrednom okolí, ktorí sa poznajú z najrôznejších aspektov svojej sociálnej existencie. Naopak, správanie sa ľudí v mestskej štruktúre (sociálne verejnom) prostredí má charakter plurality, multikulturality, voľnej a neutrálnej a anonymnej štruktúry sociálnych väzieb. Fakt prítomnosti v určitom vymedzenom území dáva predpoklad pre nadviazanie rozmanitých kontaktov a vzťahov, takže obyvatelia tohto územia vždy tvoria (voľnejšie alebo pevnejšie) spoločenstvo.

Na základe výskumu „Mestskej štruktúry - urbanita - faktory mestskej štruktúry“ (Štefancová, 2011-2014), bolo na základe prítomnosti ľudí v území, stanovených 5 základných skupín faktorov pohybu návštevníkov v ťažiskovom prostredí mesta. Tieto základné skupiny faktorov mestskej štruktúry sú ďalej definované (a spodrobnejšie) pomocou konkrétnych atraktorov pešieho pohybu.

Faktory mestskej štruktúry rozdelené podľa svojej podstaty:

**1) HMOTOVÉ FAKTORY (HF)**

HF tvoria atraktory hmotovej podstaty. Predstavujú všetky architektonické objekty aj s ich vlastnosťami, rovnako aj soliternu zeleň a prvky drobnej architektúry. Zjednodušene chápané sú to faktory, ktoré sa musia fyzicky obísť a nie je cez ne vidieť. Napr. územná kompaktnosť, dominantna, vertikálnosť a pod.

**2) PRIESTOROVÉ FAKTORY (PF)**

PF tvoria atraktory, ktoré v meste vytvárajú priestor. Patria sem všetky základné kategórie urbanistickej kompozície ako sú námestie, nábrežie či ulica, ale aj pasáže a vnútrobloky.

**3) FUNKČNÉ FAKTORY (FF)**

FF napĺňajú potreby návštevníkov a dali by sa rovnako rozdeliť aj medzi priestorové (park) alebo hmotové faktory (nákupné centrum). Napr. bývanie, priemyselné areály, aktívny parter a pod.

**4) PREVÁDZKOVÉ FAKTORY (PV)**

PV súvisia s pohybom návštevníkov a prevádzkou rozvojovej osi. Patria sem dominantné pešie trasy, trasy mestskej hromadnej dopravy (MHD) aj so zástavkami, podchody, nadchody a pod.

**5) IMAGINÁRNE FAKTORY (IF)**

IF sú všetky atraktory, ktoré súvisia s podvedomím a vnímaním atmosféry mesta. Tieto faktory nepriamo ale podvedome ovplyvňujú návštevníkov v priestore. Patria sem napr. atmosféra, farebnosť, imidž miesta, diaľkové pohľady a pod.

k.	ATRAKTOR s definíciou
HMOTOVÉ	<b>Územná kompaktnosť a hustota</b> - kompaktná mestska štruktúra typická pre ťažiskové a rozvojové osi mesta, kde základ štruktúry tvoria kompaktné mestské bloky oddelené ťažiskovými priestormi mesta.
	<b>Orientačný bod, dominanta, akcent</b> - výšková, objemová alebo štruktúrálna dominanta predstavuje špecifický prvok štruktúry. Najčastejšie je lokalizovaná na uzlovom priestore, alebo v križovaní ťažiskových osí, kde má úlohu navádzať, resp. Funkciu zapamätateľnosti pre ľudí.
	<b>Prvok špecif. identity danej štruktúry</b> - výrazný objekt/budova, ktorá dotvára identitu zapamätateľnosti. Významným prvkom je záchytný bod, do ktorého človek nevstupuje, ale spolieha sa na vizuálnu sústavu prvkov.
PRIESTOR.	<b>Námestie</b> - hierarchicky najvyššia forma uzlového verejného priestoru, do ktorého smerujú ulice a iné lineárne verejné priestory - tzv. „exteriérová dvorana mesta“.
	<b>Uzol / križovatka</b> - strategický priestor kríženia komunikácií alebo ťažiskových osí mesta. Uzlový bod je ohnisko s dvojnásobným potenciálom ako kompozičná os - návštevník má na výber viac ako 2 smery.
	<b>Ulica</b> - ťažisková lineárna štruktúra, ktorá prepája uzly. Ulica je dynamickým fenoménom, podporuje pohyb a je vnímaná ako útvar, ktorý niekam smeruje alebo navádza k cieľu.
FUNČNÉ	<b>Funkčná komplexnosť</b> - súhrn všetkých základných funkcií ako sú bývanie, základná občianska vybavenosť, pracovné príležitosti, zóny rekreácie a pod.
	<b>Prevládajúca funkcia celomestského významu</b> - mestský trh, výstavisko, štadión a iné, ktoré majú vysokú návštevnosť kontinuálne počas týždňa.
	<b>Park, záhrada, cintorín</b> - mestská zeleň vo forme funkčných plôch slúžiaca prechádzkam, oddychu, športu a pod. Mestský park je vegetácia, ktorá môže rásť voľne, alebo je upravovaná.
PREVÁDZKOVÉ	<b>Lokality pešej koncentrácie</b> - ku hierarchicky najvyšším lokalitám pešej koncentrácie patria pešie zóny a mestské prostredia, v ktorých dominuje peší pohyb. Patria sem aj zberné miesta ľudských zdrojov - zastávky MHD.
	<b>Ťažisková automobilová komunikácia</b> - frekventovaná automobilová komunikácia. Pobyt návštevníkov vonku a automobilová doprava nie sú absolútne oddelené aktivity. Ich hranice sú pružné a majú tendenciu sa splietať.
	<b>Dominantná pešia trasa</b> - frekventovaná trasa pešieho pohybu. Hodnotené sú vo výskume trasy pešieho pohybu, ktoré vznikli prirodzene a logicky (nemusia byť vymedzené objektom chodníka).
IMAGINÁRNE	<b>Atmosféra, genius loci</b> - ovzdušie určitého spoločenského prostredia, špecifická nálada a pocity či nezameniteľnosť. Patrí sem krása, výtvarné diela, prírodné fenomény, zvyky a tradície.
	<b>Mierka a dimenzie priestoru</b> - matematické vzťahy, ktoré definujú proporcie a mierku priestoru. V experimente sa posudzuje pomer medzi proporciou priestoru a funkčnou a prevádzkovou náplňou.
	<b>Psychologický faktor</b> - medzi psychologické a dojmové faktory patria: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>podvedomé vplyvy prostredia na jednotlivca</b></li> <li>▪ <b>pocit bezpečia a istoty</b></li> <li>▪ <b>pocit zapamätateľnosti</b> - imidž prostredia spolu s psychologickým faktorom súvisia so zapamätateľnosťou prostredia pre špecifickú skupinu ľudí.</li> <li>▪ <b>lokálpatriotizmus</b> - pocit patrenia do „svojej štvrte“/mestskej štruktúry.</li> <li>▪ <b>pocit zjednodušenia, menej stresu</b></li> <li>▪ <b>schopnosť orientácie</b></li> <li>▪ <b>potreba združovania, ale aj súkromia a pokoja</b></li> <li>▪ <b>potreba niekam patriť, ale aj možnosť voľby miesta bývania</b></li> <li>▪ <b>potreba identifikácie s prostredím, orientácie a prehľadnosti, ale aj sebarealizácie a tvorivosti</b></li> </ul>

tab. 1 - Definície 3 najvplyvnejších atraktorov pohybu v mestskej štruktúre pre každú kategóriu faktorov mestskosti (Štefancová, 2013)

### 3 Metodika a ciele výskumu

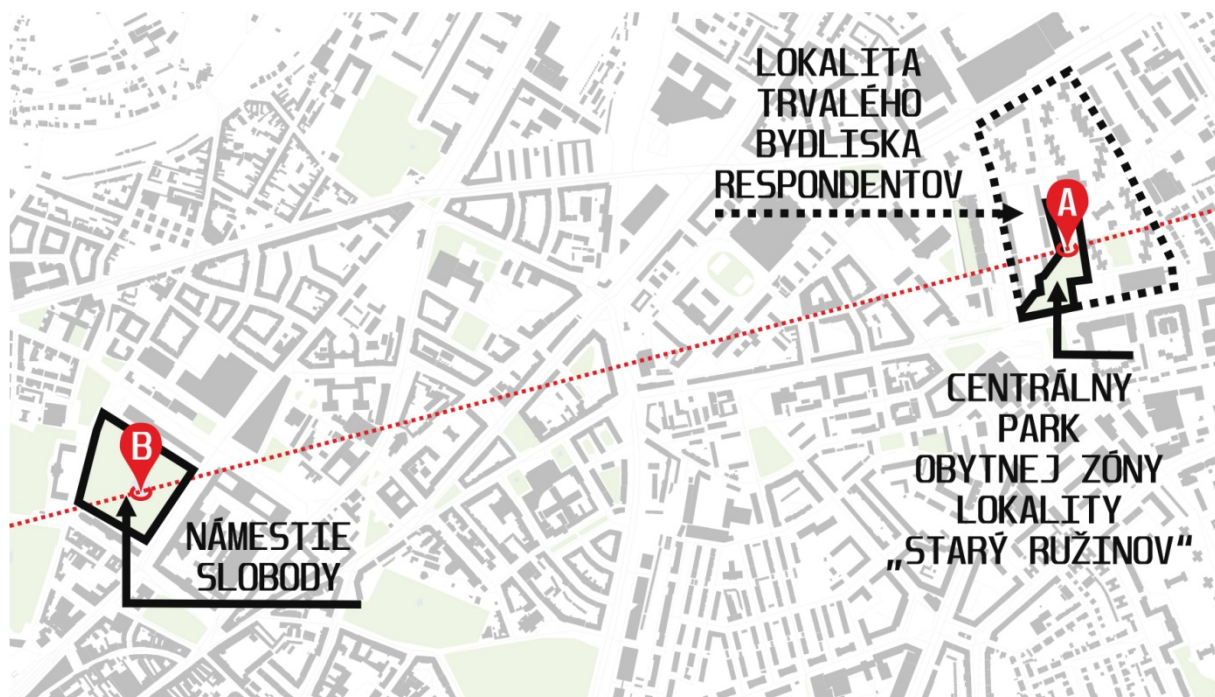
Výskum atraktorov pohybu v mestskej štruktúre bol zameraný na kvalitatívne zistenia opýtaných respondentov ohľadom výberu pešej trasy z miesta „A“ do miesta „B“.

Cieľom výskumu bolo zistenie atraktorov, ktoré majú na návštevníkov mestského prostredia pri pešom pohybe územím najväčší vplyv, resp. ktoré atraktory nie sú považované za dôležité.

Vo výskume bola stanovená hypotéza, že pešiak si vyberá trasu jednak na základe svojich pocitov a predošlých vnemov z lokality, jednak je ovplyvnený faktormi mestskej štruktúry, pričom dĺžka trasy nezohráva žiadnu úlohu, pokiaľ bude dĺžka trasy kolísť v rozmedzí plus-mínus 5 minút chôdze (400 m).

#### 1) Riadený rozhovor

Celkovo bolo v rámci výskumu posudzovaných 15 štatistických prieskumov, ktoré prebehli osobným voľným rozhovorom. Respondenti neboli vybratí náhodne. Podmienkami boli vek 18 rokov a viac, miesto bydliska a poznanie pešej trasy. (obr. 1) Každý z respondentov býva v súčasnosti v lokalite do 150 m od východiskového bodu „A“ a trasu do cieľového bodu „B“ pozná, resp. ju min. 5 x absolvoval. Medzi respondentami bolo 8 mužov a 7 žien.



obr. 5 - Vysvetlenie výberu lokality – Bratislava - trasa zo Starého Ružinova do Starého mesta - Bod „A“ je východiskovým miestom pešej trasy a „B“ je jej cieľom

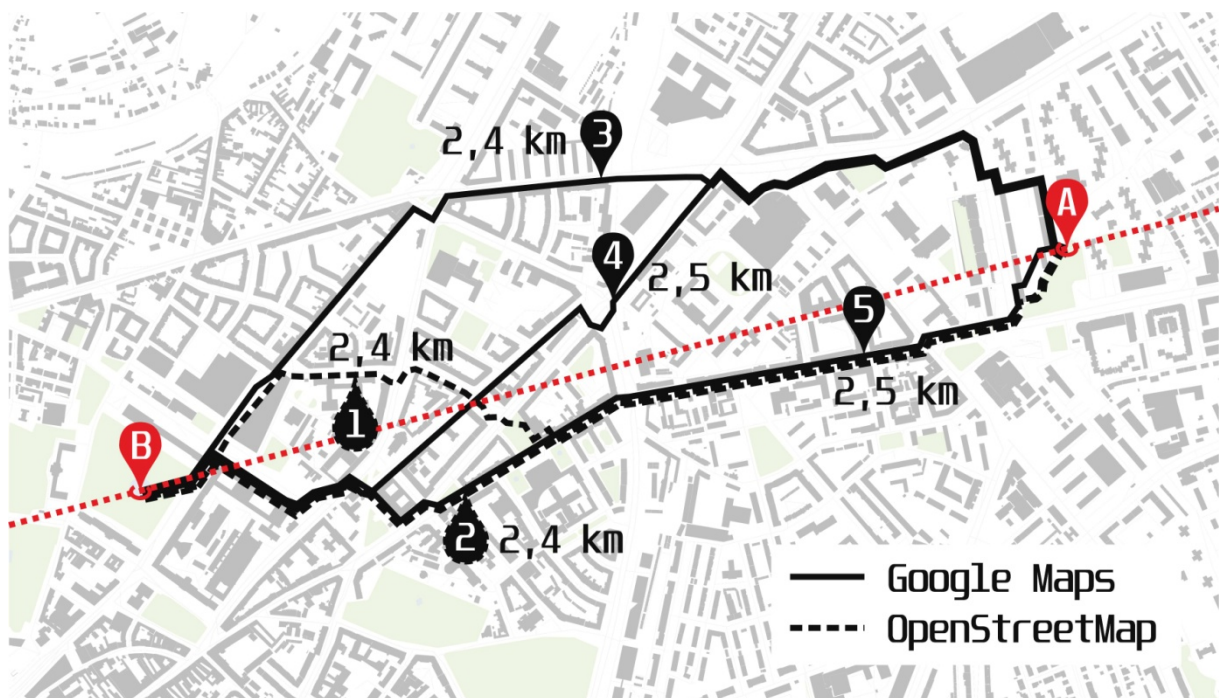
Osobný rozhovor viedli autori predkladaného článku a vzorec rozhovoru sa týkal nasledujúceho priebehu stretnutia:

1. Respondent dostal základnú otázku „Akú trasu by ste si vybrali z bodu „A“ do bodu „B“? Nemusíte sa ponáhľať, zaujíma nás výber trasy, cez ktoré prechody pôjdete, čo vidíte naokolo, poprípade čo sa Vám v priestore páči.“
2. Nezávisle od respondenta si vedúci rozhovoru značili pocitovú trasu opýtaného do mapy, ktorú respondent vopred nevidel.
3. Po dokreslení trasy do mapy prebehla kontrola mapy s respondentom, či je trasa správne zakreslená, poprípade sa trasa upravila.

4. Nasledoval rozhovor, pri ktorom respondent mal popísať, na základe čoho si trasu zvolil. Vedúci rozhovoru zapisoval postrehy, námety, či atraktory pohybu.
5. Po rozhovore nasledoval usmernený dialóg, pri ktorom sa respondentovi kládli pochopiteľné konkrétne otázky týkajúce sa atraktorov a výberu trasy, ktoré respondent predtým nespomenul (tab. 2).
6. Následne boli respondentovi ukázané iné možné časovo porovnateľné trasy na mape prostredníctvom internetových aplikácií (Google Maps; OpenStreetMap) a diskutovalo sa o tom, či by svoju trasu zmenil, čo považuje za pozitívne a negatívne na iných trasách. (obr. 2)

Pri rozhovore bol respondent navigovaný k odpovediam, výskumníci sa ho pýtali na:		Vhodné použitie „laickej“ otázky:
01.	Predpokladaná dĺžka trasy	„Myslíte si, že Vaša trasa z bodu „A“ do „B“ je najkratšia?“
02.	Vplyv vegetácie, parkov, verejnej zelene, aleje či stromoradia na výber trasy	„Vnímate stromy na uliciach, sú pre Vás dôležité?“
03.	Mierka priestoru	„Aké pocity vnímate na voľných priestranstvách, resp. na uzavretej ulici?“
04.	Klíma v priestore, počasie, ročné obdobie	„Zmenili by ste trasu v prípade zlého počasia?“
05.	Imaginárne faktory, ako sú bezpečnosť, pocitové vnímanie, psychologický faktor, lokálpatriotizmus	„Ako posudzujete bezpečnosť, máte tendenciu porušovať pravidlá? napr. trasa cez prechod na červenú, chodiť priečne cez parkoviská a trávniky...“
06.	Prevádzkový charakter ulice	„Ako vnímate autá, nevadí Vám ruch komunikácií?“
07.	Funkčný charakter ulice	„Všimnete si výklady a obchodné prevádzky?“

tab. 2 - Dialóg s respondentom - výber 7 základných otázok



obr. 2 - Základné časovo porovnateľné trasy z miesta „A“ do miesta „B“ prostredníctvom internetových aplikácií (Google Maps; OpenStreetMap)

## 2) Komparácia teoreticky najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy z pohľadu atraktorov pešieho pohybu

Výsledky voľby trás na základe prieskumu medzi respondentmi (opýtanými) boli zaznamenané do mapového podkladu, pričom na základe počtu zhodujúcich sa segmentov boli vybrané dve trasy - teoreticky najfrekventovanejšia a najmenej frekventovaná. Najfrekventovanejšia trasa bola zvolená tak, aby plynule (v smere bodu „B“) prechádzala čo najvyšším počtom frekventovaných segmentov. Frekventované segmenty trás predstavujú segmenty, ktorými by na ceste z bodu „A“ do bodu „B“ prešlo tri a viac z celkového počtu opýtaných. Naopak najmenej frekventovaná trasa bola vybraná tak, aby obsahovala čo najviac málo frekventovaných alebo opýtanými vôbec neuvažovaných segmentov, pritom však zostala dodržaná zásada plynulého presunu (v smere bodu „B“).

Jednotlivé segmenty teoretickej najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy boli následne podrobené analýze z pohľadu kľúčových atraktorov pešieho pohybu odvodených z výskumu Štefancová (2013). Tieto atraktory boli vybraté spomedzi všetkých atraktorov pešieho pohybu na základe ich najvyššieho vplyvu na návštevníka. Podľa sily vplyvu sú atraktorom pridelené percentá. Cieľom bolo overiť význam vplyvu atraktorov pešieho pohybu na voľbu trasy.

Vyhodnotenie prebehlo na troch úrovniach:

- 1) Porovnanie bodového súčtu na základe prítomnosti atraktorov pešieho pohybu v jednotlivých segmentoch najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy. Za každý atraktor pešieho pohybu bol pridelený jeden bod.
- 2) Porovnanie váženého bodového súčtu na základe prítomnosti atraktorov pešieho pohybu v jednotlivých segmentoch najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy. Body za jednotlivé atraktory boli pridelované na základe váhovosti (Tab. 3).
- 3) Porovnanie najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy z pohľadu bodového zisku pre jednotlivé atraktory pešieho pohybu.

Keďže teoreticky najfrekventovanejšia a najmenej frekventovaná trasa nemusia mať zhodný počet segmentov, pre účely porovnania boli všetky bodové hodnotenia prepočítané na percentá. V rámci porovnania boli za výrazné považované len rozdiely 25 % a viac.

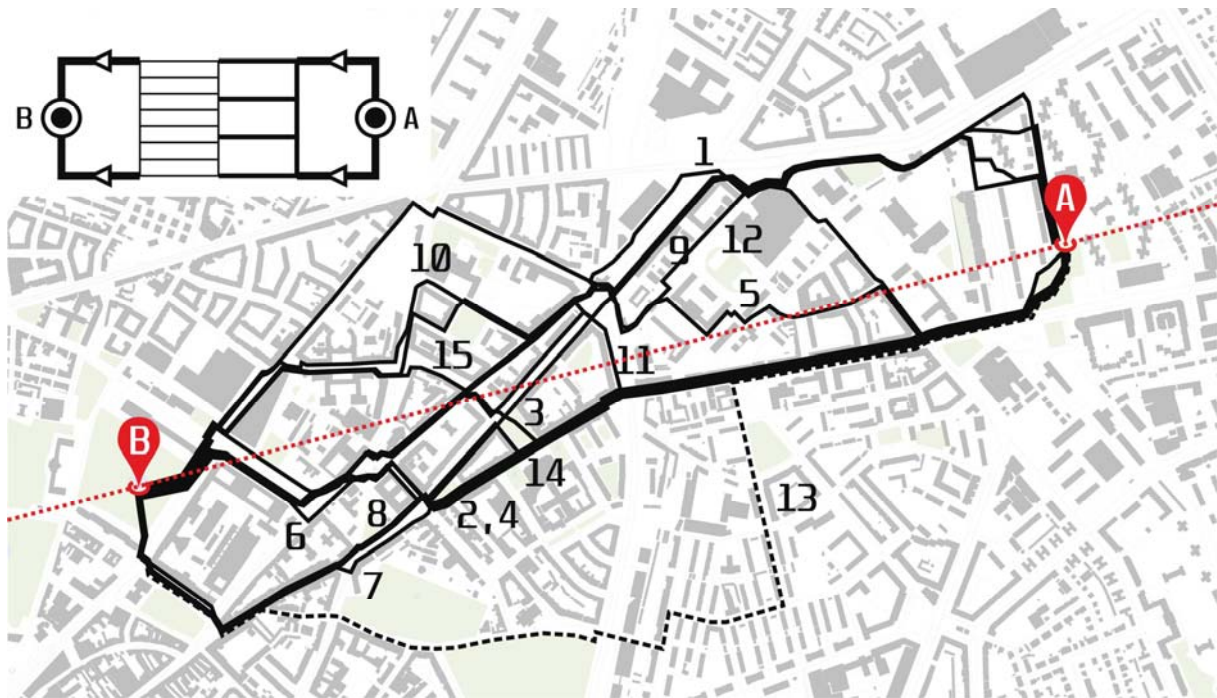
Kategória atraktorov pešieho pohybu	Kľúčové atraktory pešieho pohybu	Najväčší vplyv v rámci kat.- váhovosť	Prepočet vplyvu na body
01. hmotové atraktory	územná kompaktnosť a hustota	30 %	3,0
	orientačný bod, dominanta, akcent	20 %	2,0
	prvok špecif. identity danej štruktúry	15 %	1,5
02. priestorové atraktory	námestie	20 %	2,0
	uzol / križovatka	15 %	1,5
	ulica	10%	1,0
03. funkčné atraktory	funkčná komplexnosť	15 %	1,5
	prevlád. funkcia celomestského významu	15 %	1,5
	park, záhrada, cintorín	15 %	1,5
04. prevádzkové atraktory	lokality pešej koncentrácie	20 %	2,0
	ťažisková automobilová komunikácia	20 %	2,0
	dominantná pešia trasa	10%	1,0
05. imaginárne atraktory	atmosféra, genius loci	20 %	2,0
	mierka a dimenzie priestoru	20 %	2,0
	psychologický faktor	15 %	1,5

tab. 3 - Vyhodnotenie 3 najvplyvnejších atraktorov pohybu v mestskej štruktúre pre každú kategóriu (Štefancová, 2013)



#### 4 Výsledky

Na základe riadeného rozhovoru bolo vyhodnotených 15 peších trás z bodu „A“ do bodu „B“ (obr. 3).



obr. 3 - Výsledné trasy 15 opýtaných respondentov (rezidentov východiskovej zóny)

#### 4.1 Zovšeobecnené výsledky zo štatistického prieskumu 15 opýtaných respondentov

Spoločné vyhodnotenie prevládajúcich informácií:

1. Respondenti sa zameriavali na svoje poznanie lokality a vo výbere využívali skratky na overených miestach (išli čo najpriamejšiu trasu).
2. Každý z respondentov má individuálne spomienky spojené s vybranými miestami v danej lokalite, čomu sa podvedome prispôbuje. Niektorí opýtaní prispôbili trasu, aby išli napr. okolo svojej „starej“ strednej školy, okolo miesta, kde sa zoznámili so svojím partnerom alebo tam bývali v detstve, cez námestie, kde sa stretávali s kamarátmi každý piatok, či okolo obľúbenej krčmy.
3. Respondenti dĺžku trasy cca. 30 minút považovali za prijateľnú na peší pohyb a netrvali by na presune dopravnými prostriedkami.
4. Všetci z respondentov sa prikláňali k výberu trasy po uzavretých uliciach s ľudskou mierkou, cez veľké otvorené priestranstvá neprechádzali.
5. Opýtaní sa prikláňajú k výberu živých priestorov a hluk automobilov nepovažujú za negatívum, naopak, tichými vnútroblokmi nemali záujem ísť. Väčšina vybraných trás vedie po dominantných kompozičných osiach mesta, či rušných uliciach.
6. Zaparkované autá pozdĺž ulíc niektorí z respondentov považujú dokonca za pozitívum, nakoľko ich vnímajú ako bariéru medzi rušnou komunikáciou a chodníkom, čo im dodáva bezpečnosť počas cesty.
7. Trasy so širokými chodníkmi (cca viac ako 2 m) boli vyhľadávanejšie.



8. Respondenti vyhľadávajú trasy, kde vidia ľudí a kde očakávajú, že ľudia budú prítomní. Traja z respondentov prispôbovali trasovanie podľa toho, kde sa nachádzali iní ľudia.
9. Približne polovica respondentov obľubuje pešie trasy doplnené vegetáciou, využívajú pohyb v tieni stromov. Naopak, druhá polovica má rada stromy v druhom pláne a využíva slnko na uliciach a slnečné jasné prostredie. Všetci respondenti sa zhodli na tom, že by si vybrali trasu pod stromami počas daždivého počasia, poprípade horúceho leta.
10. Spoločne sa respondenti zhodli na tom, že vegetácia je dôležitá a najzaujímavejšie na trase z bodu „A“ do bodu „B“ je striedanie sa lineárnych a uzlových priestorov, v ktorých sa nachádzajú nejaká špeciálna vegetácia alebo námestíčka. Aj keď respondenti cez ne neprechádzajú, obľubujú výhľady, alebo priehľady do priestoru, ktoré sa striedajú na ich trase ulicami. Respondenti využívajú len spevnené trasy pre peších, nikto nepotvrdil prechody cez trávu, resp. vychodené chodníčky na trávnatých porastoch.
11. Najvýraznejšou odchýlkou medzi mužmi a ženami bolo zistenie, že ženy obľubujú aktívny parter, meniace sa výklady a podľa toho aj uprednostňujú svoje trasovanie. Naopak mužov výklady ani obchody na svojej trase nezaujímali, nakoľko to nebolo predmetom ich sústredenia sa.
12. Všeobecným konštatovaním je fakt, že kiosky, drobná architektúra ani vonkajšie terasy nie sú pocitovo ani vnímané, ani zohľadňované u všetkých respondentov.

Číslo trasy / respondenta	Pohlavie (dospelý respondent)	Východiskový smer	Dĺžka trasy v metroch / minútach	Odchýlka od najkratšej trasy v metroch / minútach
1	MUŽ	sever	2732 / 34,15	350 / 4,38
2	MUŽ	juh	2382 / 29,78	0 / 0,00
3	ŽENA	juh	2436 / 30,45	54 / 0,68
4	MUŽ	juh	2382 / 29,78	0 / 0,00
5	MUŽ	juh	2811 / 35,14	429 / 5,36
6	MUŽ	juh	2434 / 30,43	52 / 0,65
7	MUŽ	juh	2575 / 32,19	193 / 2,41
8	ŽENA	juh	2580 / 32,25	198 / 2,48
9	ŽENA	juh	2981 / 37,26	599 / 7,49
10	MUŽ	sever	2611 / 32,64	229 / 2,86
11	ŽENA	juh	2635 / 32,94	253 / 3,16
12	ŽENA	sever	2732 / 34,15	350 / 4,38
13	MUŽ	juh	3099 / 38,74	717 / 8,96
14	ŽENA	juh	2441 / 30,51	59 / 0,74
15	ŽENA	sever	2560 / 32,00	178 / 2,23
<b>Priemer</b>	-	-	<b>2626 / 32,83</b>	<b>244 / 3,05</b>
<b>Najkratšia trasa</b>	<b>č. 2, 4 M</b>	<b>juh</b>	<b>2382 / 29,78</b>	<b>0 / 0,00</b>
<b>Najdlhšia trasa</b>	<b>č. 13 M</b>	<b>juh</b>	<b>3099 / 38,74</b>	<b>717 / 8,96</b>

tab. 4 - Vyhodnotenie opýtaných respondentov z hľadiska pohlavia, východiskového smeru trasy, dĺžky trasy a odchýlky od najkratšej trasy

Jedným z kritérií vyhodnocovaných výskumom vzorcov a atraktorov pešieho pohybu v mestskej štruktúre bola aj efektivita pešieho pohybu. Táto bola posudzovaná prostredníctvom anketového prieskumu a internetových aplikácií (Google Maps);

OpenStreetMap) na základe dĺžky zvolenej trasy. Dĺžka zvolenej trasy bola meraná s prihliadnutím na reálne možnosti pešieho pohybu na podrobnom mapovom podklade zohľadňujúc prechody pre chodcov a iné bariéry. Časový rozmer nebol pri výskume zohľadňovaný z dôvodu pravdepodobného skreslenia v závislosti od premávky a periódy svetelnej signalizácie.

Číslo trasy	Zdroj	Východiskový smer	Dĺžka trasy podľa zdroja v metroch	Nameraná optimalizovaná dĺžka trasy v metroch/min.
1	OpenStreetMap Foot (Mapzen)	juh	2400	2375 /29,69
2	OpenStreetMap Foot (GraphHopper)	juh	2400	2346 /29,32
3	Google Mapy V1	sever	2400	2516 /31,45
4	Google Mapy V2	sever	2500	2554 /31,93
5	Google Mapy V3	juh	2500	2372 /29,65
<b>Priemer</b>	-	-	-	<b>2433 /30,41</b>
<b>Najkratšia</b>	-	-	-	<b>2346 /29,32</b>
<b>Najdlhšia</b>	-	-	-	<b>2554 /31,93</b>

tab. 5 - Vyhodnotenie trás prostredníctvom internetových aplikácií - Google Mapy; OpenStreetMap

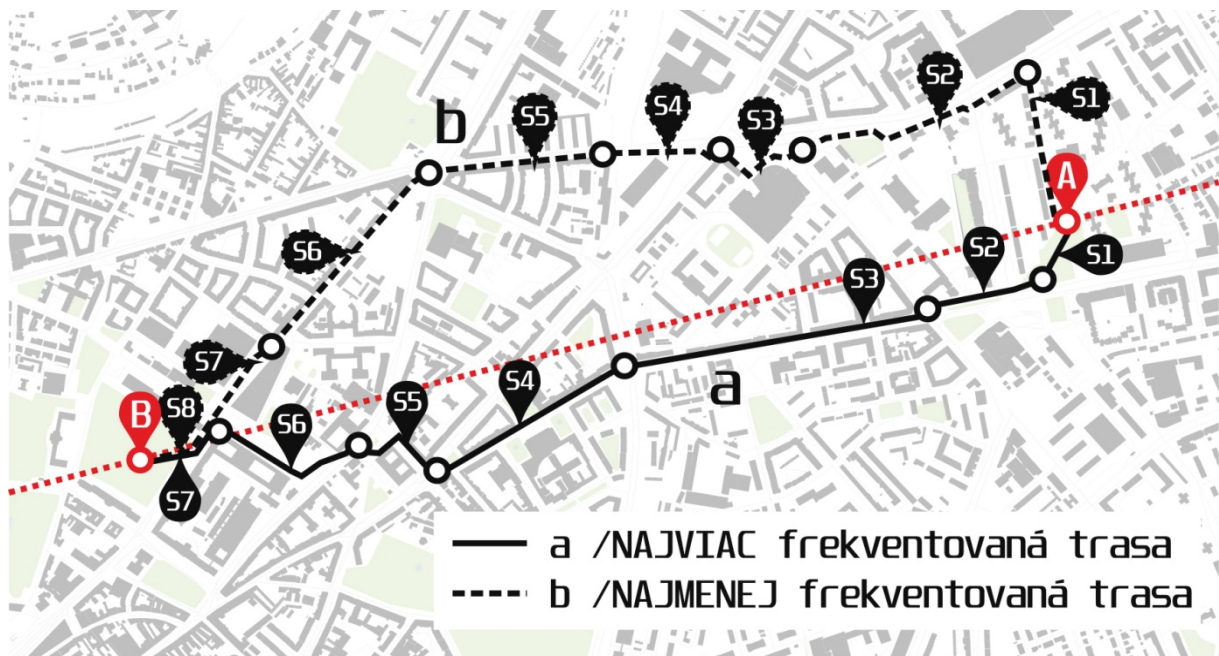
Respondenti anketového prieskumu si volili trasy (tab. 4) v dĺžkovom rozmedzí od 2382 m až 3099 m. Priemerná dĺžka trasy pešieho pohybu bola 2626 m. Hoci rozdiel medzi najkratšou, najdlhšou (717 m) a druhou najdlhšou (599 m) trasou bol väčší ako 500 m, rozdiel ostatných trás voči najkratšej trase predstavoval menej ako 500 m. Priemerný rozdiel (v rátane 2 najdlhších trás) dokonca predstavoval len 244 m čo predstavuje v prepočte len okolo 3 min. chôdze. Zrejme aj z tohto dôvodu bola väčšina respondentov presvedčená, že ich trasa je najkratšia a neprejavili záujem korigovať ju ani po tom, čo sa mali možnosť oboznámiť s inými možnosťami pešieho presunu medzi dvoma stanovenými bodmi. Napriek tomu, že opýtaným mužom záležalo na efektívite nimi zvolenej trasy viac ako ženám, rozdiel medzi priemernou dĺžkou trasy u mužov (2628 m) a žien (2623 m) tomuto nenaznačuje. Ďalej všetci respondenti boli presvedčení o tom, že dĺžka trasy bude časovo predstavovať 30-40 min chôdze. V tomto ohľade sa dá konštatovať, že respondenti danú oblasť poznajú a majú pravdivý odhad. Všetci respondenti trasu vyhodnotili ako prijateľnú na pohyb pešo, boli by ochotní trasu absolvovať pešo aj sami, bez použitia dopravného prostriedku. Pre robenie záverov v tomto smere je však opýtaná vzorka nepostačujúca a trasa respondenta č.13 sa v závere nezohľadňovala, nakoľko sa zásadne odlišuje od vzorca pešej trasy v lokalite.

Pre posúdenie efektivity pešieho pohybu boli popri trasách respondentov vyhodnotené aj trasy navrhované internetovými aplikáciami OpenStreetMap a Google Mapy. Pre porovnatelnosť výsledkov boli údaje z týchto aplikácií prekreslené rovnakým spôsobom ako trasy respondentov. Tento krok bol nevyhnutný jednak z dôvodu, že aplikácie uvádzali len zaokrúhlenú dĺžku trasy ako aj z dôvodu, že (najmä Google Mapy) nezohľadňovali reálne možnosti pešieho pohybu - napríklad navrhovali trasu priamo na vozovke. Aplikáciami odporučené trasy (tab. 5) mali v priemere 2433 m, pričom najkratšia z nich merala 2346 m. V porovnaní s respondentmi zvolenými trasami (s výnimkou dvoch najdlhších) teda nepredstavovali rozdiel väčší ako 500 m. Priemerný rozdiel (v rátane 2 najdlhších trás) predstavoval 280 m čo je v prepočte len okolo 3,5 min. chôdze. Trasy opýtaných

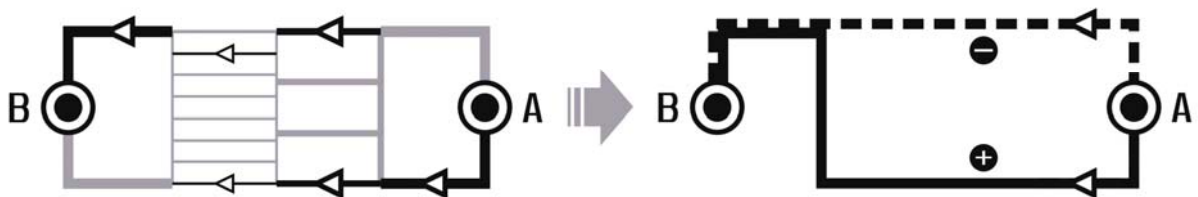
respondentov teda vo všeobecnosti nemali ďaleko od dĺžkovo optimalizovaných trás. Len dvaja z opýtaných mužov (a všetkých 15 respondentov celkovo) by svoju trasu zmenili na základe ukážok trás podľa Google Maps či OpenStreetMap.

#### 4.2 Analýza najfrekventovanejších trás (segmentov) pohybu opýtaných

Frekventované segmenty dominujú spočiatku na južnej trase, objavujú sa ale aj frekventované segmenty na severnej trase. V závere trasy väčšina opýtaných volí prechod severnými segmentmi. Segmenty na pomedzí severnej a južnej trasy vykazujú vo všeobecnosti nízku frekvenciu výberu. Teoreticky najfrekventovanejšia trasa preto bola zvolená tak, aby prechádzala južnou vetvou s plynulým prechodom do severnej (obr. 4). Teoreticky najmenej frekventovaná trasa bola zvolená tak aby prechádzala severnou vetvou a ďalej ňou pokračovala po jednej s internetovými aplikáciami odporučených trás, ktorú si ale nezvolil ani jeden z opýtaných. Časová odchýlka medzi teoreticky najfrekventovanejšou a najmenej frekventovanou trasou pritom nepresiahla opýtanými vo všeobecnosti tolerovaný limit 5 min. chôdze a z pohľadu efektivity ich preto možno považovať za rovnocenné.



obr. 4 - Výsledné trasy - najmenej a najviac frekventovaná trasa s rozdelením na segmenty S1a - S7a a S1b - S8b



obr. 5 - Diagram porovnania najčastejšie vybraných trás (vľavo) VS. analyzovaná najmenej a najviac frekventovaná trasa opýtaných respondentov (vpravo)



obr. 6 - Fotodokumentácia najfrekventovanejšej trasy „a“ - segmenty S1a - S7a

Pre potreby analýzy boli segmenty teoreticky najfrekventovanejšej trasy označené skratkou S1a-S7a a najmenej frekventovanej skratkou S1b-S8b v zmysle pohybu z bodu „A“ do bodu „B“ (obr. 5).

Segmenty teoreticky najfrekventovanejšej trasy (obr. 6) by sa veľmi stručne dali zhodnotiť nasledovne: Segment S1a prechádza atraktívnym parčíkom a ústi do segmentu S2a pri rušnej dopravnej komunikácii. Pokračujúc popri nej vidíme v priehľade park na opačnej strane ulice, pričom v závere segmentu sa dostávame do rušného uzlového priestoru. Segment S3a a S4a majú pomerne podobný charakter kompaktnej mestskej ulice s vybavenostným parterom. Ulica ktorá je významným dopravným koridorom je sprevádzaná líniovou zeleňou. V oboch segmentoch nájdeme aj menší uzlový priestor, navzájom sú oddelené rušnou križovatkou. Prechod medzi segmentmi S4a a S5a je pomerne výrazným zlomom pešieho pohybu, kedy sa cez vedľajšiu uličku a otvorený priestor pešiak prepletá do segmentu S6a. Kompaktnosť uličky, občianska vybavenosť a neskoršie navádzanie prostredníctvom dominant však uľahčuje orientáciu a stotožnenie sa s priestorom. Segment S6a je v podstate definovaný objektom Stavebnej fakulty STU v Bratislave. Okrem administratívnej budovy fakulty dominuje priestoru aj objekt Národnej bansky Slovenska, ktorá navádza smerom k uzlu pred Námestím slobody. Posledný segment S7a tvorí prechod do stredy samotného námestia, ktorého ústredným bodom je fontána.

Teoreticky najmenej frekventovaná trasa začína pomerne nenápadným segmentom medzi panelovými domami, ktorý charakterizuje len areál škôlky a priehľad na zimný štadión v závere S1b. Segment S2b sa tiahne popri rušnej dopravnej komunikácii, v priehľade sa čoskoro objavuje dominant administratívnej budovy. Segment S3b je v podstate úsekom verejného priestoru pred nákupným centrom, ktorému dominuje už spomínaná administratívna budova, v priehľade vidieť aj ďalší výškový objekt – Istropolis. Prechádzajúc cez podchod sa dostávame do segmentu S4b pred objekt Novej tržnice do otvoreného uzlového priestoru celomestského významu (Trnavské mýto). Segment S5b je reprezentovaný



kompaktnou dopravnou ulicou, ktorá nás dovedie na ďalší celomestský významný uzol – Račianske mýto. Prechádzajúc do ďalšieho segmentu máme možnosť v priehľade vidieť park. Segment S6b predstavuje kompaktná ulica s vybavenosťou v parteri, v priehľade sa objavuje dominanta Národnej bansky Slovenska. Trasa ďalej plynule prechádza do segmentu S7b, v ktorom sa pešiak ocitá medzi dvoma dominantami - Národnou banskou Slovenska a Slovenským rozhlasom. Posledný segment S8b je totožný so segmentom S7a.

Keďže predmetom štúdie je trasa ako celok a nie samostatné segmenty, podrobnejšia analýza jednotlivých segmentov bola (aj vzhľadom na rozsah článku) vynechaná.

Porovnanie bodového súčtu na základe prítomnosti atraktorov pešieho pohybu v jednotlivých segmentoch najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy a podobne ani porovnanie váženého bodového súčtu na základe prítomnosti atraktorov pešieho pohybu v jednotlivých segmentoch oboch trás vzhľadom na podobný bodový zisk, nepotvrdilo žiadnu závislosť medzi atraktormi a atraktivitou trasy pri presune z bodu „A“ do bodu „B“.

**Najfrekventovanejšia trasa: Hodnotenie atraktorov pohybu: 66 / 105 = 64%**  
**Hodnotenie atraktorov pohybu podľa váhovosti: 110,5 / 182 = 61%**

**Najmenej frekventovaná trasa: Hodnotenie atraktorov pohybu: 69 / 120 = 58%**  
**Hodnotenie atraktorov pohybu podľa váhovosti: 114,5 / 208 = 55%**

Porovnanie najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy z pohľadu bodového zisku pre jednotlivé atraktory (tab. 6) preukázalo výrazný rozdiel medzi prítomnosťou skupiny atraktorov „park, záhrada, cintorín“ a „mierka a dimenzie priestoru“ v segmentoch teoreticky najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy. V prípade oboch skupín atraktorov rozdiel medzi trasami predstavuje 46,4% v prospech najfrekventovanejšej trasy.

Kategória atraktorov pešieho pohybu	Atraktory pešieho pohybu	Najfrekventovanejšia Trasa	Najmenej Frekventovaná Trasa
01. hmotové atraktory	územná kompaktnosť a hustota	42,9%	37,5%
	orientačný bod, dominanta, akcent	57,1%	62,5%
	prvok špecif. identity danej štruktúry	85,7%	87,5%
02. priestorové atraktory	námestie	14,3%	0,0%
	uzol / križovatka	85,7%	100,0%
	ulica	42,9%	50,0%
03. funkčné atraktory	funkčná komplexnosť	14,3%	37,5%
	prevlád. funkcia celomestského významu	57,1%	62,5%
	<b>park, záhrada, cintorín</b>	<b>71,4%</b>	<b>25,0%</b>
04. prevádzkové atraktory	lokality pešej koncentrácie	100,0%	87,5%
	ťažisková automobilová komunikácia	71,4%	87,5%
	dominantná pešia trasa	85,7%	87,5%
05. imaginárne atraktory	atmosféra, genius loci	57,1%	50,0%
	<b>mierka a dimenzie priestoru</b>	<b>71,4%</b>	<b>25,0%</b>
	psychologický faktor	71,4%	62,5

tab. 6 - Porovnanie najfrekventovanejšej a najmenej frekventovanej trasy z pohľadu bodového zisku pre jednotlivé atraktory

## 5 Diskusia

Výskum vzorcov a atraktorov pohybu v mestskej štruktúre dospel k viacerým zisteniam, ktoré je možné roztriediť do troch kategórií: 1. Koľko sú ľudia ochotní prejsť pešo; 2. Na základe čoho volia svoju trasu; 3. Ako navrhnuť mestskú štruktúru tak, aby zámerne ovplyvňovala peší pohyb.

### 1) Koľko sú ľudia ochotní prejsť pešo

Hoci výskum ako taký sa problematikou ochoty ľudí chodiť pešo priamo nezaoberal, je vhodné spomenúť aspoň niektoré výsledky dotýkajúce sa tejto témy. Jedna z otázok kladených počas rozhovoru sa dotýkala ochoty opýtaných prejsť zvolenú trasu medzi bodmi „A“ a „B“ pešo. Napriek relatívne veľkej vzdialenosti medzi týmito bodmi (cca 2,5 km) by boli všetci opýtaní túto trasu ochotní absolvovať. Táto skutočnosť potvrdzuje zistenia Schlossberg, Agrawal, Irvin, Bekkouche (2007) a Yang, Diez-Roux (2012), hovoriace o tom, že v súčasnosti vo všeobecnosti uznávaný predpoklad ochoty ľudí prejsť pešo cca 400-500 m, je prinajmenšom v istých situáciách výrazne vzdialený od reality. Tento predpoklad potvrdzuje aj zistenie, že ľuďom zväčša nezáležalo na zmene svojej trasy za navrhovanú kratšiu trasu a to napriek priemernej úspore až 280 m. Trasu nezmenili ani respondenti, ktorí prešli pešo viac ako 400 m (5 min) v porovnaní s najkratšou trasou (pri najdlhšie zvolenej trase to bolo až 753 m). **Na základe tohto zistenia možno konštatovať, že hypotéza „dĺžka trasy nezohráva zásadnú úlohu, v rozmedzí pohybu do 5 minút (cca 400 m)“ sa potvrdila.**

### 2) Na základe čoho volia svoju trasu

Otázka „na základe čoho ľudia volia pešiu trasu“ predstavovala kľúčovú otázku výskumu. Už z otvorených rozhovorov s respondentmi vyplynulo niekoľko kľúčových pozorovaní.

Ukázalo sa, že všetkým respondentom záležalo na efektívite ich trasy. To sa prejavilo napríklad vo využívaní rôznorodých skratiek na overených miestach a to často aj na úkor bezpečnosti či za cenu vybočenia z dobre udržiavaného chodníka. Väčšina respondentov pritom pokladala práve svoju trasu za tú najkratšiu (za obzvlášť dôležitú považovali efektívnosť svojej trasy muži, zvolené dĺžky trás žien a mužov sú však porovnateľné). K záveru, že efektívnosť trasy pri presune z jedného miesta na druhé je najzásadnejšia vo svojom výskume dospeli aj Schlossberg, Agrawal, Irvin, Bekkouche (2007).

Z konfrontácie tohto zistenia s predošlým zistením, že ľudia zväčša nemajú záujem o zmenu svojej trasy za internetovými aplikáciami (Google Mapy, Open Street Maps) navrhnutú kratšiu trasu, ale jasne vyplýva, že okrem efektívnosti majú na výber trasy vplyv aj iné faktory. Spomedzi týchto faktorov sa ako najvýznamnejší psychologický faktor, identifikovaný prakticky u všetkých opýtaných. Ako sa jednoznačne ukázalo, individuálne spomienky respondentov viazané na konkrétne miesta mali zásadný vplyv na voľbu trasy. Príkladom môže byť voľba trasy okolo bývalej školy, bydliska svojich rodičov alebo verejného priestoru, na ktorý sa viazala pozitívna spomienka. **Hypotézu, že „respondent si vyberá trasu na základe svojich pocitov a predošlých vnemov z lokality“ teda tiež možno považovať za potvrdenú.** Význam spomienok ako faktoru ovplyvňujúceho atraktivitu verejného priestoru vyzdvihuje aj Stiperski (2015). V mnohých výskumoch však býva tento faktor zanedbávaný či príliš zovšeobecňovaný a to z rôznych dôvodov: Schlossberg, Agrawal, Irvin, Bekkouche (2007) sa napríklad venujú rannej dochádzke na železničnú stanicu, pri ktorej logicky zohráva efektívnosť najzásadnejšiu úlohu; Quercia, Schifanella a Aiello (2014) síce kladú dôraz na psychologický aspekt výberu najatraktívnejšej trasy, z praktických dôvodov si však vývoj takejto aplikácie vyžaduje zovšeobecňovanie na celú populáciu.



Ďalšie pozorovania vyplývajúce z riadených rozhovorov vo väčšej či menšej miere potvrdzovali doterajšie poznatky o vzťahu pešiakov k rôznorodým prvkom a atribútom mestskej štruktúry. Respondenti vyhľadávali trasy s vyššou koncentráciou ľudí, preferovali priestrannejšie pešie komunikácie a trasy sprevádzané zeleňou. Volili trasy s dynamickým striedaním sa lineárnych a uzlových priestorov, pričom pozitívne hodnotili prítomnosť námestí a parkov, hoci nimi ani priamo neprechádzali a vnímali ich len v pohľade. Opýtaní mali tiež tendenciu vyhnúť sa väčším otvoreným priestranstvám (Trnavské Mýto, Americké námestie). Pomerne neočakávaným výsledkom bola častá preferencia rušných trás pozdĺž frekventovaných automobilových komunikácií. Táto skutočnosť môže byť síce ovplyvnená väčšou priamosťou či jasnejšou čitateľnosťou týchto trás, avšak v mnohých prípadoch ľudia preferovali rušnejšiu trasu aj pri možnosti voľby rovnako efektívnej tichej trasy, ktorú taktiež dobre poznali. Prekvapivé bolo tiež, že väčšine respondentov automobily parkujúce pozdĺž komunikácií nie len neprekážali, ale dokonca ich považovali za prvok bezpečnosti, chrániaci ich pred dynamickou dopravou.

Z riadených rozhovorov vyplynulo aj mnoho ďalších zaujímavých pozorovaní, ktoré však vzhľadom na relatívne malú a homogénnu vzorku opýtaných **nie je** možné považovať za relevantné a ich potvrdenie (vyvrátenie) by si vyžadovalo vzorku ešte rozšíriť a výskum realizovať vo viacerých lokalitách.

Na základe otvorených rozhovorov bol zostavený aj diagram preferovaných peších trás podľa jednotlivých respondentov. Aj na relatívne malej vzorke respondentov sa v rámci diagramu vykryštalizovali dominantné (najfrekventovanejšie) segmenty pešieho pohybu. Vďaka tomu bolo možné vytvoriť teoreticky najviac ako aj teoreticky najmenej frekventovanú pešiu trasu a tie vzájomne porovnať z pohľadu prítomnosti atraktorov pešieho pohybu odvodených z výskumu Štefancová (2013).

Porovnanie ukázalo, že zastúpenie atraktorov bolo pri oboch trasách rovnocenné, čo naznačuje, že samotné atraktory síce môžu mať vplyv na koncentráciu ľudí vo verejnom priestore ako to vyplýva z výskumu Štefancová (2013), vplyv na samotnú voľbu trasy z bodu „A“ do bodu „B“ však nebol preukázaný. **Z tohto dôvodu hypotézu, že „faktory mestskosti majú zásadný vplyv na podvedomý výber trasy“ možno považovať za nepotvrdenú.** Pri porovnaní skóre prvých segmentov najviac a najmenej frekventovanej trasy by sa jednoducho dalo polemizovať, či to nebola práve vyššia prítomnosť atraktorov pešieho pohybu v prvom segmente najfrekventovanejšej trasy, ktorá zapríčinila jej výraznú prevahu. Zaujímavý výsledok porovnania najviac a najmenej frekventovanej trasy sa tiež objavil pri porovnaní prítomnosti jednotlivých atraktorov pešieho pohybu. Ukázalo sa, že v najfrekventovanejšej trase jednoznačne dominovali skupiny atraktorov „park, záhrada, cintorín“ a „mierka a dimenzie priestoru“. Toto pozorovanie je plne v súlade s predošlými pozorovaniami odvodenými z otvorených rozhovorov (ľudia preferujú trasy pozdĺž ktorých sa nachádza park / námestie; vyhýbajú sa väčším otvoreným priestorom). Na základe tohto zistenia možno konštatovať, že popri efektívite a psychologickom faktore, budú mať práve „ľudské“ dimenzie priestoru a prítomnosť udržiavaných zelených plôch zásadný vplyv na výber pešej trasy pri presune z bodu „A“ do bodu „B“.

### 3) Ako navrhnúť mestskú štruktúru tak, aby zámerne ovplyvňovala peší pohyb

Pre vyhodnotenie rozsiahlejších záverov v tomto smere bude v budúcom výskume kľúčové zvoliť rôznorodé lokality, vyšší počet respondentov a potvrdiť (vyvrátiť) tak predošlé zistenia. Predbežne možno z pohľadu urbanizmu a územného plánovania na základe získaných poznatkov predpokladať vhodnosť uplatnenia nasledovných zásad:

1. Vyhnúť sa pri plánovaní peších trás komplikovaným riešeniam snažiacim sa rôznorodými zmenami smeru „ozvláštniť“ trasu a voliť radšej priamočiare efektívne riešenia.

2. Plánovať mestskú zeleň pozdĺž nosných peších koridorov tak, aby bola vizuálne prepojená s ulicou a naopak neumiestňovať ju do uzavretých priestranstiev či vnútroblokov.
3. Snažiť sa priestor jednoznačne definovať (ulica, námestie), primerane členiť a udržať ľudskú mierku zástavby, vyhnúť sa vytváraniu veľkých otvorených priestranstiev
4. Pokúsiť sa pozdĺž peších rás navrhnuť prvky špecifickej identity vo forme stretávacích bodov a rôznorodých aktivít, umožňujúcich vytvoriť si s priestorom psychologickú väzbu.

## 6 Záver

Pochopenie vzorcov správania a na ne vplývajúcich atraktorov má zásadný význam pre formovanie udržateľnej mestskej štruktúry. Cieľom výskumu bolo zistenie vzorcov a atraktorov pešieho pohybu, ktoré majú na návštevníkov mestskeho prostredia pri presune z bodu „A“ do bodu „B“ najväčší vplyv.

Práca si pritom vytýčila overiť tri hypotézy:

1. dĺžka trasy nezohráva zásadnú úlohu, v rozmedzí pohybu cca 5 minút (cca 400 m)
2. pešiak si vyberá trasu na základe svojich pocitov a predošlých vnemov z lokality
3. faktory mestskosti majú zásadný vplyv na podvedomý výber trasy

Základnými metódami výskumu boli riadený rozhovor a komparácia výsledkov riadeného rozhovoru s teoretickými poznatkami o faktoroch mestskosti a z nich odvodených atraktoroch pešieho pohybu. Výsledky výskumu možno rozriediť do troch kategórií. V rámci prvej kategórie výskum naznačuje, že ochota pešieho pohybu môže presahovať v súčasnosti všeobecne uznávanú hranicu 5 minút chôdze (cca 400 m). Respondenti výskumu boli ochotní prejsť v priemere až cca 30 minútovú trasu, pričom ušetrenie času do 5 minút pre nich nepredstavovalo dôvod pre využitie inej ako nimi preferovanej trasy. Z tohto dôvodu prvú hypotézu možno považovať za naplnenú. V druhej kategórii nazwanej „na základe čoho pešiaci volia svoju trasu“ vystúpili do popredia najmä dva faktory: efektivita trasy (dĺžka, čas) a psychologický faktor (spomienky a emócie spojené s konkrétnym miestom). Zdá sa, že práve psychologický faktor výrazne formuje voľbu pešej trasy, keďže je v špecifických úsekoch trasy nadriadený aj spomínanej efektivite pešieho pohybu. Potvrdila sa teda aj druhá hypotéza. Tretia hypotéza, overovaná porovnaním bodového skóre za atraktory pešieho pohybu pre najviac a najmenej frekventovanú trasu v zmysle výsledkov riadených rozhovorov, sa nepotvrdila. Porovnaním bodového skóre pre jednotlivé atraktory sa však ukázal pravdepodobný veľký význam „ľudských“ dimenzií priestoru a prítomnosti udržiavaných zelených plôch zásadný na výber pešej trasy pri presune z bodu „A“ do bodu „B“. V prípade ak by bol podobný výsledok potvrdený aj v rozsiahlejšom výskume, z týchto poznatkov by bolo možné odvodiť niektoré základné princípy navrhovania peších koridorov, ktoré predstavujú tretiu kategóriu výsledkov výskumu – „ako navrhnuť mestskú štruktúru tak, aby zámerne ovplyvňovala peší pohyb“. Znamenalo by to, že najzásadnejšími atribútmi podpory pešieho pohybu by boli jednoduchosť trasovania, prítomnosť zelene pozdĺž trasy alebo v priehľade, jasne vymedzený priestor a podpora identifikácie sa pešiaka s priestorom.

V závere možno konštatovať, že výskum naplnil svoj cieľ pričom aj napriek nižšiemu počtu respondentov dokázal priniesť niektoré zaujímavé pozorovania a podnety k ďalšiemu skúmaniu. Do budúca by bolo vhodné aplikovať anketu na väčšej a reprezentatívnejšej vzorke respondentov a overiť výsledky vo viacerých lokalitách.

## Literatúra

- ALEXY, Tibor (1999) *Vývoj a premena urbanistickej štruktúry*. 1.vyd. Bratislava: Vydavateľstvo STU v Bratislave, 103s. ISBN 80-227-1306-6. s.7

- ALHAZZANI, May. – ALHASOUN, Fahad. – ALAWWAD, Zeyad – GONZÁLEZ, C, Marta (2017). Urban Attractors: Discovering Patterns in Regions of Attraction in Cities. In *PLoS ONE*, [pdf] dostupné online <<http://humnetlab.mit.edu/wordpress/wp-content/uploads/2016/03/UrbanAttractors.pdf>>.
- AUGÉ, Gillon, Hollier. – LAROUSSE, Morean et Cie. (1973). *Príroda. Zem Rastliny Živočíchy*. Bratislava: Mladé letá. s. 220.
- BAILLY, A. S. (1988) In ZIBRIN, Pavel: *Vnímanie urbanistického priestoru*. 1. vyd. Bratislava: ALFA - vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry v Bratislave, Rozsah 168s., 108obrázkov. 063-075-87 VUP. s.18
- BRATH, Jozef (2001). *Úvahy o architektúre, urbanizme i fenoméne človeka*. 1.vyd. Bratislava: Vydavateľstvo STU v Bratislave. 164s. 71obr. ISBN 80-227-1592-1. s.11
- BAŠOVÁ, Silvia (2016). Impulzy pre prítlačlivé póly stretnutia. In *Czech Journal of Civil Engineering* [elektronický zdroj]. Vol. 2, iss. 1, s. 14-19. ISSN 2336-7148.
- CARMONA, Matthew - TIESDELL, Steve - HEATH, Tim - OC, Taner (2010). *Public Places Urban Spaces - The Dimensions Of Urban Design*. 2.vyd. New York: Architectural Press. 394s. ISBN 978-1-85617-827-3. s.184
- GEHL, Jan (2012). *Města pro lidi*. 1.vyd. Brno: Vydalo Partnerství - program partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl. 262s. Prekl. z anglického originálu Gehl, Jan: *Cities for people*. ISBN 978-80-260-2080-6, s.129
- GEHL, Jan (2000). *Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství*. 1.vyd. Brno: Nadace Partnerství - program partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl. 202s. ISBN 80-85834-79-0, s.70
- GOOGLE MAPS (2017). Dostupné online: <https://www.google.sk/maps?source=tldsi&hl=sk>
- JOHNSON, Steven (2002). *Emergence. The connected lives of ants, brains, cities and software*. London: Penguin books. s.41. Zdroj: MARCELLI, Miroslav: *Mesto vo filozofii*. 1.vyd. Bratislava: Vydavateľstvo Kalligram, 2011. 188s. ISBN 978-80-8101-400-0. s.175
- LIVING STREETS (Livingstreets.org.uk.) (2017) *Creating Walking Cities. A Blueprint for change by Living Streets*. London: Living Streets. dostupné na internete <<https://www.livingstreets.org.uk/media/2527/blueprint-for-change.pdf>>.
- LYNCH, Kevin (2004). *Obráz města. The Image of the City*. 1. do češtiny preložené vyd. Praha: Nakladatel'stvo Bova Polygon. 224s. ISBN 80-7273-094-0. s.2
- MARCO, Igor (2012). *Transforming cities*. - prednáška (25.05.2012). Medzinárodná vedecká konferencia "reSITE 2012" 21.-27. máj, 2012 - Praha.
- OPENSTREETMAP (2017). Dostupné online: <https://www.openstreetmap.org>.
- OWEN, Neville et al. (2007). Neighbourhood Walkability and the Walking Behaviour of Australian Adults. In *American Journal of Preventive Medicine*. vol. 33, no. 5, p. 387-395
- PETRÍKOVÁ, Dagmar - KUSÝ, Ivan (1999). *Sociológia pre architektov a urbanistov*. 1.vyd. Bratislava: Vydavateľstvo ROAD v Bratislave. 157s. ISBN 80-967511-9-0. s.42-43
- PETRÍKOVÁ, Dagmar- KUSÝ, Ivan. c.d.: s.72
- POSPÍŠILOVÁ, Lucie - OUŘEDNÍČEK, Martin (2011). Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy. In VACKOVÁ, Barbora - GALČANOVÁ, Lucie - FERENČUHOVÁ, Slavomíra (2011). *Třetí město*. 1.vyd. Brno: nakladatelství Pavel Mervart ve spolupráci s Masarykovou univerzitou v Brně (Fakulta sociálních studií). 231s. ISBN 978-80-7465-015-4. s.103
- QUERCIA, Danielle. – SCHIFANELLA, Rossano. – AIELLO, Martin, Luca (2014). The shortest path to happiness: recommending beautiful, quiet, and happy routes in the city. In *Hypertext 2014 Proceedings of the 25th ACM conference on Hypertext and*

- social media*. Santiago, Chile – September 01-04. p. 116-125. ISBN 978-1-4503-2954-5; doi > 10.1145/2631775.2631799
- SCHLOSSBERG, Marc. – AGRAWAL, Weinstein, Asha. – IRVIN, Katja. – BEKKOUCHE, Louise, Vanessa (2007). *How Far, by which Route, and Why? A Spatial Analysis of Pedestrian Preference*. San José: Mineta Transportation Institute, College of Business, San José State University. 86 p.
- SCHMEIDLER, Karel et al. (2001). *Sociologie v architektonické a urbanistickej tvorbe*. Czech republic - Brno, 292p.
- STIPERSKI, Zoran (2015). *Perception of pleasurable and unpleasurable places in Zagreb city survey research*. In *Prostor*. 23, 2 (2015-12-01), pp. 332-343. V databáze: SCOPUS: 2-s2.0-84952662677 ; DOI ; SCOPUS\_INTID.
- ŠTEFANCOVÁ, Lucia (2013). *Valorisation of city-forming structures*. Thesis. Bratislava: Faculty of Architecture STU. 143 pages. p. 96
- SUGIYAMA, Takemi et al. (2010). Association Between Recreational Walking and Attractiveness, Size and Proximity of Neighbourhood Open Spaces. In *American Journal of Public Health*. vol. 100, no. 9, p. 1752-1757.
- YANG, Yang. – DIEZ-ROUX, V., Ana (2012). Walking distance by trip purpose and population subgroups. In *American journal of preventive medicine*. vol. 43, no. 1, p. 11-19.
- ZIBRIN, Pavel (1988). *Vnímanie urbanistického priestoru*. 1. vyd. Bratislava: ALFA - vydavateľstvo technickej a ekonomickej literatúry v Bratislave. 168s., 063-075-87 VUP. s.18
- ZIBRIN, Pavel. c.d.: s.27, 62, 158

### Informace o autorech

Ing. arch. Lucia Štefancová, PhD., Ing. arch. Karol Görner, PhD.  
STU v Bratislave - Fakulta architektúry  
stefancova@fa.stuba.sk, karol.gorner@stuba.s

## **Přestavba dvou bývalých prvorepublikových koupališť v projektech studentů architektury**

### ***Restoration of two Former First-Republic Swimming Pools in Architecture Students Projects***

Zuzana Pešková

#### **Abstract:**

In the summer term 2016/17 the students of the bachelor study program Architecture and Building Engineering dealt with the design of the new usage of the two former, renowned first-Republic swimming pools: Kokorin Zamecka and Roztoky Maxmiliánka, respectively Koliba restaurant.

The Chateau valley under Kokorin Castle was a renowned swimming pool with the largest concrete pool in former Czechoslovakia, with restaurants and accommodation facilities in the hotel or in individual small cottages. Recreational accommodation was located in the first zone of the Protected Landscape Area of Kokorinsko, in the flood area and is considerably dilapidated now. The original buildings are desolated and their reconstruction is practically impossible. The current owner intends to restore the complex. Students' work helped to verify a different approach to solutions: from the moderate method of partial reconstruction with respect to the principles and rules for construction in the PLA, through concepts that respect the shape regulations but change the layout of the buildings to the bold designs that bring to the locality the neoplasm and completely alter the urban layout of the buildings. The projects have been exhibited at Kokorin Castle throughout the summer so the students' visions have been confronted with the view of the visitors. Generally, a moderate approach has been better accepted.

In the first-Republic times the former Koliba restaurant plot at the end of the Tiche údolí Street in Roztoky used to be a popular swimming pool. After the fire of Koliba restaurant in 2009 it has been abandoned. Instead of the neighboring dilapidated Maxmiliánka restaurant the dwelling project is being designed now. Therefore, it was possible to look into the plot of the former Koliba restaurant for individual housing design. Architecture students' designs were focused on analyzing the plot and designing of a four-member family house. Projects included restoration of the water surface.

The aim of the paper is to present the opinion of young students of architecture on the future usage of these abandoned areas.

#### **Keywords:**

architecture design; student project; swimming pool; recreational area; recreational accommodation; holiday resort; Kokorin; Zamecka Dolina; family house; Roztoky; Tiche údolí; Koliba

PEŠKOVÁ, Zuzana (2018). Dvě bývalá prvorepubliková koupaliště v projektech studentů architektury. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 136-150. ISBN 978-80-01-06482-5. 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 Drobný historický exkurz

Koupaliště a plovárny jsou zařízení sloužící ke koupání, plní funkci očištnou, rekreační a sportovní. Jaký je však mezi nimi rozdíl? Daniel Kovář (2016) uvádí, že koupaliště bývala u řek nebo rybníků, jako plovárna byly označovány náročněji vybavené areály s bazénem nebo kryté plavecké stadiony.

Terminologií a především typologií a stavbou koupališť a plováren se ve své knize Lázně: stavba lázní, koupališť a plováren, jejich úprava a zařízení zabývali v roce 1935 Alexander Hofbauer a Václav Kolátor. Dělili koupaliště na přirozená a umělá. U přirozených šlo o koupaliště na řece, potoku (tedy na tekoucí vodě), rybníku, jezeře nebo přehradě (na stojaté vodě). Budovaly se zpravidla na řekách s proměnlivým stavem vody. Umělá koupaliště využívala vodu buď pramenitou a studniční, nebo z jakéhokoli přirozeného vodního toku, ovšem za pomoci nějakého přívodu. Měla umělou nádrž. Stavěla se v zeleni, ideálně ve volném přírodním prostředí, stejně jako v městské nebo jiné zástavbě. „Umělé koupaliště sestává z umělé nádrže s určitým obsahem vody, z okolního upraveného terénu a příslušných provozních a hospodářských budov“ (Hofbauer - Kolátor, 1935).

Nezáleželo na tom, jestli šlo o areál s bazénem, nebo o místo, které zůstalo velmi přírodní a o umělé nádrži se nedá téměř nebo vůbec hovořit. V obou případech – a máme stále na mysli období dvacátých až čtyřicátých let – to mohla být jak plovárna, tak koupaliště, uvádí Alexandra Turjanicová. Plovárnou byl však bez výjimky každý, jak bychom řekli dnes, krytý bazén (v první polovině dvacátého století se slovo „basén“ používalo jen pro jeho hlavní součást, umělou vodní nádrž). Krytých plováren (nebo také zimních plováren) nebylo ještě ani za první republiky moc, ale existovaly. Většinou byly navrženy v jednom objektu společně s lázněmi (Turjanicová, 2008).

Obliba pobytu ve vodě a na slunci je lidem blízká, ať už se zařízení pro tuto činnost sloužící budou nazývat a definovat jako koupaliště či plovárnu.

Od poloviny 19. století jsou doložena první veřejná koupaliště v Čechách, jejich počet výrazně narůstá na přelomu 19. a 20. století a vrcholí ve 30. létech 20. století, kdy jsou budovány zcela moderní plavecké areály (Kovář, 2016; Štumbauer, 1993). Od poloviny 19. století začínali lidé též jezdit na tzv. letní byty. Z počátku byla rekreace zejména doménou finančně zaopatřeného obyvatelstva. Po vzniku Československé republiky se pobyty na letních bytech masově rozšířily právě díky tomu, že více lidí získalo více volného času. Další důležitý aspekt rozvoje rekreace je spojen s rozvojem dopravní infrastruktury, zejména železniční síť zpřístupnila dříve obtížně dosažitelné oblasti velkému množství lidí. Postupně městští obyvatelé („luftňáci“) začali „obsazovat“ vesnice v okolí svých měst, kam zprvu jezdili jen na krátké výlety, ale později si zde začali stavět i letní byty a vily, které sloužily k dlouhodobějšímu pobytu, přičemž koupání představovalo jednu z oblíbených volnočasových aktivit spojených s pobytem na slunci a zdravém vzduchu. Plovárny nebo místa ke koupání byly téměř vždy nedílnou součástí letních letovisek. Pro mnohé lidi to byl středobod jejich dovolené. Plavalo se, provozovaly se letní sporty (velmi oblíbený byl volejbal), jezdilo se na loďkách. Plovárna představovala přes den centrum společenského života. V tehdejších Ženských listech se psalo: „*Na plovárně – nikde se neřeší tolik životních nebo momentálních problémů jako tam*“ (Šoukal, 2016).

V tomto kontextu není překvapující, že když statkář Václav Špaček koupil v roce 1896 hrad Kokořín a rozhodl se tu spolu se svými společníky vybudovat areál pro trávení volného času, projekt koupaliště na místě Podhradského mlýna (poprvé zmiňovaném již v 15. století) byl součástí celého podnikatelského záměru. Na základech mlýna byla postavena zámecká restaurace a ze zahrad vzniklo koupaliště. Podhradský mlýn je ještě na fotografiích z roku 1914, fotografie ze 20. let 20. století ukazují již plně funkční resort s ubytováním, stravováním a největším betonovým bazénem v Československu – 150 x 50 metrů (Stehnová, 2008). Jeden z objektů představovala roubenka, v areálu byly aplikovány detaily



v Jurkovičově stylu. Koupaliště plně fungovalo až do roku 1989. Archivní fotografie dokládají přestavbu restaurace, v sedmdesátých letech přibyly chatičky. Server Zaniklé obce a objekty ([zanikleobce.cz](http://zanikleobce.cz)) uvádí Kokořinský důl – rekreační areál ve své databázi. Jako příčinu zániku označuje snad privatizaci. Dnes je areál zchátralý, stavební stav objektů je havarijní a rekonstrukce původních konstrukcí je téměř utopistická. Betonový bazén vypadá jako rybník, břehové partie jsou zarostlé zelení, nádrž je pokrytá nánosem bahna, ve vodě jsou ryby. Na sklonku roku 2016 odprodal Jarmil Špaček koupaliště novému majiteli Jaroslavu Kroužkovi, který se domluvil s pedagogy katedry architektury Fakulty stavební ČVUT v Praze, že téma rekreačně ubytovacího areálu pod hradem Kokořín zadají v ateliérech Pešková-Košatka a Dvořák-Fisak jako ateliérovou úlohu pro 30 studentů 3. ročníku bakalářského studia Architektury a stavitelství. Stejnou problematikou se zabývaly dvě studentky v ateliéru prof. Václava Girsy na Fakultě architektury ČVUT v Praze, kde prověřovaly možnost částečné rekonstrukce areálu.



obr. 6 – Koupaliště Zámecká, 30. léta 20. století (archiv J. Kroužka)



obr. 7 – Koupaliště Zámecká, 2016 (foto autor)

Další vyhlášenou výletní lokalitou zejména pro Pražany byly Roztoky u Prahy. Když restauraci Maxmiliánka na konci Tichého údolí koupil v roce 1933 Václav Vobořil, nechal tu

zřídit taneční sál a v roce 1937 vedle restaurace koupaliště s převlékacími kabinami a volejbalovým hřištěm. Od roku 1960 spravoval celý objekt podnik Restaurace a jídelny Praha-západ. Po roce 1990 byl objekt restituován (Kantor, 2014).



obr. 3 – Koupaliště vedle Maxmiliánky, Roztoky, 40. léta 20. století (roztoky.com)



obr. 4 – Pozemek bývalého koupaliště a restaurace Koliby, 2017 (foto autor)

U vodní plochy bývalého koupaliště byla vystavena jednopodlažní roubená restaurace Koliba, kterou stihl stejný osud jako sousední Maxmiliánku – dva roky po požáru Maxmiliánky, v březnu 2009, vyhořela a od té doby je pozemek pustý (Pospíšil, Vejvar, 2009). Z Koliby zbyl jen komín, vodní plocha do pěti let prakticky vymizela a zarostla. Suchdolské noviny na začátku roku 2017 přinesly zprávu, že Maxmiliánku nahradí bytové domy. V článku se dále uvádí, že pozemek Koliby má nyní jiného vlastníka než pozemek Maxmiliánky a ten přišel s projektem obnovy, nicméně na extramoderní kolibu ve velkém objemu v přírodní rezervaci zastupitelé Roztok nepřistoupili. Zbytky nemovitosti jsou nyní k prodeji. Současně od března 2017 vstoupila v platnost Vyhláška města Roztoky o vydání Regulačního plánu Roztoky – Tiché údolí, přičemž pozemek Koliby je za hranicí zastavěného území s vymezením jako ostatní zeleň, v daném místě je přípustná pouze obnova areálu s rozsahem zastavěných ploch a výškou staveb obdobnými původnímu řešení lokality a obdobným využitím. Toto omezení odpovídá též poloze pozemku v ochranném pásmu přírodní rezervace a vyplývá z požadavků dotčených orgánů na úseku ochrany přírody a krajiny. Vzhledem k tomu, že sousední pozemek Maxmiliánky bude využíván pro bydlení, jevílo se jako zajímavé v rámci školní úlohy prověřit možnost výstavby rodinného domu na základech objektu bývalé restaurace Koliba. Této výzvy se ujalo sedm studentů 4. ročníku bakalářského studia Architektury a stavitelství na Fakultě stavební ČVUT v Praze a jako svou

bakalářskou práci navrhli rodinný dům na pozemku bývalého koupaliště u Maxmiliánky v Tichém údolí.

## 2 Metoda práce

Studenti zpracovávali projekty jako semestrální práci, tj. ve 13 výukových týdnech letního semestru akademického roku 2016/2017. Harmonogram průběhu výuky lze rozdělit následovně:

1) Představení zadání studentům. Typologický úvod ke zvolenému druhu stavby. Diskuze. Zadání řešerší formou analýzy zvolených objektů.

2) Návštěva řešené lokality. Setkání se "zadavatelem". Průzkumy a rozborů na místě. Diskuze o kladech a záporech místa. Doplnění a zpřesnění rámcového zadání. Vyhodnocení řešerší.

3) Společný model lokality s vazbou na okolní zástavbu. Skica vazeb na okolí. Vyhodnocení silných a slabých stránek. První pracovní modely.

4) Práce na koncepci. Koncepční modely, varianty řešení. Stanovení hlavních myšlenek, nutných vazeb na okolí, nejdůležitějších bodů, které musí projekt splňovat.

5) Upřesňování koncepce projektu. Hmotové řešení podložené hrubým provozním ověřením na základě zjištěných kapacit provozů. Vazby na okolí.

6) Ateliérová kontrola: Každý student prezentuje svou koncepci projektu – prezentace v digitální podobě. Musí obsahovat analýzu lokality, z ní vycházející koncepci řešení projektu představenou situací, hmotovým návrhem, provozním rozložením, koncepcí nosné konstrukce a ukázkou architektonického výrazu, ke kterému by měl výsledek směřovat.

7) Individuální práce na projektu v rozsahu tří až čtyř týdnů. Upřesňování formy, funkce, konstrukce včetně řešení okolního parteru a urbanistických vazeb.

8) Výklad ke správné prezentaci projektu. Co má obsahovat situace, jak správně kreslit půdorysy, řezy a pohledy. Grafické typy. Zopakování zásad pro tvorbu perspektivy, resp. vizualizace.

9) Prezentace rozpracovaných projektů před dokončením. Každý student představuje svůj projekt v digitální podobě. Prezentace obsahuje vysvětlení myšlenky projektu, jeho koncepci, dořešenou situací, jednotlivé půdorysy, řezy, pohledy, perspektivu z normálního horizontu a případně další doplňující zobrazení.

10) Každý ateliér vystavuje studentské projekty v Ateliéru D na Fakultě stavební ČVUT v Praze ve vymezené části.

Elaborát odevzdaný studenty se skládá z těchto částí: prezentačního posteru (jeden nebo dva) v předem domluvené grafice, modelu, u běžných ateliérů skicáře, který obsahuje postupný vývoj projektu od začátku po finální podobu, u bakalářské práce portfolio projektu, které obsahuje textové a grafické části v rozsahu architektonické studie dopracované do podrobnosti dokumentace pro stavební řízení.

Akademické prostředí, ve kterém byly úlohy zpracovávány, si může dovolit uvolnění regulativů a limitů pro území, tak, aby byly prověřeny různé cesty řešení a vyzkoušena i některá extrémní východiska či přístupy, které si v běžné praxi architekt – projektant nemůže dovolit. Studentům však bylo zdůrazněno, jaké jsou platné a závazné zásady, věděli, co porušují a museli si svůj názor obhájit. Hlavním cílem projektů bylo vyvolat diskuzi o jednotlivých přístupech a návrzích a prověřit, zda jsou některé netradiční cesty přijatelné i přes obecně platné zásady regulace území. Studenti tak také zejména díky méně vydařeným projektům pochopili, že regulace není samoučelná a že její existence přispívá k ochraně hodnot daného území a k zajištění vhodného objemového a funkčního standardu návrhu. Určitou omluvou pro akademický přístup může být i fakt, že oba areály v době svého vzniku také vnesly do území novotvory a narušily čistě přírodní prostředí místa moderní zástavbou a trendy.



### 3 Znovuobnovení areálu Kokořín – Zámecká v projektech studentů

Pro lokalitu rekreačně ubytovacího areálu Kokořín – Zámecká studenti analyzovali následující klady a zápory, z nich vycházeli a na které se snažili reagovat ve svých návrzích: Pozitiva: příroda, voda, ryby, cyklostezky, sousedství parkoviště ke hradu, výletní destinace, vybudovaná infrastruktura.

Negativa: stavba v 1. zóně CHKO, tj. respektování stávajících stavebních pozemků, složité základové poměry, zchátralost areálu, nebude možné využít původní objekty pro rekonstrukci, pouze sezónní využití, na které je koncipován stávající areál.

Příležitosti: obnova návštěvnické přitažlivosti areálu, celoroční využití areálu, moderní areál s odkazem na tradici, využití vody, cyklistiky, jiné formy ubytování a volnočasových aktivit, než nabízí hotel Kokořín.

Hrozby: v lokalitě již vybudované a fungující ubytovací a stravovací kapacity, spodní voda.

V rámci školní úlohy byly pro studenty v čistě akademické rovině uvolněny regulativy na výstavbu v 1. zóně CHKO Křivoklátsko, právě proto, aby mohly být prověřeny i cesty vedoucí za hranice přípustné pro běžné zpracovatele. Studenti byli obeznámeni s platnými regulativy a věděli, v čem konkrétně jejich návrhy nesplňují standardy. Funkce a využití areálu měněno nebylo. Studenti navrhovali krátkodobé ubytování, stravování a rekreaci.

Částečně rekonstruovat či postavit repliky některých původních objektů a ty doplnit soudobými stavbami se pokusila Dominika Dašková z FA ČVUT pod vedením pedagogů v ateliéru Girsy.

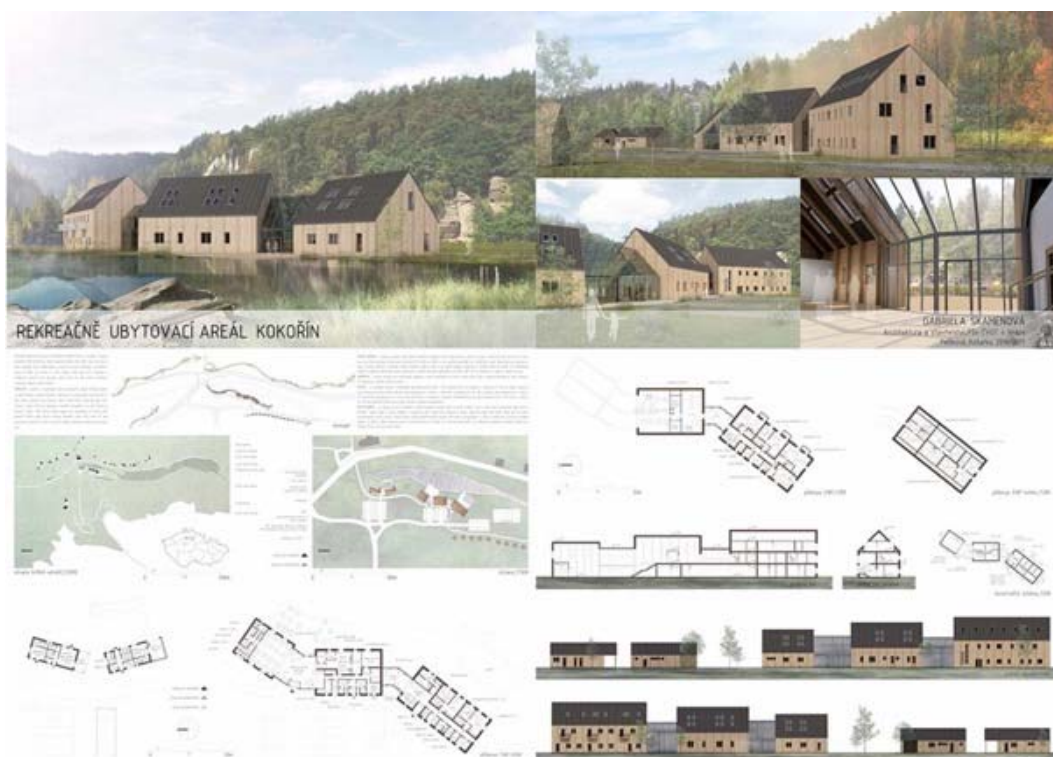


obr. 5 – Příklad rekonstrukce a dostavby areálu Kokořín – Zámecká (Dominika Dašková)

Návrh vytváří centrum, které by sloužilo pro potřeby současné doby. Jako dominantu zachovává bývalý hotel a kuchyni, jež stojí na základech Podhradského mlýna a dotváří pomocí novostaveb vnitřní dvůr, který může být v současnosti využíván pro konání kulturních akcí. Celkově se návrh věnuje návratu k přírodní podobě území. Ortogonální plavecký bazén přeměňuje v přírodní rybník s

*hrází. Inspirací autorce byla krajina, kterou zachycuje mapa I. vojenského mapování, kde vidíme přírodní meandry potoka i přírodních nádrží. V novém návštěvnickém centru, se může turista informovat o činnosti CHKO prostřednictvím infocentra a odpočinout si může v restauraci s terasou nad rybníkem. Navíc je možné se přímo v areálu ubytovat, a to buď v rekonstruovaném pensionu nebo luxusních chatkách s vlastní terasou a hygienickým zařízením. Další rekonstruovaný objekt slouží jako půjčovna sportovního vybavení.*

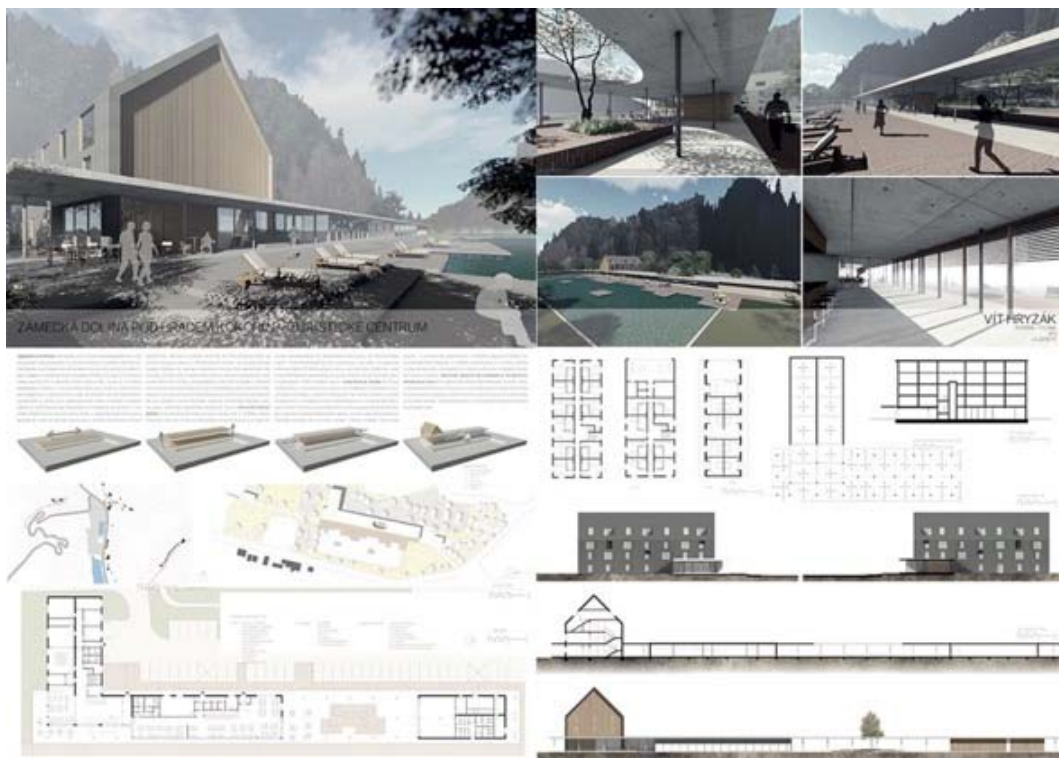
Další skupina studentů se pokusila o návrh areálu jako souboru novostaveb, které se pokouší reflektovat tvarosloví tradičních venkovských domů – zejména protáhlý obdélná půdorys a sedlové střechy. Z hlediska urbanistického se ukázalo, jak je problematické stavět výhradně na půdorysech původních objektů, proto byl tento limit pro výstavbu v první zóně CHKO také pro akademické prostředí uvolněn.



obr. 6 – Příklad návrhu nově pojatého areálu Kokořín – Zámecká (Gabriela Skamenová)

*Koncept návrhu vychází z respektování území a stávajících objektů. Stávající objekty na sebe navazují v křivkách, stejně jako se podle jedné vlní celé údolí. V návrhu komplex budov doplňuje údolí o další křivku, stejně tak jako vodní plocha u areálu, která bude vybudována z bývalého koupaliště a na jižní straně se propojí s velkou vodní plochou. I když objekty jsou uspořádány do křivek, jejich hmotové řešení neruší vesnický charakter místa. Cílem návrhu bylo, aby harmonicky doplňoval, nerušil a zároveň atraktivním způsobem podporoval turistický ruch. Komplex sestává z pěti opticky rozdělených objektů. Všechny mají sedlovou střechu a fasádu z dřevěných lamel. Na severní straně jsou dva, které poskytují služby všem kolemjdoucím turistům a přiléhá k nim rozlehlé parkoviště pro návštěvníky hradu. Nalezneme zde cykloservis, malou prodejnu potravin s bufetem, veřejné toalety a loděnici. Dále na jih začíná komplex restaurace s hotelem, který se skládá ze tří dřevěných objektů propojených skleněnými částmi. Restaurace s hotelem má vlastní parkoviště a k areálu také patří 10 chatek pro 2 osoby na sezónní provoz.*

Většina studentů se rozhodla neobnovovat funkci koupaliště v podobě velkého bazénu. Majoritně se snažili ponechat současnou přírodní podobu vodní nádrže a otevřít ji i pro další vodní sporty. Výjimkou byl projekt Víta Hryzáka, který koupaliště obnovil v plném rozsahu původního betonového bazénu 150 x 50 metrů.



obr. 6 – Příklad návrhu nově pojatého areálu Kokořín – Zámecká (Vít Hryzák)

Urbanistické řešení nové zástavby pozemku vychází z původního tvaru koupaliště a umístění budov okolo něj. Cílem bylo vytvořit rekreačního areál s celoročním provozem, poskytujícím ubytovací, stravovací a odpočinkové služby se zázemím jak pro návštěvníky koupaliště či hotelu, ale i nedalekého hradu Kokořín. Hlavní hmota je umístěna na ose procházející pozemkem od severu k jihu podél vodní plochy koupaliště a tvoří ji jednopodlažní podlouhlá budova, ve které se nachází restaurace, zázemí koupaliště, rychlé občerstvení, obchod a výstavní prostor. Kolmo na ni je umístěna hmota čtyřpodlažního hotelu. Na severozápadní straně pozemku se nachází parkovací plocha pro návštěvníky restaurace, koupaliště a hradu přístupná ze severní komunikace, parkování pro hosty hotelu je pak řešeno v jižní části pozemku. V severní části se nachází odpočinková část s přírodními zákoutími poté směrem na jih je situována jednopodlažní budova turistického infocentra. Na jihu pozemku je pak přízemní loděnice. Na západě pozemku jsou do svahu umístěné samostatné rekreační chatky.

Další skupinu projektů, ve které lze vysledovat obdobný hmotový přístup, představují návrhy s plochými střechami. Pak studenti hojně pracovali s vlnovkou – ať již půdorysnou nebo v rovině střechy. Někteří přešli až do kruhového půdorysného uspořádání.





obr. 7 – Příklad návrhu nově pojatého areálu Kokořín – Zámecká (Michal Šubrt)

*Z důvodu náročnosti a polohy v CHKO Kokořínsko již vodní plocha nebude mít funkci koupaliště. Původní objekty jsou pro svůj špatný stav kompletně nahrazeny novými, avšak zachovány jsou přibližné půdorysné rozměry. Kvůli pohledům z druhého svahu byla použita extenzivní zeleň na střeších. Provozy jsou rozdělené do tří hmot: hotel pro 20 hostů, restaurace se sezónní kavárnou a obchod s přidruženou cyklo-opravnou. V letní sezóně nabízí až 140 míst k sezení. V zimě pokryje potřebu samotná restaurace s 80 místy. Hlavním motivem se stala hradní brána, která se zde objevuje ve třech verzích. Od zbylé části budovy se odlišují kovovým obkladem. Vzhledem k turistické orientaci lokality, podtržené romantickou představou hradu, je zde vytvořen odkaz na Máchu, který je s hradem spjat, v podobě ostrůvku s plastikou.*

Všechny studentské projekty byly vystaveny přímo na Fakultě stavební v Ateliéru D, 15 nejlépe hodnocených prací z fakulty stavební a jedna práce z fakulty architektury byly vystaveny po celé léto přímo na hradě Kokořín a poté vyvěšeny na kabinách přímo v areálu koupaliště. Velké poděkování na tomto místě patří Jaroslavu Kroužkovi a Jarmilě Špačkové, kteří napomohli tomu, aby studentské vize opustily akademické prostředí a mohly se střetnout s názorem návštěvníků hradu. Všechny projekty vystavené na Kokoříně jsou zveřejněné na portálu Kokořín.info. Největším přínosem celé akce byla jednak pro studenty práce na zcela konkrétním zadání se zpětnou vazbou od budoucích uživatelů, pro majitele areálu a orgány státní správy prověření prostorových, tvarových i funkčních limitů lokality. Překvapením nebylo, že konzervativnější návrhy, které minimálně porušovaly regulativy území, byly všeobecně přijímány lépe než hotově netradiční, dalo by se říci extravagantnější náměty, které rozpoutávaly diskuzi a potvrdily tak obecný přínos objemové regulace území.



obr. 8 – Příklad návrhu nově pojatého areálu Kokořín – Zámecká (Lucie Šinkovská)

Koncept návrhu je postaven na hlavním motu „Poklidné plynutí času“. Návrh se proto snaží vytvořit prostor s klidnou atmosférou pro maximální relaxaci. Základní koncept vychází z použití křivky „plynutí“, která je prokreslena horizontálně i vertikálně. Komplex se skládá ze tří budov: restaurace, hotelu a kiosku s veřejným WC. Z objektů je zajištěn výhled na vodní plochu, skály a pobytovou louku, která slouží ke kulturním a pohybovým aktivitám.



obr. 9 – Příklad návrhu nově pojatého areálu Kokořín – Zámecká (Václav Šimeček)

*Při návrhu se autor snažil co nejvíce přiblížit k přírodě. Celý koncept stavby vycházel z myšlenky propojit přírodu a navrhovaný objekt v jeden harmonický celek, který bude přírodu respektovat a vnese do území požadované potřeby. Výsledkem je urbanisticky a hmotově netradiční areál, který nabídne odpočinek, relax, klid a pohodu. Obsahuje tři části, restauraci, hotel a veřejnou vybavenost (obchod, půjčovnu kol, wellnes). Celý objekt je navržen ve tvaru kruhového segmentu, který uzavírá vodní plocha. Restaurace má kapacitu 220 osob, počítá se zde hlavně s letním provozem. Hotel je navržený jako 4 hvězdičkový dle mezinárodních požadavků Hotel Stars Union, obsahuje 20 lůžkových pokojů. Jednotlivé části stavby lze využívat odděleně.*

#### **4 Rodinný dům na místě bývalého koupaliště v Roztokách u Prahy**

Pozemek bývalého koupaliště v Roztokách u Prahy není pro výstavbu rodinného domu ideální. Objektivně vzato negativa výrazně převažují nad pozitivy, ale jde o místo netradiční s určitým geniem loci odkazujícím zejména k počátku 20. století, kdy v Roztokách tvořila Zdenka Braunerová, která sem přivedla řadu svých významných přátel jako například krajináře Antonína Chitussiho, spisovatele Julia Zeyera nebo Viléma Mrštíka a další (Nováková, 1983).

Negativa: záplavové území, koncová odlehlá poloha pozemku – špatná dostupnost veřejné dopravy a občanské vybavenosti, frekventovaná turistická a cyklistická trasa vedoucí kolem pozemku, tj. méně soukromí ve volných dnech, pozemek je v podstatě poloostrovem odříznutý od komunikace potokem, východní hranici pozemku definuje skalní útvar, problematické napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.

Pozitiva: příroda, velikost pozemku, lokalita s historií, možnost otevřít dům na jihozápad.

Příležitosti: navrhnout bydlení na netradičním místě.

Hrozby: záplavové území, zchátralé objekty v okolí.

Všech sedm studentů dospělo k názoru, že je nejvhodnější stavět na místě, kde bývala restaurace Koliba. Pro vjezd na pozemek využívali severní stranu pozemku a obslužnou komunikaci mezi Maxmiliánkou a Kolibou. Směrem ke skále umísťovali provozní funkce, obytné místnosti se snažili otevřít k jihu a západu. Ve všech projektech se objevuje motiv obnovení vodní plochy.

Dále jsou prezentovány tyto tři vybrané práce, v nichž Tomáš Rollo navázal na tradici výstavných vil, Martin Šnorbert na své „kostce“ používá opálené dřevo, aby připomněl dva velké požáry, které znamenaly konec jedné éry této lokality a David Skalický se snaží svou architekturou vytvořit přechod mezi prostředím vil a venkovem, přírodou, přičemž reflektuje zejména přítomnost lesa, vody a skály – kamene.





obr. 10 – Rodinný dům v Roztokách Tichém údolí, situace (Tomáš Rollo).



obr. 11 – Rodinný dům v Roztokách Tichém údolí, vizualizace od vstupu (Tomáš Rollo)

Architektonická koncepce domu vychází z charakteru pozemku a reaguje jak na jeho umístění a okolí, tak i na orientaci vůči světovým stranám. Hlavní hmotou objektu jsou dvě na pohled rozdílné části, které mají odlišné funkce. Spodní hmota, tvořená dvěma se prolínajícími kvádry, je koncipována jako obytná zóna. Horní hmota tvoří klidovou zónu. Při návrhu byl kladen důraz na zachování vodní plochy, ve které se zrcadlí dominantní vykonzolovaná část objektu



obr. 12 – Rodinný dům v Roztokách Tichém údolí, vizualizace od vstupu (Martin Šnorbert)

*Jako základní hmotu objektu si autor zvolil vilový kubus o straně 10 metrů, v návrhu se snaží o čisté linie v exteriéru i v řešení dispozic domu. Dalším prvkem určující vzhled objektu se stal materiál obkladu, který byl navržen z opáleného dřeva, což odkazuje na požár Koliby a dřevěného pavilonu u Maxmiliánky. Dům má 2 nadzemní podlaží a podkroví, které je věnováno dětem. Dispozičně je dům řešen co nejjednodušeji s jasnou funkcí prostor. Dominantu tvoří obytný prostor s krbem a kuchyňským koutem. Tento prostor je pomocí větší prosklené plochy v úzkém kontaktu s okolní přírodou a obnoveným biotopickým jezírkem. Návrh splňuje nároky na současné moderní bydlení a zároveň se snaží reagovat na zástavbu Tichého údolí a okolní přírodu.*

## 5 Závěr

Při hledání zadání pro ateliérové projekty či závěrečné práce studentů na Fakultě stavební ČVUT v Praze jsou dlouhodobé tendence úzké spolupráce s praxí (městskými či obecními úřady, státní správou, ale i soukromým sektorem). Ideou je, aby studenti zpracovávali konkrétní reálné úlohy a zadavatelé získávali větší počet námětů a myšlenek pro řešení komplikovanější lokalit. Při tvorbě zadání je prvořadá výuka, takže pro zpracování úlohy je zohledněna vhodnost pro daný předmět a dosavadní znalosti studentů. Ve školním prostředí si lze dovolit uvolnit regulativy a limity území, právě proto, aby mohly být nezávazně prověřeny i cesty, kterými se v běžné projekční praxi nelze vydat. Důležité je ovšem studentům zdůraznit, co není plně dodrženo a diskutovat o tom, zda porušení regulace vede ke kvalitnějšímu návrhu.

Studentské práce jsou cenné pro akademickou svobodu ducha a možnost ověřit si netradiční řešení. Ukazují směry a otvírají možné úhly pohledů. Velmi často dokládají, jak je regulace území všeobecně prospěšná a na straně zabezpečení kvalitního standardu návrhu a že architektů, kteří dokáží vytvořit netradiční návrh, který, přestože porušuje některá všeobecně daná prostorová a funkční pravidla, je citlivý ke kontextu místa, je velmi málo.

Tradičním výstupem spolupráce školy a praxe jsou výstavy na místech, pro která jsou projekty určeny. Široká veřejnost se tak může seznámit s různorodou paletou názorů studentů a studenti naopak získat zpětnou vazbu od potenciálních uživatelů. Projekty, které vybočují z rámce stanovených pravidel pro dané území jsou i veřejností vnímány kontroverzněji než ty,

kteří regulativy respektují. Studentské projekty zabývající se znovuoobením rekreačně ubytovacího areálu Kokořín – Zámecká a novým využitím pozemku po bývalém koupališti a pozdější restauraci Koliba v Roztokách Tichém údolí jsou toho příkladem.

Obě řešené lokality spojuje fakt, že za první republiky byly vyhlášenými koupališti, dnes představují zchátralé a zdevastované plochy. Studentské práce se pokusily ukázat cesty, jak by bylo možné těmto místům opět vdechnout život, ikdyž původní funkce lokalit bude do jisté míry jiná. Jaká bude skutečná budoucnost obou míst, však rozhodnou jiní.



obr. 13 – Rodinný dům v Roztokách Tichém údolí, vizualizace od vstupu (David Skalický)

*Koncept domu vychází z kontextu okolí a snaží se o maximální rovnováhu s přírodou. Hlavním prvkem je použití dřeva odkazujícího na les, který pozemek obklopuje, proto byla zvolena dřevěná konstrukce pro hlavní hmotu objektu. Oplechování je voleno směrem na sever, ke zdevastované Maxmiliánce. Dům se z jedné strany váže ke skalnímu pahorku (proto jsou použity i kamenné obklady) a z druhé strany k vodní ploše, která se odráží v prosklených plochách obývacího pokoje. Vytvořené průhledy z interiéru do exteriéru pak upevňují myšlenku domu v přírodě. Objekt se dělí na dvě hmoty, samostatně stojící garáž a hlavní obytnou část. Svým umístěním na pozemku a použitím sedlové střechy odkazuje na původní restauraci Koliba, která však vyhořela. Rodinný dům nabízí prostory pro společenský život, relaxaci i pro soukromí každého člena rodiny.*

## Literatura

- HOFBAUER, Alexander – KOLÁTOR, Václav (1935). *Lázně, stavba lázní, koupališť a plováren, jejich úprava a zařízení*. Ministerstvo veřejného zdravotnictví a tělesné výchovy. 199 s.
- KANTOR, Ladislav (2014). Roztocké a žalovské restaurace v 19. a 20. století. In: *Roztoky.com* [online]. Občané města Roztoky [18-07-2014]. Dostupné z: <http://www.roztoky.com/roztocke-a-zalovske-restaurace-v-19-a-20-stoleti-20140718>



- KOVÁŘ, Daniel (1996). *Lázeňství na Českokobudějovicku*. Rudofov: Jelmo. 139 s. Drobnosti českého jihu; sv. 4. ISBN 80-238-1145-2.
- Maxmiliánku nahradí bytové domy. In: *Suchdolské noviny* [online]. Suchdolskenoviny.cz. [26-01-2017]. Dostupné z: <http://www.suchdolskenoviny.cz/2017/01/26/maxmilianku-nahradí-bytove-domy/>
- NOVÁKOVÁ Markéta (1983). *Zdenka Braunerová (1858-1934)*. Středočeské muzeum v Roztokách.
- POSPÍŠIL, Jiří – VEJVAR, Lukáš (2009), Video – Rozsáhlý požár restaurace Koliba v obci Roztoky. In: *Požáry.cz* [online]. Hasičský záchranný sbor [23-03-2009]. Dostupné z: <https://www.pozary.cz/clanek/16652-video-rozsahly-pozar-restaurace-koliba-v-obci-roztoky/>
- Regulační plán Roztoky – Tiché Údolí [online]. Město Roztoky. [vid. 16.11.2017]. Dostupné z: <http://www.roztoky.cz/tiche-udoli-1>
- Regulativy pro výstavbu a přestavbu na území CHKO [online]. Agentura ochrany přírody a krajiny [vid. 16.11.2017]. Dostupné z: <http://kokorinsko.ochranaprirody.cz/statni-sprava/stavebni-cinnost-a-krajiny-raz/regulativy-pro-vystavbu-a-prestavbu-na-uzemi-CHKO/>
- STEHNOVÁ, Stanislava (2008). *Pohled do minulosti Kokořínska*. Santyx. 88 s. ISBN 978-80-254-1966-3.
- ŠOUKAL, Jiří (2016). *Slasti a strasti letních bytů: Život na letních bytech v éře první republiky*. Místo vydání: Academia. 188 s. ISBN 978-80-200-2611-8.
- ŠTUMBAUER, Jan (1993). Příspěvek k historii českokobudějovických plováren a koupališť před rokem 1938. In: *Jihočeský sborník historický*. České Budějovice: Jihočeské muzeum, 1993, roč. 62, s. 168—176. ISBN 80-900155-5-7.
- TURJANICOVÁ Andrea. *Koupaliště jako architektonický úkol. Venkovní koupaliště v české architektuře dvacátých až čtyřicátých letech 20. století*. Magisterská práce. Ústav pro dějiny umění FF UK. Praha 2009.
- Veřejná vyhláška Oznámení o vydání regulačního plánu Roztoky – Tiché Údolí [online]. Město Roztoky. [vid. 16.11.2017]. Dostupné z: <http://www.roztoky.cz/userfiles/file/desk/c28-2.pdf>
- Výstava studentských prací „Areál Zámecké doliny pod hradem Kokořín“. In: *Kokořín info* [online]. Kokorin.info. [16-11-2017]. Dostupné z: <https://www.kokorin.info/sluzby/zamecka-dolina/>

*Článek byl podpořen grantem CZ.2.17/3.1.00/36043 „Inovace studijního programu Architektura a stavitelství“.*

### Informace o autorce

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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra architektury  
[zuzana.peskova@fsv.cvut.cz](mailto:zuzana.peskova@fsv.cvut.cz)

# Zhodnocení turistického potenciálu a struktury města Třeboň

## *The Evaluation of Tourist Potencial and the Structure of the Town of Trebon*

Renata Koubková

### **Abstract:**

The scale, character and image of cities and landscapes are closely related to their attraction not only for the population, but also for visitors and tourists. For some cities, the concept of tourism is very close, and some of them live. These are, for example, UNESCO World Heritage sites, spa towns, caves, dams, national parks, etc. Many of these cities also have major problems with handling larger masses of tourists, especially in their historical centers.

The shortcomings are also in their simple and clear connection with the surrounding landscape, the organization of transport relations and the offer of other needs for tourists.

In some cities, these issues are addressed primarily by quality interconnection of interest points. The quality of tourism is also closely related to the capacity of individual points, to the total potential of the territory.

The article is focused on a selected Czech town attractive for tourists, the attendance and seasonality - Trebon. The urban analysis consists in analyzing the conditions of tourist attractiveness, the necessary public facilities for tourists and the impact of tourism on the life of the residents. The analysis is focused on the spatial and functional layout of the city and the surrounding landscape, the concept, the organization of transport relations, the sizing of surfaces and equipment. Identification of the potential territory and its optimal use is the path to sustainability of the quality and attractiveness of the environment for the residents and visitors, as well as for tourists.

The main aim is to find out the connections and relations between tourism and urban planning, to sum up the main problems and opportunities.

### **Keywords:**

urban planning; urban analysis; tourism; Trebon

KOUBKOVÁ, Renata (2018). Zhodnocení turistického potenciálu a struktury města Třeboň. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 151-162. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

Zhodnocení turistického potenciálu a kvality služeb ve městech úzce souvisí s turistickým ruchem a územním plánováním. Pro některá města má turistika a cestovní ruch mimořádný ekonomický přínos a je zdrojem či motorem potencionálních investic. Jedná se například o města zařazená do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, lázeňská města, jeskyně, přehrady, národní parky atd. Nedostatky jsou patrné téměř v každém městě, jedná se především o orientaci či překážky spojené s návštěvou neznámých měst. Mnohá města mají velké problémy se zvládnutím větší masy turistů v historických jádrech, v jednoduchém a přehledném propojení památek v blízkém okolí, v koncepci organizace dopravních vztahů a podmínek vůči turistům.

## 2 Rešerše

Nynější publikace/práce ve smyslu (z)hodnocení turistického ruchu vycházejí především z práce W.Freyer: *Tourismus – Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie*. Oldenburg Verlag, München (1990). Z této publikace, kde je mimo jiné shrnut i vývoj turismu vychází i např. V.Malá, jež publikovala *Cestovní ruch* (1999) nebo M.Čertík: *Cestovní ruch: vývoj, organizace a řízení* (2001) a mnoho dalších.

Zhodnocení potenciálu cestovního ruchu v České republice zpracoval Ústav územního rozvoje v Brně (ÚÚR). Územní vyhodnocení bylo vypracovááno roku 2001-2010 na základě vybraných obcí v ČR, které byly bodově ohodnoceny a dále zkoumány např. ohledně aspektů ovlivňující rozvoj turistického ruchu a rekreace v území. Tento dokument vyhodnocuje potenciál atraktivit turistického ruchu a potenciál ploch a linií ovlivňující turistický ruch. Ve zkoumaných kritériích je zařazen i samostatný stupeň UNESCO s nejvyšším bodovým ohodnocením. (ÚÚR, 2010)

Dvacet let vývoje cestovního ruchu v České republice a jeho prostorové a funkční souvislosti – Šauer, Vystoupil ze semináře *Město, kultura a cestovní ruch* konané v roce 2010 popisuje 20 let vývoje cestovního ruchu v ČR a zaměřuje se na nejnámější procesy, které ovlivňovaly funkčně-prostorovou strukturu cestovního ruchu. Vývoj nových ubytovacích zařízení, druhů a vývoj poptávky cestovního ruchu. (Šauer, Vystoupil, 2010)

V dubnu 2017 byl vydán sborník z konference AUÚP (Rožnov pod Radhoštěm) – *Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování*. Jedním s publikujících byla např. Jitka Mejsnarová – *Cestovní ruch z hlediska územního plánování* či Romana Vačkářová – *Zkušenosti s hodnocením rekreace a cestovního ruchu v ÚAP*.

Text *Cestovní ruch z hlediska územního plánování* – Mejsnarová se zaměřuje na problematiku rekreace a cestovního ruchu z hlediska územního plánování, nikoli z hlediska marketingu či geografických aspektů. Popsání problematiky na několika příkladech vyvodilo závěr důležitosti zapracování do ZÚR ale i do ÚAP. (Sborník z konference AUÚP, 2017)

Příspěvek *Zkušenosti s hodnocením rekreace a cestovního ruchu v ÚAP* – Vačkářová se zabývá tematikou, kdy ÚAP vznikly, jejich historie, projednávání, zlepšení a zhodnocení jejich vývoje. V dnešní době je téma rekreace a vložení do ÚAP stále více aktuální, naráží se na potřebu jejich doplnění a vylepšení. Vysvětlení koherence mezi rekreací a cestovním ruchem, kdy je rekreace podmožinou cestovního ruchu a vyvolání otázky, zdali není téma rekreace do vyhlášky č.500/2006Sb. zařadit. (Sborník z konference AUÚP, 2017)

Publikace *Invited commentary: Tourism planning and traditional urban planning theory – The planner as an agent of social change* – Alan. A.Lew, 2007 (*Plánování cestovního ruchu a teorie tradičního územního plánování – urbanista jako agent sociální změny*) popisuje propojenost mezi územním plánováním a cestovním ruchem, poukazuje na nedostatky plánování spojeného s turismem a vznáší otázky typu: Jakým způsobem by měli patřičné entity cestovního ruchu plánovat? Jaké jsou hlavní problémy, na které by se měli urbanisti/projektanti zaměřit? Plány turismu jsou většinou řešeny obecně formou plánování

regionálních metod. Publikace shrnuje teorii literatury a její stav, kdy se autoři více přibližují ekonomice či sociálním aspektům a poukazují na možnost změny v rámci nástrojů a přístupů v územním plánování. (Lew, 2007)

Článek *The Role of Tourism in Planning the Smart City* – La Rocca, R.A., 2014 (Role turismu při navrhování Smart City v časopise *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*) vychází z úvah, že cestovní ruch, vzhledem k předpokládané velikosti a úloze v ekonomii, lze považovat za "městský jev" a jako takový potřebuje adekvátní procesy řízení, politiku a nástroje s cílem snížit dopady na organizaci měst a obecně životaschopnost měst. Propagační iniciativy se soustředí výhradně na značení měst, a nikoli na iniciativy, které by umožnily městům podpořit dodatečné městské zatížení vyjádřené poptávkou v oblasti cestovního ruchu. Článek se zabývá, jak by cestovní ruch mohl být předmětem městské politiky a strategie zaměřené na snižování dopadů na město. (La Rocca, 2014)

Urbanistický vývoj města je podrobně zpracován v knižní sérii *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 7.díl Str-U* (Kuča, 2008).

## 2.1 Definování pojmů

### Cestovní ruch/turistický ruch/turismus

Souhrn jevů a vztahů vznikajících cestováním a přechodným pobytem obyvatel ve volném čase mimo jejich bydliště. Je formou uspokojování potřeb rekreace, turistiky, kultury, lázeňské léčby atp., přičemž účastníci vystupují jako uživatelé nejen přírodních a kulturních hodnot, ale i zařízení a služeb cestovního ruchu. Je významnou složkou národního hospodářství a zdrojem devizových příjmů. Podle charakteru a hmotného zajištění se cestovní ruch dělí na volný, vázaný a individuální. (Zásady a pravidla územního plánování: Názvosloví. Brno: VÚVA, 1983)

### Městská turistika

Hlavním cílem je celkový zážitek z návštěvy měst. Jedná se o poměrně rychle se rozvíjející oblast cestovního ruchu. Podle Netkové (2000) již nejpobulárnějšími turistickými destinacemi v Evropě nejsou přímořská či horská střediska, ale velká města. To je patrné i v prostředí ČR, kde výrazně nejvíce návštěvníků (zejména zahraničních) směřuje do Prahy. (Průmysl cestovního ruchu, MMR ČR, 2008)

### Rekreační cestovní ruch

Hlavním účelem je fyzická a psychická regenerace a představuje nejširší účast obyvatelstva. Radíme sem zejména příměstskou rekreaci, chataření a chalupaření, případně i lázeňský cestovní ruch. Příměstská rekreace probíhá v zázemí měst dobře dostupným veřejnou dopravou, na kole či pěšky. (Průmysl cestovního ruchu, MMR ČR, 2008)

### Cyklotrasa a cyklostezka

Cyklotrasa, která propojuje místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu. Cyklotrasa může být vedena po vhodných vozovkách s běžnou motorovou dopravou, ve vyhrazených jízdnicích pruzích, po cyklostezkách nebo po zpevněných a nezpevněných cestách. Cyklotrasy jsou značené orientačním dopravním značením (žluté tabulky a směrovky) nebo klasickým turistickým značením.

Cyklostezka je stezka určená výhradně pro cyklistickou dopravu, fyzicky segregovaná od motorové dopravy (obrubníkem, dělicím pásem apod.). Bývá také vedena po pozemní komunikaci nebo jejím jízdnicím pásem, obojí však musí být vyhrazené dopravní značkou pro jízdu na jízdnicích kole. Pravidla silničního provozu na cyklostezkách zcela vylučují motorovou 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. (Principy a pravidla územního plánování, kapitola E.POJMY, Brno, 2016)

### 3 Metodika

Město je zkoumáno studiem konceptu sídla a analyzováním jednotlivých podmínek a vztahů v rámci turistického průmyslu, resp. infrastruktury. Analýza vychází především z terénního průzkumu a je zaměřena na prostorové a funkční členění města, koncepci organizace dopravních vztahů a podmínek turistického průmyslu, jak město pracuje s návštěvníkem a jaké jsou koncepty města na řešení problematiky. Cílem je vysledování souvislostí a nalezení vztahů mezi turistickým ruchem a územním plánováním.

### 4 Analýza území

Třeboň se rozkládá v Jihočeském kraji, v mírně zvlněné krajině s velkým zastoupením lesů a rybníků. V Třeboni žije necelých 8 500 obyvatel. Město plní funkci centra přirozené spádové oblasti (sídlního celku) Třeboňska, která je tvořena rybníční krajinou s vysokou rekreační přitažlivostí, vesnicemi, osadami a samotami s nemalým počtem obyvatel. Prostorová struktura a funkční skladba Třeboně by měla být uspořádána a dimenzována tak, aby město co nejlépe uspokojovalo potřeby obyvatel i návštěvníků celé spádové oblasti. Město je úzce spjato s okolní krajinou, cenné jsou především vazby na rybníční soustavu, rozsáhlé lesy a rašeliniště. Blízká města: České Budějovice, Jindřichův Hradec, Český Krumlov a zámek Hluboká nad Vltavou zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Třeboň spadá do CHKO Třeboňsko, vyhlášené jako biosférická rezervace programu Člověk a biosféra (MAB) UNESCO a usiluje také o zapsání jedinečné rybníční krajiny do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

#### 4.1 Urbanistický vývoj města

Třeboň se rozkládá uprostřed Třeboňské pánve v povodí řeky Lužnice. Krajina se od původního stavu výstavbou rybníků příliš nezměnila. Zprvu zde byly mokřady, zalesněná území a bažiny dochované jihovýchodně od města. Vznik města je datován kolem 12. století. Ostrovní poloha Třeboně vylučuje původ zemědělské vesnice. V pozdějším období zde bylo vybudováno feudální sídlo. Třeboň byla založena na komunikační ose a stala se tak ve své době centrem svého kraje. Záměr se od začátku budování příliš nezměnil a struktura města byla dochována. Základ sídla byl tvořen tržnicí vedenou podél hlavní cesty, poté se struktura změnila v malé opevněné městečko. Třeboň byla strategicky postavené město v okolí bažin. V 15. století rozvoji města pomohlo rozhodnutí o povinném projetí města Třeboně ze strany od Českého Krumlova a Českých Budějovic do Jindřichova Hradce. V tomto období se ustálil půdorys města. Vybudováním rybníční soustavy získalo město na významu a lepší postavení v rámci jižních Čech. První část rybníční soustavy byla vybudována u Hluboké nad Vltavou. Důležitým mezníkem, vzhledem k vytvoření rybníčních soustav, bylo získání území Rožumberky. Štěpánek Netolický přišel s projektem vytvoření Zlaté stoky, která nevedla žádným rybníkem, ale kolem všech, plnila funkci meliorační, regulační atd. Za svůj život Netolický vytvořil 9 velkých a 37 menších rybníků. V 16. století se Třeboň rozšířila a pomocí škol se začala rozšiřovat i vzdělanost. Jakub Krčín, správce rybníků, nechal postavit rybník Svět (původně nazývaný Nevděk), který měl za příčinu zbourání několika domů na předměstí a spojení rybníků dohromady. Město prodělalo velkou urbanistickou změnu především v 16.



století. Změnila se jak okolní krajina, půdorysný tvar města, tak i funkční uspořádání. Během třicetileté války propukl ve městě požár a o renovaci rybníční soustavy se zasloužili až Schwarzenbergové, kdy se město stalo centrem velkostatku. V 1. pol. 19. stol. začalo vysušování rybníků ve prospěch luk a polí, které po zjištění nebyly příliš úrodné. V 2. pol. 19. stol. se začala krajina opět podobat původní krajině 18. stol. Vedla zde železnice, ale průmysl to do města nepřineslo. Širší krajina města byla dotvořena Schwarzenberskou hrobkou u rybníka Svět. Město postihly požáry, ale i povodně. Třeboň se rozšiřovala především o rodinné domy severně od Budějovického předměstí. Průmyslová zóna zasáhla i Třeboň, ne však ve velkém měřítku. Panelová výstavba byla umístěna k historickému jádru centra. Pás parků ochraňoval historické jádro města, které se stalo památkovou rezervací. Třeboň je svou strukturou a okolní krajinou jedinečným sídlem světových kvalit. (Karel Kuča, 2008)

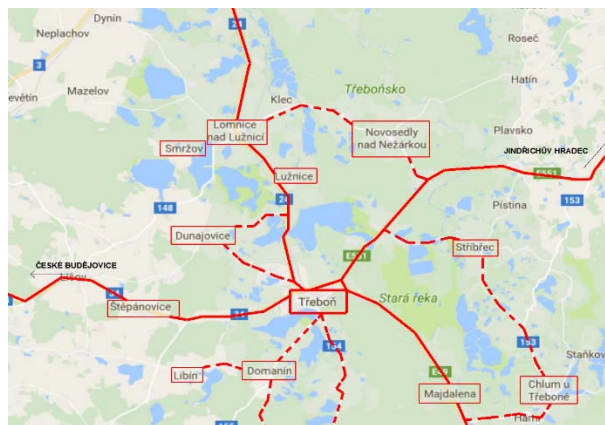


obr. 1 – Mapa rybníční soustavy na třeboňském panství z roku 1799 (Zdroj: Fond Velkostatek Třeboň, SOA)

## 4.2 Prostorové a funkční členění města

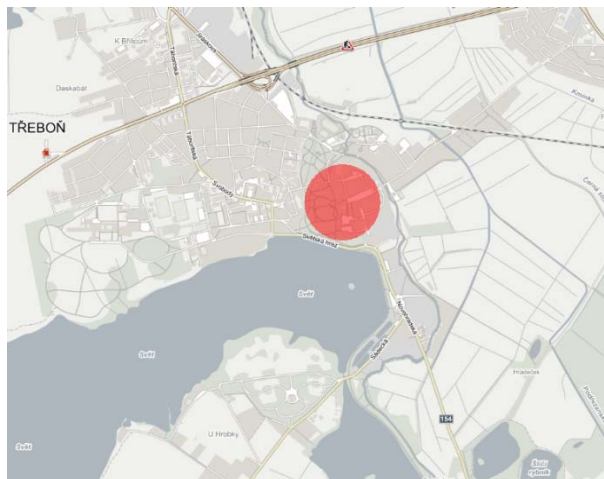
Město v roce 1960 obdrželo lázeňský statut a v roce 1978 bylo jeho historické jádro prohlášeno městskou památkovou rezervací. Urbanistická struktura centra je obklopena soustavou hradebních zdí, městských bran, bašt a příkopů. Středem historického jádra je malebné náměstí obklopené řadou drobných uličních prostorů formovaných měšťanskými domy s renesančními štíty. Dominantami centra jsou věže gotického chrámu sv. Jiljí a staré radnice.

Prostorové členění města určují komunikační osy (Veselí nad Lužnicí - Rakousko, Stráž nad Nežárkou - Lišov). Další osa ještě míří na Chlum u Třeboně. Poloha těchto os definuje hlavní dopravní kostru Třeboňska.



obr. 2 – Spádové území města Třeboň (Zdroj: archiv autora)

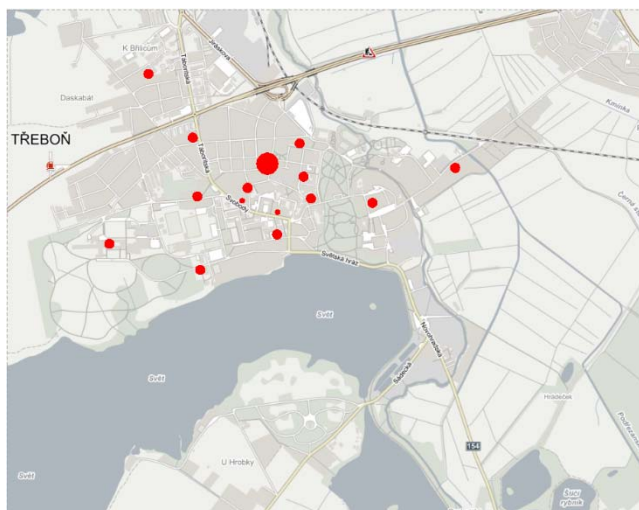
Dominantní funkci v urbanistické struktuře plní historické jádro obklopené městskými parky. Orientaci ve městě zlepšují dominanty města – věž radnice a kostela.



obr. 3 – Historické jádro města (Zdroj: archiv autora)

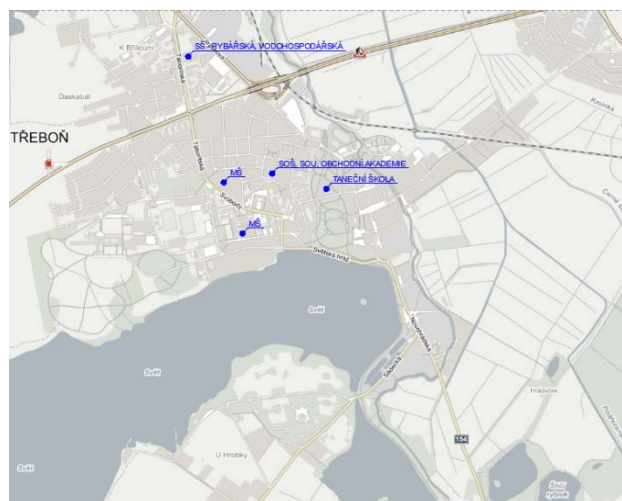
Kompozičním bodem náměstí je Mariánský sloup a poblíž situovaná kašna. V jihozápadní části města jsou umístěny lázeňské objekty. Lázeňský areál obklopuje park proltný turistickými a cyklistickými trasami. Struktura města je nejlépe vidět z nadhledu - radniční věž. Měřítko města je drobné a harmonicky sladěné s občasnými zemědělskými a technickými objekty. Na západní straně je klidná lokalita historického jádra s parky. Průmyslová část města je umístěna kolem železniční trati, na severu.

Funkce ve městě nejsou vyvážené, turistický ruch převládá. Funkční skladba města – instituce, úřady (Městský úřad, Správa CHKO Třeboňsko, Finanční úřad, Policie ČR, Česká pošta, Hasičský záchranný sbor atd.), kulturní zařízení (informační centrum, knihovna, kino), školy, zdravotní střediska, obchody a služby, stravovací zařízení, rekreace, volnočasové aktivity. V Třeboni se nachází poliklinika a praktičtí lékaři pro celou spádovou oblast. Lékárny jsou u hlavní silnice v blízkosti polikliniky a záchranné služby. Ve městě je veterinární klinika u Masarykova náměstí a veterinární ordinace u ulice Svobody.



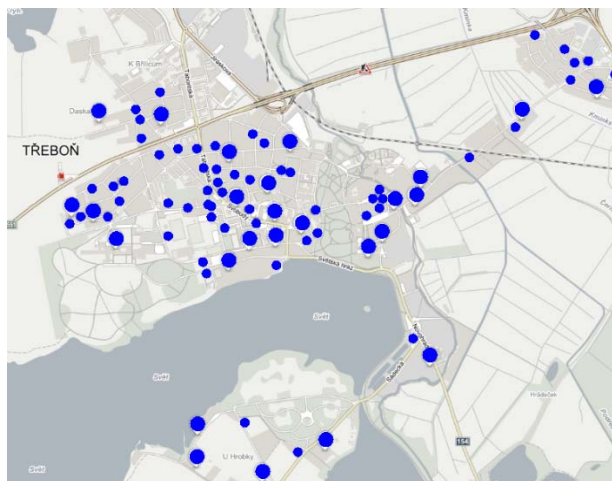
obr. 7 – Zdravotnická zařízení v Třeboni (Zdroj: archiv autora)

Vzdělání je v Třeboni zastoupeno školami – Gymnázium, Obchodní akademií, SPŠ a SOU oděvním SOU rybářské, SOŠ a SOU a OU Třeboň, základní školy, speciální školy, Dům dětí a mládeže. Vysoké školy navštěvují rezidenti převážně v Českých Budějovicích, nebo v Jindřichově Hradci. Střední a mateřské školy v Třeboni navštěvují žáci z celé spádové oblasti.



obr. 6 – Školní zařízení v Třeboni (Zdroj: archiv autora)

Hlavním ekonomickým přínosem Třeboně je rekreace. Město se nachází v CHKO, turisti se nejvíce zaměřují na rybníční soustavu. Uvnitř města a hlavně v jeho okolí je mnoho cyklotras a cyklostezek. Na okraji města jsou lázně. Ubytovacích zařízení je v Třeboni nespočet, obecně je ubytování poskytnuto v hotelích, penzionech, soukromých apartmánech, chatách a kempech. Ze stravovacích zařízení jsou zde bary, cukrárny, jídelny, restaurace, bistra, kavárny, fast foody, bufety, pivnice, vinotéky, čajovny, hostince, pizzerie, apod. Obchody a služby jsou ve městě k dispozici ve velkém počtu. Na okraji města je Penny market, směrem do centra jsou další samoobslužné potraviny – Flop, Můj obchod apod., které mají otevřeno celý týden. Dále jsou zde i další stravovací zařízení, pekařství, řeznictví, ale i obchody s oblečením, železářství apod.



obr. 5 – Schéma ubytování v Třeboni (Zdroj: archiv autora)

### 4.3 Turistický ruch

Funkce ve městě nejsou vyvážené, turistický ruch převládá nad ostatními. Město pracuje s návštěvníkem a komunikuje s ním pomocí internetu, novin, map, infocenter či informačních tabulí. Třeboň je jednou z hlavních destinací turistů v České republice pro svou cyklistickou tradici. Město je také úzce spojeno s lázeňstvím. Jsou zde velká naleziště rašeliny a slatiny, které jsou pro své blahodárné účinky na tělo využívána již řadu let v oboru. Ve městě a blízkém okolí jsou k dispozici stravovací zařízení (kapitola 4.2. Prostorové a funkční členění města). V letní sezóně je město přehlceno turisty, ti jsou ubytováni v různých ubytovacích zařízeních (kapitola 4.2. Prostorové a funkční členění města). Návštěvník si může během dovolené zaplavat, zahrát fotbal, pronajmout tenisové kurty, zahrát si golf, bowling, squash či se projet po krajině na koních. Město se snaží zpříjemnit pobyt návštěvníků omezením automobilové dopravy v centru města, čistotou a přehledností. Třeboň svůj potenciál využívá především pro relaxaci, odpočinek a zábavu v oboru lesnictví a rybářství.

Vzhledem k turisticky zaměřené destinaci je zapotřebí více využít potenciálu města a zkapacitnit ubytovací zařízení a volnočasové aktivity. I přes současný stav mobiliáře je zapotřebí neustále rozšiřovat služby města, městský a turistický mobiliář (rozcestníky, veřejné WC, stojany na kola, dostatek odpadkových košů).

#### 4.3.1 Infocentra

Informační služby poskytuje město na Obecním úřadě, na Úřadu práce, a především v turistickém informačním centru (TIC) na Masarykově náměstí. Centrum podává návštěvníkovi informace o městě a okolí, zprostředkovává ubytování, prodává mapy, průvodce, pořádá farmářské či řemeslné trhy, kulturní akce, spravuje administraci městské knihovny apod. TIC je otevřeno každý všední den, v letní sezóně je otevírací doba prodloužena.

Dům přírody Třeboňska je návštěvnícké centrum CHKO a biosférické rezervace Třeboňsko. Zde získáme informace o naučných stezkách, přírodě, turistických raritách apod. a nalezneme stálou expozici Krajina a lidé, která shrnuje vývoj lidí s krajinou rybníčních soustav, lázní apod.



## 4.4 Dopravní infrastruktura

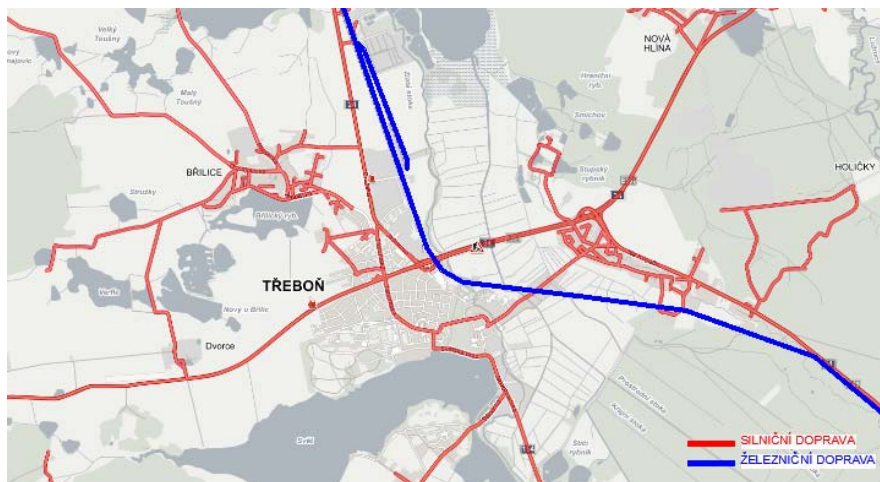
### 4.4.1 Motorová doprava

Město je v historickém jádru oprostěno od přeplněných parkujících aut. Na Masarykovo náměstí a ulice přiléhající k centru mají povoleny vjezd pouze vozidla dopravní obsluhy. Pro zamezení vjezdu automobilů jsou použity výsuvné sloupky. Parkování je v ulicích kolem centra města zpoplatněno parkovacími automaty. Pro residenty jsou k dispozici parkovací karty. Návštěvníci mají vyhrazeno 80-100 parkovacích míst v docházkové vzdálenosti do centra. Parkovací stání pro turisty jsou na odstavném parkovišti nedaleko rybníka Svět, s docházkovou vzdáleností do centra asi 10 minut chůze.

Autobusové nádraží se nachází u křižovatky na okraji města, nedaleko vlakové stanice. Do centra se turista dostane pomocí informačních tabulí (infocentrum zámek, policie, městský úřad, záchranná služba apod.). Urbanistické uspořádání veřejného prostoru vede turistu k hlavnímu orientačnímu bodu města - věž radnice, propojení s historickým centrem. V prostorách nádraží jsou umístěny stojany na kola. Pro autobusovou dopravu – zájezdy, jsou k dispozici parkovací stání na odstavném parkovišti.

### 4.4.2 Železniční doprava

Třeboň má dvě vlakové zastávky, Třeboň a Třeboň lázně, kde si lze zapůjčit kola. Vlakové spojení není residenty ani turisty příliš využíváno. Zde je potenciál pro zajištění větších kapacit, propojení vazeb, odproštění od automobilů z centra a podpoření dalšího druhu dopravy.



obr. 8 – Hlavní motorová a železniční doprava Třeboně (Zdroj: archiv autora)

### 4.4.3 Cyklotrasy a cyklostezky

Třeboň je známá svými cyklotrasami, jež jsou využívány nespočtem cyklistů. Pohyb po městě je v historickém centru zcela bezpečný a velice dobře značen. Půjčoven je ve městě několik, lze si půjčit téměř jakékoliv jízdní kolo s potřebnou výbavou. Ve městě vznikají neustále nové cyklotrasy a cyklostezky.

Projekt Nové cyklotrasy Třeboňska započal v roce 2014. Všechny trasy začínají a končí u TIC. Cyklotrasy a cyklostezky okolo Třeboně: Když dubnu straší, Operace Aus Dunajitz, stezka Za krásnou, leč prohnanou pokojskou apod.

Naučné stezky pro pěší a naučné cyklotrasy jsou v Třeboni rozšířeným jevem (Rožmberk, Okolo Třeboně, historicko – naučná stezka Paměti Vitorazska).

Město zavedlo tzv. evidenci kol. Každoročně přijede za cyklistikou mnoho turistů a řeší ztráty jízdních kol, a proto město připravilo evidenci sledovanou policií.

Ve městě jsou pořádány cyklistické akce např. Cyklohraní – mezinárodní závod kolem jižních Čech.

#### 4.4.4 Turistické trasy

V CHKO Třeboňsko jsou naučné stezky pro turisty, obsahující informační panely s místem a popisem zajímavostí.

Příklady naučných stezek: Červené blato, Veselské pískovny, Cesta kolem Světa, Mikuláše Rutharda, stezka Třeboň.

Nedaleko Třeboně jsou trasy pro osoby imobilní či s handicapem (kolem Chlumeckých rybníků, Za Emou Destinovou).

Město odděluje a eliminuje střety motorové dopravy s chodci a cyklisty, ale i přesto je nutné vypracovat koncepci nemotorové dopravy (stezky uvnitř města). Deficitem města jsou nejčastěji střety chodců s cyklisty.

### 4.5 Strategický plán

Silnou stránkou města Třeboň, vzhledem k turistickému potenciálu je: poloha města, atraktivní prostředí, lázeňské prostředí, vhodné podmínky pro další rozvoj, kulturní události, potenciál pro rozvoj cestovního ruchu.

Slabou stránkou je: nedostatek volnočasových aktivit, nedostatek cyklostezek ve městě a jejich koncepce po celém městě, silniční trasa vedena skrz město, bezbariérový přístup, problémy s parkováním, turista nemá proč mimo sezónu cestovat od Třeboně, absence ubytování nejvyšší třídy.

V rozvoji města se nacházejí příležitosti v budoucím rozvoji železnic, především v lepším napojení komunikací na okolní města i v zahraničí, využívat více EU fondy na rozvoj města, zapsání treboňského rybníkářství na seznam světového dědictví UNESCO.

Město se obává velkého přívalu turistů a znehodnocení podmínek pro život trvalých obyvatel Třeboně.

Celkově se město snaží zlepšovat podmínky v oblasti dopravní infrastruktury, kde je snaha o více pěších zón, vyřešit parkovací stání, napojení komunikace směrem k větším městům či Rakouska. Ve městě často narazíme na neukázněně zaparkovaná auta, která přijíždějí z rušné silnice II/154 vedoucí téměř centrem města, která ohrožuje chodce a cyklisty a snižuje kvalitní podmínky bezpečnosti. Cyklisté nemají dostatek stezek pouze pro ně a není výjimkou střet chodce s cyklistou. Stezky nejsou vybudovány koncepčně z důvodu rozdrobenosti pozemků či finanční náročností výstavby. Jízdní kola jsou nejrozšířenějším dopravním prostředkem ve městě i z hlediska lokace rovinaté krajiny. V oblasti podnikání město vidí nedostatek v místním rozvoji pracovního trhu a snaží se poskytnout prostředí pro ekonomické aktivity. V oblasti cestovního ruchu chce město zlepšovat infrastrukturu, služby, pracovní síly, péči o historické památky a být konkurenci schopným ostatním městům. Město se snaží vytvořit bezpečné město pro návštěvníky i stále občany např. posílením policejních hlídek. Bezbariérovost není plně vyřešena, je však vytvořen projekt „Třeboň – město bez bariér“, kde se definují nedostatky, na kterých město pracuje. Propagace a prezentace města v oblasti cestovního ruchu je důležitou součástí rozvoje, v centru a okolí je absence cestovních agentur. Město se chce díky svým rybníčním soustavám a tradici zasloužit o zápis do seznamu světového dědictví UNESCO a podpořit tak cestovní ruch a ekonomickou stránku města. (Strategický plán rozvoje města Třeboň, 2008)

## 5 Závěr

Z legislativy vyplývá, že územní plánování vysoce ovlivňuje turistický ruch a připívá k jeho zlepšení, regulaci či inovacím.



Frekvence turismu záleží na kumulujících se podporách intenzity a na vzájemném kvalitním propojení mnoha složek, např. životní prostředí, zvyky, propagace, nabídka kulturních možností, turistický mobiliář, dostatek hotelů, propojení dopravní infrastruktury – sdílená doprava (taxi, MHD, vlak – vše v návaznosti), průvodcovské služby, informace, stravování, orientace pro starší občany, místa pro pořizování fotografií apod.

V zahraničí proudí investice do kvalitního propojení zájmových bodů, do zlepšení a inovací ve velké míře (Benátky, Kodaň, Severní Korea, Mexico City atd.).

Deficity města Třeboň:

- urbanistické uspořádání veřejného prostoru a vedení turistů jeho vymezením,
- propojení vazeb a funkcí u hlavních turistických cest,
- problémy spojené se špatnou orientací ve městě (dominanty),
- turistický mobiliář (rozcestníky, veřejné WC, stojany na kola, dostatek odpadkových košů) a mobiliář města,
- umístění soukromé občanské vybavenosti a regulace (nevhodné zahlcení nežádanými obchody),
- propojení vazeb (informační služby – taxi – komerce apod.),
- nabídnutí rozšířených možností, jak se dostat a podívat se i na jiná místa města a okolí,
- finance – získání podpory EU fondy,
- kapacity a rozmístění ubytování a volnočasových aktivit,
- koncepce nemotorové dopravy (stezky uvnitř města) – eliminace střetů s chodci.

Nástin řešení:

- skutečnosti o aktuální situaci města,
- koncepce turistického ruchu,
- koncepce organizace dopravních vztahů a podmínek turistického průmyslu,
- inovace z jiných turisticky zaměřených měst,
- odstraňování bariér,
- úschova jízdních kol - „Cyklo-věž“ (uschování kol za poplatek),
- parkování automobilů - výstavba parkovacího domu ve vhodné lokalitě.

Každé řešení by se mělo projevit v územním či strategickém plánu města, alespoň formou dokumentu upřesňujícího budoucí řešení. Ve městě jsou příznivé podmínky pro podnikání či jiné ekonomické aktivity, problémem jsou ale měsíce mimo letní sezónu. Třeboň je společenským centrem Třeboňska, kam turisté jezdí především za lázeňstvím a krajinou. V letní sezóně jsou pro turisty připraveny doprovodné kulturní akce – Anifest, Třeboňská nocturna, Krčínovy Slavnosti apod. Největším ekonomickým přínosem pro město jsou cyklisti a cykloturisti. V podmínkách pro ně má však město stále jisté rezervy. Lázeňství je rozšířené a ve spojení s wellness a příslušným ubytováním, by mohlo podpořit další rozvoj. Oprava historických památek uvnitř centra byla provedena a město dále opravuje a rekonstruuje potřebné objekty a napomáhá tak zlepšit celkový obraz města.

## Literatura

BRNO (2016). Principy a pravidla územního plánování. Slovník územního rozvoje [online]. Garant za Ministerstvo pro místní rozvoj: Ing. Roman Vodný, Ph.D.; Garant za Ústav územního rozvoje: Ing. arch. Zuzana Pokorná (od roku 2017), Ing. arch. Naděžda Rozmanová (2011-2016), Ing. Alena Navrátilová (2006-2011). [cit. 16. 11. 2016]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove->

- prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-23-03-2016.pdf
- KUČA, K. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 7. díl Str-U. Praha: Libri, 2008. ISBN 978-80-7277-041-0.
- MALÁ, Věra. *Cestovní ruch*. Praha: Fakulta mezinárodních vztahů VŠE, 1999. 83 s. ISBN 80-7079-443-7.
- PALATKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 207 s. ISBN 978-80-247-3749-2.
- PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014, 262 s. ISBN 978-80-247-3643-3.
- SYSEL, Jiří. *Cestovní kancelář, cestovní agentura a informační středisko v cestovním ruchu*. 2. rozšířené vyd., Vysoká škola hotelová v Praze 8, spol. s.r.o., 2010, ISBN 978-80-87411-07-0.
- ZELENKA, J., PÁSKOVÁ, M. *Výkladový slovník cestovního ruchu - kompletně přepracované a doplněné 2. vydání*. Linde. 2012.
- Konference - sborníky, časopisy*
- Dobrá praxe v udržitelnosti cestovního ruchu: recenzovaný sborník*. 5. ročník konference s mezinárodní účastí: Hradec Králové. Hradec Králové: Gaudeamus, 2015
- La Rocca, R. A., The Role of Tourism in Planning the Smart City. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, (2014), 7(3), 269-283, print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870
- Lew, A.A. 2007. Invited Commentary: Tourism Planning and Traditional Urban Planning Theory: Planners as Agents of Social Change, (2007), *Leisure/ Loisir* 31(2):383-391
- ŠAUER, Martin a Jiří VYSTOUPIL. Dvacet let vývoje cestovního ruchu v České republice a jeho prostorové a funkční souvislosti. In *Sborník ze semináře Město, kultura a cestovní ruch*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. ISBN 978-80-87318-11-9.
- ÚÚP, *Rozvoj cestovního ruchu a územní plánování*, Sborník z konference AUÚP, Rožnov pod Radhoštěm 21.–22. 4. 2017, ISBN 978-80-87318-58-4
- Internetové zdroje*
- TŘEBONĚ (2008). Strategický plán rozvoje města Třeboň [online]. Zpracovatel KP projekt s.r.o., České Budějovice. [cit. 13. 11. 2016]. Dostupné z: [http://www.mesto-trebon.cz/uploads/files/stav\\_trebon/Strategick%C3%BDPI%C3%A1n\\_Trebon-verze11092008-FINAL.pdf](http://www.mesto-trebon.cz/uploads/files/stav_trebon/Strategick%C3%BDPI%C3%A1n_Trebon-verze11092008-FINAL.pdf)

## Informace o autorce

Ing. arch. Renata Koubková

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

[renata.koubkova@fsv.cvut.cz](mailto:renata.koubkova@fsv.cvut.cz)

## Národní kulturní památky na Písecku a jejich potenciál pro regionální rozvoj

### *National Cultural Heritage in Pisek Region and the Potential for Regional Development*

Naděžda Fořtová, Vladimíra Šilhánková

#### **Abstract:**

The protection of cultural heritage is one of the priorities of the present world. There is no escape from cultural heritage. Everything bears the imprint of our time and so we are forced to confront it daily. Cultural heritage carries spiritual and intellectual values for generations. It is cultural heritage that enhances the quality of life, shapes human lifestyle, and at the same time it is a source of both knowledge and entertainment. The Czech Republic has had a long tradition of preserving monuments and therefore, cultural heritage. Spatial planning as one of the key tools of cultural heritage protection not only contributes to the preservation of cultural monuments as such but especially to the preservation of its sites as an integral part of cultural heritage. Spatial planning can adopt measures that improve the condition of the heritage fund, and also prevents from unfavourable interventions. For example, the International Council of Monuments and Sites (ICOMOS) has issued the requirements for the content of regulatory plans for heritage sites, which takes into account the interconnection of cultural heritage and tourism. The main goal of this thesis is to examine whether cultural heritage preservation in the Pisek region has a positive impact on regional cultural and historical development or whether it hinders further development. The thesis particularly focuses on the district and the town of Pisek and is devoted to four national cultural monuments which are located in the District of Pisek. These are Zvíkov Castle, Pisek Stone Bridge, Premonstratensian Monastery in Milevsko, and Country Stud in Pisek. The thesis is based on the research and analysis of professional literature, the available sources, and in particular, on our own qualitative survey – semi-standardized interviews with the administrators of national cultural monuments from the selected area. The interviews conducted with the administrators of the monuments revealed that taking care of a site that is on the National Cultural Monuments list is both prestigious and challenging at the same time and that such challenges often remain unanswered. Therefore, many sites remain unused, which prevents generating sufficient income needed for reconstructions and maintenance. No matter how costly the restoration of the cultural monument without a long-term vision for its use and without economic context is, such effort will only serve for the conservation of the site until a new principle of use is found. Conceptually taken, the care of cultural heritage undoubtedly contributes to the positive image of the region. In terms of spatial planning, it can be stated that the existing plans for municipal zones address the issue of the protection of cultural heritage only within the necessary legal minimum. They declare the protection of these valuable historical sites and stabilize the current condition. However, they do not deal with the proposals for urban protection solutions, nor do they deal with the better regulation of the zones through regulatory plans, or the relationship between the protected cultural values and tourism.

#### **Keywords:**

cultural heritage; national cultural monument; protection; National Heritage Institute; tourism; castle; bridge; stud; monastery

FOŘTOVÁ, Naděžda. ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra (2018). Národní kulturní památky na Písecku a jejich potenciál pro regionální rozvoj. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 163-179. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

Ochrana kulturního dědictví je jednou z priorit současného světa. Obavu o svou vlastní identitu, kořeny a o historii pociťujeme o to citelněji, když si uvědomíme, jak se v posledních letech záměrně devastují památky v zemích, které jsou kolébkou světové civilizace. Například v Sýrii jsou drancována významná archeologická naleziště, ničeny unikátní tisíce let staré chrámy a další jedinečné pamětihodnosti. Vystává otázka, jak se co nejlépe postarat o své kulturní dědictví. Jak o ně pečovat tak, aby v autentické podobě zůstalo našim potomkům? Jak působit na soukromé vlastníky historických objektů a jejich uživatele, aby si byli vědomi toho, čím disponují? Dějiny i aktuální události ukázaly, že stačí velmi málo, aby hodnoty zmizely v nenávratnu.

Je jasné, že ten, kdo si neváží vlastních dějin a historie, nemá nač navázat a cítí se vykořeněný. Pocit, že nikam nepatřím, že se s ničím nedokážu identifikovat a nemám se oč opřít, ústí v násilí. V násilí, které je kromě jiného pácháno i na pamětihodnostech.

Kulturnímu dědictví nelze uniknout. Všechno nese otisk své doby, jsme nuceni se s ním denně konfrontovat. Díky kulturnímu dědictví se po generace přenášejí hodnoty, a to jak materiální, tak duchovní a duševní. Právě kulturní dědictví zvyšuje kvalitu života, utváří životní styl člověka, ale zároveň je zdrojem poznání i zábavy. S kulturním dědictvím je bezprostředně spojen cestovní ruch. Společně s krajinným rázem představuje základní část prosperity a ekonomické zdatnosti turistického průmyslu.

Územní plánování jako jeden z významných nástrojů ochrany kulturního dědictví přispívá nejen z zachování kulturních památek jako takových, ale zejména k zasochování jejich prostředí jako nedílné součásti tohto kulturního dědictví. Územní plánování dokáže nejenom přijmout opatření, která mohou zlepšit stav památkového fondu, ale také zamezit nepříznivým zásahům. Například Mezinárodní rada památek a sídel ICOMOS vydala požadavky na obsah regulačních plánů památkových lokalit, v nichž zohledňuje i propojení kulturního dědictví a cestovního ruchu.

Pozornost práce je zaměřena především na okres a město Písek. Jeho historie je velmi bohatá a v Písku samotném se zachovala řada historických objektů, které právem zasluhují pečlivý dohled. Na Písecku je řada nemovitých a přírodních památek, jejichž ochrana by měla být prioritou společnosti. Jedná se o unikátní objekty či území a významné památky propojené s živou kulturou. Jejich zánik či devastace by částečně znamenala přerušování kontinuity občanského života. Ochrana kulturního dědictví je pro společnost nesporně přínosná, na druhou stranu může přinášet i jistá úskalí.

**Hlavním cílem této práce je zjistit, zda má památková ochrana kulturního dědictví na Písecku pozitivní dopad na kulturně historický rozvoj regionu nebo zda je brzdou dalšího rozvoje regionu.**

Práce vychází z rešerší a analýz odborné literatury, dostupných pramenů a zejména je založena na vlastním kvalitativním šetření - polostandardizovaných rozhovorech se správci národních kulturních památek ve vybraném území. Rozhovory nebyly vázány pevnou strukturou, naopak vycházely z aktuální situace a byla položena řada doplňujících dotazů. Výhodou částečně standardizovaných rozhovorů se ukázalo i to, že byly zcela adresné. Doplňkově bylo provedeno i terénní šetření.

## 1 Kulturní dědictví a památková péče

Kulturní dědictví může být chápáno jako soubor architektonických památek, uměleckých děl a přírodních výtvorů, který by měl být předmětem ochrany a uchování pro budoucí generace. Jedná se o hodnoty, které vznikly v minulosti, ale mají přesah do současnosti. Právě přenášení kultur z generace na generaci zajišťuje kontinuitu lidské společnosti.

Základem celé památkové péče v České republice je Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Byl mnohokrát doplněn, novelizován, stále se ale čeká na jeho novou verzi. V aktuálně platném zákoně stojí, že „*Stát chrání kulturní památky jako nedílnou součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.*“ (Česká národní rada, 1987)

Památkovou péčí můžeme rozumět prodloužení života památky a kulturního dědictví jako takového. Během uplynulých desetiletí i staletí se zásadně proměňoval pohled na péči jako takovou. V některých případech docházelo k nejrůznějším romantickým rekonstrukcím, v dalších k puristickým přestavbám objektů či přísné konzervaci. Všechny způsoby měly ovšem jediný cíl, zachování památky pro budoucí generace.

Současní památkáři usilují o to, aby našli nejlepší způsoby, jak o nemovité kulturní dědictví pečovat. Podle Štorma (2007, str. 20) je u památkářů nutné, aby rozuměli jak umění, tak technice.

V praxi péče o státní hrady a zámky bohužel stále setrvávají zažitá přístupy z komunistické éry. Podle současného prezidenta Českého národního komitétu ICOMOS prof. Václava Girsy se významné památky staly obětí trendu neustálého zvyšování návštěvnosti, aniž by se získané finanční prostředky vracely v potřebné míře a v odpovídajícím časovém rozvrstvení zpět tam, kam patří. (Propamátky, 2016, str. 3-6)

## 1.1 Kulturní památky a národní kulturní památky

Kulturními památkami jsou podle definice památkového zákona nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory,

a) které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické,

b) které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem. (Česká národní rada, 1987)

Národní kulturní památky mohou být představovány kulturními nemovitými i movitými statky. Jedná se o nenahraditelné památky mimořádného významu. V České republice jich je aktuálně 304. Patří mezi ně například české korunovační klenoty (zápis r. 1962), ale též hora Říp s rotundou svatého Jiří (zápis r. 1962) nebo Důl Hlubina a vysoké pece a koksovna Vítkovických železáren (zápis r. 2002). (Národní památkový ústav, 2016)

Památkový zákon uvádí (Česká národní rada, 1987):

(a) Kulturní památky, které tvoří nejvýznamnější součást kulturního bohatství národa, prohlašuje vláda České republiky nařízením za národní kulturní památky a stanoví podmínky jejich ochrany.

(b) Vláda České republiky nařízením stanoví obecné podmínky zabezpečování státní památkové péče o národní kulturní památky.

Za národní kulturní památky jsou nařízením vlády České republiky podle zákona o státní památkové péči prohlašovány kulturní památky představující nejvýznamnější součást národního kulturního bohatství České republiky (národní kulturní poklad). Drtivá většina národních kulturních památek je ve vlastnictví státu nebo církví. Písecko je jednou z mála oblastí v ČR, v níž se nachází národní kulturní památka, o níž pečuje soukromý vlastník – je to zámek Orlík, který patří Janu Nepomuku Schwarzenbergovi, synovi Karla VII. Schwarzenberga.

## 1.2 Kulturní dědictví a územní plánování

Nástroje územního plánování a požadavky odborníků památkové péče by měly být provázané. Jenom tak lze k ochraně kulturního dědictví účinně přispívat. Obce, v jejichž



katastru se nacházejí národní kulturní památky, by měly mít územní plán, na nějž by bezprostředně navazovaly regulační plány. Pouze regulační plány mohou jasně stanovit podmínky pro funkční, stavební a architektonické zásahy. Podle vyhlášky č. 66/1988, kterou se provádí zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, je existence plánu dokonce kritériem pro zapsání památek do seznamu UNESCO. (Česká národní rada, 1987)

Dle Mezinárodní rady památek a sídel by plán měl obsahovat definici hranic chráněného území a ochranného pásma. Dále využití území v širších vztazích, především pokud se jedná o turistické cesty, které propojují památkové oblasti. Regulační plány by měly obsahovat také regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání nové výstavby, řešení dopravní a technické infrastruktury či podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. (ICOMOS, 2018)

Znalost kulturně historického potenciálu území, ve kterém se národní kulturní památky nacházejí, je klíčová pro další rozvoj památkových lokalit. Urbanistické řešení nové výstavby či přestavby musí být regulováno tak, aby byla zachována historická urbanistická struktura. (Památkové lokality, územní plánování a cestovní ruch, 2002) Jenom komplexním plánovacím procesem je možné zajistit rozvoj v historickém území.

Charta evropského plánování jasně hovoří o propojení budoucí Evropy s vlastní minulostí. Místní osobitost a integritu vytváří právě historie. Minulost navíc poskytuje neocenitelné lekce do budoucna. (Charta evropského plánování, 2013)

Územní plánování je tedy jedinečným nástrojem pro rozvoj veřejných prostranství a zmírňuje negativní dopady nové výstavby a urbanizace v památkových oblastech.

## **2 Kulturní dědictví jako turistický potenciál**

Nemovitě památky představují důležitý faktor, který pomáhá rozvíjet kulturní aktivity a udržovat regionální tradice. To, jak je kulturní infrastruktura využívána, je ve značné míře ovlivněno atraktivitou jednotlivých objektů případně služeb, které např. památky poskytují. (Patočková et al., 2012)

Podle marketingového průzkumu agentury International Business and Research Services, který si nechal zpracovat v roce 2011 Národní památkový ústav, navštívila některou z tuzemských památek zhruba třetina obyvatel ČR. (Havlůjová et al., 2015) Památkové objekty jsou pro návštěvníky atraktivní například z kulturních, fyzických či socioekonomických důvodů.

Jak ukázalo velké dotazníkové šetření Centra pro výzkum veřejného mínění Sociologického ústavu AV ČR, uskutečněné v závěru roku 2011 ve všech krajích České republiky, respondenti si v drtivé většině spojují kulturu s kulturním dědictvím, tzn. s památkami. (Patočková et al., 2012) Dále zmiňovali divadlo, výtvarné umění a koncerty vážné hudby.

Cestovní ruch se dnes často označuje také turistickým průmyslem, což je široký komplex činností, který navíc zahrnuje řadu subjektů. Cílem tohoto oboru je umožnit, organizovat a zpříjemnit občanům cestování, ať již rekreační či poznávací. (Vitáková, 2007)

Dobrá kondice památek a kulturního dědictví je jedním z předpokladů rozvoje cestovního ruchu.

## **3 Analýza vybraných památek v Písku a na Písecku**

Na jihu Čech se v současnosti nachází více než pět tisíc kulturních památek. Okres Písek je zajímavý tím, že na jeho poměrně nevelkém území, které má podle údajů Českého statistického ústavu rozlohu 1 127 km<sup>2</sup>, jsou dvě krajinné památkové zóny, pět národních kulturních památek a téměř pět set nemovitých kulturních památek. (Národní památkový ústav, 2016) Koncentrace kulturního dědictví v tak malém území je tedy mimořádná.

Pořadí	Datum zápisu mezi NKP	Název
1.	1978	Hrad Zvíkov
2.	1989	Kamenný most v Písku
3.	2008	Klášter Premonstrátů v Milevsku
4.	2008	Zámek Orlík
5.	2010	Zemský hřebčinec v Písku

tab.1 - Seznam Národních kulturních památek v okrese Písek  
(Zdroj: vlastní zpracování dle Národní památkový ústav, 2016)

Práce je věnována čtyřem národním kulturním památkám, které se v okrese Písek nacházejí. Zámek Orlík, který je také na seznamu Národních kulturních památek, v práci hodnocen nebyl, protože se nepodařilo získat dostatek relevantních údajů.

### 3.1 Hrad Zvíkov

Hrad, který patří k nejpřednějším dokladům středověké světské architektury u nás, byl založen ve 12. století. Jeho současná podoba je především výsledkem stavební činnosti krále Přemysla Otakara II. Hrad budovala tzv. písecko-zvíkovská stavební huť, která stavěla také hrad a Kamenný most v Písku. Dominantou areálu je břitová hláska, tyčící se nad nejužším místem hradního ostrohu. Pod hradem se na severním úbočí ostrohu rozkládalo nad soutokem Vltavy a Otavy nevelké podhradní městečko s kostelem, v nynější době zatopené jezerem přehradní nádrže Orlík. (Národní památkový ústav, 2016)

Návštěvnost Zvíkova podle vyjádření kastelána Mgr. Aleše Kadlčáka kolísá. (Kadlčák, 2017) V roce 2014 se na hradě natáčela filmová pohádka *Sedmero krkavců*. Hrad byl veřejnosti v červnu a v září uzavřen, návštěvnost tedy logicky poklesla. Jak je patrné i z tabulky č. 2, následující rok 2015 již vykazuje návštěvnost vyšší.

Návštěvnost 2014	Návštěvnost 2015	Vybrané vstupné 2014	Vybrané vstupné 2015
24 315	31 953	1 260 830,-	1 682 185,-

tab. 2 - Návštěvnost Zvíkova  
(Zdroj: vlastní zpracování dle Národní památkový ústav, 2016)

Správa hradu eviduje ovšem jen počty návštěvníků, kteří si zakoupí vstupenku na prohlídkovou trasu. Do návštěvnosti se tak nepromítá celkový počet osob, které areálem projdou. Kastelán jej odhaduje třikrát až čtyřikrát vyšší. Prohlídky jsou samostatné bez průvodce, nedá se tedy statisticky přesně ukázat, jaké procento návštěvníků tvoří zahraniční klientela. Z osobního kastelánova pozorování jsou ovšem cizinci v menšině a rok od roku jich ubývá. Návštěvnost na Zvíkově tedy dělají především tuzemští hosté.

Zvíkov funguje podle slov kastelána Mgr. Kadlčáka skromně. Náklady na materiál jsou v rozmezí 100-120 tis. Kč/rok, energie (voda a elektřina) do 150 tis. Kč/rok, služby (od telefonů, přes odvoz odpadu až k projektové dokumentaci) do 350 tis. Kč/rok. Roční rozpočty se v posledních pěti letech liší v řádu několika málo procent.

Zvíkov – stavební investice	2012	2013	2014	2015	2016
Investice v Kč	1 199 000,-	1 218 000,-	717 000,-	1 135 000,-	1 176 000,-

tab. 3 - Výše stavebních investic na Zvíkově  
(Zdroj: vlastní zpracování dle Kadlčák, 2017)

Výše prostředků na opravy a údržbu je v posledních letech prakticky stejná, jak vyplývá z tabulky č. 3.

V roce 2013 se rekonstruovalo zázemí správy hradu, šatny a kanceláře. V roce 2014 byla opravena část komunikace vedoucí hradním areálem. Podle kastelána se na investici podílel také obecní úřad. V roce 2015 se opravovaly interiéry v tzv. katovně.

V roce 2016 byly provedeny nátěry šindelových střech, drobné zednické opravy a proběhly opravy části dveří v královském paláci a průzkum stavu stropů ve sklepech. Finance plynuly také na údržbu v parku (každoroční prořezávání stromů).

Stabilizování stavebního stavu objektu považuje kastelán za prioritní. „Zlepšení například stavu prohlídkové trasy v přízemí hradu se budeme věnovat až poté, co se provede rekonstrukce garáže a malé prodejny propagace, oprava novodobých betonových stropů sklepa v paláci, obnova části kanalizace, izolace Hlízové věže a oprava zdi obilnice. Každoročně také plyne přibližně 50 tisíc korun na opravy mobiliáře z hradních expozic.“ (Kadlčák, 2017)

Výnosy se skládají z prodeje vstupného, služeb, svateb a pronájmů pozemků a ročně činí přibližně 250 tisíc korun. Pokud jsou na objektu filmová natáčení, je skutečnost třeba i o jeden milion korun vyšší.

Filmaře kastelán na hradě příliš nevíta navzdory vyšším příjmům z pronájmu prostor. „Nápor na objekt a pracovní síly je příliš velký a rizika se mnohonásobně zvyšují. Celoročně má Zvíkov pouze dva zaměstnance. Na léto přibíráme ještě pokladní a krátkodobé brigádníky.“ (Kadlčák, 2017)

V roce 2016 se na hradě natáčelo dvakrát. V říjnu americký seriál *Pád rytířů* a v listopadu německý historický snímek *Luther*. Podle vyjádření kastelána je v posledních letech znát, že fungují pobídky, poptávek je mnohem víc, než před šesti až deseti lety. Negativní dopad je v sezoně na okolní podnikatele. V období, kdy je na Zvíkově uzavřen palác, mají i živnostníci v obci nižší tržby.

Peníze za pronájem filmovým štábům jsou podle Kadlčáka spíše ziskem pro Národní památkový ústav, na objekt se příliš nevrací. Je to i tím, že od roku 1991 je na Zvíkově neuzavřený restituční nárok. To má vliv na současné finanční zajištění objektu.

Při terénním šetření přímo ve Zvíkovském Podhradí v září roku 2016 bylo zjištěno, že například Hotel Zvíkov má celkem 23 dvoulůžkových pokojů a čtyři jednolůžkové pokoje. V bezprostřední blízkosti hotelu se nachází také malá chatová osada se čtrnácti dvoulůžkovými bungalovy, v nichž je možnost přistýlek. Přítomný personál ovšem neměl k dispozici informace o obsazenosti lůžek v hotelu a bungalovech a nechtěl je ani poskytnout. Práce tedy vycházela z dostupných informací Českého statistického úřadu (viz tabulka č. 4)

Zvíkovské Podhradí	Počet hostů	Přenocování celkem	Průměrný počet přenocování
2013	3202	7911	2,5
2014	4298	9664	2,2
2015	6047	11348	1,9

tab. 4 - Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních Zvíkovské Podhradí  
(Zdroj: vlastní zpracování dle Český statistický úřad, 2016)

Z pohledu turistů areál působí upraveně a čistě. Správa hradu se navzdory nedořešeným restitučním sporům zasazuje o perfektní údržbu objektu a zvelebení jeho okolí. Areál hradu je celoročně přístupný veřejnosti, je průchozí až k místnímu přístavišti, odkud je stejně jako z hradu působivý pohled na soutok řek Otavy a Vltavy. Právě v možnosti navštívit areál i mimo návštěvnickou sezonu, tedy v období od 1. listopadu do 31. března, lze vidět jedinečnou příležitost, jak přilákat turisty i v zimním období. Pokud by v areálu fungoval byt

jediný stánek či okénko se suvenýry a v zimě s teplými nápoji, jistě by se zvýšil komfort návštěvnického zázemí a bylo by například možné lákat návštěvníky k tomu, aby na hrad zavítali i v létě. V době hlavní návštěvnické sezóny se na hradě hraje již dlouhá desetiletí ochotnické představení podle hry Ladislava Stroupežnického *Zvíkovský rarášek*. Mohlo by být zajímavé, pokud by se odehrála v areálu hradu i nějaká zimní verze představení.

Zvíkov má zpracovaný územní plán obce z roku 2010 od atelieru A+U Design, kterým „historické jádro obce Zvíkov není řešením návrhu ÚP nikterak negativně dotčeno”. (Obec Zvíkov, 2010, str. 4) Z rozboru územního plánu obce nicméně vyplývá, že se soustředí zejména na nové rozvojové lokality a stávající hodnoty v obci ponechává ve stávajícím stabilizovaném stavu bez návrhu další ochrany jejich hodnot. Regulační plán obec pak vůbec nemá.

### 3.2 Kamenný most v Písku

Most byl postaven jako součást Zlaté stezky na pokyn Přemysla Otakara II. královskou Písecko-zvíkovskou stavební hutí. Není jasná přesná datace vzniku mostu. První dochovaná písemná zmínka pochází až z roku 1348. Most je dlouhý 111 metrů, má sedm oblouků, z nichž šest je původních, sedmý na levém břehu byl nahrazen větších segmentovým v 18. století. (Fröhlich, 2012 str. 25)

Během své existence byl most mnohokrát vystaven rizikům povodní. Náporu vody vždy odolal. Nejtěžší zkouškou pro něj ale byla povodeň roku 2002, kdy hladina Otavy strhla kamenné zábradlí a několik pískovcových soch.

Škody napáchané velkou vodou na Kamenném mostě by podle vyjádření píseckého památkáře Jiřího Hladkého, mohly být ještě větší, pokud by most v letech 1994 až 1996, tedy šest let před katastrofálními povodněmi, neprošel velkou rekonstrukcí. Oprava mostu tehdy stála 15 617 281,- Kč. Rekonstrukce zdevastovaných částí mostu a soch přišly po povodních v roce 2002 celkem na 4 403 699,- Kč. (Hladký, 2016)

Žulové kvádry doplněné po povodni pocházejí z lomu u Telče. Roku 2012 začaly rekonstrukční práce na ledolamech, které přišly na 2 120 274,- Kč. V opravách ledolamů se podle Jiřího Hladkého pokračovalo ještě v roce 2016 a proinvestována byla částka 87 517,- Kč.

Zatímco památkové objekty jako hrady, zámky nebo kláštery využívají vstupné, Kamenný most v Písku je volně přístupný bez poplatku. Jedná se o jednu z hlavních dominant města.

Podle vyjádření ředitele destinační společnosti Píseckem, s.r.o. Michala Jánského byl v roce 2012 založen spolek *Přátelé kamenného mostu Písek*. „Díky grantové podpoře města Písku začali lidé kolem mostu pořádat různé akce – Jarní a Letní slavnost na Kamenném mostě, Svatomartinskou neděli. Běh mezi mosty či Královský maraton. Poté, co získali zázemí ve vedle stojícím domě U Slona, se jejich aktivity rozrostly na oblast dolní části Fügnerova náměstí a dvorek domu U Slona, kde pořádají výstavy, besedy, přednášky. Přímo u Kamenného mostu se v létě roku 2016 promítaly filmy buď spojené s Pískem a mostem nebo světová klasika. Podstatné je, že jejich akce jsou stále více navštěvované a most se díky tomu už nepodílí na rozvoji CR v Písku jen pasivně svou prostou existencí.“ (Jánský, 2016)

Poněkud nerealistická se ovšem jeví snaha o zapsání mostu na Seznam UNESCO. Okolí mostu je totiž poměrně zdevastováno necitlivou výstavbou v 70. a 90. letech. Možnou šancí by snad bylo spojení na půdorysu Písecko-zvíkovské stavební hutí.

Památkář Jiří Hladký je přesvědčen, že právě Kamenný most jedním z důvodů, kvůli kterým turisté do Písku přijíždějí. To ostatně potvrzují i údaje Českého statistického úřadu. Zájem o návštěvu města má v posledních letech vzestupnou tendenci, jak ukazuje i tabulka č. 5 přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních v Písku.

V Písku se nachází celkem dvacet ubytovacích zařízení. Nejčastěji se jedná o penziony. (Město Písek, 2015) Ve městě nebo v jeho bezprostředním okolí není žádný kemp, který by mohli navštívit turisté s karavany či se stany.

ORP Písek	Hosté celkem	Přenocování celkem	Průměrný počet přenocování
2013	58282	179720	3,1
2014	58074	180485	3,1
2015	66678	210551	3,2

tab. 5 - Hosté a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních v ORP Písek  
(Zdroj: vlastní zpracování dle Český statistický úřad, 2016)

Rozhodnutím zastupitelstva města Písku v lednu 2016 byla založena destinační společnost Píseckem, s.r.o. Prakticky funguje od 8. 4. 2016 a jejím stoprocentním vlastníkem je město Písek. Podle vyjádření ředitele Michala Jánského spolupracuje destinační společnost s Jihočeskou centrálou cestovního ruchu na nové ucelené koncepci. Ta vychází z modelu, který je praktikován například v Rakousku nebo v Bavorsku. Předpokladem je, že jižní Čechy budou rozděleny do turistických oblastí (aktuálně je jich jedenáct, certifikovaných je osm).

V současné době se pracovníci destinační společnosti Píseckem zaměřují především na jakousi inventarizaci služeb, aby dali dohromady data, která dlouhá léta nikdo neaktualizoval – ubytovatele, gastroslužby atd. Na základě těchto informací a ve spolupráci se samosprávami a podnikateli v cestovním ruchu pak destinační společnost Píseckem začne pro příští sezónu připravovat produktové balíčky. „Cílovou skupinou je rodina s dětmi, aktivní senioři, dále ti, kdo míří za poznávací turistikou, cykloturistikou, agroturistikou. Společnost se zaměřuje na českou klientelu a také Slovensko, Rakousko, Německo, Holandsko. Písek je doposud spíše průjezdním turistickým cílem na trase Praha – Český Krumlov, kde se lidé zdrží v řádu hodin. Za pomoci turistické oblasti chceme posunout pobyt k řádu dnů prostřednictvím pobytových a produktových balíčků, spoluprací s ostatními turistickými oblastmi, tedy předáváním turistů a navazujícími produkty.“ (Jánský, 2016)

Strategický plán města Písku zpracovaný do roku 2025 má jako jednu z priorit „atraktivitu města“. Chce nadále lákat návštěvníky za památkami a zajímavostmi. Počítá s tím, že bude v historické části více využívat fenoménu řeky: „Protože Písek disponuje potenciálem pro další rozvoj cestovního ruchu v podobě kulturních památek a přírodních zajímavostí a atraktivit v Písku a blízkém okolí, je žádoucí aktivně podporovat nabídku kvalitních produktů využitelných v ČR a stejně tak podporovat jejich propojování do balíčků, akcí a dalších (případně i dlouhodobějších) modelů spolupráce, díky nimž bude možné lákat návštěvníky k návštěvě a pobytu v Písku. Potenciál skýtají jak blízké Písecké hory, tak kulturní a historické dědictví města, stejně tak i řeka, která v současné době není v rámci nabídky cestovního ruchu téměř vůbec využívána.“ (Město Písek, 2015)

Ředitel destinační společnosti Píseckem Michal Jánský považuje za správnou cestu, jak zvýšit zájem o památky Písku, spojování kulturního dědictví s dalšími zážitky. Jednat se může o prožitky kulturní, gastronomické, vědomostní a další. Destinační společnost se chce snažit spíše o udržitelný rozvoj než o permanentní růst návštěvnosti. „K čemu je nám návštěva památky, když ji přes mrak turistů a selfie tyčí není ani vidět. Naším hlavním motem je slogan „Krajina jako cíl“. Chceme spokojeného turistu, který dostane dobrou službu, má dostatek informací a vnímá Písecko jako celou oblast, kde se dobře cítí, ne jen pár památek, které si vyfotí a jede zase dál.“ (Jánský, 2016)

Kamenný most v Písku je specifickým symbolem města. Písek nemá příliš velký počet unikátních památek, které by mohly návštěvníky přilákat. Nejstarší dochovaný kamenný most ve střední Evropě by tedy měl mít privilegované postavení a destinační společnost Píseckem i město jako takové by měli posilovat jeho značku. Řada akcí, které se přímo na mostě či v jeho okolí konají, nedosahuje zdaleka tak velké návštěvnosti jako například městská slavnost Dotkni se Písku, kterou město již řadu let pořádá. Při této červnové slavnosti ovšem most není hlavním dějištěm oslav a funguje jen jako tranzitní cesta z jednoho břehu Otavy na druhý.

Na akce pořádané na mostě a v jeho okolí nesmí město ani destinační společnost rezignovat, právě oslavy, běhy přes most, masopusty a další, mohou pomoci při obnově tradic a zvyklostí a tato činnost prospívá nejen turistům, ale i místním obyvatelům. Předpokladem úspěchu ovšem musí být zachování původnosti a dobré úrovně pořádaných akcí.

Přímé okolí mostu není podle pozorování příliš přívětivé k obyvatelům města ani k turistům, kteří mohou hledat na břehu řeky odpočinek. Zejména část mezi Kamenným mostem a Novým mostem je neutěšená. Zatímco mezi Kamenným mostem a Křížickou elektrárnou byla zbudována promenáda s kamennou dlažbou a litinovým osvětlením, navazující část nábřeží před stávající budovou Úřadu práce a Kulturním domem působí neesteticky a nereprezentativně. Lze jen doporučit revitalizaci tohoto úseku. Výsadba stromů, pravidelná údržba stávající zeleně (záhonů, travnatých ploch), osazení novými odpočívadly a lavičkami, výměna povrchu chodníku a cyklostezky (namísto betonové zámkové dlažby žulové kostky jako v úseku, který vede ke Křížické elektrárně), to vše by zvýšilo estetické vnímání této části nábřeží.

Územní plán města Písku pochází z roku 2015 a jeho zpracovatelem je Studio Kapa. Obdobně jako v případě Zvíkova je územní plán soustředěn na nové rozvojové lokality města s tím, že z hlediska základní koncepce ochrany a rozvoje hodnot v území *“koncepte rozvoje města Písek vychází jednak z podmínky respektování definovaných a chráněných hodnot území, která je zajišťována zejména jinými právními předpisy či správními opatřeními”* (Město Písek, 2015, str. 4). V části komplexního zdůvodnění přijatého řešení (Město Písek, 2015, str. 71) je sice zmíněna *“dobře zachována středověká urbanistická struktura města včetně nejstaršího kamenného mostu v Čechách”* nicméně pouze ve vazbě na vyhlášenou městskou palátkovou zónu a její *“nesporné kulturně historické a urbanisticko architektonické kvality”* (Město Písek, 2015, str. 74). Zmíněna je pak již jen potřeba *“zachování a obnovy výše uvedených hodnot”* bez jejich dalšího upřesnění z hlediska urbanistického řešení. Řešení územního plánu se tak de facto spokojuje s jednoduchým odkazem na památkovou ochranu a vlastní požadavky na ochranu těchto hodnot nepřináší. Regulační plan zaměřený na ochranu kulturního dědictví, jak o něm hovoří ICOMOS není pro oblast kolem kamenného mostu v Písku vypracován.

### 3.3 Hřebčinec v Písku

Hřebčinec byl v letech 1901-1902 vystavěn podle návrhu architekta Františka Skopalíka. Architektonické pojetí areálu píseckého hřebčince lze typově zařadit do období pozdního historismu a je ovlivněno severoněmeckou cihelnou gotikou.

Prvořadým požadavkem bylo zdravé ustájení plemenných hřebců. V areálu jsou vzdušné, prostorné a světlé stáje, krytá i otevřená jízárna, inseminační středisko, izolační stáj. Dominantou areálu je honosná správní budova s byty, která je stejně jako celý komplex budov, z režného zdiva se secesními detaily. (Pellar, 2011)





*obr. 1 - Zemský hřebčinec v Písku  
(Zdroj: [www.zemskyhrebcecpisek.cz](http://www.zemskyhrebcecpisek.cz))*

Na seznamu Národních kulturních památek figuruje objekt hřebčince v Písku od roku 2010. Jak vyplývá z rozhovoru s ředitelem Zemského hřebčince v Písku Ing. Karlem Kratochvíle, hřebčinec byl zřízen k prospěchu českého chovu koní a českých chovatelů a toto poslání bude zachovávat i nadále. Vedení hřebčince si uvědomuje i historicko-architektonickou hodnotu celého areálu a jeho výjimečnost, která spočívá v tom, že se jedná o živou kulturní památku, v níž je přes 200 let zachována činnost. Snaží se tedy přilákat návštěvníky a prezentovat jim výsledky své práce.

Skutečnost, že areál hřebčince byl před deseti lety prohlášen Národní kulturní památkou, s sebou nese také problémy.

„Při opravách musíme vše konzultovat s památkáři, kteří jsou nekompromisní. Verze oprav mnohdy nejsou právě ty neekonomičtější. V současné době řešíme zastřešení kryté jízdárny. Přibližně před padesáti lety byla původní střecha nahrazena tou, kterou máme do současnosti. Bohužel to byl velmi nešťastný krok, protože povrch v jízdárně je nutné udržovat vlhký, střecha je plechová a tehdy nepřemýšleli nad odvětráváním. Teď máme v jízdárně trámovou houbu. Rádi bychom udělali měděné zastřešení, uvidíme, co na to řeknou památkáři. Moderní zastřešení nám zcela jistě nepovolí. Není to sice akutní, ale věříme, že se nám v brzké budoucnosti podaří sehnat finance na výměnu střechy.“ (Kratochvíle, 2017)

Hřebčinec pravidelně pořádá například přehlídky plemenných koní, které jsou určeny nejenom odborné, ale i laické veřejnosti. Podle informací Ing. Karla Kratochvíle každoročně roste počet zájemců o prohlídky s odborným výkladem, včetně zájmu tuzemských i zahraničních cestovních kanceláří a organizovaných zájezdů mládeže i dospělých.

„Velký chovatelský den se u nás v hřebčinci odehrává jednou za dva roky v létě. Bránou areálu projde přibližně dva a půl tisíce lidí. Na „Jarní chovatelský den 2016“ zamířilo loni tisíc lidí. Jinak každoročně absolvuje prohlídku s průvodcem zhruba 1 800 návštěvníků.

Dá se tedy říci, že v roce, ve kterém pořádáme velkou letní chovatelskou akci, dorazí do areálu národní kulturní památky téměř pět tisíc návštěvníků. Komfortnější krytou tribunu u kolbiště, kterou teď chceme vybudovat, bychom rádi přilákali ještě více zájemců o chovatelství. Teď jsme bohužel zcela závislí na počasí, a když prší, mnoho lidí to odradí.

V objektu tzv. stodoly také chceme vybudovat prostor pro občerstvení. Na to si ovšem musíme sami našetřit.

Jakmile dokončíme rekonstrukci, kterou budeme pokrývat z dotace IROP, bude náš areál na špičkové úrovni. Rádi bychom pořádali i mezinárodní závody, což v současnosti není kvůli zastaralým technickým podmínkám příliš reálné.“ (Kratochvíle, 2017)

Prohlídky areálu jsou možné z bezpečnostních důvodů pouze s průvodcem. V zimní sezoně je areál hřebčince veřejnosti uzavřen, ale pokud se předem objedná skupina deseti a více osob, lze prohlídky uskutečnit. Prohlídky jsou zpoplatněné.

„Na jarní a letní chovatelské dny zveme odborníky z celé České republiky, ale také ze zahraničí. Právě ti jsou pro nás významnými návštěvníky. Cílíme ovšem i na rodiny s dětmi. Mladé lidi chceme přivést k lásce ke koním a k přírodě vůbec. Ve spolupráci s kulturním odborem města Písku pravidelně pořádáme i edukativní přednášky o činnosti hřebčince. Chceme veřejnosti představit to, co děláme a čím se zabýváme. Stále je řada obyvatel Písku, kteří bohužel v hřebčinci ještě nikdy nebyli, a to bychom rozhodně chtěli napravit. Začínáme spolupracovat i s destinační společností Píseckem například při dnech otevřených památek nebo při propagaci jednotlivých akcí.“ (Kratochvíle, 2017)

Zemský hřebčinec je příspěvkovou organizací Ministerstva zemědělství a slouží jako uznávaný školní závod pro provozní a učební praxe studentů středních a vysokých zemědělských škol. Hřebčinec by podle informací Ing. Kratochvíle v budoucnu rád zrekonstruoval ubytovací kapacity, které v areálu jsou, tak aby lépe odpovídaly současným moderním požadavkům např. kongresové turistiky či edukativním programům.

„V rámci IROP se nám podařilo získat dotaci ve výši 18 milionů korun na „Revitalizaci, zabezpečení a digitalizaci národní kulturní památky Zemský hřebčinec Písek. Budeme také zastřešovat diváckou tribunu u kolbiště a od tohoto kroku si slibujeme zvýšení návštěvnosti ve dnech, kdy pořádáme nejručnější přehlídky plemenných koní.

Areál je v denním provozu. Postupně jsme i v minulosti objekty opravovali po malých částech. V uplynulých letech jsme byli státním podnikem a jiným způsobem opravy financovat ani nešlo. Teď ovšem můžeme jako příspěvková organizace Ministerstva zemědělství žádat i o Evropské dotace.“ (Kratochvíle, 2017)

Na svých webových stránkách hřebčinec informuje o pravidelných i mimořádných akcích, jako jsou například přehlídky plemenných koní. Informace hřebčinec aktualizuje a nabízí i fotogalerii, která může návštěvníky přitáhnout. Areál hřebčince působí velmi upraveně a zázemí pro koně je na vynikající úrovni.

Hřebčinec také nabízí možnost jezdeckého výcviku, do kterého se opět může přihlásit kdokoli z široké veřejnosti. I toto lze považovat za dobrou cestu, jak přilákat návštěvníky a upevnit jejich vztah ke koním a hřebčinci, tedy památce mimořádného významu.

Vedení hřebčince si je vědomo toho, že si musí návštěvníky vychovat a přimět je k opakované návštěvě.

Z ekonomického hlediska jistě může být velice zajímavé oslovit a přilákat více zahraničních návštěvníků, ať už laiků nebo odborníků, kteří se chovem koní zabývají a hřebčinec mohou brát jako rovnocenného obchodního partnera. Zahraniční návštěvník může být přínosem i v tom smyslu, že v Písku zůstane déle a také utratí více peněz.

To ovšem nelze bez komfortního zázemí. Je tedy nutné zbudovat zastřešení tribuny u venkovního kolbiště, tak aby nepřízeň počasí návštěvnost negativně neovlivnila. V areálu také chybí moderní prostory pro občerstvení případně prodej drobných propagačních a upomínkových předmětů, ale také věcí určených odborné veřejnosti. Doporučením je tedy zbudovat návštěvnické zázemí v co nejbližší době.

Zajímavou investicí by mohlo být také zbudování ubytovacích kapacit v historických budovách hřebčince. Návštěvníci by měli možnost zůstat po přehlídce plemenných koní do druhého dne a mohli by například využít nabídky jezdeckého výcviku. Vedení hřebčince

by po nutných investicích do oprav kolbiště, jízdárny aj., mohlo vypracovat plán, jak vytvořit balík služeb, tzv. packaging. Návštěva hřebčince by tedy mohla obsahovat jak ubytování, tak jezdecký výcvik, edukativní přednášku a individuální prohlídku areálu (včetně prostor běžně nepřístupných) a také třeba komentovanou prohlídku města Písku. Vytvořit jedinečný produkt šitý návštěvníkovi přímo na míru může zvýšit přitažlivost areálu.

Pro areál hřebčince platí stejný územní plán, který byl zničován v případě kamenného mostu v Písku výše. Kromě obecného konstatování o „*respektování definovaných a chráněných hodnot území*“ (Město Písek, 2015, str. 4) a výčtu NKP v Písku (Město Písek, 2015, str. 74) zůstává ochrana kulturních hodnot areál hřebčince z urbanistického hlediska zcela mimo zájem tvůrců tohoto dokumentu stejně tak, jako neexistuje regulační plan věnující se ochraně kulturních hodnot tohoto areálu.

### 3.4 Klášter premonstrátů v Milevsku

Jedná se o nejstarší klášter jižních Čech. Areál tvoří klášter s kostelem Navštívení Panny Marie a kostelem sv. Jiljí. Dále sem náleží budovy a jiné nemovitě objekty. Klášter nese stopy od románského období přes gotiku až po jeho současnou podobu, která byla z velké části dotvořena v době barokní.

V 50. letech minulého století byl život premonstrátů v Milevsku násilně přerušeno. Teprve v 70. letech se tajně stal centrem duchovní formace nových povolání pro strahovskou kanonii. Komunita premonstrátů v Milevsku se obnovuje až po roce 1989. (Klášter Milevsko, 2017)

Klášter Milevsko je nyní závislým domem Královské kanonie premonstrátů na Strahově.

V letech 1994-2006 prošla kompletní nákladnou obnovou budova Latinské školy a v současnosti slouží jako kulturní a farní centrum. Aktuálně se rekonstruuje kostel sv. Jiljí.

Správa kláštera v Milevsku připravuje, podle vyjádření Ing. Václava Šturma z investičního oddělení Ústřední kanceláře kanonie premonstrátů v roce 2017 plán využití historických objektů na II. a III. nádvoří klášterního areálu (Šturm, 2017). Například objekt bývalé sýpky by se v budoucnu mohl stát lapidáriem. S ohledem na statiku budovy nelze podle Šturma uvažovat o tom, že by se z budovy stalo například kulturní centrum. Jedná se o původně románskou budovu, která byla v historii mnohokrát přestavěna. V baroku se z původního konventu stal pivovar a později sýpka na obilí. V šedesátých letech minulého století byla budova několikrát přepatrována a nelze s určitostí říci, zda by objekt vydržel vyšší zátěž a pohyb většího množství osob. Za největší problém a limit rozvoje celého chráněného areálu považuje správa milevského kláštera nalezení způsobu vhodného využití. To ostatně potvrdili zástupci kanonie premonstrátů také v řízeném rozhovoru.

Od postupné revitalizace celého areálu si kanonie premonstrátů slibuje, podle vyjádření kurátora sbírek Kanonie premonstrátů Mgr. Libora Šturce, prodloužení turistické sezony a zvýšení atraktivity kláštera z pohledu cestovního ruchu. (Šturm, 2017)

Rekonstrukce objektu, v němž v současnosti sídlí městské Milevské muzeum, patřila mezi největší investiční počiny za poslední roky. Podle investičního technika Václava Šturma byla rekonstrukce objektu číslo popisné 557 dokončena v roce 2012 a náklady celkem činily 15 057 172,- Kč, z fondů Evropské unie byla poskytnuta dotace 10 083 776,- Kč. Královská kanonie premonstrátů žádala o podporu financování z Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad, v rámci priority 3 Rozvoj cestovního ruchu, oblast 3.2. Revitalizace památek a využití kulturního dědictví v cestovním ruchu.

„Projekt byl rozložen do pěti etap a celkové náklady přesáhly částku 24,5 mil. korun. Bez přispění dotační podpory by projekt byl nerealizovatelný. V roce 2011 tedy došlo k obnově památky nadregionálního významu.

V roce 2014 se podařilo dokončit rekonstrukci prelatury, ve které jsou umístěny klášterní expozice. Náklady celkem činily 5 200 000,- Kč, z fondů EU byla poskytnuta dotace 4 200 000,- Kč.

Od roku 2008 se průběžně rekonstruuje kostel sv. Jiljí. Do konce roku 2016 bylo vynaloženo celkem 10 085 000,- Kč, z toho z Programu záchrany architektonického dědictví 6 727 600,- Kč. Předpokládaný termín dokončení rekonstrukce je počátkem roku 2020, přičemž se počítá ještě s proinvestováním částky přibližně čtyři miliony korun.“ (Šturm, 2017)

Turistická programová nabídka v Milevsku je od roku 2013 obohacena o novou expozici Milevského muzea, která se nachází v opravené budově z roku 1768, kde bývaly byty úředníků klášterní správy. Muzeum je příspěvkovou organizací města Milevsko. (Milevské muzeum, 2017)

Také samotný klášter provozuje dvě prohlídkové trasy. Jedna nese název *Život bratří premonstrátů*, další prohlídková trasa zavede návštěvníky do expozice *Sakrální stavby*. Návštěvnost podrobněji v tabulce č. 6.

Klášter Milevsko	Návštěvnost 2015 (červen-listopad)	Návštěvnost 2016 (leden-říjen)
Prohlídkový okruh Sakrální stavby	965	1466
Prohlídkový okruh Život bratří premonstrátů	348	449
Klášter Milevsko	575	734
Celkem	1888	2649

tab. 6 - Návštěvnost prohlídkových tras  
(Zdroj: vlastní zpracování dle Šturc, 2017)

Ze statistiky návštěvnosti, kterou poskytl Mgr. Libor Šturc je zřejmé, že se návštěvnost díky dobudování expozic zvyšuje.

Zástupci Kanonie premonstrátů, kterým klášter v Milevsku patří, vidí limity historických objektů především v nalezení konceptu využití budov. Podle Ing. Šturma je v areálu přibližně patnáct budov a v drtivé většině jsou přes dvacet let v žalostném stavu.

„Každá oprava objektu je v současnosti nerentabilní. Investice se nevracejí. Památkáři mají nejrůznější požadavky a kritéria, která nelze překročit. Dnes jsou ale požadavky na komfort jiné, než byly před mnoha staletími. Kdyby se dnes stavěl klášter jako hospodářsko-společenské centrum, vypadal by úplně jinak než v dávné minulosti.

Významným problémem je tedy najít odpovídající náplň a dalším problémem je vyhovět památkové péči, tedy požadavkům na to, co lze a co se nesmí bourat a přestavovat.“

To, že je areál kláštera zapsán mezi Národní kulturní památky vnímá Ing. Václav Šturm spíše jako limit.

„V současnosti to cítím z pohledu investičního technika jako větší zátěž než přínos. Snažíme se areál udržovat, jak nejlépe to jde, ale ne vždy nacházíme společnou řeč s památkáři. Cítím, že v mnoha případech na sebe nechtějí vzít zodpovědnost za větší rozhodnutí. Nejčastěji požadují objekty zakonzervovat a nechat v původním stavu.“

Jak doplnil Mgr. Libor Šturc, správa kláštera naráží nejenom na požadavky památkové péče, ale problematické je i personální obsazení.

„Například objekt nazývaný Kormorán, který původně sloužil jako cukrovar a později jako rybníční správa, zatím nemá využití. Jedním z plánů bylo zbudovat v něm denní stacionář.“ Tento záměr ztroskotal právě na personálním obsazení: nenašel se nikdo, kdo by záměr dotáhl do konce. Dalším plánem bylo využít objekt pro účely školství. Měla v něm

sídlit škola pro pečovatelky. V tomto případě nedošlo ke shodě s krajem, jako zřizovatelem střední školy.

V současnosti je otázka dalšího využití otevřená. Bylo by možné budovu přestavět pro církevní potřeby, jako exerciční dům, v němž by byly ubytovací kapacity i sál pro přednášky.

Limitem je i to, že klášter leží mimo město. Původně se obec formovala v těsné blízkosti kláštera. Postupem doby, přibližně ve středověku či novověku, se město posunulo dál a nakonec v minulém režimu komunisté nechali zbudovat po roce 1950 mezi městem a klášterem silnici, aby areál ještě víc izolovali. Bohužel se v mnoha ohledech s městem dodnes nepodařilo najít shodu.“

Areál kláštera v Milevsku stále zčásti působí jako staveniště. Je ovšem nutné si uvědomit, v jakém stavu získali premonstráti objekty v restitucích počátkem 90. let. Některé z budov v areálu byly definitivně řádu navraceny teprve nedávno. Právě soudní spory bránily větším investicím. Nyní ale klášter našel způsob, jak finanční prostředky na renovace získat, podařilo se mu například uspět se žádostí o grant a snaží se o maximální respektování původních stavebních prvků a těsně spolupracuje s památkáři.

Řadu budov se tedy postupem let podařilo zrenovovat a vdechnout jim nový život. Tam, kde je to možné a kde neprobíhají stavební práce, je areál perfektně upravený.

Areál kláštera jednoznačně nabízí největší potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v Milevsku a jeho okolí. V budově konventu, Latinské školy či Lesního ředitelství se už teď konají zajímavé akce. Většinou ovšem přilákají jen desítky návštěvníků. Přitom I. nádvoří kláštera má podle zástupců kláštera kapacitu až 600 osob. Stojí za úvahu, zda nepořádat v letních měsících například koncerty a další akce pod otevřeným nebem.

Dalším návrhem je zvýšit důraz na církevní turistiku. Klášter je z historického a liturgického hlediska naprosto unikátní. Potvrzuje to ostatně i statut Národní kulturní památky. Komunitní život je v Milevsku zachován. Po roce 1990 se do kláštera vrátili premonstráti a nyní jich v Milevsku působí šest.

Pokud by se v budoucnu podařilo z některého z objektů v areálu zbudovat například ubytovnu či penzion pro poutníky, jistě by to přivedlo do kláštera i jiné spektrum návštěvníků.

Atraktivní krajina a bohatá historie je silnou stránkou regionu a samotného kláštera. Milevsko navíc leží nedaleko Orlické přehrady, kterou každoročně navštíví tisíce lidí. Přitáhnout jejich pozornost ke klášteru by mohlo být jedním z marketingových cílů. Návštěvníci, kteří přijeli k Orlické přehradě a hledají alternativu vyžití v blízkém okolí této nádrže, jsou jednoznačnou výzvou.

I jistá odlehlost kláštera, který odděluje od života ve městě silnice, může být příležitostí. A to příležitostí k relaxaci v renesančních, barokních i klasicistních kulisách. K milevskému klášteru vždy náležela Rajska zahrada. Dnes by mohla být revitalizována a zpřístupněna tak, aby sloužila k relaxaci a také pěstování léčivých bylin jako v minulosti. Klidné prostředí nabízející oddech může být velmi atraktivní a žádané.

Limitem, na který církevní řád jako majitel naráží, je tedy především smysluplné využití objektů v areálu. Památkově chráněné objekty nemohou být vybaveny moderními technologiemi tak, jak to vyžadují současné standardy.

V Milevsku je stále v platnosti Územní plán sídelního útvaru Milevsko z roku 2000, jehož autorem je studio A+U Design, který prošel několika změnami, naposledy v roce 2008. Vedle toho existuje Návrh zadání Územního plánu Milevska z roku 2013 a dosud neschválený návrh Územního plánu Milevska z roku 2016, jehož autorem je ŽALUDA, projektová kancelář. (Město Milevsko © 2018). Návrh územního plánu, byť dosud bez právní opory se otázkám ochrany kulturních hodnot věnuje pouze v oblasti popisu, obecných deklarací a odkazů na ochranu těchto hodnot v systému památkové ochrany (Žaluda, 2016b, str. 63). Jediným konkrétním návrhem opatření je požadavek „*kvalitativně zlepšovat vazby z centra města k areálu Milevského kláštera, realizovat opatření na zlepšení dostupnosti kláštera*“

(Žaluda, 2016a, str. 7). Další opatření k uchování kulturních hodnot ani bližší regulace formou regulačního plánu pro tuto kulturní památku rovněž neexistuje.

#### 4 Závěr

Kulturní dědictví se nedá vyrobit. Nelze jej vytvořit v krátké době, musí se tedy vycházet z toho, co na Písecku historicky nabízí. Destinace by měla naplno využít stávající potenciál a genia loci památkových objektů. Kulturní dědictví je „kapitálem“, u nějž se ovšem musí citlivě využívat jeho potenciál. Jak vyplývá z výše uvedeného, koncentrace památek v okrese Písek významně zvyšuje atraktivitu celé oblasti pro cestovní ruch.

O národní kulturní památky, které se v regionu Písecka nacházejí, jejich správci a vlastníci příkladně pečují. Pouze na základě návštěvnosti památek ale nelze posoudit, zda je cestovní ruch příležitostí, nebo limitem v rozvoji regionu. Jedná se o čísla, která jsou izolovaná a sama o sobě nepřinášejí hlubší pohled na věc. Například klášter v Milevsku, který prochází nákladnými a z památkového hlediska nesmírně náročnými opravami, stále navštěvuje relativně málo lidí. Ovšem fakt, že se daří shánět peníze na revitalizace objektů v areálu, s sebou přináší například nová pracovní místa pro obyvatele Milevska.

Využívání dotačních programů na obnovu je prakticky jedinou cestou, jak opravy rozsáhlých památkových objektů, realizovat. Jedná se o investice v řádu desítek milionů korun. Finance získané ze vstupného ani z pronájmů prostor nemohou v žádném případě správcům památek pokrýt pravidelnou údržbu, restaurování a ochranu.

Provedená šetření a rozhovory se zástupci jednotlivých objektů jednoznačně ukázaly, že statut Národní kulturní památky, zavazuje k pravidelné údržbě a správci objektů o svěřené dědictví zodpovědně pečují. Do míst, která jsou udržovaná a nabízejí navíc kulturní programy, návštěvníci s oblibou zamíří a rádi se znovu vrátí. Kulturní turismus, který efektivně pracuje s kulturním dědictvím, má potenciál posilovat společenské hodnoty a zároveň vytvářet nové pozice na pracovním trhu. Správci památek, které jsou zapsané v seznamu Národních kulturních památek na Písecku, o svěřený památkový fond kontinuálně pečují. Ekonomicky soběstačné však objekty nejsou, a tak musejí spoléhat na dotace od zřizovatelů či na granty. Pokud se ovšem podaří zrekonstruovat prostory, mobiliář či zbudovat nové expozice, prakticky okamžitě roste návštěvnost.

Objekty jsou stále vybavené zastaralými technologiemi a zázemím pro návštěvníky, kvůli památkové péči není v mnoha místech technicky možné zbudovat například bezbariérové přístupy. Povinnost zachovat kulturní dědictví a zodpovědnost vůči němu má nadregionální význam zejména pokud jde o národní kulturní památky. Objekty a správci přitom musí reagovat na nejnovější poptávkové trendy v cestovním ruchu. Jediným příkladem památkové péče, která skutečně zachránila před absolutní devastací kulturní památku, jsou generální opravy Kamenného mostu v Písku koncem 90. let minulého století. Pokud by most nebyl před katastrofálními povodněmi z roku 2002 rekonstruován, nápor tisícileté vody by nepřežil.

Z rozhovorů se zástupci památek vyplývá, že péče o objekt, který je na seznamu Národních kulturních památek je prestižní záležitost, ale výzvy, které to s sebou přináší, často zůstávají nevyslyšeny. Řada objektů například v areálu milevského kláštera zůstává nevyužita, což brání generování dostatečného příjmu na obnovy a údržbu. Sebenákladnější oprava kulturní památky bez dlouhodobé vize jejího využití a ekonomického kontextu bude jenom jakýmsi zakonzervováním do doby, než se nový princip užívání najde. Konceptně promyšlená péče o kulturní dědictví přitom nepochybně přispívá k pozitivní image regionu.

Region se stává zajímavým a lákavým nejen díky své krajině a velkému množství památek, ale především tím, co je schopen svým obyvatelům a návštěvníkům na objektech nabídnout. Společnost očekává nové cesty jejich využití. Kombinace hmotné a živé kultury



v rámci ekonomické prezentace památky by mohla přinést širší uplatnění v rámci regionální nabídky kulturního zboží.

Z hlediska územního plánování lze konstatovat, že existující územní plány obcí (v případě Milevska pouze v neschválené verzi) se problematice ochrany kulturního dědictví věnují pouze v nezbytném zákonném minimu. Deklarují památkovou ochranu těchto hodnot a zachovávají stávající stav jako stabilizovaný. Návrhy na urbanistické řešení ochrany těchto hodnot neřeší, stejně tak jako neřeší bližší regulaci území formou regulačních plánů ani vztaky ochrany kulturních hodnot k cestovnímu ruchu. Z tohoto úhlu pohledu je třeba konstatovat, že územní plánování nevyužívá svých existujících nástrojů k ochraně kulturních hodnot v území dostatečně a na druhou stranu ani nepodporuje jejich rozvoj jako potenciál rozvoje regionu z hlediska jejich zapojení v rámci cestovního ruchu.

## Literatura

- ČERVINKA Jan a KOŽELUHOVÁ Dagmar, 2016. Soustavná péče o kulturní odkaz našich předků jako základní úkol. *Propamátka*.
- FRÖHLICH, Jiří, 2012. *Stará Otava mezi Pískem a Zvíkovem*. Písek : Prácheňské nakladatelství, 113 s. ISBN 978-80-86566-53-5.
- GOODSTADT Vincent, BOUCHE-FLORIN Luc-Emile, CORREIA, Paulo, 2013. *Charta evropského plánování*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 44 s. ISBN 978-80-87318-33-1 HAVLŮJOVÁ, Hana, et al., 2015. *Památky nás baví 4: Kulturní dědictví jako příležitost pro učení všech*. Praha : Národní památkový ústav, 240 s. ISBN 978-80-905631-9-3.
- HLADKÝ, Jiří. *Památkář a zastupitel v Písku*. [řízený rozhovor ze dne 12. 10. 2016.]
- JÁNSKÝ, Michal. *Ředitel destinační společnosti Píseckem, s.r.o.* Karlova, 108/3, Písek. [řízený rozhovor ze dne 5. 11. 2016]
- KADLČÁK, Aleš. *Kastelán hradu Zvíkov*. Zvíkovské Podhradí 1, Zvíkovské Podhradí. [řízený rozhovor ze dne 21. 2. 2017]
- Klášter v Milevsku*. [Online] Muzeum v Milevsku, 2017. [Citace: 2. březen 2017.] Dostupné z: <http://www.klastermilevsko.cz/historie>.
- KRATOCHVÍLE, Karel. *Ředitel Zemského hřebčince*. U hřebčince 479, Písek. [řízený rozhovor ze dne 8. 3. 2017]
- Milevské muzeum*. [Online] Muzeum v Milevsku, 2017. [Citace: 2. březen 2017.] Dostupné z: <http://www.muzeumvmilevsku.cz/>.
- ICOMOS. [Online] Praha, 2018. [Citace: 24. duben 2018.] Dostupné z: <http://www.icomos.cz/index.php/en/>.
- MĚSTO MILEVSKO. [online] *Územní plánování*. © 2018 Město Milevsko [cit. 14.5.2018] Dostupné na: <http://www.milevsko-mesto.cz/uzemni-planovani/milevsko>
- MĚSTO PÍSEK. *Územní plán Písek*. [online] 2015 [cit. 14.5.2018] Dostupné na: [http://www.mesto-pisek.cz/assets/File.ashx?id\\_org=12075&id\\_dokumenty=8110](http://www.mesto-pisek.cz/assets/File.ashx?id_org=12075&id_dokumenty=8110)
- Národní kulturní památky v okrese Písek*. [Online] Praha: Národní památkový ústav, 2016. [Citace: 18. 4. 2016.] Dostupné z: <http://www.monumnet.npu.cz/monumnet.php>.
- OBEC ZVÍKOV. *Územní plán Zvíkov. Opatření obecné povahy* [online] 2010 [cit. 14.5.2018] Dostupné na: [http://www.budweis.eu/Lists/edn%20deska/Attachments/3164/OOP\\_Zv%C3%ADkov\\_15.01.10.pdf](http://www.budweis.eu/Lists/edn%20deska/Attachments/3164/OOP_Zv%C3%ADkov_15.01.10.pdf)
- Památkové lokality, územní plánování a cestovní ruch*. [Online] Brno: Ústav územního rozvoje Brno, 2002. [Citace: 17. 4. 2018.] Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/PDF/Pam%C3%A1tkov%C3%A9%20lokality.pdf>
- PATOČKOVÁ, Věra, et al., 2012. *Kultura v krajích České republiky*. Praha : Sociologický ústav Akademie věd České republiky, v.v.i., 416 s. ISBN 978-80-7330-222-1.
- PELLAR, Jan, 2011. *Zemský hřebčinec Písek 200 let*. Praha : Ministerstvo zemědělství.

- Strategický plán rozvoje města Písku.* [Online] Město Písek, 2015. [Citace: 12. březen 2017.]  
Dostupné z: [http://www.mesto-pisek.cz/assets/File.ashx?id\\_org=12075&id\\_dokumenty=1508](http://www.mesto-pisek.cz/assets/File.ashx?id_org=12075&id_dokumenty=1508).
- ŠTORM, Břetislav. 2007. *Základy péče o stavební památky.* Praha : Národní památkový ústav, 190 s. ISBN 978-80-87104-13-2.
- ŠTURC, Libor. *Kurátor sbírek obrazů a uměleckého řemesla.* Královská kanonie premonstrátů na Strahově, Strahovské nádvoří 1/132, Praha. [řízený rozhovor ze dne 8. 3. 2017]
- ŠTURM, Václav. *Investiční technik.* Královská kanonie premonstrátů na Strahově, Strahovské nádvoří 1/132, Praha. [řízený rozhovor ze dne 8. 3. 2017]
- VITÁKOVÁ, Marie. 2007. *Využití kulturních a přírodních památek pro cestovní ruch.* Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 72 s. CZ.04.1.03/42.00.1./0001.
- Zákon o státní památkové péči.* [Online] Česká národní rada, 1987. [Citace: 12. 9. 2016.]  
Dostupné z: <https://www.npu.cz/portal/npu-a-pamatkova-pece/pamatky-a-pamatkova-pece/pravni-predpisy-a-mezinarodni-dokumenty/text-zakona-o-pamatkove-peci.pdf>.
- ŽALUDA, projektová kancelář. *Územní plán Milevska. Textová část.* 2016a [online] Územní plánování. © 2018 Město Milevsko [cit. 14.5.2018] Dostupné na: <http://www.milevsko-mesto.cz/uzemni-planovani/milevsko>.
- ŽALUDA, projektová kancelář. *Odůvodnění územního plánu Milevska.* 2016b [online] Územní plánování. © 2018 Město Milevsko [cit. 14.5.2018] Dostupné na: <http://www.milevsko-mesto.cz/uzemni-planovani/milevsko>.

### Informace o autorkách

Bc. Naděžda Fořtová, doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.

*Katedra regionálního rozvoje, Vysoká škola regionálního rozvoje a Bankovní institut – AMBIS, a.s.*

*vladimira.silhankova@ambis.cz*

# Ochrana volné krajiny v procesu územního plánování

## *Landscape Protection Issue in Spatial Planning*

Hana Vavrouchová

### **Abstract:**

Contemporary legislation on spatial planning provides sufficient protection measures which could be applied in landscape protection. The term landscape means the area that is both without legal protection and in uninhabited areas. The aim of this paper is to evaluate the suitability and effectiveness of these measures in landscape protection in terms of the legislation and planning practice. This paper is focused on the analysis of individual provisions. The content is completed by critical evaluation with regard to the effect in practice and by proposals for the improvement.

### **Keywords:**

landscape protection; spatial planning; European Landscape Convention

VAVROUCHOVÁ, Hana (2018). Ochrana volné krajiny v procesu územního plánování. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 180-190. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

V územním rozvoji České republiky bylo možné po roce 1989 – zejména ve dvou následujících dekádách – pozorovat specifické projevy ekonomické transformace, v současné době s doznívajícím efektem. Nejviditelnější symptomy této proměny lze zaznamenat v rámci dvou komplementárních a multiplikačních procesů územního rozvoje: **suburbanizace** a vzniku tzv. **brownfields**. Na jedné straně tedy docházelo k nekontrolovatelnému strmému nárůstu zastavěných ploch, nejčastěji na zemědělském půdním fondu vysoké kvality a na druhé straně v důsledku ekonomického útlumu a přesunu kapitálu vznikaly opuštěné areály různého primárního využití (průmysl, zemědělství, komerce ad.), mnohdy spojené s ekologickou zátěží. Zmírnění těchto trendů lze jednoznačně připsat nové právní úpravě územně plánovací činnosti platné od 1. 1. 2007 ve formě zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu včetně prováděcích právních předpisů. Přesto lze konstatovat, že ochrana volné krajiny (krajiny mimo zvláštní ochranný režim, např. zvlášť chráněná území či území NATURA 2000 dle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) je stále opomíjena. Mírou zohlednění ochrany volné krajiny v územně plánovací činnosti a zhodnocením její efektivity v plánovací praxi se zabývá tento článek.

Ochrana volné krajiny je komplikována vnímáním společnosti, která nemá zakořeněnou nezastavěnou krajinu jako hodnotu samu o sobě. Společnost bez přímé vazby na půdu ztratila povědomí o přirozené genezi krajiny a tomu odpovídají myšlenkové vzorce postrádající kontinuitu v plánování vývoje prostoru. Apelů na ochranu volné krajiny ale existuje mnoho, připomeňme např. úlohu volné krajiny v regionálním a lokálním rozvoji jako faktor identifikace s místem či jako prostředek zajištění potravinové soběstačnosti. Přesto chybí politická podpora na nejvyšší úrovni, typické jsou protichůdné postoje zainteresovaných resortů. Ochranařské principy musejí být obhajovány ve společnosti i v současnosti.

*Volnou krajinou se v kontextu tohoto příspěvku myslí ta část území, která není koncepčně chráněna na základě platné české legislativy a zároveň se nejedná o zastavěné území.*

Samostatné prvky ochrany volné krajiny můžeme nalézt v zákoně 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších předpisů), v rámci obecné územní ochrany. Koncepční řešení ochrany volné krajiny chybí, územní plánování má tak v rámci této problematiky zcela unikátní postavení. Zejména s ohledem na skutečnost, že krajinné plánování plně akceptující krajinné ekologické optimum je v České republice pouze expertní disciplínou stojící mimo právní úpravu (v mezinárodním prostředí je obsaženo v Evropské úmluvě o krajině). Zásadní změnu přístupu však představují tzv. územní studie krajiny.

## 2 Instituty ochrany volné krajiny ve stavebním zákoně

Následující text lze chápat jako přehled institutů stavebního zákona a souvisejících právních předpisů, které lze považovat za perspektivní v ochraně volné krajiny. Tyto instituty jsou zde zhodnoceny z hlediska jejich obecné relevance v právní úpravě a jejich efektivity (zhodnocení, zda zamýšlený účel je naplňován v praxi) a v případě potřeby doplněny návrhem řešení.

### 2.1 Ochrana nezastavitelných území uplatňovaná v územním plánu

Ve stavebním zákoně je proklamovaná ochrana nezastavitelného území (tedy v užším pojetí i volné krajiny), konkrétně se jedná o ustanovení § 55 odst. 4 stavebního zákona. *Toto ustanovení je konkretizací jednoho z cílů územního plánování, dle kterého je ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a současně chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, stejně tak jako dbát na hospodárné využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území a nezastavitelných pozemků (§ 18 odst. 4 stavebního zákona). Kogentní ustanovení § 55 odst. 4 stavebního zákona vyjadřuje zájem na ochraně hodnot v území včetně krajiny a*

*současně stěžejním způsobem předurčuje průběh přijímání a obsah opatření obecné povahy, neboť nejsou-li naplněny požadavky tohoto ustanovení, nelze vůbec ve změně územního plánu vymezit nové zastavitelné plochy* (Rozsudek Nejvyššího správního soudu 8 AOs 1/2012 – 68).

V posledních dvou desetiletích jsme mohli sledovat značně disperzní a disproporcionální rozvoj sídelních útvarů, často akcentující výhradně soukromé zájmy. Uvedené ustanovení je tedy třeba chápat jako průlomové. Formulace zcela odpovídá potřebám a možnostem právního předpisu, pro plánovací praxi je však potřeba jej dále rozvést. Z povahy věci lze vyvodit, že nemožnost využít již vymezené zastavitelné plochy a potřebu vymezení ploch nových prokazuje pořizovatel územního plánu. Není však již formálně uloženo, jakým způsobem se tato nemožnost a potřeba prokazuje. V roce 2008 vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje metodický návod s názvem *Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch*.<sup>1</sup> Metodika je však již v současné době opatřena dovětkem *neaktuální*, přesto zůstává skutečností, že podle tohoto pokynu jsou zpracovány změny územních plánů řady obcí. Tento metodický pokyn je postaven na základě výpočtu potřebné rozvojové plochy vyplývající především z předpokládaného demografického vývoje obce a známého nechtěného soužití. Dále je zohledňována poloha obce v rámci rozvojové oblasti, přičemž jsou předpokládány vyšší nároky na změny v území přímo úměrné vzdálenosti od centra. Dalším zohledněným faktorem byl podíl bytových a rodinných domů stanovený ad hoc charakteru obce.

Judikatura Nejvyššího správního soudu se v této věci zpravidla odvolává právě na tento metodický pokyn z roku 2008. Například Rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) 8 Ao 6/2011-87 konstatuje, že *požadavky uplatňované dotčenými orgány, krajským úřadem a připomínky veřejnosti k zadání jsou jedním z ukazatelů, zda je potřeba nových ploch reálná. Součástí odůvodnění návrhu změny územního plánu by mělo být „komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vybrané varianty, včetně vyhodnocení předpokládaných důsledků tohoto řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území“*. Podle metodiky je ve vyhodnocení nutno porovnávat vždy nabídku a poptávku zastavitelných ploch pro jeden účel. Např. *dostatek vymezených zastavitelných ploch pro výrobu nemůže být důvodem nevymezení nových zastavitelných ploch např. pro bydlení*. Tamtéž NSS dále uvádí: *Podmínkám § 55 odst. 3 stavebního zákona z roku 2006 neodpovídá obecné konstatování o nemožnosti využití již dříve vymezených zastavitelných ploch a potřebě vymezit plochy jiné. Obec tedy musí v potřebné a přezkoumatelné míře podrobností zdůvodnit nejen to, které zastavitelné plochy jsou dosud nevyužity a proč je použít k nové výstavbě nelze, ale i to, proč se u konkrétních pozemků mění jejich charakteristika z nezastavitelných na zastavitelné, a proč se jeví být vhodnou náhradou za pozemky nevyužité*. Rozsudek 8 AOs 1/2012 – 68 tuto tezi dále potvrzuje.

V současné době tedy absentuje závazný metodický pokyn, na základě kterého by bylo možné precizně odůvodnit nově vymezené plochy. **Pro přímou vynutitelnost vhodného postupu a jeho sjednocení se jeví jako efektivní začlenit postup odůvodnění nově vymezených ploch do vyhlášky 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a evidenci územně plánovací činnosti**. Zohledněny by přitom měly být vedle ryze lokálních charakteristik (nad rámec uvedeného metodického pokynu dále např. věková struktura a index stáří, podíl objektů druhého bydlení apod.) i regionální vazby se zvláštním akcentem k přesahům mezi sousedními obcemi a obcemi podél hlavní dopravní tepny zajišťující obsluhu obcí směrem od spádového centra. Při tvorbě metodického pokynu je možné vycházet např. z francouzské legislativy. Maier (2015),

<sup>1</sup> Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch, metodický pokyn. MMR, ÚÚR. 2008: [http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MethodickeNavody/ZU/ZU\\_RozborPotrebyPloch\\_20080901.pdf](http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MethodickeNavody/ZU/ZU_RozborPotrebyPloch_20080901.pdf)

zmiňuje tzv. plány územní soudržnosti (SCOT; pořizované na základě zákona o solidaritě a urbánní obnově z roku 2000; Loi sur la solidarité et le renouvellement urbain, SUR.), které zajišťují koordinaci prostorového uspořádání ploch bydlení, podnikání a infrastruktury v desetiletém horizontu pro sídelní celky či aglomerace přesahující 15 000 obyvatel.

## 2.2 Koncepce uspořádání krajiny jako součást územního plánu

Koncepce uspořádání krajiny (KUK) je jednou z dílčích koncepcí *rozvoje území obce, vyjádřené zejména v cílech zlepšování dosavadního stavu, včetně rozvoje obce a ochrany hodnot jejího území, v požadavcích na změnu charakteru obce, jejího vztahu k sídelní struktuře a dostupnosti veřejné infrastruktury* (příloha č. 6 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., písmeno a). Koncepce uspořádání krajiny je v příloze 6 vyhlášky 500/2006 Sb. specifikována důrazem na *prověření plošného a prostorového uspořádání nezastavěného území a na prověření možných změn, včetně prověření, ve kterých plochách je vhodné vyloučit umístování staveb, zařízení a jiných opatření pro účely uvedené v § 18 odst. 5 stavebního zákona*. V příloze č. 7 zmiňované vyhlášky věnující se obsahu územního plánu, je pro návrh uspořádání krajiny v bodě *e* položen důraz na vymezení ploch a stanovení podmínek pro změny v jejich využití, na návrh územního systému ekologické stability, řešení prostupnosti krajiny, dále na protierozní opatření a ochranu před povodněmi, rekreaci a dobývání ložisek nerostných surovin. Koncepce uspořádání krajiny má svoji oporu v textové i grafické části, zpracovává se na základě požadavků vyplývajících z Politiky územního rozvoje, ze zásad územního rozvoje a na základě zjištění v územně plánovacích podkladech a požadavků obce.

Ačkoliv se institut *koncepce uspořádání krajiny* objevil ve stavebním zákoně v souvislosti s přijetím **Evropské úmluvy o krajině** a skýtá vysoký potenciál pro koncepční plánování, ochranu a správu krajiny, není tento koncept dopracován do precizní podoby efektivně uplatnitelné v praxi. Opět je zde patrný deficit obsahového zpřesnění a metodologického rozvedení. Okruhy jmenované v příloze 7 vyhlášky 500/2006 Sb. byly obsahem územního plánu i před vymezením samostatné koncepce zaměřené na uspořádání volné krajiny, nikoliv však v takto ucelené kapitole umožňující zohlednit souvislosti a synergie. Právě ty jsou vedle často neřešených důležitých okruhů ovlivňující kvalitu krajinného prostředí nevyužity a kapitola bývá většinou řešena popisně-analytickým obsahem. Nové perspektivy však otevírá institut *územní studie krajiny* (viz dále), který vytváří podklad pro zpracování KUK a zároveň předurčuje i její strukturu.

Koncepce uspořádání krajiny upravená ve stavebním zákoně má velký potenciál k ochraně volné krajiny a jejímu koncepčnímu rozvoji, lze ji chápat jako velmi zásadní nástroj ochrany veřejného zájmu. **Nutné je ale dopracovat již mimo legislativní prostor formální metodologické doporučení zaručující jednotící linku zpracovávaných územních plánů a garantující skutečně koncepční charakter kapitoly** (navazující na existující metodický pokyn k zadání územní studie krajiny a vytvářející koncepční nadstavbu tohoto analyticko-syntetického základu, základem by se měla stát certifikovaná metodika autorského kolektivu Doc. Kučery, 2015). Zásadním problémem, který by však měl být řešen právě legislativním postupem, je provázanost kapitoly KUK s ostatními plánovacími procedurami na úrovni obce týkající se volné krajiny (např. s návrhem konkrétních kompenzačních opatření v rámci procedury posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví na projektové úrovni a s plány rozvoje obce).

Inspirativní z pohledu legislativy i metodologie je německý spolkový zákon na ochranu přírody a krajiny přijatý v roce 1976.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz; BNatSchG).



Obecně lze však doporučit následující okruhy, které by bylo možné učinit součástí koncepce uspořádání krajiny (konceptně navazující na podklad ve formě územní studie krajiny):

- zonace území z hlediska ekologické stability a citlivosti území,
- stanovení potenciálu a únosnosti krajiny dle zonace území včetně vyloučení konkrétních činností prováděných v území,
- vymezení citlivých oblastí se specifickým managementem (stanoveným formou konkrétních opatření),
- riziková analýza kolizních činností a synergických vlivů a procesů v území (obecně),
- koncepční řešení rekreačního potenciálu,
- stanovení cílových kvalit krajiny (konkretizované na základě územně analytických podkladů obce (viz dále).

### 2.3 Udržitelný rozvoj území

Udržitelný rozvoj území a jeho hodnocení je do stavebního zákona včleněn jako pojistka naplňování cílů a plnění úkolů územního plánování. Obecně se tato forma ochrany území jeví jako účinná, umožňuje posouzení a následnou ochranu v širších souvislostech. Bylo by potřeba rozšířit povinné posouzení vlivů na životní prostředí i na úroveň územních plánů, je však třeba uznat, že časová a finanční náročnost zůstává jasným argumentem současného stavu. **Zásadním předpokladem udržitelného rozvoje území je rovnováha všech pilířů – environmentálního, ekonomického i sociálního.** V případě hodnocení udržitelného rozvoje území dochází k procedurálnímu průniku stavebního zákona, zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (na projektové i strategické úrovni) a zákona o ochraně přírody a krajiny. **Je nutné připustit, že environmentální pilíř v komplexním posouzení území převládá, zejména z důvodů propracované legislativy. Nicméně tato skutečnost odporuje principu udržitelného rozvoje a i to je důvodem pro vyvolání zpracování závazného metodického pokynu.**

Současná úprava metodických aspektů vyhodnocení vlivů na životní prostředí je velmi povrchní, zpracovatelé územně analytických podkladů si musejí vystačit s velmi vágními ustanoveními stavebního zákona, konkrétnější je vyhláška 500/2006 Sb. Ovšem i zde zcela logicky absentují ucelené rysy, které by odpovídaly vyhodnocení tohoto charakteru a které by mohly sloužit jako jednotící vodítko pro plánovací praxi. Již při zpracování územně analytických podkladů by přitom měl být brán zřetel na problémy nadmístního významu a na souvislosti mezi katastry sousedních obcí i nad rámec správního obvodu obce s rozšířenou působností.

Systém sledovaných jevů je v rámci vyhlášky 500/2006 Sb. nastaven poměrně komplexně, lze je nazývat také indikátory udržitelného rozvoje území. Problémem je však jejich vyhodnocení. Tak jak platí v obecném konceptu udržitelného rozvoje, platí i při aplikaci na rozvoj území – zhodnotit trend či stav udržitelného rozvoje lze jen na základě hodnotící škály a ta neexistuje. Tímto směrem by se také měla vydat tvorba metodologie.

### 2.4 Regulační plán

Regulační plán poskytuje velký prostor k ochraně a tvorbě volné krajiny. V § 61 stavebního zákona je explicitně definován účel regulačního plánu, který mimo jiné spočívá v *ochraně hodnot a charakteru území a stanovení podmínek pro tvorbu příznivého životního prostředí*. Podrobnější informace jsou obsahem vyhlášky 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a evidenci územně plánovací činnosti, zejména přílohy č. 11 řešící obsahové náležitosti. V kontextu ochrany volné krajiny jsou nejpodstatnějšími okruhy textové části regulačního plánu:

- **podrobné podmínky pro využití pozemků:**

Zde můžeme spatřovat prostor pro ovlivnění širšího kontextu území a pohledových souvislostí krajinného celku a to formou vymezení dostatečného podílu veřejných prostranství, vymezení výsadby zeleně, stanovení jednotného vizuálního i materiálového stylu novostaveb, maximálního podílu zastavěné plochy apod.

- **podrobné podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území:**

Velmi úzce související problematikou, pro jehož ochranu je zde otevřen velký potenciální prostor, je *krajinný ráz*. Krajinný ráz primárně řeší zákon 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPaK, ve znění pozdějších předpisů), konkrétně v ustanoveních § 12. Krajinný ráz je zde vymezen jako daná charakteristika území definovaná přírodními, historickými a kulturními hodnotami. V § 12 odst. 4 je dána vazba mezi SZ a ZOPaK: *Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.*

Ochrana krajinného rázu již tedy v území, které je řešeno územním nebo regulačním plánem, nespadá do přímé kompetence orgánů ochrany a přírody, ale regulativy jsou formulovány po dohodě s nimi úřady územního plánování a ty také následně vykonávají v této věci dozor. Vhodné by bylo doplnění návrhem souvisejících regulativů (např. označení konfliktních či naopak žádoucích činností v individualizovaných územních jednotkách), které by tvořily nabídku pro uplatnění při tvorbě územního či regulačního plánu.

- **podrobné podmínky pro vytváření příznivého životního prostředí:**

Zde může být uplatněn např. požadavek na monitoring hygienických limitů pro potřeby ploch vymezených v územních plánech (zejména se zřetelem k plochám rekreace a plochám bydlení).

- **vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření:**

Velmi podstatný okruh, v jehož rámci je možné stanovovat podmínky zejména pro realizaci územního systému ekologické stability, protierozních a protipovodňových opatření.

Regulační plán poskytuje obrovský potenciál pro ochranu krajiny, nicméně s ohledem na neexistenci metodického rámce tvořícího nadstavbu zákonem a vyhláškou stanoveným obsahem, zůstává nevyužit. **Řešení by mohla přinést aktualizace obsahového a charakterového rámce územně analytických podkladů obce, které by vedle analytické části již obsahovaly i návrh regulativů.**

## 2.5 Územní studie

Územní studie je územně plánovacím podkladem, který podrobně ověřuje možnosti a podmínky změn v území. Je možné ji pořizovat pro jakýkoliv typ území, obsah a formu zpracování určuje pořizovatel. Obsah územní studie tedy není stanoven žádným právním předpisem a je konstruován ad hoc řešenému problému, který v kontextu koncepčního plánování vyžaduje poznání hlubších souvislostí a tomu je i přizpůsoben rozsah řešeného území. Pro ochranu volné krajiny jsou perspektivní územní studie řešící nezastavěné a nezastavitelné území a plochy přestavby týkající se zastavěného území, mezi které můžeme zařadit tzv. brownfields. Zvyšováním efektivity využití zastavěného území logicky dochází k eliminaci ohrožení volné krajiny nekontrolovatelnou zástavbou.

Za velmi perspektivní lze v současné době považovat tzv. *územní studie krajiny* zpracovávané pro správní obvod obcí s rozšířenou působností a vytvářející podklad pro zpracování koncepce uspořádání krajiny v územních plánech. Vzhledem ke skutečnosti, že

tyto studie pořizují úřady územního plánování, mají povahu nástroje územního plánování dle § 25 a § 30 stavebního zákona. Za účelem sjednocení postupu tvorby tohoto podkladu vytvořila Ministerstva pro místní rozvoj a životního prostředí společný metodický pokyn. Struktura zadání této podoby studie vytváří velmi vhodný podklad zavádějící základní principy krajinného plánování do průzkumů a rozborů v územním plánování (zejména vymezení krajinných potenciálů, stanovení cílové vize krajiny, aplikace konceptu primární, sekundární a terciární struktury krajiny). Přelomové je také ustanovení spolupráce autorizovaného architekta jak pro obor územního plánování a tak i pro krajinářskou architekturu.

Obecně je hodné využívat územní studii, kromě zákonem nastíněných okruhů, jako podklad pro rozhodování mezi různými druhy využití území. Zda ale bude využit potenciál územní studie, záleží na přístupu pořizovatele.

## 2.6 Plánovací smlouva

Stavební zákon v § 66 odst. 2 stanoví, že *obec nebo kraj mohou podmínit vydání regulačního plánu uzavřením smlouvy o spoluúčasti žadatele na vybudování nové nebo na úpravách stávající veřejné infrastruktury (dále jen „plánovací smlouva“)*. Problematika plánovací smlouvy je dále rozvinuta v § 88 SZ a to v souvislosti s další možností přerušit územní řízení nad rámec případů uvedených ve správním řádu, a to *pokud záměr klade takové požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, že jej nelze bez vybudování příslušných nových staveb a zařízení nebo úpravy stávajících realizovat, a zároveň vyzve žadatele k předložení plánovací smlouvy*. Podrobnosti k obsahu smlouvy uvádí příloha 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a evidenci územně plánovací činnosti.

Ze stavebního zákon tedy můžeme dovodit dva různé způsoby ustanovení plánovací smlouvy. Prvním případem je plánovací smlouva jako potenciální podmínka vydání regulačního plánu na žádost (§ 66 SZ; z pohledu ochrany volné krajiny perspektivnější varianta) a plánovací smlouva jako podmínka vydání územního rozhodnutí (§ 88 SZ). V obou případech je obec (či kraj) tím subjektem, který plánovací smlouvu vyžaduje a určuje její podmínky.

Význam plánovací smlouvy pro ochranu volné krajiny je však jen okrajový – chrání totiž území již určené k výstavbě, na straně obce (případně kraje) však existuje možnost značně regulovat konečný výsledek (např. ovlivnit podíl skutečně zastavěné půdy, podíl veřejných prostranství a prvků veřejné infrastruktury a zajistit postupný, nikoliv kontrastní přechod zastavěného území do volné krajiny). Využití tohoto institutu navíc velmi záleží na přístupu představitelů obce, důležitou roli zde sehrává informovanost starostů a ostatních zastupitelů. **Svaz měst a obcí by mohl na tomto poli hrát významnou úlohu ve smyslu organizace vzdělávání zastupitelů v problematice právní a krajinářské.**

## 2.7 Cílové kvality krajiny ve stavebním zákoně a plánovací praxi

Cílové kvality krajiny (CKK, v originále úmluvy *Landscape quality objective*) představují oficiální formulaci cílového stavu krajiny po konzultaci s místním obyvatelstvem (Článek 1, písmeno c EÚoK: *“cílová kvalita krajiny” znamená vyjádření požadavků a přání lidí na charakter prostředí, v němž žijí, formulované pro danou krajinu kompetentními veřejnými orgány*). Významný je přesah právě do volné krajiny. Článek 6 oddíl D EÚoK deklaruje závazek členských států tyto cílové kvality definovat pro vymezené a hodnocené krajiny. V této souvislosti vyplývá z Článku 5 písmena c EÚoK závazek zavádět účelné postupy pro zapojení veřejnosti a dalších aktérů rozvoje území do procesů plánování, správy a ochrany krajiny.

Cílové kvality krajiny jsou dle stavebního zákona obligatorní součástí *Zásad územního rozvoje* každého kraje. Pro každý kraj jsou tedy již CKK formulovány. Zpracování této části

Zásad však v době svého vzniku způsobilo značný chaos zapříčiněný opět absencí jednotného metodického pokynu ke zpracování cílových kvalit krajiny (tehdy ještě cílových charakteristik krajiny) a míry zapojení veřejnosti. Formulace těchto pasáží je pak spíše formálním plněním neodpovídající původnímu záměru Úmluvy. V rámci koncepčního dokumentu Zásad územního rozvoje je zpravidla kapitola věnovaná cílovým kvalitám krajiny zpracovávána formálním způsobem s jediným cílem splnit požadavky *de lege lata*. Tento nedostatek je odstranitelný návrhem jednotného metodického pokynu, jehož garantem by mělo být **Ministerstvo životního prostředí** (týká se též dalších vágních formulací a požadavků vyplývajících z transpozice EÚoK do stavebního zákona).

Potřebu precizní definice cílových kvalit krajiny pro rozhodování a plánovací praxi přitom zdůrazňuje např. Selman (2012) či publikace Council of Europe (2006).<sup>3</sup> Cílové kvality ve vazbě na typologii krajiny nacházejí také uplatnění v dalších souvisejících vědních disciplínách, příkladem můžeme uvést oceňování krajiny ve smyslu hledání ekonomické hodnoty krajiny (Heide, Heijman 2013).

Nejproblematictější je míra zapojení veřejnosti, absence jednotného postupu může ale být též způsobena interpretační nesrovnalostí zakládající se již v EÚoK. V Článku 1, písmeno c je uvedeno: „cílové kvality krajiny” jsou definovány jako: *...přání a požadavky obyvatel týkající se charakteristických rysů krajiny, v níž žijí, formulované pro danou krajinu kompetentními veřejnými orgány*. Článek 6, oddíl D pak ve vztahu k míře zapojení veřejnosti uvádí poněkud fádňěji: *Každá Strana se zavazuje, po konzultaci s veřejností ... definovat cílové kvality krajiny pro vymezené a vyhodnocené krajiny*. Konzultace s veřejností pak může být vykládána povrchnějším způsobem (než-li přání a požadavky obyvatel) a tato fáze může být ztotožňována s etapou veřejného projednání, přičemž na tomto místě je třeba spíše využívat metod a postupů komunitního plánování (ad Článek 5 c). *CKK se pak vztahují na vyhodnocení smyslu a významu krajinných vlastností a jejich následnou formulaci* (van der Heide, 2013). Nezbytná je totiž účast veřejnosti pro významové propojení smyslového vnímání individuálních hodnot a sociální požadavků. Teprve tyto komplexní požadavky by měly být podkladem pro politické formulace a rozhodování. Problémem je ale na druhé straně absence ustanovení váhy, která má být požadavkům veřejnosti ve výsledném návrhu přisouzena. Ministerstvo pro místní rozvoj certifikovalo v roce 2014 dokument s názvem „Metodická pomůcka pro pořizování a zpracování Zásad územního rozvoje v kontextu Evropské úmluvy o krajině.“ Jde o zpřesnění a sjednocení vymezení krajinné typologie a analýzy krajinného rázu v kontextu vymezení cílových kvalit krajiny, postupy k zapojení veřejnosti však obsaženy nejsou.

Zde však musíme pracovat s otázkou, zda je v tomto směru dobře nastavená legislativa a zda je účelné a možné tyto přání a požadavky zjišťovat na úrovni tak rozsáhlého území, jakým je kraj. Zde by mělo existovat účelnější propojení nižších úrovní územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace. Jako účelná se jeví úroveň obcí s rozšířenou působností – tuto roli na sebe aktuálně převzaly územní studie krajiny, jejich přínos a provázanost i v meziregionálním měřítku teprve ukáže dlouhodobější zkušenost. Zjišťování cílových kvalit krajiny je však možné přenést i na nejnižší úroveň – konzultace s veřejností probíhají výhradně na místní úrovni např. ve Velké Británii, Nizozemí, Portugalsku. Viz. Maier, K. Peltan, T. (2015).

<sup>3</sup> Council of Europe. Landscape and sustainable development: challenges of the European European Landscape Convention. Council of Europe. 2006. 213 pp. ISBN 9287159890.

### 3 Úloha krajského úřadu v ochraně volné krajiny v regionálních souvislostech

Jak již bylo zmíněno, při plánování v krajině jsou velmi podstatné přesahy mezi sousedními obcemi a obecně souvislosti v rámci širšího regionu (např. kraje). Administrativně právní hranice obcí jsou pro ucelenou koncepci krajiny naprosto nevyhovující, jejich současná podoba je výsledkem historického vývoje, fyzicko-geografické charakteristiky území jsou logicky ignorovány. Přesto právě tyto vazby je potřeba respektovat pro vyvážený vývoj krajiny vycházející z principů udržitelného rozvoje. Důležitou úlohu v této problematice sehrává při pořizování územního plánu tzv. společné jednání upravené § 50 odst. 2 stavebního zákona. V rámci něj mohou sousední obce již v iniciační fázi zpracování územního plánu upozornit na nedostatky a přeshraniční (mezi katastry) nesrovnalosti. Sousední obce jsou také přizvány k veřejnému projednání pozměněného návrhu územního plánu (§ 52 odst. 1 stavebního zákona). Právní relevance jejich případných intervencí je v obou případech však ve smyslu připomínek jen velmi omezená. Navíc je při plánování a ochraně (nejen) volné krajiny nutné akcentovat ještě širší územní kontext. Tento požadavek je částečně saturován ustanovením § 53 odst. 1, které ukládá povinnost posouzení návrhu územního plánu před řízením o jeho vydání krajským úřadem, kterému pořizovatel předloží návrh územního plánu a zprávu o jeho projednání. Krajský úřad jej posuzuje právě i z hlediska zajištění koordinace využívání území, a to s ohledem na širší územní vztahy a požadavky na ochranu nezastavěného území.

### 4 Hodnoty a limity území

Za klíčový pojem v ochraně volné krajiny lze považovat **hodnoty území**. Pokud má být naplněn cíl ochrany maximálního podílu volné krajiny, je třeba stanovit objektivní podmínky, na jejichž základě je možné ochranu garantovat. Co se týče samotného pojmového vymezení, hodnota území je pojmem hojně v obecné rovině uváděným ve stavebním zákoně, zejména v kontextu územně analytických podkladů. Rozvinut je pak tento pojem ve vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. Vyhláška využívá obdobně stavebnímu zákonu slovní spojení „hodnota/hodnoty území“ pouze jako jednu z kategorií evidovaných v územně analytických podkladech. Lze však dovodit, že hodnotou území jsou tzv. *sledované jevy* uvedené v příloze 1 vyhlášky (Část A pro měřítko obcí a Část B pro měřítko kraje). Pro účely ochrany volné krajiny by však bylo potřeba pojem zúžit na podkategorii **hodnoty krajiny** a jejich výčet rozšířit nad rámec současných sledovaných jevů. Pojem „hodnota krajiny“ je užit v Evropské úmluvě o krajině, chybí zde však bližší specifikace. Hodnota krajiny je dána souborem znaků, které podmiňují její využití (vystupuje v roli limitu či vstupního faktoru rozvoje). Lze ji kategorizovat na subjektivní hodnoty (dle hodnotících soudů hodnotícího subjektu) a objektivní hodnoty (expertně objektivizované na základě právním norem a koncensu ve společnosti). Kategorizací hodnot krajiny na teoreticko-metodologické bázi se zabývá např. Kupka (2010), v mezinárodním kontextu se typologií krajinných hodnot zabývá např. Brown (2012, 2014). Pro ochranu krajiny je velmi důležitý – jak již bylo řečeno – průmět hodnot území v plánovací praxi ve formě limitů území. Hodnoty, resp. limity nevycházejí v územním plánování výhradně z právních předpisů a norem. Prostor pro individuální posouzení území z hlediska limitů vztažených ke konkrétní lokalitě bez vazby na právní předpisy a normy (např. nestabilní podloží, záplavová území apod.) je ovšem vytvořen také a tuto skutečnost je třeba vnímat jako progresivní.

### 5 Závěr

Lze konstatovat, že Stavební zákon obsahuje dostatečné množství institutů, které jsou přímo uplatnitelné v ochraně volné krajiny. Díkce zákona je zcela v souladu s trendy vývoje území. Existují ovšem vybrané aspekty, které by bylo vhodné v právní úpravě změnit.

Zásadní problém koncepční ochrany volné krajiny vázané téměř výhradně na stavební zákon lze spatřovat jednoznačně ve **formálnosti** zpracování legislativou nastavených nástrojů (či jejich součástí) územního plánování. Typické je to zejména při zpracování *koncepce uspořádání krajiny* jako součásti *územního plánu* či při formulaci *cílových kvalit krajiny* v rámci *zásad územního rozvoje* jednotlivých krajů. Úroveň propracovanosti a užitá metodika závisí na konkrétním zpracovateli, byť i zde lze spatřovat postupné zlepšování situace zavedením progresivního nástroje v podobě územní studie krajiny.

Neuspokojivý stav je zapříčiněn mimo jiné také **nekoordinovaností průnikové agendy Ministerstva pro místní rozvoj (MMR)**, které primárně řeší a komplexně zastřešuje územně plánovací praxi a *Ministerstva životního prostředí (MŽP)*, kterému přísluší otázky ochrany krajiny jako jedné ze složek životního prostředí. Měly by být jasně vymezené a formálně ustanovené kompetence s formulací jednoznačných úkolů a to komplexně v celém procesu územního plánování, zatím můžeme velmi kladně hodnotit spolupráci ministerstev na úseku průzkumů a rozborů. Dále by měly být vypracovány závazné metodické pokyny zpřesňující obsah zavedených institutů v těchto případech (s vyznačením kompetentního ministerstva):

- **vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** (s důrazem na posílení tzv. Social Impact Assessment a hodnocení ekonomické udržitelnosti, **MMR**)
- **metodika zapojování veřejnosti do územně plánovací činnosti (MMR)**
- **metodika pro koordinaci zpracování územního plánu a plánu rozvoje obce (MMR)**
- **koncepce uspořádání krajiny (MŽP)** ve vazbě na územní studii krajiny a již existující certifikované metodiky
- **zpřesnění identifikace cílových kvalit krajiny (MŽP)**, včetně jejího začlenění do **územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností** (na úrovni zjišťování vstupních údajů) a jejího následného průmětu v územním plánu (důležité je určit míru jejich závaznosti), ve vazbě na metodiku zapojování veřejnosti do územně plánovací činnosti

## 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
- BROWN, G., WEBER, D., DE BIE, K. (2014). Assessing of land use public participation GIS (PPGIS) and social landscape metrics. In. *Applied Geography* 53. Elsevier. s. 77-89
- BROWN, G., BRABYN, L. (2012). An analysis of the relationships between multiple values and physical landscape at a regional scale used public participation GIS and landscape character classification. In. *Landscape and Urban Planning* 107. Elsevier. s. 317-331
- HEIDE VAN DER, M. C., HEIJMAN, W. (2013). *The Economic Value of Landscapes*. Routledge. 360 pp. ISBN 1135125112
- KUČERA, P., FLEKALOVÁ, M., TRPÁKOVÁ, L., SEDLÁČEK, J., MATĚJKA, D., LACINA, D. *Koncepce uspořádání krajiny pro ochranu a obnovu kulturních, historických a přírodních hodnot území. Certifikovaná metodika Ministerstva kultura ČR*. 2015. 46 s. ISBN 978-80-7509-407-0



- KUPKA, J. (2010). Krajiny kulturní a historické. Vliv hodnot kulturní a historické charakteristiky na krajinný ráz naší krajiny. Tiskárna Nakladatelství ČVUT. Praha. 1. vydání. s. 180. ISBN 978-80-01-04653-1
- MAIER, K. PELTAN, T. (2015). Evropská úmluva o krajině a české územní plánování. Urbanismus a územní rozvoj. Ročník XVIII. 2/2015. ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021. s. 9-16
- MAIER, K., SKLENIČKA, P., VOREL, I., NOVOTNÝ, V., FRANKE, D., WRANOVÁ, D. (2014). Metodická pomůcka pro pořizování a zpracování Zásad územního rozvoje v kontextu Evropské úmluvy o krajině. ČZU. Praha. 26 s. dostupné z webových stránek Ministerstva pro místní rozvoj
- SELMAN, H. P. (2012). Sustainable Landscape Planning. Routledge. 162 pp. ISBN 9781849712620
- Council of Europe. Landscape and sustainable development: challenges of the European Landscape Convention. Council of Europe. (2006). 213 pp. ISBN 9287159890.
- Rada Evropy. European Landscape Convention (Evropská úmluva o krajině). ETS No. 176. <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/html/176htm>
- Rada Evropy. European Landscape Convention. (2000). ETS No. 176: explanatory report (Důvodová zpráva k Evropské úmluvě o krajině) <https://conventions.coe.int/Treaty/EN/Reports/html/176.htm>
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu 8 Aos 1/2012 – 68
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu 8 Ao 6/2011-87
- Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch, metodický pokyn. MMR, ÚÚR. 2008: [http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/ZU/ZU\\_RozborPotrebyPloch\\_20080901.pdf](http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/ZU/ZU_RozborPotrebyPloch_20080901.pdf)

### Informace o autorce

Mgr. Ing. Hana Vavrouchová, Ph.D.

*Mendelova Univerzita v Brně, Agronomická fakulta, Ústav aplikované a krajinné ekologie*  
*hana.vavrouchova@mendelu.cz*

## Kulturní hodnoty lesní krajiny

### *Cultural Values of Forest Landscape*

Jiří Kupka

#### **Abstract:**

The forests that cover the third of the territory of our state belong to relatively natural segments of the landscape at which we particularly assume the declared natural value, apart from other things, due to the fact that each forest is understood as a significant landscape element. Currently, the cultural landscape and its values have been discussed. The forests and forest landscape mostly belong (in case that they are not, e.g. a part of the composed landscape or associative landscape) to the organically arisen continual landscape according to the categorization of cultural landscapes, or possibly to a relic one. This type of landscape is in our territory unambiguously the most widespread. Nevertheless, from the preservation care point of view it is at the brink of interest. None of our landscape preservation zones takes into account the forest landscape and its values. Architectonically valuable or historically outstanding objects (castles, chateaus, ruins, archaeological traces), mining remnants, stronghold structures, border objects, water management structures, fragments of extinct landscape structures including settlements or traces of original zonation of the village land and a series of other objects, sets or structures may understandably occur in these forests. However, mostly they are not directly connected with the functional area of the forest.

Nevertheless, cultural values directly connected with the forestry (canals, forest railways, lumber and charcoal settlements, small objects of wood industry, objects of the forest administration, etc.) or with hunting (game preserves including forest tracks, remnants of enclosures, pheasantries) are preserved in the forests. The contribution deals with these values of the forest landscape that also belong to the cultural wealth of our landscape and put the finishing touches to the identity of the region.

#### **Keywords:**

cultural landscape; forest landscape; cultural heritage; designed landscape; associative cultural landscape; continuing landscape; relict landscape; organically evolved landscape

KUPKA, Jiří (2018). Kulturní hodnoty lesní krajiny. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 191-206. ISBN 978-80-01-06482-5. 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 Úvodní poznámky

Lesy, které pokrývají třetinu území našeho státu, patří k relativně přírodním segmentům krajiny, u kterých předpokládáme především přírodní hodnotu, deklarovanou mj. tím, že každý les je chápán jako významný krajinný prvek. V současné době, kdy se často hovoří o kulturní krajině a jejích hodnotách, lesy a lesní krajina patří, pokud nejsou např. součástí komponované krajiny či krajiny asociativní, dle kategorizace kulturních krajin nejčastěji k organicky vzniklé krajině kontinuální, případně reliktní. Ta je na našem území jednoznačně plošně nejrozsáhlejší, přesto bývá z hlediska památkové péče na okraji zájmu. Žádná z našich krajinných památkových zón není zaměřena na lesní krajinu s jejími hodnotami. V lesích se pochopitelně mohou nacházet architektonicky cenné či historicky výjimečné objekty (hrady, zámky, zříceniny, archeologické stopy), pozůstatky těžby, pevnostní stavby, hraniční objekty, vodohospodářské stavby, fragmenty zaniklých krajinných struktur vč. sídel či stop původního členění pluziny a řada dalších objektů, souborů či struktur, ty však vesměs přímo nesouvisí s funkční plochou lesa.

Přesto jsou v lesích dochované kulturní hodnoty spjaté přímo s lesním hospodářstvím (plavební kanály, lesní železnice, dřevorubecké a uhlířské osady, drobné objekty dřevozpracujícího průmyslu, objekty lesní správy ad.) či s lovem (obory vč. průseků, zbytků ohradních zdí, bažantnice). Příspěvek se zabývá těmito hodnotami lesní krajiny, které také patří ke kulturnímu bohatství naší krajiny a dotvářejí identitu daného regionu.

Cílem příspěvku je na základě studia dostupné literatury a analýz řady konkrétních lokalit, které byly zkoumány autorem v rámci mnoha hodnocení krajinného rázu, identifikovat a shrnout možné prvky a struktury indikující případné kulturní a historické hodnoty lesní krajiny. Jde o dílčí výzkum v rámci první fáze grantu NAKI II „Identifikace a prezentace památkového potenciálu historické kulturní krajiny České republiky“, kterou je zpracování národní typologie historické kulturní krajiny (HiKK), konkrétně podchycení charakteristických kulturně-historických znaků a jevů krajiny (typických segmentů, struktur a prvků HiKK) a jejich utřídění ve vztahu k základním typologickým kategoriím podle článku 1 směrnice Výboru světového dědictví UNESCO. Podchycení přítomnosti takových znaků bude mj. součástí připravované Metodiky identifikace typologických jednotek historické kulturní krajiny ČR.

## 2 Lesy jako součást kulturní krajiny

Lesy plní bezesporu řadu nezastupitelných funkcí (ekologické, rekreační, hygienické, vodohospodářské, protierozní...), jsou nedílnou součástí naší kulturní krajiny, tj. krajiny, která je kombinovaným dílem přírody a člověka (*combined works of nature and of man*). Mají tedy či obsahují vedle nezanedbatelné přírodní hodnoty též hodnotu či hodnoty kulturní a historické, byť nejsou tak výrazné.

Definice kulturních krajin (*cultural landscapes*), jak se objevuje v dokumentu Výboru pro světové dědictví z roku 1992 (*Report of the Expert Group on Cultural Landscapes*), zavádí tři hlavní kategorie kulturní krajiny, tj. komponovanou krajinu záměrně navrženou a vytvořenou člověkem (*designed and created intentionally by man*), organicky vyvinutou krajinu (*organically evolved landscape*) a asociativní kulturní krajinu (*associative cultural landscape*), přičemž organicky vyvinutá může být v podobě kontinuální (*continuing landscape*), stále se vyvíjející krajiny či v podobě krajiny reliktní (*relict or fossil landscape*), jejíž vývoj byl již v minulosti ukončen (Kučová 2007). Lesní plochy se objevují v každém ze zmíněných typů. Než tedy ve výkladu přikročíme k hlavnímu tématu příspěvku, tj. lesní krajině jako krajině organicky vyvinuté, stručně nastíníme i význam lesů pro ostatní typy kulturních krajin.

### 3 Lesy a krajina komponovaná

Lesy, stejně jako ostatní krajinné složky, bývaly častou součástí krajiny komponované. Jedná se o osobitý typ kulturní krajiny, jejíž celkové uspořádání či upořádání jejích jednotlivých částí je dáno na základě předem daného kompozičního (estetického) záměru, demonstrujícího postavení majitele ve společnosti, reprezentujícího jeho majetek nebo duchovní přesvědčení či filosofický postoj, stejně tak jako jeho estetický názor (touha panství logicky uspořádat), potřebu krásna či snahu o usměrnění okolní divoké přírody (Kubeša – Kulišťáková 2010). O komponované krajině bylo v posledních letech napsáno mnoho knih a článků, tudíž je toto téma již bohatě saturováno stávající literaturou. Proto je zde uvedeno jen několik stručných poznámek k této jinak velmi obsáhlé problematice.

Těžiště většiny krajinných kompozic leží v období baroka, dokonce můžeme hovořit o barokní komponované krajině. Pozdější romantické krajinářské úpravy konce 18. a 19. století jsou pak spojeny především s přírodně krajinářským principem (lovecké a bukolické krajiny). Krajinářské úpravy 17. a 18. století však mají svou slavnou předeheru (především co do rozsahu) již v 16. století, kdy vrcholí velkorysé zakládání rybníčních soustav s řadou kanálů a stok na rožmberském Třeboňsku a pernětejském Pardubicku, dále na Chlumecku, Plzeňsku, Tovačovsku, Lounsku (Valtr 1986), Novohradsku, Blatensku, Lnářsku, Štětkeňsku a jinde, přičemž první ucelená rybníční soustava v Čechách vznikla již v 15. století na Hlubocku (Pavlátová 2007). Také první zmínka o klasické aleji je zaznamenána již v 16. století, kdy byla olemována cesta mezi Lvím dvorem na Pražském hradě a zámečkem ve Staré královské oboře (Velička 2010).



obr. 8 – Tajuplný les Sacro Bosco v Bomarzu (Foto: autor)

Estetické uplatnění lesů v krajině a jejich kultivace je častá již v manýristické Itálii, jak je patrné u známého svatého lesa Orsiniů Sacro Bosco v Bomarzu (1552-1580) s mnohohrstevnatou symbolikou, přičemž lesní barco, původně obora upravená jako lesní zahrada či park, je koncept ještě starší. Již zde nejde o lov, ale o stín, únik před horkem města

v lesnatém prostředí plném symbolů a odkazů (Hendrych – Líčeníková, 2010). Jméno *Sacro Bosco* sahá až k posvátným hájům antiky, které byly kultovními a zároveň pohřebními místy a znovu ožily v literatuře 16. století jako idylická *Arkádie* (Kalusok 2004).

Klasická barokní kompozice se v lesích objevuje především v podobě linií – průseků, někdy lemovaných alejemi, v různých geometrických uspořádáních. Tyto linie se váží na uzly v podobě objektů panských (lovecké zámečky, myslivny, letohrádky, loggie, gloriety, altánky, besídky či pavilony) i sakrálních (kaple, poustevny atd.). Části zalesněné obory tedy dělily sítě liniiových či paprscitých průseků, průhledů a alejí, umožňující bezpečnou jízdu několika jezdců vedle sebe. Zejména v loveckých oborách je klasická především šesti až osmiramenná hvězda související i se způsobem lovu, přičemž ve středu hvězdy stál zpravidla letohrádek (pavilon), přehledné pozorovací stanoviště i místo hodování po skončení lovu. Průseky se pak sbíhaly na volná prostranství, tzv. *dostavenička* (Tuma 2014). Na místech, kde se chovy zvířete udržely i do novější doby, stávaly se obory součástí nově budovaných přírodně-krajinářských parků a postupně ztrácely své výrazné geometrické členění.



*obr. 2 – Lesní arboretum Americká zahrada u Chudenic (Foto: autor)*

Liniové (podél cest v lese) i ornamentální (komponované do určitého obrazce) lesní aleje však nejsou jen v oborách, ale objevují se i v ostatních lesních porostech. Mohou zde hrát řadu rolí, ale neopominutelný je i jejich estetický účinek spojený s praktickou funkcí orientace. Typická jsou jak jednořadá stromořadí na okraji lesního porostu, tak dvouřadá aleje kolem hlavních cest (Veličkovi 2013). Estetizující opláštění porostů vizuálně atraktivními či jinak užitečnými dřevinami, nahrazování staršího systému geometrických lesních průseků a

alejí pastorálními scenériemi komponovanými dle krajinářských principů soliterními stromy a vinoucími se stromořadími již přechází k období romantismu a přírodně krajinářského parku.

Z měřítka lesní krajiny se již přesouváme k měřítku zahrady či parku, v nichž se lesní motivy a lesní estetika objevují velmi často, vždyť kultivace přírodních prvků lesa byla v minulosti nedílnou součástí umění zahradního umění (Hendrych – Líčeníková, 2010). Zahrada v nich přechází v obory a ve volnou krajinu, lesy se naopak stávají kultivovanou krajinou. To vidíme v díle hraběte Sporcka na v lesích jeho panství v Lysé nad Labem, u Kuksu či ve Starém Plesu.

Na pomezí parku a lesa leží arboreta a lesní školky, které se poprvé objevují na schwarzenberském panství již po polovině 17. století (Matoušek 2010). Taková je například Americká zahrada na Chudenicku se vzácnými druhy cizích dřevin, zejména dřevin amerického původu, původně založená roku 1828 jako okrasná školka cizokrajných rostlin, odkud byly dřeviny dodávány i do jiných parků a zahrad rodiny Černínů. Podobný charakter má arboretum Bukovina na Hrubé Skále, jedna z nejstarších pokusných ploch zaměřených na introdukci cizích dřevin, založená v letech 1860 až 1862.

Kulturní a historickou hodnotu mají bezesporu také lesní hřbitovy (např. areál lesního hřbitova z první poloviny 19. století u Nového Jáchymova s řadou neogotických litinových náhrobníků, vějířovitě rozměřený lesní hřbitov ze 30. let 20. století v Písku ad.) vč. židovských, které bývaly často zakládány mimo osídlené území (Radomyšl), lesoparky či komponované lesní promenády. Například v Karlových Varech dal již v roce 1756 hrabě Rudolf Chotek zřídit první lesní promenádu s vyhlídkami na lázně, Chotkovu cestu od Českého sálu k Jelenímu skoku, kterou v roce 1803 prodloužil Jan Rudolf Chotek až k mohutné jedli s obrázkem. Další karlovarskou lesní promenádu s templom a s vyhlídkou do březového údolí zřídil v roce 1801 lord Findlander a další následovaly (Pacáková-Hošťálková et al. 2004). Tímto výčtem jistě nebyly vyčerpány možnosti uplatnění lesů a jejich částí v rámci krajinářských kompozicí a v rámci zahradně-krajinářských úprav, byl pouze doložen neopominutelný význam lesních ploch v rámci komponované krajiny.

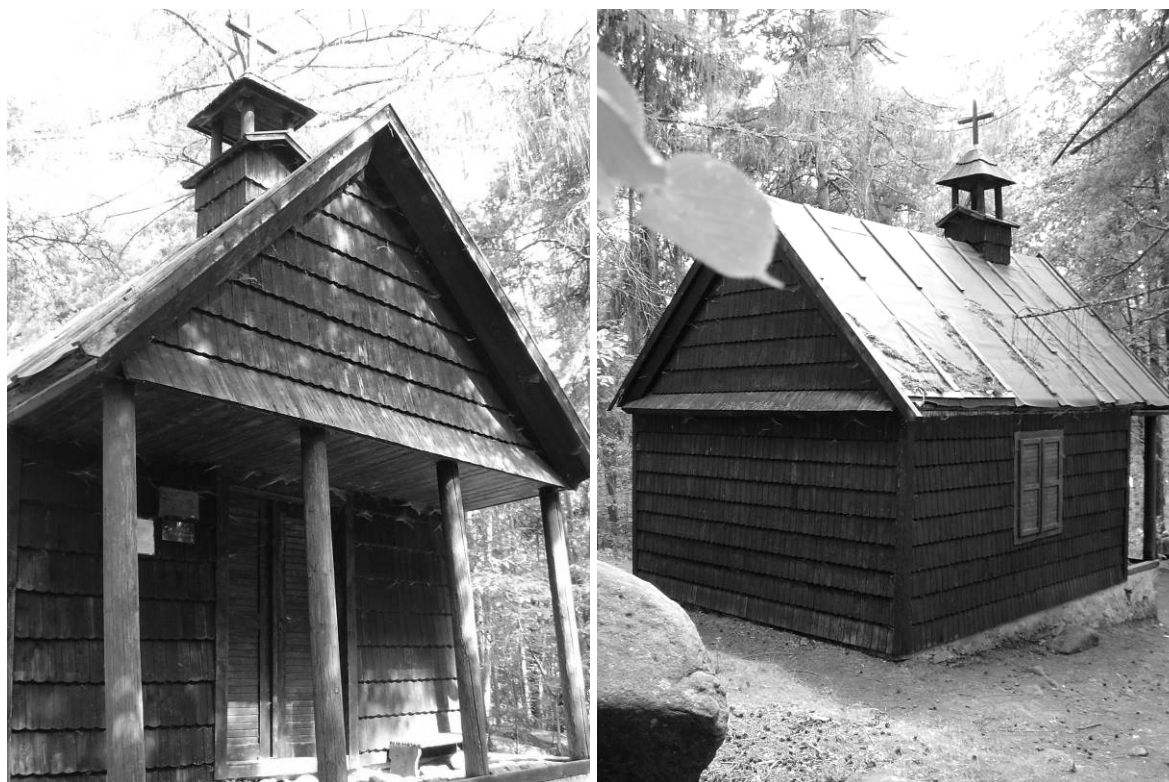
#### 4 Lesy a krajina asociativní

Mnohé lesy a lesní lokality patří ke krajině asociativní, což je krajina na pozadí náboženských, uměleckých nebo kulturních asociací (Kučová 2007), které mohou být nejrůznější, neboť člověk má a v minulosti měl k lesům určitý ambivalentní vztah (Klvač 2006). Asociace spjaté s lesem a přírodou tak mohou být rozdílné a je až podivuhodné, jak protilehlé aspekty ve vztahu k přírodě jednotlivé epochy akcentovaly (Komárek 2012).

Rozdílné vnímání lesa lze pracovně nazvat „začarovaný les“ a „malebné místo“ (Kupka 2016). Schama (2007) to nazývá dvěma podobami Arkádie, které vždy existovaly, zpustlá a upravená, temná a prosvětlená, místo pastýřské idyly i místo primitivní paniky. Jak uvádí Staněk (2010), les a strach k sobě patří, a spolu s vesmírem a mořem je les nejdůležitější hororovou „heterotopií“, tj. prostorem jiného (jiným prostorem), což dokládají četná literární díla (srv. Michel *Foucault, O jiných prostorech*). Les v nich vystupuje jako místo nebezpečných bytostí a jevů, od démonů přes zvířata a projevy prapůvodních sil až po domorodce ovládající černou magii. Ale i les sám o sobě často vystupuje jako vůlí vybavená nepřátelská bytost, či jako místo, kde se vyskytují jednotlivé zlé stromy. Vedle lesa jako místa nadpřirozeného zla, je častokrát les popisován jako místo zla přirozeného, jako místo obnažení děsivé lidské přirozenosti či místo ohrožení jinými. Takový strach a respekt z hlubokého a temného hercynského hvozdu chovaly po masakru v Teutoburském lese po staletí římské legie. V neposlední řadě je pak les vnímán i jako místo setkání s nepřátelskou, vražednou přírodou, kde jde o holé přežití. Tato archetypální podoba lesa jako temného, člověku nepřátelského a do jisté míry nebezpečného místa se promítla i do folklóru. Pocit vyplývající ze spojení volné přírody se zlem velmi dobře zachycuje svět pohádek bratří



Grimmů, např. Červená Karkulka, Jeníček a Mařenka ad. (Komárek, 2012), kde v lese číhá nebezpečí, buď přirozené (vlk, loupežníci) či nadpřirozené (Ježibaba) a šťastný konec spočívá mj. v nalezení cesty z lesa ven. Prapůvodní strach z lesa v asociaci s temnotou a neznámým přežívá, neuvědoměle, i dnes a setkáváme se s ním jak u dětí, tak dospělých (Bednaříková – Kysučan 2006). Příroda je v tomto konceptu vnímána jako silná, nezvládnutelná, nepoddajná, nekontrolovaná, divoká. Taková je krajina zachycená v Máchově Máji, zneklidňující, hluboká, s prvky tajemství a nostalgie.



*obr. 3 – Poustevna u české Kalvárie byla postavena mezi žulovými kameny na západním svahu hory v roce 1820. Dřevěná, šindelem pokrytá chaloupka s věžičkou na střeše je v interiéru vyzdobena nástěnnou malbou starého poustevníka od malíře Antonína Velečina. Stavba nikdy nesloužila jako skutečná poustevna, nýbrž byla romantickou součástí poutního areálu (Foto: autor)*

Představu o archetypálním strachu předindustriálního člověka z lesa je však na našem území třeba výrazně korigovat, neboť díky mnoha funkcím, které lesy plnily, vidíme spíš obraz důvěrně osvojeného a obydlého lesa, relativně hojně navštěvovaného a často lidmi doslova zabydleného (Matoušek 2010). Nakonec i v literatuře se objevuje krajina Babiččina údolí či lesní zátiší v Mrštíkově Pohádce máje, krajina harmonická, idylické místo, neproblematická, nehluboká krajina, náruč bezpečí (Hodrová 1994). Příkladem lesa coby vítaného úkrytu před společenskými normami je příběh Tristana a Isoldy. Pustina lesa tu milencům poskytuje bezpečnou náruč, skrývá je před hněvem podváděného krále Marka a stává se idylickým prostředím jejich nezákonné lásky (Gaži 2006). Nejde ovšem jen o literární koncept. Lesy byly v minulosti častokrát vnímány též jako místo bezpečí a jako domov pro „lesní lid“ i desperáty všeho druhu. V lesích žili nejen loupežníci a banditi, ale i zbojníci, kteří – nevím proč – vyvolávají spíš pozitivní konotace či partyzáni. Dodnes jsou v lesích stopy po přítomnosti partyzánů a četné pomníky připomínající jejich činnost.

Některé lesy stále velmi intenzivně vyvolávají tyto asociace. Takový je bezesporu Sherwood, královský les v anglickém hrabství Nottinghamshire, který je spjat s příběhem o Robinu Hoodovi, ale i Řáholec u Jičína, spjatý s literární postavou Loupežníka Rumcajse.

Lesy však byly místem úkrytu nejen pro desperáty. V dobách válečných událostí obyvatelé utíkali do lesů, kde hledali bezpečí. Lesy byly standardním, téměř oficiálním útočištěm po celá staletí. Dodnes se v lesích dochovaly tzv. lochy, podzemní chodby nebo i prostory vykopené především v měkkých horninách (především ve spraších, ale i pískovcích), které sloužily jako úkryty či spižírny (Buček et al. 2017). Některé konkrétní příklady jsou známy dodnes. Například řeholnice z kláštera Strážkyň Svatého hrobu ve Světcí, které nebyly povražděny při přepadení a následném vypálení kláštera husity, se skrývaly v hlubokých lesích v okolí Bohosudova. Ačkoli jim lidé z okolí nosili jídlo, drsné podmínky a hlad způsobily jejich postupné vymírání, zvláště když husité obsadili Krupku a svou přítomností zásobování řeholnic v lese ukončili (Buben 2012).

S lesy je u nás spojena i tradice nejstarších poustev. Samota označována jako poušť, na kterou se první poustevníci skutečně uchylovaly, je míněna především duchovně a na našem území jí mohla být i zelená pustina lesa (Buben 2016).



*obr. 4 – Areál Nového lesa u Kuksu nazývaný Betlém je příkladem krajiny s velkým kulturně-historickým nábojem (Foto: autor)*

Prvním českým poustevníkem byl sv. Ivan (asi +882), který se usadil v jeskyni v hlubokých lesích při Loděnickém potoce (Kačáku) nedaleko hradu Tetína. Podle tradice tam žil 42 let, přičemž 14 let se vůbec s nikým nepotkal. Stravu mu poskytovala okolní příroda a nebyť lovecké vášně knížete Bořivoje, který až k jeho obydlí pronásledoval zraněnou laň, pravděpodobně by zůstal utajen až do smrti. Dnes je na místě jeho poustevny ve Svatém Janu pod Skalou poutní areál, kde je možné vidět množství památek a připomínek tradicí spojených s tímto světcem (jeskyně, studánka, kámen se stopami šlépějí a otisků kolen, díra v jeskyni, jíž vyletěl ďábel), jehož úcta, neboť nebyl nikdy oficiálně kanonizován, je církevně povolena právě jen zde, uprostřed karlštejnských lesů, v místě s podivuhodným geniem loci (Buben 2016). I když nelze Ivanovu historicitu doložit, v povědomí kraje, kde se odehrával děj jeho života, v podstatě žije celé tisíciletí (Ravík 2006).

Dalším významným poustevníkem z české kotliny byl sv. Vintíř (+1045), který získal v roce 1029 od císaře Konráda II. část lesního hvozdu na Šumavě, v místech významné solné stezky („Vintířova stezka“), která vedla z Niederaltaichu přes Prášily, Dobrou Vodu, Hartmanice a Sušici dále do Čech. Na konci událostmi nabytého života působil v poustevnách v Dobré Vodě u Hartmanic, kde stojí jediný jemu zasvěcený kostel v Čechách, a na Mouřenci u Annína. Zde se dle legendy setkal s knížetem Břetislavem. Tento původně benediktinský mnich, bratranec císaře Jindřicha II., se zapsal do dějin nejen jako poustevník, ale také kolonizátor, misionář, politik a diplomat, rádce císařů a přítel knížete Oldřicha. Jeho ostatky se v současnosti nachází v Břevnovském klášteře (Buben 2016). Vintířův kult byl oficiálně schválen v roce 1634 jako vykonávaný „od nepaměti a nepřetržitě“ (Attwater 1993).

Zatímco Ivan pocházel z byzantské kulturní oblasti, snad z Bílého Chorvatska na dnešním polsko-ukrajinském pomezí, a Vintíř z Duryňska, českého původu byl další významný poustevník sv. Prokop (+1053), který působil v hlubokých hvozdech při Sázavě. Žil v lesích, spoléhal na občasné dary a almužny, kácel stromy, obdělával půdu. Zde dle tradice zkrotil čerta a zapřáhl jej do pluhu, se kterým, popoháněje jej křížem, vyoral tzv. Čertovu brázdu (dodnes částečně patrná terénní vlna připomínající široký úvoz) táhnoucí se 21 kilometrů od Sázavy až k Prokopově rodišti v Chotouni. I na sv. Prokopa zůstaly ve zdejší krajině stopy. Vedle Čertovy brázdy se v kryptě sázavského chrámu dochoval zbytek původní Prokopovy sluje a tzv. Svatoprokopská studánka, u níž se světec setkal s knížetem Oldřichem (Buben 2016). V roce 1204 byl Prokop Inocencem III. slavnostně oficiálně kanonizován, a to jako první český národní světec (Ravik 2006). Na našem území působila řada dalších poustevníků, později však již mimo lesy. Barokní poustevníci z kongregace ivanitů sídlili většinou u významných chrámů či kaplí. Lesní poustevny se staly spíš součástí komponované krajiny či symbolickými stavbami uvnitř krajinářských parků.

Zřizovatelem poustevny byl kupříkladu hrabě Sporck na panství v Lysé nad Labem. Jedna z poustevny s kaplí sv. Františka byla založena v roce 1717 na křižovatce lesních cest u Lysé. Rostly tam prý krásné buky, které hrabě Sporck miloval, neboť latinský název buku FAGUS odkazoval na jeho jméno (Franz Anton Graf Von Sporck). Tím se již dostáváme k asociacím, které vyvolávají jednotlivé stromy a druhy stromů, jimž jsou připisovány téměř lidské vlastnosti. Mezera (1979) dokonce popisuje charakter každé z dřevin, například bříza je smavá, osika hovorná, buk vážně zamyšlený, dub vzdorně ramenatý, jasan vznešený, lípa rovná, smrk upjatý a nepřístupný, jedle mateřsky něžná, borovice bezstarostná a modřín je náladový. Stromy se stávají symbolem jednotlivých regionů a národů (česká lípa srdčitá). Zejména v době národního obrození je pak patrné symbolické odvolávání se na samu českou krajinu jako důkaz národního svérázu. Česká literatura a umění té doby silně artikuluje vztah ke krajině a národu zároveň. Celé krajinné oblasti se stávají obecně přijímanými atributy češství a slovanství (Librová, 1988). Tím se již dostáváme daleko od původního tématu, a to jen proto, aby bylo zřejmé, že lesy jsou bezpochyby významnou krajinou asociativní, přičemž tyto asociace, z nichž byl uveden jen zlomek, jsou velmi pestré a bohaté.

## 5 Nelesní historické krajinné struktury v lesích

V lesích se nachází řada historických objektů a jejich fragmentů, které nejsou vázány přímo na lesní prostředí. V průběhu dějin se staly součástí lesa, například kamenné snosy jako pozůstatky struktury původní plůžiny (agrární terasy, haldy a valy, jež byly v minulosti často porostlé dřevinami), či vznikly v lese z jiného důvodu, tj. ne kvůli lesu jako takovému (staré cesty, opevnění, militární zákopy a valy, těžba nerostů, kamene, písku – staré štolky, kamenolomy či drobné „selské“ kamenolomy, hlinišť, pískovny, těžební haldy, minerální prameny ad.). V řadě případů se jedná o reliktní krajinu, jejíž vývoj byl už v minulosti ukončen.

Byť primárně nebyl důvodem vzniku takových historických struktur les, musely na jeho přítomnost reagovat, nebo byly díky přítomnosti v lese pozměněny a získaly novou hodnotu. Na pozůstatcích členění původní pluziny se například do současnosti někdy zachovaly významné staré polykormony, a to i mimo souvislé lokality starobyklých výmladkových lesů (Buček et al. 2017). Případem, kdy musela nějaká funkce reagovat na přítomnost lesa, jsou staré stezky a cest, v krajině dodnes patrné v řadě fragmentů (úvozy, úpravy povrchů, zpevnění svahů atd.), které ovšem primárně nesouvisí s tím, že vedou lesem. Například je dodnes patrná část Zlaté stezky u Volar v podobě asi 2,5 m široké lesní cesty zajištěné oproti svahu nízkou terasní zídka procházející vzrostlým smrkovým lesem na východním svahu vrchu Kamenáč (Památkový katalog NPÚ).



*obr. 5 – Staré cesty v lesích jsou součástí historické krajinné struktury (Foto: autor)*

S tím souvisel aspekt bezpečnosti na stezkách vedoucích hlubokými hvozdy v době, kdy bylo cestování plné obav z loupežníků a lapků všeho druhu. Proto se objevují předpisy chránící cestující před možným rizikem ukrytým v husté zeleni. Kvůli bezpečnosti a zvýšené ochraně před loupežníky přepadajícími počestné cestující bylo například v roce 1361 v Čechách nařízeno všem vrchnostem vyklesat křoviny a stromy po obou stranách městských stezek na vzdálenost „co by dohodil kamenem obepjatými prsty“. Podobně v roce 1578 bylo nařízeno vymýtit obě strany silnice do šířky jednoho lesního provazce, tj. asi 32 m. V 17. století, což je mj. doba třicetileté války a z ní pramenících obav a nejistoty, neboť moc zeměpanských a vrchnostenských úřadů nebyla ještě plně upevněna a k přepadávání formanů a dalších cestujících docházelo poměrně často, byla tato vzdálenost vymezena tak, „jak dalece by ranou pistole dosáhnouti aneb vůz se šesti koňmi volně obrátiti mohl.“ (Veličkovi 2013, Kubeša 2007). Podobná nařízení vznikala i jinde. Anglický král Edward I. vydal v roce 1285 nařízení, že majitelé musí vyčistit od vegetace okolí obchodních cest v šířce dvou set stop na každou stranu, jinak budou poháněni k odpovědnosti za loupeže a zločiny, které by byly na

cestě spáchány (Kuo – Sullivan 2001). Podobně byly z bezpečnostních důvodů odstraňovány stromy a keře z okolí hradů a opevněných měst (Kupka 2006).

## 6 Historické lesy a staré stromy jako součást kulturního bohatství

Historickou hodnotu představují lesy samy o sobě, například porosty spjaté se starobylými způsoby hospodaření. Takové jsou například lesní porosty výmladkového původu s dlouhodobým kontinuálním vývojem a zachovanými typickými přírodními a kulturně-historickými prvky starých pařezin. Výmladkovým způsobem byla v minulosti obhospodařována většina lesních porostů nížin, teplých pahorkatin a vrchovin na území České republiky. Ve starosídelní krajině byly takto lesy ovlivňovány již od neolitu, v dalších oblastech po celý středověk. V 19. století začalo docházet k přeměně nízkých a středních lesů výmladkového původu na les vysoký. K významným přírodním prvkům ve starobylých pařezinách patří zejména výmladkové polykormony (vznikají vegetativní regenerací dřevin na pařezech a pařezových hlavách), hlavaté stromy (stromy založené na regeneraci ve vyšších polohách kmene), doupné stromy (stromy s dutinami), dendrotelmy (stromové dutiny naplněné vodou), výstavky (staré stromy ponechané jako zdroj osiva na vykácených pasekách), ekotony (společenstva na okraji starobylých výmladkových lesů), světliny (luční či pastevní enklávy) a významné druhy rostlin a živočichů (Buček et al 2015). Výmladkové lesy měly svou typickou druhovou skladbu, neboť schopnost tvořit pařezové nebo kořenové výmladky je u jednotlivých druhů dřevin velmi odlišná. Staré výmladkové polykormony jsou proto i cennými doklady původního genofondu listnatých dřevin z období před vznikem racionálního lesního hospodářství. Z hlediska základního mezinárodního členění kulturních krajín náleží lokality starobylých výmladkových lesů do podkategorie reliktní krajiny, kde evoluční proces již v určitém období v minulosti skončil, ale významné charakteristické znaky jsou stále viditelné v materiální podobě (Kučová 2007, Buček et al. 2017). Význam zbytků starobylých výmladkových lesů je v oblasti pravěké ekumeny a subekumeny (tedy v 1. až 3. vegetačním stupni) srovnatelný s významem zbytků přirozených lesů (pralesů) ve vyšších vegetačních stupních (Buček 2013b).

V lesích se kromě starých výmladkových lesů objevují i druhově výrazná stromořadí sloužící jako vizuální označení majetkových poměrů nebo hospodářského členění lesních porostů. Jedná se o stromy, které označovaly hranice pozemků jednotlivých vlastníků, hranice panství či lesních revírů, někdy i jednotek prostorového rozdělení lesa. Doplňovaly tak průběh pozemkové hranice, často navíc vyznačené hraničními kameny nebo hraničními příkopy. Jako hraniční stromy byly na Moravě využívány i hlavaté stromy. V pařezinách často byly na hranicích jednotlivých pozemků ponechávány jako výstavky stromy generativního původu, přežívající několik obmýtí nízkého lesa. Na okrajích izolovaných lokalit starobylého lesa a na hranicích se zemědělskými pozemky proto bývá často soustředěn výskyt starých výmladkových pařezů a stromů s výmladkovými hlavami (Buček et al. 2017). Tyto „hraniční“ stromy, které bývaly již od 17. století zanášeny i do mapových děl, byly mnohde řešeny místně vzácnými druhy, aby se výrazně odlišily od okolního porostu (v jehličnatých porostech nezvyklé listnáče, modřínové porosty ve smrčinách a podobně). O funkci těchto stromů jako majetkových hranic svědčí i značná vzdálenost mezi jednotlivými stromy, někdy i několik zemských provazců (Veličkovi 2013, Hájek – Bukačová 2006).

Podobnou funkci jako hraniční stromy měly i příkopy v lesích, které jako terénní hranici nechávaly jednotlivé vrchnosti pravidelně vykopávat a obnovovat (Hájek – Bukačová 2006). Hraniční příkopy a valy patří ke starobylým způsobům označování hranic lesa, doloženým v mnoha evropských zemích. Hraniční příkopy a valy vymezovaly hranice pozemků v lesních porostech nebo na hranici lesa a zemědělsky využívaných ploch, sloužily také k omezení přístupu dobytka do lesů. Jsou významným dokladem vlastnických poměrů a historického



vývoje krajiny a lze je považovat za součást evropského kulturního dědictví (Buček et al. 2017).

## 7 Historické objekty a struktury spojené s lovem

Činností, která souvisí jednoznačně s lesem, je lov. V dnešní krajině se dochovala řada prvků a struktur, které jsou vázány na tuto aktivitu. S lovem je spojena řada historických objektů, lovecké hrádky, zámky a letohrádky určené pro lov v otevřených honitbách a revírech. Enklávy historických loveckých oblastí s vlastními loveckými stavbami pak představují obory, tj. zalesněné ohrazené prostory sloužící k chovu a lovu zvěře. Vymezením obory nepřímo vznikly plochy lesa vyčleněné z oblasti těžby, což též ovlivnilo jejich podobu.

Zakládání nejstarších obor, které u nás spadá do druhé poloviny 13. (Tuma 2014) či první poloviny 14. století (Andreska 1980), se kryje se zaváděním kuší (samostřílů). Zatímco středověká jezdecká štvance byla prováděna v otevřených krajinách, vznikaly v souvislosti s přesunem lovu do obor nové techniky lovu. Kuše a obory se vzájemně doplňovaly. Mnoho nových obor vzniklo v 15. až 18. století, přičemž se v oborách chovala hlavně srnčí a jelení zvěř, daňci, prasata, mufloni i zvířata exotická (Andreska 1980, Tuma 2014). Obora se stala postupně symbolem prestiže svého majitele, přítomným téměř na každém významnějším panství. V období baroka se pak, jak již bylo uvedeno, stávala součástí komponované krajiny. Obvykle navazovala na formální zámecký park, kdy celá kompozice provázání zahrady s loveckou krajinou byla propojena a členěna průseky, cestami, vodními plochami, loukami a skupinami stromů. Vznikly tak jedny z nejrozsáhlejších komplexů estetizované krajiny.



*obr. 6 – Žehušická obora je proslulá chovem bílých jelenů, kteří se sem dostali již v roce 1780. Od roku 1920 je chráněna jako přírodní památka. Obrázek zachycuje přístupovou alej vedoucí od zámku k bráně obory (Foto: autor)*

Pomineme-li však obory jako komponované krajiny, dochovaly se dodnes vedle oborních staveb na místě bývalých obor fragmenty oborního ohrazení zamezujícího pohybu



zvířat z obory do volné krajiny a naopak. Jako stavební materiál bylo užíváno dřeva, kamene, cihel a jejich různých kombinací. Původní hrazení dodnes nalezneme v Lánské oboře, v oboře Žehrov, v Horšovské oboře nebo v oboře Vřístek (Tuma 2014), někde se dochovaly vstupní brány či sochařská výzdoba (obora Kněžičky). V roce 1875 bylo v Čechách 317 obor, na Moravě 28. V současnosti (2014) je na našem území 196 uznaných obor (Šeplavý – Růžička – Pondělíček, 2005).

Vedle obor byly nedílnou součástí většiny panství bažantnice, mnohé dodnes dochované například jako lesní enklávy v zemědělské krajině. Bažanti se u nás objevují okolo roku 1300, nejstarší bažantnice pak jsou doloženy ze 14. století, kdy Karel IV. založil naši nejstarší bažantnici při svém loveckém zámečku v Králově Dvoře u Berouna (Andreska 1980). Z odborné literatury jsou známy bažantnice zřízené v roce 1579 v Třeboni, v roce 1579 u Roudnice nebo bažantnice u Mšece. Do roku 1950 je z historických podkladů známo přes 670 bažantnic, přičemž se jednalo o bažantnice v souvislých lesních celcích i o bažantnice remízové. Jen ve druhé polovině 18. století bylo v Čechách zřízeno 59 obor a 188 bažantnic. V roce 2014 u nás bylo evidováno 293 bažantnic (Šeplavý – Růžička – Pondělíček, 2005).

Původně bývaly bažantnice ohrazovány ploty stejně jako obory. Protože byla hlavním nebezpečím bažantních chovů dravá zvěř, objevují se i obezděné chráněné bažantnice. V Mikulově se například dochovala památkově chráněná brána bažantnice.

## 8 Historické objekty lesní správy, lesního hospodářství a dřevařství

Primárně se na les váží kromě objektů spojených s lovem historické objekty a struktury spjaté s lesním hospodářstvím (těžba, zpracování a přeprava dřeva, pálení uhlí, draslařství, získávání smoly...) a lesní správou. Jedná se o původně panské hájovny (hájenky), fořtovny, lesovny, myslivny a další, kterých se dochovaly na našem území stovky. Rozdíl mezi nimi tkví především v tom, kdo je užíval, než v architektonické formě. Jejich podoba může být od prostých chalup po architektonicky významné a zdobné objekty či celé soubory objektů s hospodářským zázemím. Některé z nich požívají i památkovou ochranu. Příkladem může být klasicistní hájovna v Mířenicích s hospodářským zázemím zřízená na nalžovskohorském panství rodu Taafů ve 40. letech 19. století. Stavba byla inspirovaná jednotným stavebním plánem, podle něhož vznikly obdobné stavby v nedalekých Krutěnicích a Prašivici (Památkový katalog NPÚ). Místy se v lesích objevují i pomníky vztahující se k profesi lesníků (např. pomník lesního Maxmiliána Haigera ve Strážnici zastřeleného pytláky při věrném plnění svých služebních povinností, který dali postavit jeho kolegové, lesníci strážnického panství hraběte Magnise).

Les nabízel vedle těžby dřeva sběr hub, borůvek a jiných lesních plodů i řady vedlejších produktů, například steliva, klestí, bylin, el i kůry pro koželužny, lýka, smoly a podobně (Čeněk at al. 2006). Ne všechny z těchto činností se však zapsaly do historické krajinné struktury lesů. Množství dřeva spotřebovala výroba dřevěného uhlí a potaše, dále se rozvíjela výroba dehtu a smoly. Kvůli potřebě pravidelné dodávky dřeva byla řada provozů situována přímo v lesích nebo v jejich okolí, například železářské provozy, sklárny, smolárny, dehtárny, draslárny, milíře na výrobu dřevěného uhlí ad. (Matoušek 2010). K dochovaným fragmentům těchto aktivit patří uhlířské (milířové) plošiny (milířiště), které dokládají velmi intenzivní ovlivňování lesů v minulosti těžbou dřeva. Vybudování vodorovné plošiny kruhového, oválného, ojediněle i čtvercového půdorysu bylo důležitou podmínkou pro pálení dřevěného uhlí v milířích. Nejnápadnější jsou zbytky uhlířských plošin ve svažitém terénu, kde zemina odtěžená při zakopávání plošin do svahu byla využita při modelaci druhé části plošiny na svahu (Buček et al. 2017).

Nejvíce se v lesích projevila těžba a zpracování dřeva. S tím souvisí i osady dřevorubců a lesních dělníků, uhlířů a dalších profesí spojených s lesem, zakládané na panstvích zejména od baroka často jako nové pravidelné vesnice. Takovou osadou je

kupříkladu Karlova Ves na fürstenberském Křivoklátsku založená v roce 1828 knížetem Karlem Egonem II. jako osada drvoštěpů, kteří těžili dřevo v kouřimeckém revíru pro potřebu železné huti v Roztokách u Křivokláta.

Těžbu dřeva doplňovala potřeba jeho dopravy. Staletým využíváním vznikla v lesích síť lokálních stezek a cest, sloužících především k dopravě dřeva. Skácené kmeny k nim byly stahovány ručně a potom odváženy povozy tažených koňmi či voli na větší vzdálenosti, obvykle do blízkých venkovských sídel. Zachované zbytky starých cest a stezek, především úvozy, jsou významným dokladem o zpřístupňování krajiny v minulosti a o dávné technologii dopravy dřeva (Buček et al. 2017). Zbytky sítě starých lokálních stezek a cest je třeba přiřadit k významným znakům starobyklých lesů a věnovat jejich průzkumu a zachování adekvátní pozornost (Buček et al. 2013a).

Konjunktura dřevařského průmyslu vedla zejména v 19. století k zakládání speciálních lesních cest k transportu dřeva. V druhé polovině 19. století se začínají stavět lesní železnice, například v roce 1885 na panství Nové Hrady a o čtyři roky později na Jindřichohradecku a následovaly další (Matoušek 2010). Některé z tratí se alespoň fragmentárně dochovaly i do dnešní doby. K tomu přistupuje doprava vodní. Byla upravována koryta potoků pro plavení dřeva, následně se objevují systémy uměle budovaných kanálů. Dodnes se dochovaly na Šumavě Schwarzenberský (1793) a Vchynicko-tetovský kanál (1799-1801) vč. souvisejících vodohospodářských objektů (například technická památka Vchynicko-tetovský kanál zahrnuje vlastní těleso kanálu, opěrné zidky, upravené břehy, těleso komunikace, násyp vedle cesty, zpevňovací zidky a odvaly vytěženého materiálu, můstky nebo příbřežní pilíře pro mosty, hradlový most včetně příjezdové komunikace, jezu a tělesa zaústění do kanálu, zaústění vedlejších příležitostných nebo stálých posilujících vodotečí, přepady pro regulaci hladiny vody, skluz do řeky Křemelné a plošiny vybudované v některých úsecích pro shromáždění a skladování dřeva před splavením) a další kanály, z nichž některé byly budovány již ve středověku (relikt středověkého vodního kanálu dopravující dřevo z lesů okolo Boskovic do města). Sám Schwarzenberský kanál je jednou z největších a svým dochováním nejrozsáhlejší dochovanou technickou památkou na Šumavě. Kanál byl napájen vodou z 27 potoků, ze tří umělých nádrží (Rosenauerova, Jelení a Říjiště) a z Plešného jezera. Celé vodní dílo obsahovalo původně 87 malých a větších můstků, 80 propustí a 22 stavidel. Podél kanálu chodilo asi 200 lidí, kteří hlídali průběh plavby a uvízlá polena posouvali pomocí háků. Denně tak mohlo být splaveno až 1 000 sáhů (asi 1,8 km) dřeva (Památkový katalog NPÚ). Na ně navazovala dálková voroplavba, která se zejména v 19. století stala výrazným fenoménem ovlivňujícím okolí vodních toků (svěbytná plavecká subkultura). Ve druhé polovině 19. století dosáhla voroplavba v Čechách svého vrcholu. Ještě v roce 1906 bylo splaveno 594 tisíc kubiků dřeva, po roce 1948 se plavilo již jen příležitostně a tisíciletá tradice české voroplavby byla ukončena v roce 1960, kdy se na Vltavě objevily zřejmě poslední prameny (Čeněk et al. 2006).

Lesy tedy, i pokud nejsou krajinou komponovanou či asociativní, obsahují řadu historických krajinových struktur, z nichž mnohé mohou být předmětem památkového zájmu.

## 9 Závěrem

Z výše uvedeného – jistě neúplného přehledu – je patrné, že lesy v sobě skrývají řadu kulturních a historických hodnot. Jsou součástí naší kulturní krajiny a její identity. Nelze je vnímat jen pohledem lesnickým či dřevařským, ovšem ani pouze pohledem ochrany přírody a krajiny. Stejně jako ostatní krajiny je musíme vnímat i s jejich neopominutelnou kulturní hodnotou, byť je snad ze všech typů kulturní krajiny v lesní krajině nejméně nápadná.

Představené dílčí výstupy jsou součástí analýz kulturní krajiny prováděných v rámci grantu NAKI II „Identifikace a prezentace památkového potenciálu historické kulturní krajiny České republiky“. Jeho cílem je mimo jiné identifikovat, dokumentovat a prezentovat

poznatky o hodnotách historické kulturní krajiny s památkovým potenciálem; rozvinout stávající systém ochrany historických krajinných struktur vycházející z institutu památkových zón na základě podchycení typologických východisek napomáhajících k rozpoznání potenciálu ochrany na doposud nechráněných částech historické kulturní krajiny; posílit povědomí a ochranu hodnot historické kulturní krajiny, jako důležité součásti národní identity, kulturního dědictví a implementace mezinárodních úmluv. Protože je lesní krajina z tohoto hlediska vnímána především jako krajina relativně přírodní a její kulturní a historické souvislosti jsou často pomíjeny, je tento text prvním krokem k dalším podrobnějším analýzám a případovým studiím, které budou následovat.

## Literatura

- ANDRESKA, Jiří (1980). *Vývoj myslivosti: průvodce expozicí*. Zemědělské muzeum. Zámek Ohrada u Hluboké nad Vltavou.
- ATTWATER, Donald (1993). *Slovník svatých*. Vimperk/Rudná u Prahy: Papyrus/JEVA. ISBN 80-85776-06-5 (Papyrus), 80-901365-7-5 (Jeva).
- BEDNAŘÍKOVÁ, Jarmila – KYSUČAN, Lubor (2006). Les jako locus amoenus? – estetika lesa v antické literatuře. In: KLVAC, Pavel (ed.). *Člověk a les*. Brno: Masarykova univerzita, s. 28–35. ISBN 80-210-4202-8.
- BUBEN, Milan M. (2012). *Encyklopedie řádů, kongregací a řeholních společenství katolické církve v českých zemích III/4*. Praha: Libri. ISBN 978-80-7277-443-2.
- BUBEN, Milan M. (2016). *Encyklopedie řádů, kongregací a řeholních společenství katolické církve v českých zemích IV/1*. Praha: Libri. ISBN 978-80-7277-545-3.
- BUČEK, Antonín et al. (2015). Starobylé výmladkové lesy jako součást paměti krajiny. In: ŠTASTNÁ, Milada – VAISHAR, Antonín. *Mentální obraz českých vesnic – vzpomínky na krajinu: Sborník abstraktů*. Brno: Mendelova univerzity v Brně, s. 6. ISBN 978-80-7509-347-9.
- BUČEK, Antonín – ČERNUŠÁKOVÁ, Linda – FRIEDL, Michal (2013a). Staré stezky a starobylé výmladkové lesy ve starosídelní krajině. In: KIRCHNER, Karel – MARTÍNEK, Jan (eds.). *Staré stezky v geografii a archeologii VIII*. Brno: Ústav geoniky AV ČR. 5–10. ISBN 978-80-86407-40-1.
- BUČEK, Antonín – ČERNUŠÁKOVÁ, Linda – FRIEDL, Michal (2013b). Typické prvky starobylých výmladkových lesů. In: KIRCHNER, Karel – MARTÍNEK, Jan (eds.). *Staré stezky v geografii a archeologii VIII*. Brno: Ústav geoniky AV ČR. S. 11–22. ISBN 978-80-86407-40-1.
- BUČEK, Antonín – ČERNUŠÁKOVÁ, Linda – FRIEDL, Michal (2017). Starobylé pařeziny jako historická struktura krajiny. In: *Kulturní detail v krajině, historické struktury krajiny*. Kroměříž: NPÚ ÚOP Kroměříž, s. 65–75. ISBN 978-80-87231-50-0.
- ČENĚK, Miroslav et al. (2006). *Lidé, krajina a zemědělství*. Praha: Profi Press. ISBN 80-86726-21-5
- GAŽI, Martin (2006). Poustevník, nebo loupežník? K proměnám vnímání „lesních lidí“ od středověku po dobu moderní. In: KLVAC, Pavel (ed.). *Člověk a les*. Brno: Masarykova univerzita, s. 43–59. ISBN 80-210-4202-8.
- HÁJEK, Tomáš – BUKAČOVÁ, Irena (2006). *Příběh drobných památek: Od nezájmu až k fascinaci*. České Budějovice: Studio JB. ISBN 80-900903-9-7.
- HENDRYCH, Jan – LÍČENÍKOVÁ, Michaela (2010). Les v zahradním umění. In: *Kauza les. Environment jako estetický problém*. Olomouc: Univerzita Palackého, s. 9–34. ISBN 978-80-244-2572-6.
- HODROVÁ, Daniela (1994). *Místa s tajemstvím: kapitoly z literární topologie*. Praha: Koniasch Latin Press. ISBN 80-85917-03-3.

- KALUSOK, Michaela (2004). *Zahradní architektura*. Brno: Computer Press. ISBN 80-251-0287-4.
- KLVAČ, Pavel (2006). Člověk a les. In: KLVAČ, Pavel (ed.). *Člověk a les*. Brno: Masarykova univerzita, s. 5–7. ISBN 80-210-4202-8.
- KOMÁREK, Stanislav (2012). Příroda a kultura. In: STIBRAL, Karel et al. (eds). *Zahrada. Přírozenost a umělost*. Praha: Dokořán, s. 23–36, ISBN 978-80-7363-431-5.
- KUČOVÁ, Věra (2007). Historická kulturní krajina v kontextu památek světového dědictví. *Zahrada – park – krajina XVII*. č. 1/2007, s. 6–10. ISSN 1211-1678.
- KUBEŠA, Petr (2007). Stručný přehled použití alejí v historii a legislativa upravující jejich použití od poloviny 18. století do začátku století 20. In: *Historie a současnost alejí v krajině a urbanizovaném prostředí*. Olomouc, NPÚ, s. 137–149. ISBN 978-80-86570-11-2.
- KUBEŠA, Petr – KULIŠŤÁKOVÁ, Lenka (2010). Krajinné úpravy okolo bývalého loveckého zámku v Nových Zámčích u Litovle provedené za Jana Josefa Liechtensteina po roce 1805 a jejich obnova. In: *Komponovaná kulturní krajina a možnost její obnovy a zachování*. Olomouc: NPÚ ÚOP Olomouc, s. 16–29. ISBN 978-80-86570-17-4.
- KUPKA, Jiří (2006). *Zeleň ve vývoji města*. Praha: Nakl.ČVUT. ISBN 80-01-03443-7.
- KUPKA, Jiří (2016). Proměny městské zeleně a bezpečnost města. *Regionální rozvoj mezi teorií a praxí*. č. 2/2016, s. 18–25. ISSN 1805-3246.
- KUO, Frances E. – SULLIVAN, William C (2001). Environment and Crime in the Inner City. Does Vegetation Reduce Crime? *Environment and Behavior* 33. no. 3, pp. 343–367. ISSN 0013-9165.
- LIBROVÁ, Hana (1988). *Láska ke krajině?* Brno: Blok.
- MATOUŠEK, Václav (2010). *Čechy krásné, Čechy mé. Proměny krajiny Čech v době industriální*. Praha: Krigl. ISBN 978-80-86912-36-3.
- MEZERA, Alois et al. (1979). *Tvorba a ochrana krajiny*. Praha: SZN.
- PACÁKOVÁ-HOŠŤÁLKOVÁ, Božena et al. (2004). *Zahrady a parky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri. ISBN 80-7277-279-1.
- PAVLÁTOVÁ, M. (2007). Příklady využití alejí v jihočeské krajině. In: *Historie a současnost alejí v krajině a urbanizovaném prostředí*. Olomouc: NPÚ ÚOP Olomouc, s. 51–74. ISBN 978-80-86570-11-2
- RAVIK, Slavomír (2006). *O světcích a patronech*. Praha: Levné knihy. ISBN 80-7309-343-X
- SCHAMA, Simon (2007). *Krajina a paměť*. Praha: Argo/Dokořán. ISBN 978-80-7203-803-9 (Argo), 978-80-7363-071-3 (Dokořán).
- STANĚK, Jan (2010). Topos lesa v literárním hororu. In: STIBRAL, Karel et al. (eds.). *Kauza les. Environment jako estetický problém*. Olomouc: Univerzita Palackého, s. 135–152, ISBN 978-80-244-2572-6.
- ŠEPLAVÝ, Petr – RŮŽIČKA, Jaroslav – PONDĚLÍČEK, Jiří (2005). *Myslivost v České republice*. Praha: MZe ČR.
- TUMA, David (2014). Vývoj obornictví v českých zemích. In: *Vývoj obornictví v českých zemích. Prameny a studie* 53. Praha: NZM, s. 215 – 233. ISBN 978-80-86874-52-4, ISSN 0860-8483.
- VALTR, V. (1986). Krajinařské úpravy v 17. a 18. století. In: *Zelené systémy a jejich význam v krajinném obraze*. Praha: Dům techniky ČSVTS.
- VELIČKA, P. (2010). Jak jsme k alejím přišli a jak o ně dnes přicházíme. In: ESTERKA, J. (ed). *Zachování alejí jako typického prvku české krajiny*. Praha: Arnika, s. 16–33. ISBN 978-80-904409-7-5.

*Článek byl podpořen Projektem programu na podporu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje národní a kulturní identity (NAKI II) DG16P02M034 „Identifikace a prezentace památkového potenciálu historické kulturní krajiny České republiky“.*

**Informace o autorovi**

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

*ČVUT v Praze, Fakulta stavební, Katedra urbanismu a územního plánování*

*jiri.kupka@fsv.cvut.cz*

## Financování obnovy kulturních památek Libereckého kraje programového období 2007-2013

### *Funding of the Preservation of Cultural Monuments in Liberec Region within Program Period 2007-2013*

Gabriela Antošová

#### **Abstract:**

The case study is based on a quantitative analysis of the secondary data from Annual reports of selected financial resources devoted to the selected programs, and its usage for the restoration of cultural monuments.

This approach is related also to the cultural economy and the budgets of municipalities, in particular to preservation of the cultural heritage in 2007-2013. The analysis combines qualitative and quantitative approaches. According to this information, a systematic review creates a list of beneficiaries drawing on EU funding in 2007-2013 and projects finalized during period 2007-2013. Subsequently, successful implementers and their projects (with respect to the development of restoration of cultural monuments in the Liberec region) were selected for further assessment. Qualitative point of view completes the quantitative analyses by giving examples of good practice approaches of development and maintenance of cultural monuments in the Liberec region. The paper presents various examples of a good solution with the usage of Public Private Partnership in the development of tourism in municipalities. This paper deals with impacts of EU projects on tourism development in municipalities of the Liberec Region. Finally, the comparison of the usage of financial resources devoted to the maintenance of cultural monuments of Liberec region are presented with the main objective to promote the importance of the preservation of cultural heritage.

#### **Keywords:**

cultural monuments; Liberec region; maintenance; budget; Ministry of Culture; funding

ANTOŠOVÁ, Gabriela (2018). Financování obnovy kulturních památek Libereckého kraje programového období 2007-2013. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 207-226. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

Kdykoli se začnou lidé podílet na záchraně a uchování svých památek a na všem, co je jim drahé, jsou ochotni jednat tak, aby toto dědictví ochránili. Vydávají se na cestu, jež má výjimečné důsledky jak pro ně samé, tak pro jejich společenství, jejich děti a nakonec i pro každého, kdo si cení výdobytků lidstva. Celá naše společnost se dostává do role prozatímních správců za naše i budoucí generace. Toto je privilegium, ale také zodpovědnost (Kesner, 2000). Snahou naší generace by mělo být především kulturní dědictví uchovávat, zhodnocovat a dále rozvíjet. Nicméně manažeři kulturního dědictví jsou většinou rezervovaní, pokud jde o průzkum přímějších metod výběru tržeb potřebných k financování údržby a oprav majetku v jejich péči, které budou nevyhnutelně potřebné, ať už jsou otevřené veřejnosti, či nikoliv (Garrod a Fyall, 2000). Zatímco princip „platí uživatel“ je nyní široce uznáván jako potenciální prostředek propagace udržitelnosti ve smyslu dalších hlavních forem turismu (Forsyth, Dwyer a Clarke, 1995), mnoho manažerů kulturního dědictví se chová více obezřetně při uplatňování tohoto přístupu. Manažeři kulturního dědictví nejsou o logice principu „platí uživatel“ přesvědčeni. Výsledkem je, že uživatelé jsou obdarováni „symbolickými“ vstupními poplatky, které odráží pouze část „úplných sociálních nákladů“ jejich aktivit. Důvody tohoto dění upřesňuje Garrod a Fyall (2000), a to v chování manažerů kulturního dědictví, kteří přístupy k cenám kulturního dědictví spojují s jeho komodifikací, tedy s přetvořením kulturního aktiva na produkt uplatnitelný na trhu. Také existuje obava, že toto povede k nahrazení „zlatých pravidel“ památkové péče (např. jednotnost zájmu) neslučitelnými komerčními zájmy. Ovšem kulturní dědictví má hodnotu daleko vyšší, než mu lze přisoudit. Kulturní hodnota pro dnešní i budoucí společnost nesmí být zkompromitována základními komerčními hodnotami. Dalším možným důvodem pro nedostatek zájmu mezi manažery kulturního dědictví pro zavedení vstupného je těžké zavedení tohoto přesvědčení v souladu s jejich vlastní ideologií o širším smyslu odvětví turismu kulturního dědictví (Leask a Goulding, 1996). Vstupné nejen nabízí možnost kontroly počtu návštěvníků, ale představuje také důležitý potenciální zdroj příjmů pro zvládnutí vlivu manažerů a pro financování důležitých programů památkové ochrany (Garrod a Fyall, 2000).

## 2 Teoretický rámec

V nejobecnějším slova smyslu dávají Patočka a Heřmanová (2008) do souvislosti ve společnosti veřejnou ekonomiku, podnikatelskou sféru a oblast kultury a umění. Mezi těmito třemi sférami dochází (nutně a běžně) ke vzájemnému ovlivňování. Vztah ekonomiky a kultury lze tedy podle jmenovaných autorů charakterizovat jako množinu přímých a nepřímých vztahů, které zahrnují jak otázku zbytnosti kultury v té které společnosti, tak otázku efektivnosti financování kultury z veřejných či soukromých zdrojů, otázku míry komercializace kultury a umění a v neposlední řadě i obecnější otázku vztahu prosperity společnosti ke stavu a úrovni kultury.

Ačkoli „kulturu lze obtížně redukovat na odvětví ekonomiky nebo hospodářství“ (Mockovčiaková in Patočka a Heřmanová, 2008:133), s ohledem na ekonomický charakter veřejných služeb místní a regionální kultury jsou tyto služby, poskytované v obecně uznaném veřejném zájmu, stále existenčně závislé na finančních prostředcích z veřejných rozpočtů, o jejichž alokaci rozhodují orgány veřejné správy. Na druhé straně je však „sféra veřejných služeb (včetně místní a regionální kultury) poměrně významná z národohospodářského hlediska“ (ibid), ať již jde o zaměstnanost, odvody z mezd, objem vyplácených mezd realizovaných domácností, o přínosy cestovního ruchu apod.

Hájek a Křížová (in Hájek a Jech, 2000) upozorňují na situaci ve Francii, kde bylo prokázáno, že 1 frank, vložený do obnovy historických památek, vytvoří 3 krát více pracovních příležitostí než 1 frank, vložený do nové výstavby. V Nizozemsku se prokázalo, že jeden gulden do obnovy historických památek se vrátí 1,6 krát. Modelová studie ministerstva

kultury ČR, zaměřená na měření a ekonomické vyhodnocení multiplikačních efektů, dosahovaných v důsledku státní finanční podpory obnovy památek v městské památkové zóně v Písku, poukázala na to, že 1 koruna vytvořila v průměru 1,38 Kč za jeden rok. Nejedná se pouze o přínos kulturního dědictví. Multiplikační efekt nezávisí pouze na stavu památkového fondu, ale především na celém komplexu navazujících služeb, dopravní obslužnosti atd. Jedná se tedy o multiplikační efekt cestovního ruchu, který umožňuje zachovávat, respektive vytvářet nové pracovní příležitosti a finanční zdroje pro rozvoj regionů. Tento regionální rozměr cestovního ruchu je současně stabilizačním faktorem nejen ve vztahu k místnímu obyvatelstvu, ale i ve vztahu k sociálně kulturnímu zázemí, které cestovní ruch zprostředkovává pro další návštěvníky a turisty.

Oficiální zdroje ministerstva místního rozvoje ČR uvádějí, že profit z venkovské turistiky činí 9-10% hrubého domácího produktu. Proto Hájek (2002) konstatuje, že růst venkovské turistiky vypadá jako dobrá šance.

V letech 2003 byl zaznamenán v kulturním a kreativním sektoru obrat 653 mld. EUR, což představovalo 2,6% HDP Evropské Unie, to dokonce bylo více než výroba potravin, nápojů a tabáku (2,1%), chemický průmysl (2,3%) nebo prodej nemovitostí (2,1%). Rychlostí růstu HDP tento sektor převýšil v letech 1999-2003 o více než 12% bodů v kulturním sektoru i průměrný růst Evropské unie. V roce 2004 byla zaměstnanost v kulturním sektoru větší než 4,7 mil. osob, což činilo 2,5% ekonomicky aktivní populace EU25, ČR pak převýšila průměr EU i rychlostí růstu zaměstnanosti v tomto sektoru (Státní kulturní politika 2009-2014, 2013).

Hlavním ekonomickým nástrojem je podpora zachování památkových hodnot poskytovaná z veřejných rozpočtů. Existují dva základní způsoby poskytování veřejné podpory (Patočka a Heřmanová, 2008), a to podpora přímá a nepřímá. Přímou podporou se rozumí přerozdělování příjmů státního rozpočtu nebo veřejných sbírek či loterií. Nepřímou podporou se rozumí daňová zvýhodnění nebo osvobození od daní, popřípadě poskytování bezplatných odborných služeb vlastníkům památek. Veřejná podpora obecně je v ČR realizována především přímou formou, mimo jiné proto, že daňová zvýhodnění (osvobození) nejsou příliš významná, a tedy ani pro příslušné objekty příliš motivující. Avšak hmotné potřeby pro zachování hmotného kulturního dědictví rostou ve vyspělém světě rychleji než dostupné zdroje. Tento nepoměr je patrný zvláště v naší zemi, kde musíme snižovat přebujelý podíl veřejných rozpočtových výdajů na HDP. Nicméně podle Hudečka (1992) je snaha hledat na úrovních státu, okresů a zvláště obcí cesty k rozšíření a stabilizaci veřejných a soukromých finančních zdrojů pro zachování památek a regenerování památkových rezervací zřetelná.

Všeobecně známým nejvhodnějším řešením financování obnovy památek je, když si na sebe památka vydělá svým provozem sama. Druhým vhodným modelem záchrany památky je podle odborníků (Patočka a Heřmanová, 2008) vnitřní dotování obnovy a provozu památky z ostatních disponibilních zdrojů výtěžku vlastníka/investora. V obou případech jde o vnitřní soběstačnost. Uvádění všech možných variant způsobů nakládání s památkou (animace památky) zde není nutné ani možné. Výše příjmů spojených s vlastním provozem památky závisí především na kvalitním marketingovém projektu, lokalitě, velikosti, dostupnosti, možnosti využití, stavu a známosti památky.

Podle Vojíka (2008) ukazuje vývoj současné situace ve světě i v naší republice, že neziskový sektor a z něj speciálně kultura, věda a umění hrají velmi důležitou společenskou roli, spolu s tržními mechanismy a státem zajišťují uspokojování potřeb nejširší veřejnosti. Ovšem na rozdíl od státu a trhu má neziskový sektor jen velmi málo prostředků a možností, jak toho dosáhnout. Ve většině zemí Evropské unie je kultura vnímána a deklarována jako veřejný zájem a veřejná služba, a takto je s ní také nakládáno. V této souvislosti se nejvíce pozornosti věnuje partnerství, kdy je nutnou podmínkou také určitá přidaná hodnota plynoucí z dané spolupráce. Přidaná hodnota plynoucí z partnerských programů, resp. jejich spojení, je označována pojmem synergický efekt, násobí síly vzniklého celku, který má větší hodnotu

než pouhý součet jednotlivých částí (Vojík, 2008). Formy partnerství nevznikají pouze za účelem sdílení zkušeností, přenosu relevantních informací, ale také z mnohem prozaičtějších důvodů, z nichž ten nejdůležitější je získání lepšího a snadnějšího přístupu k finančním zdrojům. Nejznámějším takovým případem možností obnovy a využití stavebních památek zejména pro veřejný sektor je využití Public Private Partnership (PPP) schémat. Public Private Partnership (PPP) je smluvní dohoda mezi veřejným a soukromým sektorem, kde je při řešení projektů netradičně umožněna větší participace na rozhodování soukromému sektoru. Ve své podstatě lze obdobné procesy uplatnit i mezi jinými subjekty. Výhody těchto projektů jsou v rozloženém riziku a v nákladech na delší období, včetně zajištění činností zkušenějším partnerem.

Všechna ostatní řešení spočívají, dle Peka (2009), na spolufinancování dalším subjektem či subjekty. Možnosti dosáhnout určitého druhu vnější podpory se liší podle typu vlastnického subjektu (či žadatele/provozovatele), podle umístění památky, podle typu památky a zejména podle druhu jejího využití. Situace je nesmírně nepřehledná. Kritéria výběru u všech programů spolufinancování jsou známá jen zčásti. Druhy podpory lze v některých případech kombinovat, jindy čerpání vyloučí účast v dalších programech. Většina dotačních titulů klade zvýšené nároky na zpracovatele. Zejména programy EU jsou administrativně velmi náročné, někdy až za hranicí výhodnosti čerpání. Pek (2009) vytvořil přehled možností financování kulturního dědictví venkovského prostoru (vlastní provedené aktualizace do r. 2012), který je hlavním východiskem pro vytvoření metodického postupu při analýze finančních zdrojů vynaložených na obnovu kulturních památek v Libereckém kraji.

### 3 Metodika

Při analýze vybraných finančních zdrojů (za období 2007-2013 v Libereckém kraji) byla použita sekundární data z veřejných výročních zpráv příslušných programů, v rámci kterých se čerpaly podpory pro výše uvedené účely. Při analýze finančních zdrojů pro obnovu kulturního dědictví venkovského prostoru a jeho animaci bylo nutné vybírat pouze programy, resp. jejich určité prioritní osy a priority, které jsou na tento cíl zaměřené:

1. *Přímá podpora ze Státního rozpočtu ČR*
  - krajské rozpočty a ministerstvo kultury ČR,
  - programy zaměřené na venkovský prostor - Havarijní program, Program péče o vesnické památkové rezervace a zóny a krajinné památkové zóny, Program restaurování movitých kulturních památek.
2. *Mimořádná podpora z rozpočtů ministerstva kultury*

Zákon umožňuje žádat o příspěvek mimo programy ministerstva kultury. Pravidla zde z podstaty věci nemohou existovat a podpora tímto způsobem není prováděna často.
3. *Podpora z Programu rozvoje venkova*
  - z ministerstva zemědělství (podpora z EAFRD - European agricultural fund of rural development) pro venkov především z PRV (Programu rozvoje venkova), konkrétně z osy III, podopatření 2.2 (opatření 2.) Ochrana a rozvoj kulturního dědictví venkova a podopatření 4.1 Získávání dovedností, animace a provádění a z osy IV. Leader, podopatření 2. Realizace projektů spolupráce prostřednictvím Místních akčních skupin (MAS).

4. *Podpora místní samosprávy na úrovni kraje a obce*  
Obce i kraje mohou v rámci svých priorit a rozpočtových možností směřovat vývoj regionu podporou vybraných oblastí. Podpora se liší pro samosprávou zřízené subjekty, které jsou financovány přímo, a subjekty ostatní, které mohou žádat prostřednictvím obecních a krajských dotačních titulů. Tituly jsou zaměřeny jak na vlastní obnovu památek, tak na spolufinancování provozu/využití. Programy se liší podle donátora a jeho potřeb, daných rozvojovými plány obce či regionu.
5. *Podpora z regionálních operačních programů*
  - regionální operační programy spolufinancované z fondu ERDF – European regional development fund. Žádný z nich není přímo zaměřen na opravu objektů kulturního dědictví. Podpory jsou nezávislé na statutu kulturní památky. Nezaměřují se pouze na kofinancování projektů podle využití památek, ale také je podporována administrativní příprava projektů. Programy se liší podle úrovně NUTS II (Nomenclature of Territorial Units for Statistics). V období 2007-2013 byla konkrétní oblastí - Rozvoj cestovního ruchu.
6. *Podpora z tématických operačních programů*  
Z širokého rozsahu tématických programů (podpořeny ERDF a CF – Cohesion fund) byly ve sledovaném období pro venkovský prostor a jeho kulturní dědictví účely relevantní dva:  
Operační program Podnikání a inovace (priorita 5.3) a Operační program Životní prostředí (priorita 6 a 7).
  - oblast 5.3 Infrastruktura pro podnikání (OP podnikání a Inovace) je podporována regenerace brownfieldů.
  - v prioritě 6 (6.3 Obnova krajinných struktur – OP Životní prostředí) byly podporovány projekty, které přispívaly ke zpomalení či zastavení poklesu biodiverzity.
  - Oblast OP Životní prostředí priority 7 podporovala budování center environmentálního vzdělávání a informačních center zaměřených na ochranu životního prostředí ve všech krajích ČR a na zabezpečení kvalitních odborných materiálů pro environmentální vzdělávání, včetně internetových řešení či naučných stezek.
7. *Podpora z Integrovaného operačního programu*
  - opatření 5.1 Národní podpora využití potenciálu kulturního dědictví – Vracíme památky do života Integrovaného operačního programu (podpora z ERDF).
8. *Podpora z komunitárních programů EU (CULTURE) a v rámci cíle Evropské územní spolupráce*  
Podpora v programu Culture se každý rok tématicky liší. Je rozdělena na velké a malé projekty a vyžaduje mezinárodní spolupráci minimálně 3 subjektů. V rámci cíle Evropské územní spolupráce byly sledovány dva programy – Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko a ČR – Svobodný stát Sasko podporované prostřednictvím ERDF.

9. *Podpora z Norských fondů – uchování evropského kulturního dědictví a v prioritních oblastech Ochrana životního prostředí a Kulturní dědictví a umění<sup>4</sup>*

Norsko, Island a Lichtenštejnsko založily EEA (European Economic Area) a Norský finanční mechanismus (dohromady známé jako EEA grants/Norské fondy) v květnu 2004. Účelem je podporovat sociální a ekonomickou kohezi v rámci EEA a poskytnout podporu novým členským zemím, Řecku, Portugalsku a Španělsku. Jedná se o doplňkový zdroj evropských fondů, s jehož pomocí je možné čerpat prostředky na akce v rámci zachování evropského kulturního dědictví, které EU nefinancuje. Program se týkal kulturních památek za období 2009-2014 ve své prioritní oblasti 16 – Ochrana a revitalizace kulturního a přírodního dědictví a v prioritní oblasti 17 – Podpora rozmanitosti v kultuře a umění v rámci evropského kulturního dědictví.

10. *Podpora ze Švýcarských fondů - využívání peněžních a nepeněžních zdrojů neziskových organizací, firem a jednotlivců určenou aktivitou vlastníka kulturní památky ve venkovském prostředí*

Česká nadace Partnerství založená v roce 1991 je jednou z nejdůležitějších českých nadací podporujících projekty v oblasti životního prostředí ve všech krajích ČR. Nadace podporuje udržitelnost turistiky, zdroje obnovitelné energie a energetické úspory, udržitelnou dopravu a živá veřejná místa ve městech, ale i kulturní dědictví ve venkovském prostoru.

11. *Ostatní*

Mezi další způsoby financování<sup>5</sup> patří příspěvky (domácích i zahraničních) nadací, nadačních fondů, obecně prospěšných společností, občanských sdružení, jiných právnických osob, podnikatelů a jednotlivců. Tímto postupem budou demonstrována „dobrá řešení“ zhodnocení kulturního dědictví se zřetelem ke kulturní venkovské turistice a jejich dopady v praxi již zavedené v Libereckém kraji.

## 4 Výsledky

### 4.1 Přímá podpora ze Státního rozpočtu ČR a podpora z řádných programů ministerstva kultury

K 19. 3. 2013 bylo evidováno na Ústředním seznamu kulturních památek ČR v Libereckém kraji (LBK) 11 národních kulturních památek, 2137 nemovitých kulturních památek, 628 movitých kulturních památek, 43 nejhroženějších nemovitých památek, 15 městských památkových rezervací, 8 vesnických památkových rezervací, 15 městských památkových zón, 10 vesnických památkových zón a 2 krajinné památkové zóny (Národní památkový ústav, 2013). Aby bylo možné vytvořit si představu, jak velký objem finančních prostředků se v ČR vynaloží na provoz, obnovu a údržbu památek, autorka nejdříve zjistila celkový objem finančních prostředků vynaložených v letech 2007-2012 na kulturu jako celek. Pro lepší srovnání bylo nutné nominální hodnoty převést na úroveň srovnatelných cen. Jako základ posloužil rok 2006. Data byla čerpána z Výročních zpráv ministerstva kultury (MK) 2007-2012, dále pak z Českého statistického úřadu. Data k výpočtu ukazatelů za LBK poskytl Národní památkový ústav v Liberci. V následující části jsou uvedeny údaje pro Státní

<sup>4</sup> <http://www.mfcr.cz/cs/zahranicni-sektor/podpora-ze-zahranici/ehp-a-norske-fondy/brozury-a-informacni-letaky-ehp-a-norsko>

<sup>5</sup> V tomto případě se může například jednat o fond Europa Nostra Restoration Grant, o Nadaci Via, o Nadaci českých památek, o Česko – německý fond budoucnosti, o Nadaci na obnovu církevních památek, a další.

rozpočet (SR) a pro celkové výdaje MK, které jsou očištěny od vlivu inflace. Údaje jsou dále přepočteny procentní podíly, který mělo MK ve své výdajové části na celkových výdajích SR v jednotlivých sledovaných letech.

Dále pak jsou porovnány výdaje vybraných programů MK a výdaje vybraných programů NPÚ Liberec. Jedná se o vybrané programy záchrany a obnovy a ochrany kulturních památek (movitých i nemovitých) venkovského prostoru – konkrétně zahrnující havarijní program, program záchrany architektonického dědictví, program péče o vesnické památkové rezervace, zóny a krajinné památkové zóny a program restaurování movitých kulturních památek.

Rok	Vybrané programy MK v mil. Kč	Vybrané programy NPÚ v LBK mil. Kč	Podíl výdajů ve vybraných programech MK na celkovém rozpočtu MK v %	Podíl výdajů ve vybraných programech MK na SR v %	Podíl výdajů ve vybraných programech NPÚ v LBK na rozpočtu vybraných programů MK v %	Podíl ve vybraných programech NPÚ LBK na celkovém rozpočtu MK v %
2007	418,660	3,300	0,504	0,004	0,788	0,040
2008	496,000	6,370	0,625	0,005	1,284	0,080
2009	5373,710	6,100	6,851	0,047	0,114	0,078
2010	343,772	5,450	0,446	0,003	1,585	0,071
2011	343,772	5,450	0,437	0,003	1,585	0,069
2012	210,249	3,300	0,247	0,002	1,570	0,039
Celkem (Průměr)	7186,163	29,970	(1,518)	(0,010)	(1,154)	(0,063)

tab. 1 - Vývoj výdajů a podílů ve vybraných programech MK a NPÚ Liberec v letech 2007-2012 (Zdroj: Údaje výdajů za MK byly čerpány z Výročích zpráv MK za období 2007-2012, údaje za LBK představují vlastní propočty z poživených údajů na NPÚ Liberec, míra inflace dle českého statistického úřadu a podíly představují vlastní propočty)

Největší podíl vybraných programů MK na výši celkového rozpočtu MK byl v roce 2009 (skoro 6,9%), což se projevilo nárůstem podílu výdajů ve vybraných programech MK na SR jejich zvýšením o 0,042% oproti roku 2008. Toto zvýšení se neprojevilo v podílu ve vybraných programech NPÚ LBK na rozpočtu vybraných programů MK, kde naopak došlo k poklesu o 1,471%. Byl způsoben právě snížením rozpočtem pro LBK ze strany MK, což je patrné také v poklesu podílu o 0,006% ve vybraných programech NP v LBK na celkovém rozpočtu MK. V reálných cenách je v roce 2010 pokles finančního objemu ve vybraných programech MK na opravy památek poměrně dramatický, pokračuje stagnací skoro ve všech vztažených podílech přes 2-leté období. Orbnku 2011 pokračuje klesající tendence výdajů ve sledovaných programech. Celým podíl ve vybraných programech NPÚLBK na rozpočtu vybraných programů MK byl nejvyšší právě v době stagnace, a to skoro 1,6%. V těchto letech byly přiděleny dotace v těchto programech např. do památkové rezervace Trávníky v Železném Brodě.



Rok	Výdaje vybraných programů MK celkem v mil. Kč			Skutečné výdaje ve vybraných programech NPÚ Liberec celkem v mil. Kč	
	Míra inflace	V nominálních cenách	V cenách roku 2006	V nominálních cenách	V cenách roku 2006
2007	2,8	418,66	406,94	3,30	3,21
2008	6,3	496,00	464,75	6,37	5,97
2009	1	5373,71	5319,97	6,10	6,04
2010	1,5	343,77	338,61	5,45	5,37
2011	1,9	343,77	337,24	5,45	5,35
2012	3,3	210,25	203,31	3,30	3,19

tab.2 - Schválené výdaje programů MK a výdaje ve vybraných programech za NPÚ Liberec v letech 2007-2012 (Zdroj: Údaje ve sloupci nominálních cen představují vlastní propočty vybraných programů a byly čerpány z Výročních zpráv MK za období 2007-2012. Skutečné výdaje ve vybraných programech představují vlastní propočty ve vybraných programech a byly získány na NPÚ Liberec. Míra inflace je uvedena dle Českého statistického úřadu a zdroj přepočítaných koeficientů představují vlastní propočty)

Výdaje ve vybraných programech MK činí za celé sledované období průměrně 0,010% celkových výdajů státního rozpočtu. V reálných cenách je znatelný nárůst výdajů vybraných programů MK do roku 2009, poté dochází k poklesu. Stejnou tendenci vykazuje LBK, kde je možné pozorovat skoro 50% pokles výdajů u vybraných programů NPÚ LBK v roce 2012. Mírný pokles je ale zřetelný i v letech 2009 a 2010.

	Meziroční index nárůstu výdajů ve vybraných programech MK	Meziroční index nárůstu výdajů NPÚ LBK	Míra inflace
2008/2007	118,47	193,03	6,30
2009/2008	1083,41	95,76	1,00
2010/2009	6,40	89,34	1,50
2011/2010	100,00	100,00	1,90
2012/2011	61,16	60,55	3,30

tab. 3 - Index změny meziročních výdajů nominálních cen pro vybrané programy MK jako celek a vybraných programů podle NPÚ Liberec (Zdroj: Údaje pro výpočty byly čerpány z Výročních zpráv MK za období 2007-2012, NPÚ Liberec a míra inflace je uvedena dle Českého statistického úřadu)

U výdajů ve vybraných programech NPÚ LBK je nárůst zřetelný pouze v roce 2008. Pokud srovnáme meziroční nárůst výdajů ve vybraných programech MK s meziročním nárůstem výdajů NPÚ LBK, pouze v jednom roce z pěti je meziroční růst u NPÚ LBK vyšší než u vybraných programů MK jako celku. Zde můžeme hovořit také o reálném poklesu, jelikož inflace je vyšší než tento nárůst.

Z havarijního programu byla v roce 2012 navržena oprava NPÚ Liberec (ve výši 300 000 Kč) ozubnicové železnice v Polubném - Kořenov. Dále pak NPÚ Liberec ve stejném roce navrhla mj. opravu (z programu péče o vesnické památkové rezervace, zóny a krajinné památkové zóny, ve výši 120 000 Kč) kostela Nejsvětější Trojice v Horních Štěpanicích na Benecku. Tyto příklady ilustrují možné výše finančního čerpání v rámci vybraných programů, ale i vhodné účelové zaměření.

## 4.2 Podpora místní samosprávy na úrovni kraje

Liberecký kraj v rámci odboru Regionálního rozvoje a evropských projektů (ORREP) spravuje Grantový fond Libereckého kraje. Odbory krajského úřadu LBK (v tomto sledovaném případě konkrétně odbor Hospodářský a regionální rozvoj, odbor Památkové péče a odbor Cestovního ruchu) administrují programy, které podporují aktivity spojené s údržbou, obnovou a ochranou kulturního dědictví i s kulturní venkovskou turistikou.

V této problematice odbor Hospodářský a regionální rozvoj administroval v období 2007-2012 program Podpora hospodářského a regionálního rozvoje (č. 1) a program Obnova venkova (č. 17) a odbor Památkové péče Libereckého kraje administroval Fond kulturního dědictví.

V programu Obnova venkova mohou žádat obce do 2000 obyvatel (a svazky obcí v působnosti Libereckého kraje) o účelovou investiční dotaci z Fondu investic nebo o účelovou neinvestiční dotaci z Grantového fondu (program č. 17).

V roce 2008 odbor Památková péče vyčlenil 5 mil. Kč na obnovu a dokumentaci kulturních památek. Odbor Hospodářského a regionálního rozvoje od roku 2010 zprovoznil tzv. aktivní nabídku vybraných Brownfields a Greenfields.

Rok	Hospodářský a regionální rozvoj/Program č. 1 (mil. Kč)	Hospodářský a regionální rozvoj/Program č. 17 (mil. Kč)	Památková péče (mil. Kč)	Cestovní ruch (mil. Kč)
2009	1,8	11,266	7,225	34,4 (kumulativně) – projekty probíhaly v celém období (ROP NUTS II a OP ČR-Sasko)
2010	0/bez výzvy	10,546	6,160	
2011	0/bez výzvy	20,383	9,560	
2012	Příprava na Program rozvoje LBK 2014-2020	10,548	6,924	

tab. 4 - Vývoj v letech 2007-2012 a rozpočet jednotlivých odborů na podporu obnovy kulturních památek a kulturní venkovské turistiky (Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv 2007-2013 Libereckého kraje)

## 4.3 Podpora z regionálních operačních programů

V rámci ROP NUTS II bylo v letech 2007-2012 vyčleněno 141,4 mld. Kč. Všechny podporované aktivity byly/jsou spolufinancovány z ERDF- European regional development fund. Pro sledovanou problematiku je rozhodující oblast Rozvoj cestovního ruchu.

V letech 2007 – 2012 bylo nejvíce finančních prostředků alokováno do Severozápadních Čech a nejméně alokovaných finančních prostředků bylo určeno pro Střední Čechy. Pro ROP NUTS II - Severovýchod bylo v průběhu sledovaného období alokováno více než 19 mld. Kč. Jeho podíl na celkových alokacích ROP NUTS II v ČR dosáhl 14,5%. V porovnání s ostatními regiony soudržnosti se tak umístil v alokaci finančních prostředků na 5. místě (Příloha 1). V roce 2009 obsadil mezi regiony také 5. místo, v roce 2010 to bylo 3. místo, v roce 2011 už 2. místo a v roce 2012 dokonce 1. místo. V tomto roce čerpání bylo proplaceno z ROP NUTS II – Severovýchod více než 14, 135 mld. Kč.

Finanční alokace Libereckého kraje činí za celé sledované období 9,5% celkových alokací na ROP NUTS II – Severovýchod, tyto alokace Libereckého kraje pak představují

48% na celkových alokacích oblasti Rozvoje cestovního ruchu. V tomto programu bylo přiděleno nejvíce finančních prostředků (511,6 mil Kč) do Libereckého kraje v roce 2010.

Pokud je pozornost zaměřena pouze na oblast Rozvoje cestovního ruchu, bylo přiděleno v rámci Osy III ROP NUTS II - Severovýchod za celé sledované období nejvíce finančních prostředků v roce 2011 (1,9 mld. Kč) a 2012 (2,7 mld. Kč), a to s podílem 20% na celkově proplacených finančních prostředcích v celé oblasti Rozvoje cestovního ruchu v roce 2011. V roce 2012 se tento podíl ještě zvýšil o 5%. Potom je možné tvrdit, že proplacené finanční prostředky se v rámci posledních dvou let sledovaného období zvýšily, což může být způsobeno větší úspěšností ukončených velkých projektů, které byly realizovány po celé tři předcházející roky. V roce 2011 se realizoval projekt „Ranč Bystrá nad Jizerou – centrum rodinné hipoturistiky“ za více než 9 mil. Kč. V roce 2012 byl Libereckým krajem mj. ukončen projekt v hodnotě 7,4 mil. Kč, který byl zaměřen na propagaci a marketingové aktivity cestovního ruchu a dále pak proběhly dvoudenní „Oslavy Ještědu“ za více než 6,9 mil. Kč.

#### 4.4 Podpora z tematických operačních programů

V rámci Operačního programu (OP) 5 Podnikání a inovace (OPPI) je vzhledem ke sledované problematice sledována prioritní osa 5.3 Infrastruktura pro podnikání, která zahrnuje program Nemovitosti. V rámci tohoto programu bylo v roce 2009 schváleno 205 kompletních žádostí o celkovém objemu dotace 2,6 mld. Kč. Pouze u 136 projektů bylo podepsáno rozhodnutí na poskytnutí dotace ve výši 1,47 mld. Kč. V rámci druhé výzvy programu byla z plánované alokace 3,77 mld. Kč schválena dotace ve výši 1,511 mld. Kč. Z celkového počtu 151 registrovaných žádostí (na 2,522 mld. Kč) podaných do konce roku 2009 jich bylo schváleno 96. V prioritě 7 veřejné prostředky činily 35% celkových veřejných prostředků na prioritě 6 a 7 Operačního programu Životního prostředí. Priorita 7 se tedy podílela 54% na celkově proplacených prostředcích v rámci priorit 6 a 7.

<i>Prioritní osa / Oblast podpory</i>	<i>Veřejné prostředky za ČR celkem v mil. Kč</i>	<i>Proplacené prostředky za ČR v mil. Kč</i>	<i>% podíl financování z ERDF</i>	<i>Podíl prioritních os na alokaci oblasti podpory/ prioritní ose/ OP ŽP (%)</i>
<i>5 Podnikání a inovace</i>	<i>26913,921</i>	<i>5053,752</i>	<i>100</i>	<i>29,44</i>
<i>5.3 Infrastruktura pro podnikání</i>	<i>12374,206</i>	<i>219,851</i>	<i>100</i>	<i>0,37</i>
<i>6.3 Obnova krajinných struktur</i>	<i>2282,747</i>	<i>438,189</i>	<i>13</i>	<i>1,58</i>
<i>7 Rozvoj infrastruktury pro environmentální vzdělávání, poradenství a osvětu</i>	<i>1243,614</i>	<i>517,482</i>	<i>100</i>	<i>0,86</i>

tab. 5 - Alokované a proplacené finanční prostředky v rámci OPPI a OPŽP ve sledovaných prioritách za období 2007-2012 v mil. Kč (Zdroj: Vlastní výpočty dle Výročních zpráv OPPI a OPŽP v jednotlivých letech za období 2007-2012, v tabulce byl použit měnový kurz CZK/EUR ve výši 24,90)

Veřejné prostředky za ČR v prioritní ose 6.3 Obnova krajinných struktur činí za celé sledované období 9,5% celkových veřejných prostředků na prioritě 6 a 7 Operačního programu Životního prostředí (OPŽP). Do priority 6.3 OP ŽP bylo v období 2007-2012 proplaceno 45% z celkových finančních prostředků proplacených v prioritě 6 a 7 OP ŽP.

Pouhá 4,1 % proplacených finančních prostředků plynula do priority 5.3 z celkové prioritní osy 5 Podnikání a inovace.

V Libereckém kraji bylo možné pouze sledovat jednotlivé prioritní osy celkově, jelikož Výroční zprávy Libereckého kraje nezveřejňují jednotlivá čerpání v jejich konkrétních oblastech podpory. V tomto kraji plynulo nejvíce proplacených finančních prostředků v tomto sledovaném období z OP ŽP na priority 6 a 7. Tyto dvě priority se podílely 21,65% na celkově proplacených finančních prostředcích v rámci těchto dvou priorit za celou ČR. Dále pak proplacené finanční prostředky v OPPI za Liberecký kraj činily 3,8 % na celkově proplacených prostředcích v OPPI za Českou republiku. Veřejné prostředky za Liberecký kraj v OPPI činily 1,74% z celkových veřejných prostředků OPPI za ČR a v prioritní oblasti 6 a 7 za OPŽP Liberecký kraj představoval 5,42% z celkových veřejných prostředků OPŽP za ČR. V rámci OP Podnikání a inovace se v roce 2010 se v LBK dokončil projekt Modernizace a zvýšení výrobní kapacity pivovaru Dalešice ve výši 8,16 mil. Kč. Z OP Životní prostředí je třeba zmínit projekt „Inventarizace a ošetření alejí u zámku Falkenburk a v památkové zóně Lembersko“, který probíhal v letech 2010-2011 ve výši dotace 894,579 mil. Kč a projekt „Obnova historické aleje“ v Hrádku nad Nisou, který probíhal v roce 2010 v celkové výši dotace 559,743 mil. Kč. Dále pak v roce 2012 byla schválena realizace projektu „Obnova zámeckého parku Svojkov“ v celkové výši ceny projektu 1135,464 mil. Kč, z čehož do listopadu 2011 už bylo proplaceno 428,931 mil. Kč.

#### 4.5 Podpora z Integrovaného operačního programu (IOP)

Příspěvek z ERDF je podle obecného nařízení Evropské Komise maximálně 85 % celkových způsobilých veřejných výdajů, minimální hranice spolufinancování z národních veřejných zdrojů je 15 % celkových způsobilých veřejných výdajů. V rámci osy 5 Národní podpory územního rozvoje se podílí podpora využití potenciálu kulturního dědictví 13,4 % na celkové alokaci IOP. Nejedná se o zanedbatelnou částku – například v roce 2012 bylo v ČR v rámci této osy vyplaceno 670 mil. Kč. Nejvíce finančních prostředků v této ose bylo proplaceno v roce 2010 (175,5 mil. Kč), v Libereckém kraji šlo o 950 tis. Kč. V ČR bylo za období 2007 – 2012 alokováno 990,8 mil. Kč, z čehož připadlo na Liberecký kraj 205,55 mil. Kč (20,7%). Z těchto alokací bylo proplaceno za celé období v Integrovaném operačním programu 2361,35 mil. Kč, Libereckému kraji připadlo 282,87 mil. Kč (12%). Celkové alokace LBK činí za celé sledované období průměrně 8,4% celkově alokovaných finančních prostředků v rámci Integrovaného operačního programu ČR. Proplacené prostředky v rámci IOP za Liberecký kraj činí v průměru za toto sledované období 35,93%.

Rok	Podíl celkové alokace IOP LBK na celkové alokaci IOP v ČR (%)	Podíl proplacených prostředků příjemcům IOP LBK na proplacených prostředcích IOP ČR (%)
2008	0,001	0,843
2009	8,141	70,964
2010	0,406	6,230
2011	12,801	76,904
2012	20,746	24,744
Průměr	8,418	42,527

tab. 6 - Podíly LBK na celkových alokacích a proplacených prostředcích v letech 2008-2012 (Zdroj: Vlastní výpočty dle Výročních zpráv Libereckého kraje (LBK) v letech 2007-2012 a databáze Strukturálních fondů. Pro přepočty měn byl použit kurz 26,40 CZK/EUR. Uvedené zkratky v tabulce IOP – Integrovaný operační program)

V rámci Integrovaného operačního programu se v Libereckém kraji zaměřují především projekty na typové projekty – Czechpoint. Realizovaly se i některé projekty na podporu kulturní venkovské turistiky (projekty „Lesopark Žižkův vrch v Jablonci nad Nisou“, „Park Nová pasířská“, „Ošetření památných stromů na Jablonecku“ a „Sportovní a dětská hřiště Nová Pasířská“, které byly úspěšně dokončeny v období 2010 – 2012 v celkové výši proplacených finančních prostředků 32,976 mil. Kč).

#### **4.6 Podpora v rámci cíle Evropská územní spolupráce**

Alokace a čerpání finančních prostředků/náklady a celkové dotace v cíli Evropské územní spolupráce se prováděla v LBK ve sledovaném období prostřednictvím Operačního programu Přeshraniční spolupráce ČR (OP ČR) - Svobodný stát Sasko a Operačního programu Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko (OP ČR – Polsko).

##### *4.6.1 Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko*

Alokace finančních prostředků pro Liberecký kraj v celém sledovaném období 2007-2012 činí 0,17% celkově alokovaných finančních prostředků v rámci OP ČR – Polsko.

Proplacené finanční prostředky v Libereckém kraji z OP ČR – Polsko za celé sledované období 2007-2012 činí 91,33% celkově alokovaných finančních prostředků. V rámci tohoto programu byly v roce 2009 realizovány projekty v Turnově „Naučné stezky v česko-polském příhraničí“ s dotací 15,015 mil. Kč, v Semilech „Poznej svého souseda“ za 179,104 tis. Kč, v Rovensku pod Troskami „Rozvoj turistického ruchu partnerských obcí Rovensko pod Troskami a Mecinka“ v celkové výši 52,219 tis. Kč, v Jilemnicích „Krkonošovy letní podvečery bez hranic“ za 2,939 mil. Kč a „Festival Česko-Polského filmu Jilemnice-Karpacz“ v celkové výši dotace 285,287 tis. Kč. V roce 2010 proběhly další projekty jako například ve Frýdlantě „Společný marketing cestovního ruchu v oblasti Jizerských hor“ v celkové výši 429,270 tis. Kč, v Harrachově „Příběhy radnic v turistických novinách“ za celkové dotace 265,882 tis. Kč. Projekt „Vzorová oprava historické kašny v Chrastavě“ probíhal v celkové hodnotě dotace 756,780 tis. Kč, dále se pak jednalo o projekty žadatele Eurocentra Jablonec nad Nisou „Setkávání - tradice, kultura a život v česko-polském pohraničí“ a „Mezinárodní folklórní festival - česko-polské setkání 2010“ ve výši dotace 17,904 mil. Kč a 345, 425 tis. Kč, a mnoho dalších.

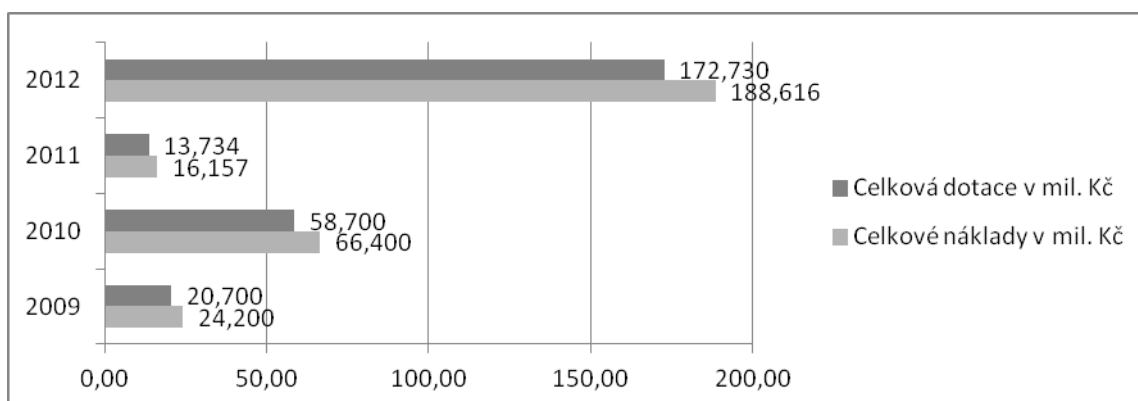
V roce 2012 probíhaly projekty „Tajemná místa Jizerských hor“ v celkové výši přidělené dotace 275,977 tis. Kč a „Dny polsko - české kultury v Karpaczi a Jilemnicích“ se realizovaly v celkové hodnotě 2,430 mil. Kč.

##### *4.6.2 Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Svobodný stát Sasko*

Proplacené finanční prostředky Libereckému kraji za celé sledované období 2007-2012 v průměru činí 90% z celkových nákladů projektů v Libereckém kraji. Průměrné náklady projektů za celé sledované období se pohybovaly přes 73,84 mil. Kč, z čehož bylo v průměru tohoto období proplaceno 21 projektů v celkové výši dotace 66,47 mil. Kč. Tento průběh je zachycen v grafu č. 1.

V roce 2009 byly realizovány dva projekty v celkové výši dotace 20,7 mil. Kč se zaměřením na ekologickou výchovu a dopravní infrastrukturu. V roce 2010 bylo v rámci Libereckého kraje realizováno celkem 7 projektů v celkové výši dotace 58,7 mil. Kč., z čehož pouze 2 projekty měly zaměření na cestovní ruch a kulturní dědictví (konkrétně na infrastrukturu a podstávkové domy). V roce 2011 byly dokončeny 3 projekty s celkovou dotací 13,734 mil. Kč, přičemž jeden z realizovaných projektů byl zaměřen na informovanost návštěvníků o všech přístupných rozhlednách na území Libereckého kraje a území české i německé části Euroregionu Nisa. Nakonec v posledním sledovaném roce 2012 proběhla v rámci Libereckého kraje realizace investičního projektu „Severní Hřebenovka – česko-saská

část“ se zaměřením na rozvoj podnikatelského prostředí a cestovního ruchu v celkové výši 27 mil. Kč.



graf 1 - Proplacené finanční prostředky v rámci OP ČR - Svobodný stát Sasko na LBK ve sledovaném období 2009-2012 (Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv Libereckého kraje (LBK) v letech 2007-2012. Pro přepočty měn byl použit kurz 26,40 CZK/EUR)

#### 4.7 Podpora ze Švýcarských fondů (Nadace Partnerství)

Švýcarská vláda vyčlenila pro tento program 109,780 milionů švýcarských franků nevratné pomoci, které jsou v letech 2010-2014 využívány na podporu několika prioritních oblastí, včetně životního prostředí. Na rozdíl od tzv. Norských fondů není většina programů celoplošná, ale soustředí se nejvíce na oblast severní a střední Moravy (The Czech Environmental Partnership Foundation, 2014). Během 22 let od založení Nadace partnerství bylo podpořeno v rámci ČR více než 3 tisíce projektů v celkové výši přes 350 mil. Kč. Dále pak Nadace partnerství ve sledovaném období 2007-2012 rozdělila 177,330 mil. Kč ve vybraných programech zaměřených na zhodnocení kulturního dědictví a podporu kulturní venkovské turistiky.

V rámci Libereckého kraje bylo přiděleno za toto období v již zmiňovaných programech více než 3,188 mil. Kč. Liberecký kraj se tedy podílel skoro 1,8% na celkově rozdělených finančních příspěvcích Nadace partnerství v tomto oboru a realizoval 59 projektů.

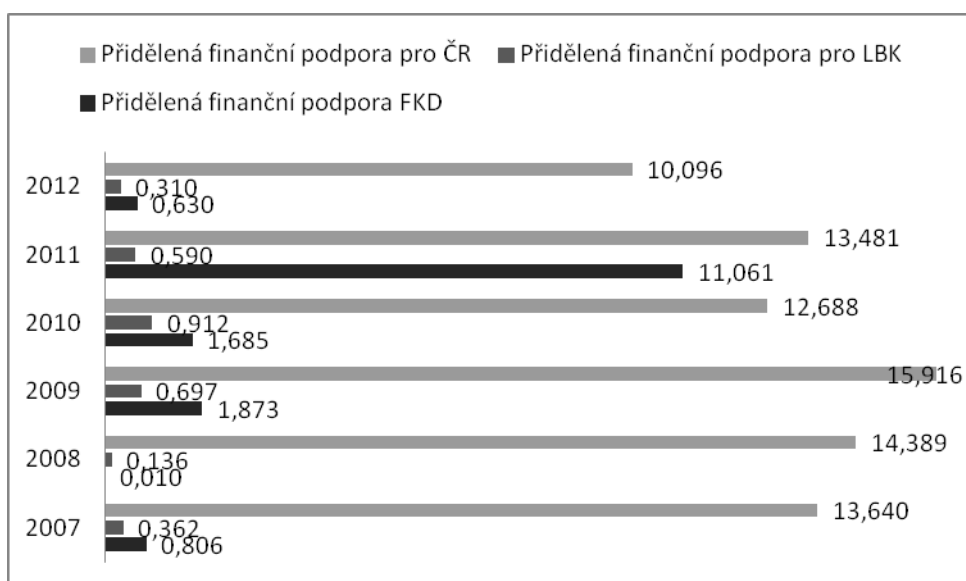
V roce 2009 za podpory Nadace partnerství byly například realizovány projekty „Greenway Jizera 2009 – Stabilizace památných stromů v Nové vsi“ v hodnotě 50 tis. Kč a „Krajina útulná v roce 2009“ s příspěvkem 59 tis. Kč. V roce 2010 se realizovaly projekty v programu Strom života „Krajina útulná v roce 2010“ s příspěvkem 70 tis. Kč. V roce 2011 pokračoval projekt „Greenway Jizera“ s dalším příspěvkem 75 tis. Kč, který získal podporu i v roce 2012 ve výši 60 tis. Kč. V roce 2012 byl v Libereckém kraji podpořen v rámci Švýcarsko-české spolupráce jeden projekt s celkovou dotací 1,0827 mil. Kč, která představovala 85 % z celkových nákladů.

#### 4.8 Podpora z Norských fondů

Jen do roku 2009 bylo pro ČR v rámci Norských fondů připraveno 2,8 miliardy Kč, které mohly být čerpány formou projektů na záchranu kulturního dědictví. Norsko samotné má obrovské zkušenosti s financováním kultury chudších zemí EU, velký podíl má na záchraně památek hlavně ve Španělsku, Portugalsku a Řecku (Severské listy, 2006).

V Libereckém kraji z Norských fondů se přidělené dotace v období 2007-2012 pohybovaly v průměru 13,47% na celkových alokacích pro ČR. V průměru bylo přiděleno v Libereckém kraji za celou sledovanou dobu 65 mil. Kč. Tento průběh přidělených dotací pro Liberecký kraj je možné znázornit následovně:





graf 2 - Finanční podpory Nadace Via udělené v letech 2007-2012 v mil. Kč (Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv Nadace Via v letech 2007-2012)

Do současnosti například Norské fondy v Libereckém kraji podpořily dva projekty v roce 2007 ve výši přidělené dotace 26,756 mil. Kč, v roce 2008 pak byly podpořeny projekty „Rekonstrukce historické radnice ve Frýdlantu“ s přidělenou alokací 8,711 mil. Kč a „Muzejní expozice v městském domě čp. 10 na náměstí v Jilemnici“ v celkové výši alokace 23,087 mil. Kč.

## 4.9 Ostatní

### 4.9.1 Nadace VIA

Nadace VIA se zabývá podporou rozvoje občanské společnosti v českých městech a obcích, dále podporuje neziskové organizace a pomáhá obnovovat zprerhané tradice filantropie a dárcovství v ČR. Vznikla v roce 1997. V rámci uvedené podpory přispívá na opravy drobných církevních staveb, a to Fondem kulturního dědictví – „Záchrana drobných památek místního významu“. Tento fond vznikl po katastrofických povodních v roce 2002. Nadaci se tehdy podařilo na záchranu drobných památek místního významu a za účasti amerických a českých dárců shromáždit více jak 6 mil. Kč. Tento fond je od povodní vyhlašován nepravidelně, závisí totiž na velikosti shromážděné částky. Za celé sledované období 2007-2012 Nadace Via udělila v rámci ČR 1306 grantů, do Libereckého kraje z tohoto počtu plynulo 51 grantů v celkové výši 3 mil. Kč. Z celkového počtu bylo uděleno 139 grantů Do Fondu kulturního dědictví v celkové výši podpory dárců něco přes 16 mil. Kč. Granty Fondu kulturního dědictví se v průměru podílely 10,64% na celkově udělených grantech a v rámci Libereckého kraje byly takto uděleny granty v průměru 3,9%. Dárci tohoto fondu jsou členové Via Foundation Czech Heritage Society (převážně se jedná o české a zahraniční soukromé dárcy).

V průběhu celého období 2007-2012 (podrobnější přehled znázorňuje graf č.2) se finanční podpory do Fondu kulturního dědictví podílely v průměru 20% na celkových podporách udělených Nadací Via. Udělené finanční podpory do Libereckého kraje se pak pohybovaly v průměru 3,74% na výši celkových podpor nadace. Nejvíce podpor nadace udělila v roce 2009 za pomoci dárců ve výši 15,916 mil. Kč, které se poté rozdělily mezi 246 projektů.

Z Fondu kulturního dědictví se v Libereckém kraji realizovaly projekty „Kříž s kamenným soklem“ Římskokatolická farnost (ŘKF) Okna v hodnotě 32 tis. Kč, „Obnova parku na vrchu Kalvárie“ (Mimoň) v hodnotě 37 tis. Kč a „Sochy piety“ (ŘKF Stráž pod

Ralskem) v hodnotě 45 tis. Kč. Další projekt se realizoval až v roce 2009, a to v rámci žádosti Občanského sdružení DUPY DUB, ve výši podpory 40 tis. Kč v Dubu („Socha sv. Jana Nepomuckého“). V roce 2010 už byly podpořeny v rámci této nadace v Libereckém kraji dva projekty: „Obnova výklenkové kapličky u Velenic“ v hodnotě 50 tis. Kč (Drobné památky severních Čech, o.s), „Záchrana kapličky v Hraničné“ v hodnotě 50 tis. Kč (Spolek přátel obce Janov nad Nisou). Díky bonusovému programu České spořitelny a.s. byl podpořen projekt „Obnova kříže u obce Stvolínky“ v hodnotě 33 tis. Kč, a to na žádost občanského sdružení Drobné památky Severních Čech. Na žádost tohoto sdružení byly uděleny granty i v dalších dvou zbývajících letech (2011 a 2012), konkrétně se jednalo o projekty „Obnova výklenkové kapličky u Mikulášovic“ v hodnotě 50 tis. Kč a „Obnova výklenkové kapličky Panny Marie v Pertolticích pod Ralskem“ za 40 tis. Kč. V roce 2011 proběhl grant „Restaurování mohylového kříže v obci Stará Ves/Vysoké nad Jizerou“ ve výši 42 tis. Kč. V roce 2011 byly dále uděleny granty obci Mikulášovice na obnovu Fűrlerovy kaple za 50 tis. Kč a Občanskému sdružení pro obnovu a rozvoj Nového Města pod Smrkem a okolí na restaurování kříže v zahradě evangelického kostela v hodnotě 39 674 Kč. V posledním sledovaném roce obdržela ŘKF Mimoň grant v hodnotě 50 tis. Kč na „Obnovu kaple sv. Eustacha, sv. Huberta a sv. Jiljí v Borečku“.

#### 4.9.2 Česko-Německý fond budoucnosti

Česko-německý fond budoucnosti má několik programů. Jeden z jeho programů „Obnova památek“ se zaměřuje na rekonstrukci památek v pohraničních oblastech České republiky. Nadace vznikla s cílem přispět nejen k obnově kulturních památek a tradic, ale také k oživení a obnově kontaktů a vztahů mezi Čechy a Němci v jednotlivých obcích a městech. Z tohoto fondu je možné získat i podpory na obnovy většího charakteru, jelikož je potřeba splnit podmínku pro přidělení podpory, a to celoroční využití objektu v rámci širšího regionu, jehož náplní by byla také česko-německá setkání. Z programu „Obnova památek“ se v průběhu sledovaného období 2007-2012 podpořilo celkem 126 projektů v celkové výši 43,32 mil. Kč. Touto podporou se program podílel 56,6% na celkově přidělených podporách ve všech programech z Česko-Německého fondu budoucnosti.

V Libereckém kraji byly realizovány opravy v celkové výši 1,770 mil. Kč, což činilo za celé sledované období 0,041% na celkových podporách v programu „Obnova památek“. V rámci obnov proběhla také velká oprava Mezinárodního centra v Hejnicích, které slouží jako kongresové a poutní centrum za účelem setkávání zejména Němců, Poláků a Čechů. V roce 2007 podpořil tento fond v programu „Stavební projekty“ havarijní opravu střechy kostela sv. Antonína Velkého v Liberci v celkové výši 400 tis. Kč, dále pak podpořil opravu kapličky v Liberci-Vesci českými a německými uční v hodnotě 100 tis. Kč. V roce 2011 byl podpořen projekt „Renovace kaple sv. Anny a kamenného kříže v Heřmanicích“ v celkové hodnotě příspěvku 100 tis. Kč a také proběhl projekt „Obnova historického altánu na hradu a zámku Grabštejn“ v celkové hodnotě podpory 170 tis. Kč. Projekt „Oprava střechy kostela ve Stráži pod Ralskem“ byl uskutečněn v roce 2012 za podpory z fondu 200 tis. Kč. Dalšími podpořenými projekty byly ve stejném roce „Obnova původního česko-německého hřbitova v Lomnici a vytvoření pietního místa – I. etapa“ v celkové výši 300 tis. Kč a „Rekonstrukce kostela sv. Maří Magdalény v Mařenicích“ v hodnotě 500 tis. Kč.

#### 4.9.3 Nadace Občanského fóra

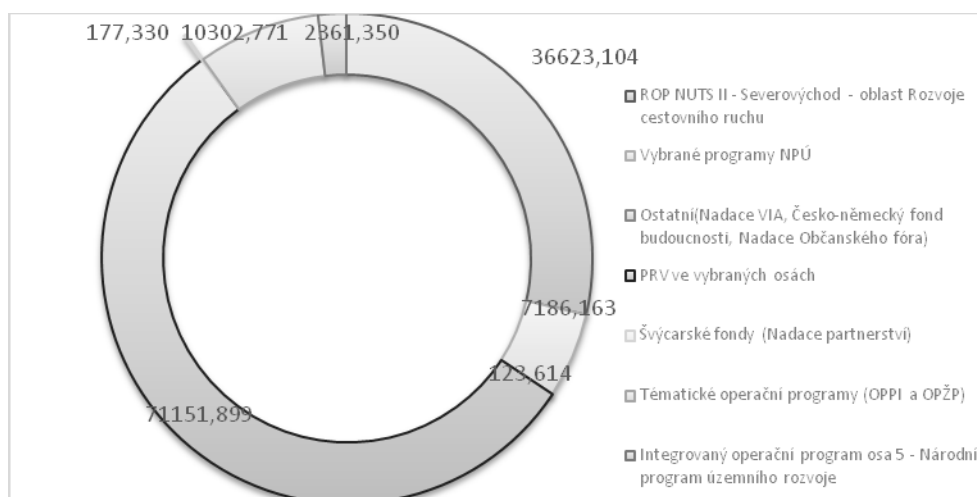
Nadace Občanského fóra vznikla v květnu roku 1990. Za celou dobu své působnosti rozdělila nadace 16. mil. Kč. Je příjemcem finančního příspěvku z Nadačního investičního fondu a každoročně vyhláší své dva grantové programy. Jeden z nich se jmenuje „Opomíjené památky“ a zabývá se právě záchranou drobných kulturních památek. Smyslem grantu je podpořit záchranu opomíjených památek prostřednictvím občanských iniciativ.

Zájemci o tuto podporu musí být pouze právnické osoby, jako jsou regionální nadace, občanská sdružení, církevní právnické osoby poskytující sociální, zdravotnické vzdělávací a kulturní služby. Žadatelé, kteří jsou příspěvkovou organizací, se musí podílet na nákladech, a to minimálně ve výši 50%. Právnické osoby, které získaly danou dotaci na rok 2010, musely daný projekt realizovat do roku 2011. Projekty, které již jednou získaly finanční podporu od nadace Občanského fóra, již nemohou znovu žádat o grant. Výše poskytované dotace je maximálně 80 tis. Kč.

Za celé sledované období 2007-2012 Nadace OF rozdělila mezi příjemce Libereckého kraje z tohoto fondu kulturního dědictví více než 1, 582 mil. Kč.

## 5 Závěr

V Libereckém kraji ve sledovaném období 2007-2012 byly finanční prostředky čerpány z Evropského fondu regionálního rozvoje (59,6%), Evropského sociálního fondu (28,4%), Fondu soudržnosti (kohezního fondu 8,3%) a Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova (1,2%). Zbývající 2,5% představovalo čerpání finančních prostředků z Evropského rybářského fondu. Zaměřené projekty do všech oblastí byly realizovány v tomto kraji nejvíce prostřednictvím IOP (41,4%), OPŽP (13,3%), dále pak OP ČR-PL (10,9%) a OPPI (5%). Zbytek procentuálního zastoupení čerpaných finančních prostředků představovaly takové programy, které se zhodnocováním kulturního dědictví prostřednictvím kulturní venkovské turistiky nezabývají.



graf 3 - Proplacené finanční prostředky ČR za období 2007-2012 v mil. Kč (Zdroj: Vlastní zpracování)

V rámci ČR bylo proplaceno na zhodnocování kulturního dědictví prostřednictvím kulturní venkovské turistiky nejvíce finančních prostředků z Tématických operačních programů (OPPI a OPŽP) ve výši 10 302,77 mil. Kč, z Programu rozvoje venkova (III a IV osa) skoro ve výši 71152 mil. Kč a v neposlední řadě z ROP NUTS II – Severovýchod ve výši 36 623 mil. Kč. V Libereckém kraji byly finanční prostředky, na zhodnocování kulturního dědictví prostřednictvím kulturní venkovské turistiky, propláceny také z Tématických operačních programů (OPPI a OPŽP) skoro ve výši 1332 mil. Kč a z ROP NUTS II (LBK) v celkové výši 1202,523 mil. Kč. Proplácení finančních prostředků v Libereckém kraji dále pak dosahovalo v Cíli Evropské územní spolupráce (OP ČR - Polsko+OP ČR - Svobodný stát Sasko) celkové výše 143,444 mil. Kč.

Základními výsledky projektů byly především rekonstruované kulturní objekty (kostel Nejsvětější Trojice v Polevsku, kaple Navštívení Panny Marie v Pulečném, most „Vysoké kolo“ a brána na hřbitově ve Vyskeři, kostel Panny Marie - Pomocnice křesťanů v Nové Vsi nad Nisou a 24 drobných kulturních památek rozmístěných v oblasti LAG Podralsko), přístupové cesty k nim a úprava okolí, v němž jsou tyto objekty umístěny. V souvislosti s rekonstrukcí objektů (ne vždy) vznikaly prostory pro společné setkávání (ojediněle včetně ubytování) či zařízení pro odpočinek, relaxaci, hru a zábavu. Tyto výsledky slouží jak místním obyvatelům, tak turistům. Některé z rekonstruovaných objektů se v souvislosti s řešením projektu zpřístupnily veřejnosti jen po určitou dobu. Často byla rekonstrukce objektů spojována s budováním či již vybudovanými naučnými stezkami a jejich informačním vybavením, a to ve smyslu, že naučné stezky byly rekonstrukcí kulturních objektů v jejich blízkosti obohaceny. Zmíněné výsledky mají charakter hmotných statků. Druhou významnou skupinu výsledků tvoří takové, které mají nehmotný charakter. Byly zmiňovány stejně často jako první skupina výsledků. V některých z rekonstruovaných objektů se začaly pořádat kulturní akce – koncerty, výstavy, autorská čtení, vánoční představení, anebo se obnovily bohoslužby.

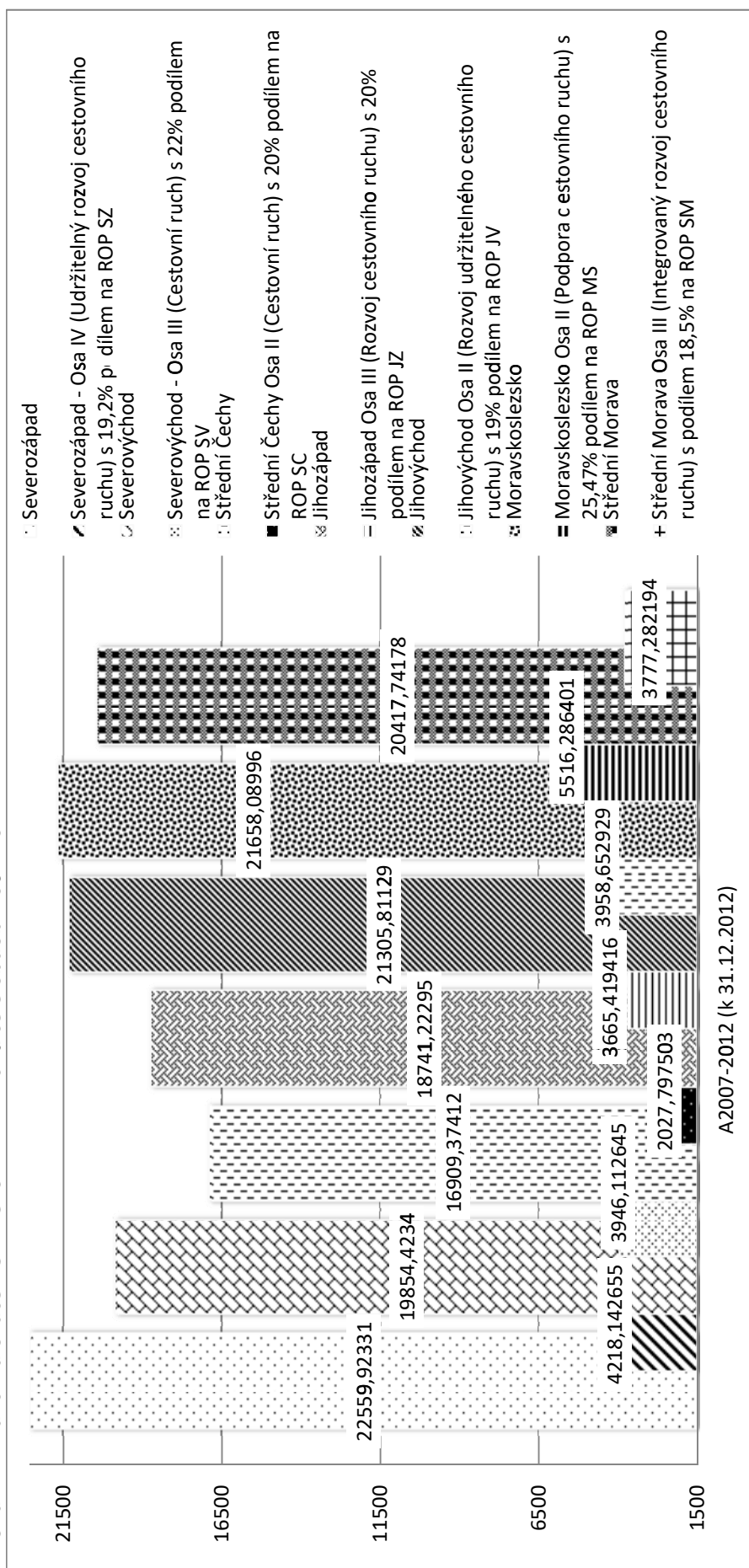
V souvislosti s řešenými projekty se rozšířila propagace lokality, a to rozličnými formami – na webových stránkách obcí, v regionálních médiích, prostřednictvím brožur a publikačních materiálů podobného druhu. Vznikaly však také odborné studie věnované rekonstruovaným objektům (a jejich okolí) a výukové materiály k nim vztahované. Avšak proběhly také odborné semináře a exkurze s očekáváním jejich opakování. Ojediněle v rozhovorech zaznělo, že výsledky byly lepší, než bylo původně očekáváno.

Základním přínosem, který byl zmiňován a hodnocen, je přínos ve zvýšení cestovního ruchu v důsledku lepšího vzhledu, atraktivity a komfortu lokalit, ve kterých jsou rekonstruované objekty umístěny. Samozřejmě je, že přitom je zmiňován i přínos pro obyvatele těchto lokalit. Nikde dosud nedošlo k nějakým negativním jevům, které by byly pociťovány v souvislosti s příchodem turistů do malých obcí. Zřetelně jsou očekávány přínosy směřující k obnově porozumění Čechů s Němci, a to prostřednictvím stimulace ke vzdělávání v historii místa a jazykovému vzdělávání. Pokud by to nebylo dosaženo, alespoň se očekává, že „partnery z druhé strany hranice“ budeme lépe informovat o dění v našem pohraničí. Poslední skupinou přínosů, které též vystupují jako zřetelná očekávání v souvislosti s řešením projektů, je iniciace místní spolupráce různých sdružení (obec, MAS, další sdružení), také se zapojením nových metod, například přípravy interpretačních plánů místních kulturních objektů. V jednom případě bylo předpokládáno i posílení soudržnosti obyvatel v lokalitě.

Potom lze shrnout, že od řešení projektů zaměřených na obnovu místního kulturního dědictví je očekáváno nejen zvýšení cestovního ruchu s ekonomickým přínosem pro lokalitu, ale také zvýšení kvality života v místě v jeho kulturním (výchovném a vzdělávacím) a sociálním (místní soudržnost a přeshraniční sousedství) rozměru. Při vyplňování žádosti a vyřizování administrativních požadavků je důležitá trpělivost, což je i klíčové pro výdrž a naději při schvalovacím procesu. Úspěšnost schválení projektů se odvíjí od dobře napsané žádosti a také na výši požadované dotace. Úspěšní žadatelé považují za velmi důležité vypracovat projekty s širšími obsahovými zaměřeními, neboť se dle jejich názoru zvyšuje i možnost získání dotace.

Dobrá spolupráce začíná při správné komunikaci s místními komunitami, jelikož samotné realizace strategických plánů lokalit závisí na spolupráci s nimi. Velice důležité je tedy informovat místní komunity o záměrech, kdy je třeba „mít otevřené oči a srdce“. Dále pak záleží na možnostech místních komunit i místních samospráv, zda si záměry a plánované aktivity osvojí a svým aktivním přístupem přispějí k rozvoji daných lokalit. Na základě zkušeností jednotlivých řešitelů při projektových žádostech velmi záleží na partnerství a spolupráci. Ve většině případů spolupráce probíhala velice dobře, a to díky vzájemnému porozumění. Dále pak úspěšní žadatelé doporučují najít si partnery v blízkosti území případně

Příloha 1 - Finanční alokace ROP NUTS II v mil. Kč za celé období 2007-2012



Zdroj: Vlastní zpracování dle Výročních zpráv jednotlivých ROP v letech 2007-2012. Pro přepočty měn byly použity stavy z jednotlivých let VZ: v roce 2007, 2008 a 2012 kurz 25,14 CZK/EUR, v roce 2009 kurz 26,40 CZK/EUR, v roce 2010 kurz 25,24 CZK/EUR a v roce 2011 kurz 25,91 CZK/EUR. Uvedené zkratky v grafu A – alokace, SZ – Severozápad, SV – Severovýchod, SC – Střední Čechy, JZ – Jihozápad, JV – Jihovýchod, MS – Moravskoslezsko, SM – Střední

realizace projektu, jelikož spolupráce vyžaduje hodně osobní komunikace. Přeshraniční spolupráci doporučují proto, že projekty na podporu kulturní venkovské turistiky a zhodnocení kulturního dědictví jsou potřebné a směřují za hranice státu.

Někteří žadatelé považují za větší problém předfinancování projektu než jeho spolufinancování. Domnívají se, že spoluúcast je možná řešit až po podání žádosti, následně pak hledat všechny možné způsoby pro předfinancování. Finanční prostředky je možné shánět např. veřejnými sbírkami či na krajských úřadech. Velmi totiž záleží na iniciativě žadatele, aby nakonec finanční prostředky sehnal. Všechny postupy je dobré začít řešit na straně místních samospráv. Možností je také případná kombinace dotací z programů Ministerstva kultury a krajských fondů (konkrétně fond Záchrana kulturních památek), příspěvků z nadací či obecně prospěšných společností. Dále pak je možné oslovovat i soukromé investory. Vzhledem k tomu, že se žadatelé setkali při implementacích projektů s krádežemi a vandalismem na rekonstruovaných kulturních objektech, doporučují také tyto objekty pojistit včetně potřebného materiálu k opravám po celou dobu realizace projektu, ale i po jeho dokončení.

## Literatura

- Česko-německý fond budoucnosti. Granty a podpory. Dostupné [online] <<http://fb.cz/aktuality/vyrocní-zpravy/>> [cit 26-02-2014].
- Český rozhlas. Severské listy [online]. 24. 2. 2006 [cit. 2011-04-05]. Norské fondy pomohou české kultuře. Dostupné z [www: <http://www.severskelisty.cz/ncm/ncm0090.htm>](http://www.severskelisty.cz/ncm/ncm0090.htm).
- EEEAgrants. Výroční zprávy 2007-2012. Review of Cultural Heritage Support to the Czech Republic. Dostupné [online] <[eeagrants.org/project-portal](http://eeagrants.org/project-portal)> [cit 26-02-2014].
- 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., FYALL, A. (2000): *Managing heritage tourism*. Annals of Tourism Research, 27 (3), s. 682-708.
- HÁJEK, T., Jech, K. (2000): *Téma pro 21. století kulturní krajina (aneb proč ji chránit?)*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 244 s. ISBN 80-7212-134-0.
- HÁJEK, T. (2002): *Countryside, tourism development and national heritage revitalisation*. Agriculture Economics – Czech, 48 (6): s. 259–262. ISSN 0139-570X.
- HUDEČEK, J. (1992): *Ekonomické pohledy na památkové statky našich měst*. 1. Vydání. Praha: Vydavatelství Výzkumného ústavu výstavby a architektury. s. 84. ISBN 80-85124-15-7.
- 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.
- LEASK, A., a GOULDING, P. (1996): *What Price our Heritage? A Study of the Role and Contribution of Revenue Management in Scotland's Heritage Based Visitor Attractions*. In *Managing Cultural Resources for the Tourist*, M. Robinson, N. Evans and P. Callaghan, eds., s. 239-270. Sunderland: Business Education Publishers.
- Liberecký kraj. Odbor kancelář hejtmána. Výroční zprávy 2007-2012. Dostupné [online] <<http://kancelar-hejtmana.kraj-lbc.cz/page2924>> [cit 26-02-2014].
- Ministerstvo kultury. Výroční zprávy 2007-2012. Dostupné [online] <<http://www.mkcr.cz/ministerstvo/vyrocní-zpravy/default.htm>> [cit 26-02-2014].
- Nadace Českého fóra. Opomíjené památky. Podpořené projekty Opomíjené památky a památky a zdraví. Dostupné [online] <[www.nadaceof.cz](http://www.nadaceof.cz)> [cit 26-04-2014].
- Nadace Partnerství. The Czech Environmental Partnership Foundation. Dostupné [online] <



- <http://www.nadacepartnerstvi.cz/blokovy-grant/> [cit 26-02-2014].
- Nadace Via*. Granty a podpory. Podpořené projekty v Libereckém kraji. Dostupné [online] <<http://www.nadacevia.cz/cz/podporene-projekty?kraj=liberecky&slovo=&program=e378973f2636d302c0916fa3c5476704&rocnik=06c3d8b8e680147c864be66d43faee8a&rok=&organizace=&mesto=&hledej=Hledej>> [cit 26-02-2014].
- Národní památkový ústav. *Monumnet 2013*. Dostupné online [online] <<http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>> [cit 19-03-2013].
- Operační program životního prostředí*. Výroční zprávy za období 2007-2012. Dostupné [online] <<http://www.opzp.cz/sekce/522/vyrocnizpravy>> [cit 26-02-2012].
- PATOČKA, J. a HERMANOVÁ, E. (2008): *Lokální a regionální kultura v České republice: kulturní prostor, kulturní politika a kulturní dědictví*. Praha: ASPI, 199 stran. ISBN 978-80-7357-347-8, str. 83.
- PEK, T. (2009): *Stavební památky, specifika přípravy a financování jejich obnovy, údržby a provozu*. Wolters Kluwer, Praha. ISBN 978-80-7357-462-8.
- Regionální operační program Jihozápad*. Výroční zprávy za období 2007-2009. Dostupné [online] <<http://www.rr-jihozapad.cz/?menu=tiskove-centrum&art=publikace-rop-jihozapad>> [cit 26-02-2014].
- Regionální operační program Moravskoslezsko*. Výroční zprávy za období 2007-2009. Dostupné [online] <<http://www.rr-moravskoslezsko.cz/o-nas/vyrocnizpravy-rop-arrrms/>> [cit 26-02-2014].
- Regionální operační program Severovýchod*. Výroční zprávy za období 2007-2009. Dostupné [online] <http://www.rada-severovychod.cz/vyrocnizpravy-rop-sv> > [cit-26-02-2014].
- Regionální operační program Severozápad*. Výroční zprávy za období 2007-2012. Dostupné [online] <<http://www.nuts2severozapad.cz/ropsz/ropsz-info/vyrocnizpravy/>> [cit-26-02-2014].
- Regionální operační program Střední Čechy*. Výroční zprávy za období 2007-2009. Dostupné [online] <<http://www.ropstrednicechy.cz/documents.php?mid=f9edaf4e-d1f4-102b-9c5f-00e0814daf34>> [cit-27-04-2011].
- Regionální operační program Střední Morava*. Výroční zprávy za období 2007-2009. Dostupné [online] <<http://www.rr-strednimorava.cz/urad-regionalni-rady>> [cit 26-02-2014].
- Státní kulturní politika 2009 - 2014*. Ministerstvo kultury. Dostupné [online] <<http://www.ktn.cz/pub/attachments/St%C3%A1tn%C3%AD%20kulturn%C3%AD%20politka%202009%20-%202014.pdf>> [cit 18-03-2013].
- Státní zemědělský intervenční fond*. Seznamy příjemců dotací. Dostupné [online] <<https://www.szif.cz/irj/portal/anonymous/spd>> [cit 26-02-2014].
- Strukturální fondy*. Seznamy příjemců. Dostupné [online] <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-o-cerpani/Seznamy-prijemcu>> [cit 26-02-2014].
- Vital villages association*. Naslouchat hlasu vesnic. Dostupné [online] <<http://www.listentothevoiceofvillages.org/>> [cit 26-02-2014].
- VOJÍK, V. (2008): *Podnikání v kultuře a umění*. Praha: ASPI, Wolters Kluwer, 1. vydání, ISBN 978-80-7357-402-4.

### Informace o autorce

Ing. Gabriela Antošová, Ph.D.

Vysoká škola regionálního rozvoje a Bankovní institut, AMBIS,

Vysoká škola obchodní v Praze, Katedra ekonomiky

[antosova@vso-praha.eu](mailto:antosova@vso-praha.eu)

## **Parametry požárně bezpečnostního řešení staveb sledované při katalogizaci brownfieldů – výrobní objekty**

### ***Parameters of the Fire Safety Solution of the Buildings Monitored while Cataloging Brownfields – Industrial Constructions***

Zuzana Kramářová

#### **Abstract:**

One of the most actual current sustainable regional development issues is the reuse of brownfields. The process of successful revitalization of any brownfield site can be generalized to several stages: site identification and cataloging, investor's research and new suitable brownfield functions, project phase planning, approval processes for project realization, respective implementation of the plan, new site utilization, and realistic return on investment. The approval processes for the revitalization and reconstruction are governed in the Czech Republic by Act No. 183/2006 Coll., "Spatial Planning and the Building Regulation" and implementing decrees. As one of the evaluated criteria is fire safety solution at buildings. Such processing is an integral part of the whole submitted project documentation.

The assessment of the fire safety of buildings is governed in principle by two core standards, which are CSN 73 0802 "Fire Safety of Buildings - Non-Productive Objects" and CSN 73 0804 "Fire Safety of Buildings - Manufacturing Objects", in the Czech Republic. Since the paper is closely linked to the topic discussed in the previous year of CSUP 10 Conference "Fire Safety of Buildings in the Process of Brownfield Cataloging", which was focused on the cataloging objects of a non-productive nature, the issue of cataloging production facilities will be dealt with in terms of information registered in the field of fire safety of buildings.

The major purpose of the paper is focused on the identification of the monitored parameters of manufacturing objects and their comparison with similar monitored parameters for non-productive objects.

#### **Keywords:**

brownfield; database; fire safety; construction; cataloging

KRAMÁŘOVÁ, Zuzana (2018). Parametry požárně bezpečnostního řešení staveb sledované při katalogizaci brownfieldů – výrobní objekty. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 227-237. ISBN 978-80-01-06482-5. 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 dnešní době jsou revitalizace brownfieldů velmi diskutovaným tématem mezi odbornou veřejností. Toto téma však hned v prvopočátcích naráží na problém zařazení. Protože se jedná o multioborovou problematiku, je chápána z mnoha perspektiv jednotlivých profesí, kdy se každá z nich snaží mít při revitalizaci „hlavní slovo“. Jedná se zejména o oblasti architektonického zpracování, stavebně konstrukčního řešení, kontaminace a čištění území, územního plánování, sociodemografického uspořádání širšího okolí, atd. Nicméně dosavadní praxe ukazuje, že bez spolupráce na úrovni rovnocenného partnerství, tedy bez hlavního leadra – pouze s předním koordinátorem, nelze lokality typu brownfield úspěšně revitalizovat.

Problematika brownfieldů je řešena takřka ve všech státech Evropy a Severní Ameriky. Nicméně i zde narážíme na roztržičnost v nezákladnějším bodě, kterým je definování samotného pojmu „brownfield“. Definice nejsou jednotné, protože vyžadují návaznost na legislativní bázi konkrétního státu/území a dále také na dotační tituly, jež jsou pro ně zřízeny. Proto například brownfield v USA je území nebo lokalita, která je kontaminovaná nebo je za kontaminovanou považovaná, a není vůbec nebo dostatečně využita kvůli nákladům spojeným s asanací a odpovědností za škodu (DTSC, 2017). Oproti tomu za brownfield v České republice je považována nemovitost (sem spadají větší obecně nespécifikovaná území, jeden nebo několik pozemků, objekty nebo jejich soubory i celé areály), která je nevyužívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná a vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity (CzechInvest, 2017). Na těchto dvou příkladech lze ukázat, jak rozdílný přístup může být. V USA je definice brownfieldu zaměřena výhradně na kontaminovaná území, která nejsou pro investory dostatečně atraktivní. Kdežto v České republice je pojem definován mnohem širěji, obecněji, takže se vztahuje na širší spektrum lokalit, které si pro své podvyužití (slabé využití či plné nevyužití) zaslouží pozornost, i přesto že nejsou kontaminovány nebo plně nevyužívány. Obdobně roztržičené je definování pojmu s většími či menšími odchylkami i v ostatních evropských státech jak uvádí v přehledu definic Kramářová, 2014.

Z výše uvedených důvodů se příspěvek nebude zabývat brownfieldy a jejich databázemi v mezinárodním měřítku, ale pouze v rámci území České republiky a její specifické legislativní bázi, stejně tak jako tomu bylo v příspěvku na konferenci Člověk stavba a územní plánování pro rok 2016, kde byl prezentován příspěvek s tématem „Požární bezpečnost staveb v procesu katalogizace brownfieldů“, na který tento článek plně navazuje.

## 2 Současný stav problematiky z hlediska stavebního zákona a zákona o požární ochraně

Brownfieldy, jakožto problematika spadající mimo jiné do stavební sféry a oblasti územního plánování, v České republice plně podléhají Zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcím vyhláškám. Pro jakoukoliv revitalizaci lokality hodnocené jako brownfield, jenž vyžaduje stavební úpravy nemovitosti, je vyžadováno zpracování projektové dokumentace pro odpovídající povoloovací procesy. Těmi mohou být 1. úroveň územního rozhodování, 2. úroveň povolování staveb.

Na úrovni územního rozhodování se žádá zpravidla o územní rozhodnutí, které lze nahradit v některých konkrétních případech buď územním souhlasem, veřejnoprávní smlouvou, regulačním plánem nebo společným povolením – Zákon č. 183/2006 Sb. §78, odstavec 1 až 3, platnost novely od 1. 1. 2018. Vzhledem ke skutečnosti, že brownfieldy jsou převážně existujícími objekty, jedná se zejména o územní rozhodování ve věci umístění stavby, neboť to se vztahuje i na změnu vnější obálky objektu (například velikost otvorů v obvodových konstrukcích, zateplení, změna druhu krytiny, atd.). Dalšími druhy jsou územní rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území, které se uplatňuje zejména při funkční

nebo kapacitní změně využití objektu a nebo územní rozhodnutí o změně využití území, jež je nutné při doplnění odstavných, manipulačních či dalších ploch nebo při změně vsakovacích poměrů na pozemcích v lokalitách označených jako brownfield (Česko, 2006). Ke všem výše jmenovaným rozhodnutím je třeba při podání žádosti o jejich vydání doložit projektovou dokumentaci zpracovanou dle Vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb. Obsahové náležitosti těchto typů dokumentací řeší přílohy č. 1 až 4.

Druhou úrovní je vlastní povolování staveb. Zde je možno příslušného povolení dosáhnout buď ve formě stavebního povolení, souhlasu s ohlášenou stavbou, veřejnoprávní smlouvou, společným povolením (viz odstavec výše) nebo certifikátem autorizovaného inspektora (Česko, 2006). Pro ně se zpracovávají projektové dokumentace rovněž dle Vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, konkrétně dle přílohy č. 5. Posledním typem projektové dokumentace, která je zpracovávána před samotnou realizací projektu je prováděcí dokumentace stavby. Ta je rovněž zpracovávána dle výše uvedené vyhlášky, konkrétně dle přílohy č. 6.

příloha a její název	část B	část D
<b>Příloha 1</b> Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení	<b>B.2.8. - Požárně bezpečnostní řešení a) – d)</b> odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor, požární voda a hasiva, požadavky na vybavení stavby, přístupové komunikace a nástupní plochy	---
<b>Příloha 2</b> Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o změně využití území	<b>B.2 Popis navrhované změny využití území</b> c) zásady zajištění technických podmínek požární ochrany v dotčeném území z hlediska předpokládaného způsobu využití území	---
<b>Příloha 3</b> Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území	<b>B.2 Popis navrhované změny vlivu užívání stavby na území</b> c) posouzení technických podmínek požární ochrany v dotčeném území z hlediska změny v užívání stavby	---

příloha a její název	část B	část D
<p><b>Příloha 4</b> Rozsah a obsah společné dokumentace pro vydání společného úz. rozhodnutí a stavební povolení</p>	<p><b>B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení</b> <i>a) – j)</i> požární úseky, požární riziko, stupeň požární bezpečnosti, zhodnocení stavebních konstrukcí a výrobků, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor, požární voda a hasiva, přístupové komunikace, zásahové cesty, zhodnocení technických a technologických zařízení, požárně bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky</p>	<p><b>D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení</b> <i>a) Technická zpráva</i> použité podklady, popis a umístění stavby, požární úseky a jejich posouzení, požární riziko, stupeň požární bezpečnosti, stavební konstrukce a výrobky z hlediska požární odolnosti, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti, požárně nebezpečný prostor, požární zásah, požární voda a jiné hasební prostředky, zhodnocení technických a technologických zařízení stavby, požárně bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky <i>b) Výkresová část</i> situační výkres požární ochrany, půdorysy jednotlivých podlaží s označením a popisem požárních úseků</p>
<p><b>Příloha 5</b> 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>B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení</b> <i>a) – j)</i> požární úseky, požární riziko, stupeň požární bezpečnosti, zhodnocení stavebních konstrukcí a výrobků, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečný prostor, požární voda a hasiva, přístupové komunikace, zásahové cesty, zhodnocení technických a technologických zařízení, pož. bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky</p>	<p><b>D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení</b> <i>a) Technická zpráva</i> použité podklady, popis a umístění stavby, požární úseky a jejich posouzení, požární riziko, stupeň požární bezpečnosti, stavební konstrukce a výrobky z hlediska požární odolnosti, evakuace osob a únikové cesty, odstupové vzdálenosti, požárně nebezpečný prostor, požární zásah, požární voda a jiné hasební prostředky, zhodnocení technických a technologických zařízení stavby, požárně bezpečnostní zařízení, výstražné a bezpečnostní značky a tabulky <i>b) Výkresová část</i> situační výkres požární ochrany, půdorysy jednotlivých podlaží s označením a popisem požárních úseků</p>
<p><b>Příloha 6</b> Rozsah a obsah dokumentace pro provádění stavby</p>	<p>---</p>	<p><b>D.1.3 Požárně bezpečnostní řešení</b> Revize a doplnění dokumentace pro ohlášení stavby, stavební povolení nebo územního souhlasu či územního rozhodnutí, včetně vyznačení změn v požárně bezpečnostním řešení.</p>

tab. 1 – Umístění a obsah požárně bezpečnostního řešení stavby v jednotlivých typech projektové dokumentace dle Vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů (stav k 30. 11. 2017) (Zdroj: vlastní, Kramářová 2017)

Nedílnou součástí každé z výše jmenovaných projektových dokumentací je i část týkající se požárně bezpečnostního řešení stavby. Jejich konkrétní umístění a obsah je uveden v tab. 1. Toto posuzování je prováděno dle požadavků zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, zvláště pak na základě jeho prováděcích vyhlášek č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb a č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci). Vyhláška č. 23/2008 Sb. ve své příloze č. 1 konkrétně jmenuje závazné technické normy, mezi jinými to jsou v části 1 ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty, ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty a v části 14 ČSN 73 0834 Požární bezpečnost staveb – Změny staveb.

Jak bylo zdůvodněno již v úvodní části, příspěvek souvisí s předchozím článkem, který se zabýval objekty nevýrobního charakteru (posuzovanými dle ČSN 73 0802 atd.), proto se bude příspěvek dále zabývat pouze databázováním brownfieldů výrobní a skladovací povahy, tedy objektů, které z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou posuzovány primárně dle ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty a dále pak ve speciálních případech podle doplňkových norem, tedy např. ČSN 73 0845 Požární bezpečnost staveb – Sklady, atd.

### **3 Současný stav problematiky z hlediska databází brownfieldů**

V České republice v současnosti stále neexistuje dostatečná legislativní báze pro zpracovávání identifikačních studií brownfieldů a jejich následné databázování. I přes snahu pracovníků Agentury pro podporu podnikání a investic Czech Invest nebyla dosud schválena nová Národní strategie regenerace brownfieldů a ta původní z roku 2008 byla tehdejší vládou České republiky pouze vzata na vědomí, tedy nikdy nevešla v platnost. Brownfieldy díky tomu nejsou stále jasně definovanou problematikou a tudíž je nelze zpracovávat v konkrétní podobě do ostatní legislativy, například do stavebního zákona. V něm i jeho prováděcích vyhláškách se v současnosti proto objevují pouze ve skryté podobě výrazů jako „plochy k opětovnému využití“, „plochy k obnově“, „plochy ke změně stávající zástavby“. Jedinou aktuálně legislativně podloženou databází brownfieldů tak zůstává seznam jevu č. 4 „plochy k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území“ v územně analytických podkladech obcí (Jackson 2010). Tato situace by se měla změnit po 1. 1. 2018, kdy začne platit tzv. velká změna stavebního zákona. Jedná se o novelizaci Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a souvisejících zákonů zákonem č. 225/2017 Sb. Bohužel aktuálně (k datu 30. 11. 2017) je odborné veřejnosti známa pouze změna stavebního zákona, ale nejsou zveřejněna znění změn jednotlivých prováděcích vyhlášek, v nichž bude třeba úprav a aktualizací vyvolaných právě změnou vlastního zákona. Proto tento příspěvek prozatím musí vycházet pouze z aktualizace stavebního zákona, ale jeho prováděcí vyhlášky bere v neaktualizované podobě.

Na základě výše jmenovaných skutečností lze konstatovat, že prozatím v České republice neexistuje jednotná legislativní úprava ani metodika, která by jasně stanovovala způsob zavádění a aktualizaci databází brownfieldů v praxi. Proto prozatím platí, že každý pořizovatel takovéto databáze si diktuje nejen její zaměření, ale i sledovaná kritéria, tzn. limitní velikosti sledovaných lokalit a informace, které budou do databáze zařazeny.

I přes vysoký stupeň individualizací jednotlivých databází a jejich vzájemnou velmi obtížnou srovnatelnost lze vysledovat nejčastěji zařazované informace, jako jsou například typ lokality a její poloha v sídelní struktuře, velikost a počet objektů, druh a počet vlastníků, limity a regulativy plynoucí z územně plánovací dokumentace, informace stran dopravní a technické infrastruktury i stavebně technického stavu, atd. (Kramářová 2014, Jackson 2010). Jak již bylo popsáno v minulých letech v předchozích příspěvcích (např. Kramářová, 2016) je třeba databáze provádět jako víceúrovňové, aby při práci s nimi nebyl uživatel ihned



v prvopočátku zahlcen mnoha informacemi. Pro účel zúženého výběru ze všech evidovaných lokalit bude využit pouze první stupeň se souhrnnými/primárními informacemi, pro finální výběr nejvhodnější lokality pak sekundární výběr pomocí doplňujícího/rozšířeného informačního databázového stupně.

#### 4 Cíl, výzkumné otázky a metody zpracování

Cílem příspěvku je jednak stanovení sledovaných dat v databázích brownfieldů z hlediska požárně bezpečnostního řešení staveb u objektů výrobní a skladovací povahy. Dále pak jejich vhodné zařazení do dvoustupňové struktury databázových listů a rovněž jejich komparace se sledovanými daty z téže oblasti pro objekty nevýrobního charakteru.

Na základě těchto cílů byla stanovena základní výzkumná otázka:

*Do jaké míry se liší data evidovaná v databázových listech z hlediska požárně bezpečnostního hlediska pro objekty výrobního a nevýrobního charakteru?, která byla dále rozšířena o otázku: Je možné tato data sjednotit tak, aby vedla k vytvoření obecné, sledované struktury?.*

Pro tyto účely bylo nutné v prvotní fázi prostudovat a analyzovat postup výpočtu a hodnocení požární bezpečnosti staveb pro výrobní objekty dle ČSN 73 0804. Po té byly užity metody abstrakce a dedukce pro získání vlastních obecných - sledovatelných charakteristik staveb, které je možné v objektech evidovat v současné podobě a u nichž se novým využitím jejich stav buď nezmění vůbec nebo se změní zcela minimálně (typickým příkladem jsou únikové cesty či náhradní únikové možnosti). Stejným způsobem byly vyřazeny/eliminovány charakteristiky, které budoucí využití změní podstatně nebo zcela úplně (např. požární zatížení jednotlivých požárních úseků). Poslední použitou metodou byla komparace sledovaných dat pro výrobní a nevýrobní objekty a stanovení míry jejich harmonizace.

#### 5 Stanovení sledovaných dat a jejich komparace

Z hlediska výpočtu a posouzení požárně bezpečnostního řešení budovy se nevýrobní objekty řídí primárně technickou normou ČSN 73 0802 a výrobní objekty technickou normou ČSN 73 0804. Výpočtové postupy této normy se od normy ČSN 73 0802 liší zejména v oblasti stanovení požárního rizika a dimenzování únikových cest.

Požární riziko je pro nevýrobní objekty stanovováno na základě konstrukčního systému objektu, požárního zatížení ( $p_v$ ) a požární výšky ( $h$ ) jako stupeň požární bezpečnosti (SPB). U výrobních objektů je toto riziko stanovováno jako stupeň požární bezpečnosti (SPB) z ekvivalentní doby trvání požáru ( $\tau_e$ ), požárního zatížení ( $p$ ,  $p_m$ ), parametru odvětrání ( $F_0$ ), součinitele  $k_3$ , počtu podlaží objektu a konstrukčního systému nebo podle ekvivalentní doby trvání požáru ( $\tau_e$ ) a součinitele bezpečnosti ( $k_8$ ). Dále se pro výrobní objekty ještě stanovuje ekonomické riziko, k němuž je zapotřebí hodnot indexu pravděpodobnosti vzniku ( $P_1$ ) a rozšíření požáru a indexu pravděpodobnosti rozsahu škod ( $P_2$ ).

Dimenzování únikových cest je pro nevýrobní objekty probíhá na základě stanovení minimálního počtu únikových pruhů přes tabulky, u výrobních objektů je toto prováděno pomocí grafů.

Ostatní části požárně bezpečnostního posouzení objektů jsou shodné nebo v mnohém podobné. Výše jmenované rozdíly se však pojí k výpočtovým částem posouzení, jež jsou svázány s konkrétním funkčním využitím objektu/lokality. Toto nové využití v době zařazení lokality mezi brownfieldy není známo, proto s těmito veličinami nelze v databázích brownfieldů operovat. Z hlediska databázování je tedy nutné sledovat pouze charakteristiky, u nichž jsou předpoklady změn nulové či minimální. Příkladem těchto sledovaných parametrů je počet, charakter a šíře únikových cest (nikoli jejich kapacita), rozdělení objektu na jednotlivé základní požární úseky (vychází z dispozičního řešení; bez sledování požárního zatížení), zařazení konstrukčního systému objektu z hlediska požární bezpečnosti (hořlavý, smíšený, nehořlavý), vybavení objektu prvky požárně bezpečnostních zařízení, atd.

<b>základní druh informace</b>	<b>podrobnější rozvedení informace</b>	<b>sledované parametry/poznámka</b>	<b>kde je sledováno/ lze sjednotit</b>
počet objektů	počet samostatných provozních objektů	jejich event. zařídění dle posledního funkčního využití dle ČSN (např. OB2 dle ČSN 73 0833 nebo LZ1 dle ČSN 73 0835)	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	počet seskupených provozních celků z hlediska odstupových vzdáleností	slovní popis je vhodné doplnit o situační schéma	výrobní objekty/ lze sjednotit
	orientační plánec	označení objektů, provozní propojenost, návaznost, hlavní vstupy, nástupní plochy, torzní stíny, ...	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
výška objektu	celková výška objektu	počet podzemních a nadzemních podlaží a jejich konstrukční výška - údaj v metrech	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	požární výška objektu	údaj v metrech	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
konstrukční systém objektu	druh konstrukčního systému objektu z hlediska PBS (nehořlavý, smíšený h ≤ 22,5 m, hořlavý h ≤ 12,0 m)	informace o skladbách jednotlivých hlavních nosných konstrukcí, včetně jejich zařídění (DP1, DP2, DP3)	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
požární úseky	počet a označení	zákres ve studii	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
požární odolnost	požární odolnost požárně dělících konstrukcí a nosných konstrukcí uvnitř objektu a v požárně nebezpečném prostoru	uvedeno pro jednotlivé konstrukce (obvodové stěny, nosné stěny, požárně dělící příčky, stropy, střecha, schodiště) v minutách a zároveň zakresleno do studie s požárními úseky; u střechy uvést tvar – plochá, sedlová, valbová, mansardová, atd.	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
únikové cesty	nechráněné	popis, včetně umístění a délky	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	částečně chráněné	popis, včetně umístění a délky	výrobní objekty/ lze sjednotit
	chráněné	počet, zařídění (A, B, C), umístění, šířka vztážená na počet únikových pruhů, kritická místa	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	evakuační výtah	počet, popis, umístění strojovny, zabezpečení provozu	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	náhradní únikové možnosti	vztah k požárními úsekům, počet, popis	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno

<b>základní druh informace</b>	<b>podrobnější rozvedení informace</b>	<b>sledované parametry/poznámka</b>	<b>kde je sledováno/ lze sjednotit</b>
požárně bezpečnostní zařízení	EPS, SHZ a PHZ, ZOKT, PK, další	popis, umístění, stav	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
zařízení pro protipožární zásah	přístupové komunikace	zhodnocení pro průjezd požární techniky, průjezdnost/body otáčení	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	nástupní plochy	počet, umístění, popis (povrch, velikost, stav, návaznost na zásahové cesty)	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	zásahové cesty vnější/vnitřní	popis a umístění	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	technická zařízení – odběrní místa vnější	druh, počet, umístění, kapacita	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	technická zařízení – odběrní místa vnitřní	popis rozvodu v objektu, přípojné body	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	technická zařízení – přenosné hasící přístroje	počet, druh, kapacita, umístění	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	jiná hasiva	popis, umístění množství/kapacita	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
odstupové vzdálenosti	torzní stín budovy	velikost, zhodnocení z hlediska okolních staveb	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	požárně nebezpečný prostor okolních objektů/požárně otevřené plochy	počet požárně otevřených ploch, poměr $p_0$ , eventuálně velikost, zateplovací systém – hořlavý/nehořlavý, požárně dělící pásy	nevýrobní i výrobní objekty/ lze sjednotit
	požární uzávěry	počet, popis a umístění požárních uzávěrů	nevýrobní i výrobní/ lze sjednotit
garáže	zatřídění dle druhu vozidel	skupina 1 ÷ 3	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	zatřídění dle stání	počet stání, druh	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	uskladnění vozidel	zakladačové systémy (lokální, hromadný), bez zakladače	nevýrobní objekty pro výrobní objekty není pravděpodobné/ lze sjednotit
	dělení na požární úseky	zákres do studie, způsob rozdělení	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno
	situování rozvodů (přípojky TZB, vzduchotechnika, kabelové rozvody, další)	umístění, popis, druh ochrany	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno

základní druh informace	podrobnější rozvedení informace	sledované parametry/poznámka	kde je sledováno/ lze sjednotit
technická a technologická zařízení	uvnitř objektu	rozvody vody, kanalizace, elektrorozvody, vzduchotechnika – popis a umístění – viz stavebně technické hodnocení	nevýrobní/výrobní objekty/ sjednoceno
	vně objektu	otevřená technologická zařízení, dopravníkové a potrubní mosty – popis a umístění	výrobní objekty/ nelze sjednotit
	kabelové rozvody	popis a umístění – viz stavebně technické hodnocení	nevýrobní i výrobní objekty/ sjednoceno

tab. 2 – Sledované rozšířené informace o stávajícím stavu brownfieldu z hlediska požárně bezpečnostního řešení stavby zahrnuté v katalogových listech jednotlivých brownfieldů  
(Zdroj: vlastní, Kramářová 2017- rozšířeno a upraveno)

Jak je vidět v tabulce č. 2, kde je uveden přehled sledovatelných charakteristik a jejich míra souladu, tak charakter sledovaných jevů není, až na výjimky, z hlediska třídění informací na primární a sekundární, možné řadit mezi primární informace. Výjimky jsou tvořeny zejména charakteristikami, které jsou shodné pro více sledovaných oblastí jako jsou například počet podlaží objektu (sledováno v části celkový charakter objektu/hmotové pojetí, stavebně technické řešení, požárně bezpečnostní řešení, atd.), celková výška objektu (sledováno v části celkový charakter objektu/hmotové pojetí, stavebně technické řešení, požárně bezpečnostní řešení, atd.) a garáže – počet a druh stání (sledováno mezi informacemi dopravní infrastruktura, celková struktura lokality, požárně bezpečnostní řešení).

Tato skutečnost se plně shoduje se závěry příspěvku „Požární bezpečnost staveb v procesu katalogizace brownfieldů“ z konference CSUP 10 (Kramářová, 2017). Je to dáno skutečností, že způsob posouzení požární bezpečnosti staveb je zcela podmíněn funkčním využitím objektu/lokality a sám při tom ovlivňuje zejména možnosti maximální osazenosti objektu osobami, nebo dispoziční řešení objektu, které je však pro brownfieldy jakožto existující objekty již dané.

## 6 Zodpovězení výzkumných otázek a diskuse výsledků

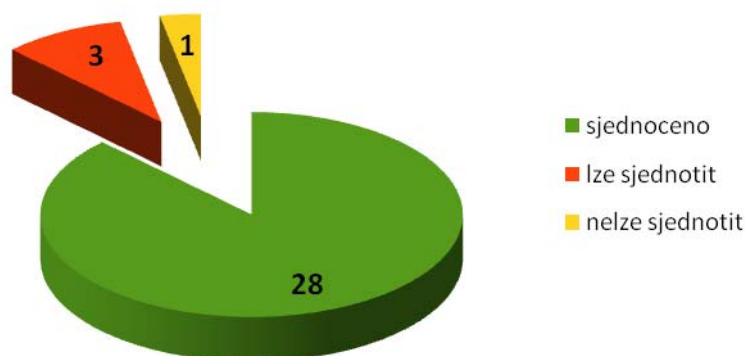
Po prostudování obou druhů způsobu výpočtu a posouzení požárně bezpečnostního řešení staveb pro objekty výrobního i nevýrobního charakteru, bylo možno sestavit přehled sledovatelných charakteristik pro jednotlivé objekty v lokalitách typu brownfield. I přes velké rozdílnosti ve výpočtech a posouzeních se překvapivě ukázala skutečnost, že sledovatelné charakteristiky jsou takřka totožné nebo je lze s minimem úsilí sjednotit (viz tab. 2). Jedinou nesjednotitelnou charakteristikou zůstal popis a umístění technologických zařízení vně objektu (otevřená technologická zařízení, dopravníkové a potrubní mosty), který se u objektů nevýrobní povahy nevyskytuje.

Z hlediska povahy sledovatelných charakteristik lze konstatovat, že se jedná o informace zařaditelné mezi doplňující informace, tedy řazené do sekundární úrovně ve struktuře vlastního databázového listu.

Jak je patrné z grafu 1, z celkového počtu 32 sledovatelných charakteristik je jich 87,5%, tzn. 28 zcela v souladu/sjednoceno, 9,4%, tzn. 3 lze uvést do vzájemného souladu/lze sjednotit a pouze 3,1%, tzn. 1 nelze uvést do souladu/nelze sjednotit.

Na základě výše uvedených skutečností je tedy nutné vyhodnotit sledovatelná data jako jednotná, tudíž pro ně lze bez větších problémů zavést obecný datobázový list se zcela jednotným vzhledem/strukturou. U charakteristik (byla prozatím nalezena 1), které není možné

sjednotit pro oba druhy brownfieldů, bude informace vypuštěna, stejně jako v případech, že se daný jev v lokalitě nevyskytuje. Tím dojde ke značnému zjednodušení při vlastním plnění databáze brownfieldů, protože není třeba sledovat rozdílné údaje pro rozdílné typy objektů.



graf 1 – Vyhodnocení komparace sledovatelných charakteristik z hlediska požárně bezpečnostního řešení staveb při databázování brownfieldů (Zdroj: vlastní)

Dosažené výsledky jsou prozatím uvedeny v rovině pouze teoretické a bude zcela jistě nutná jejich korekce po zavedení do praxe. Tato korekce bude probíhat v následujících letech při praktické aplikaci a zároveň v rámci dalšího širšího výzkumu při tvorbě metodiky pro zavádění a aktualizaci databází brownfieldů.

## 7 Závěr

Proces tvorby a aktualizací databází brownfieldů v České republice je v současné době ve fázi vývoje a velmi pozvolně aplikace do praxe, což je dáno takřka nulovou oporou v legislativní bázi. Tato tvorba je prozatím ovlivňována nejen vědeckovýzkumnou činností, ale i potřebami praxe. Budoucí využitelnost databází brownfieldů je za prvé v územně analytických podkladech obcí jakožto nástroji územního plánování, které má za úkol eliminovat možné konflikty zájmů v území. Za druhé jsou využitelné pro developery hledajícími vhodné lokality pro své investiční záměry a v neposlední řadě i do budoucna při implementaci těchto dat jako součásti datových modelů objektů a infrastruktur v území (součást BIM), zejména v části týkající se datových modelů staveb, které již byly realizovány.

Na vědeckovýzkumné úrovni jsou tyto databáze řešeny jako víceúrovňové, protože zajistí komplexní a dostatečně podrobné informace pro co nejlepší a nejsnazší výběr vhodné lokality či její snadné zařazení do datových modelů. Bohužel v praxi je velice těžké přesvědčit zadavatele o této skutečnosti, proto jsou prozatím reálně zpracovávány databáze především jednostupňové nebo vůbec žádné.

Příspěvek stanovil celkem 32 charakteristik, které je vhodné evidovat v databázích brownfieldů z hlediska požárně bezpečnostního řešení staveb. Překvapivě se ukázalo, že tyto charakteristiky jsou shodné nebo snadno sjednotitelné pro objekty jak výrobního, tak i nevýrobního charakteru, a to i přes značně odlišné postupy při výpočtech a posuzování požárně bezpečnostního řešení staveb dle aktuálně platných technických norem ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804. Charakteristiky je tudíž možné sjednotit a zařadit do sekundárního stupně databázových informací, protože z hlediska prvotního výběru nemají zásadní význam. Tím dojde ke značnému zjednodušení při vlastní tvorbě a zavádění databází v praxi, neboť

sledované charakteristiky budou zcela obecné, tudíž nebude třeba různých typů databázových listů/karet pro různé typy objektů.

V neposlední řadě při řešení tohoto parciálního úkolu vyplynulo, že sběr informací do databází brownfieldů z hlediska požárně bezpečnostního řešení bude vyžadovat zařazení ještě jedné části – tou je riziko vzniku požáru v brownfieldu jako takovém v době před případnou revitalizací. Jak se ukázalo toto riziko je u plně nevyužívaných brownfieldů patrně poměrně vysoké, zejména z hlediska rozsahu škod způsobených požárem. Příkladem takového požáru velmi známého brownfieldu je požár komplexu Petrovy boudy v Krkonošském národním parku ze dne 1. 8. 2011. Přitom se nejedná o ojedinělý případ. Toto rozšíření se však v průběhu řešení ukázalo jako dostatečně rozsáhlé, proto mu bude věnována další, samostatná část práce a tudíž i samostatný příspěvek.

## Literatura

- CZECH INVEST (2017). webové stránky Czech Invest, Agentury pro rozvoj podnikání a investic. [vid. 27. 11. 2017] Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely/Brownfieldy>
- ČESKO (1985). Zákon 133/1985 Sb. o požární ochraně. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1985, částka 34, s. 0674 – 0691.
- ČESKO (2006). Zákon 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), včetně novelizace Zákonem č. 225/2017 Sb. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 63, s. 2226 – 2290.
- ČESKO (2006). Vyhláška 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 163, s. 6872 – 6910.
- ČSN 73 0804 *Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty*. Praha: ÚNMZ, únor 2010.
- ČSN 73 0834 *Požární bezpečnost staveb – Změny staveb*. Praha: ÚNMZ, březen 2011.
- DTSC (2017). webové stránky California Department of Toxic Substances Control. [vid. 27. 11. 2017] Dostupné z: <http://www.dtsc.ca.gov/SiteCleanup/Brownfields/index.cfm>
- JACKSON, J. B., a kol. (2010). *Metodika inventarizace brownfieldů v úrovni ORP*. Ústí nad Labem. [vid. 30. 5. 2017] Dostupné z: <http://www.usti-nad-labem.cz/files/Methodika.pdf>
- KRAMÁŘOVÁ, Z. (2014). *Brownfield?! Proč?! Problém nebo příležitost*. Praha: ČVUT, ISBN 978-80-01-05656-1. Dostupné z: <http://www.uzemi.eu/veda-a-vyzkum/publikace-ke-stazeni.html>
- KRAMÁŘOVÁ, Z. (2016) 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. ISBN 978-2-7598-9012-5. ISSN 2261-236x. Dostupné z: <http://www.matec-conferences.org/10.1051/mateconf/201779303010>.
- KRAMÁŘOVÁ, Z. (2017) Požární bezpečnost staveb v procesu katalogizace brownfieldů. In: *Člověk stavba a územní plánování 10*. Praha: ČVUT, pp. 103-111. ISBN 978-80-01-06319-4. Dostupné z: <http://www.uzemi.eu/veda-a-vyzkum/publikace-ke-stazeni.html>

## Informace o autorce

Ing. Zuzana Kramářová, Ph.D.

VŠTE v Českých Budějovicích, Katedra stavebnictví  
19511@mail.vstecb.cz



## Urbanistický vývoj předinckých a inckých měst a jejich odkaz k dnešku na příkladu Tiahuanaca (Tiwanaka)

### *Urban Development of Pre-Inca and Inca Cities and their Link to Today, Demonstrated on Tiahuanaco (Tiwanaku)*

Vladimíra Šilhánková, Michael Pondělíček

#### **Abstract:**

Historical development of urban construction attracted the interest of researchers and journalists in the Czech Republic particularly in the mid-20th century. After 1989 the Czech theoretical urban research moved toward solving the pressing issues of today and in essence the scientists stopped paying attention to the study of the historical context entirely. Nevertheless, historical science had altered fundamentally over the last 50 years – starting with the paradigm and ending with the method of presentation but the view of historical development of city construction from the perspective of urban planners (and for urban planners) has basically remained unchanged.

Proceeding from studies of foreign sources and fieldwork on the actual sites as well as in the light of new findings of historical sciences, the study extends general theoretical urban knowledge of the segment which from the perspective of urban development is very attractive but only partially explored. The presented work aims at mapping the development of the main pre-Inca and Inca settlements, on the actual example of Tiahuanaco (Tiwanaka), which is shrouded in not only historical but also urban myths and thus can be considered as something like a microcosm of the issues connected with the pre-Inca and partially Inca development of urban construction.

Aimed at shedding more light on the development of the local pre-Inca settlements using the example of Tiahuanaco, the research, albeit a limited part of the Andean area, has shown that the issue is so complex that the contribution may have raised more questions than provided answers. On one hand, it has emerged that many of the "mysteries" are based on the technical and technological ignorance of some of the authors, others have stemmed from the fact that many authors have never visited the described sites and the last and probably most serious enigma is based on the fact that historical artefacts are often tampered with regrouped and misinterpreted in a literally nonsensical way. The authors of this study have come to the conclusion that exploration of the history in our line of expertise – i.e. building, development and functioning of human settlements should not be left only in the hands of non-technical researchers.

#### **Keywords:**

urban development; Tiahuanaco (Tiwanaku); Pre-Incas Cultures

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. PONDĚLÍČEK, Michael (2018). Urbanistický vývoj předinckých a inckých měst a jejich odkaz k dnešku na příkladu Tiahuanaca (Tiwanaka). In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 238-265. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

Vývoj stavby měst se těšil zájmu výzkumníků a publicistů v Česku zejména v období poloviny 20. století. Po roce 1989 se české teoretické urbanistické bádání odebralo směrem k řešení palčivých problémů dneška a studiu historických souvislostí se výzkumníci v podstatě přestali věnovat zcela. Přitom historická věda se za posledních 50 let zásadním způsobem proměnila – paradigmatem počínaje a způsobem prezentace konče, náhled na vývoj stavby měst z pohledu urbanistů (a pro urbanisty) se v podstatě nezměnil. Autoři se systematicky již několik let věnují mapování těch fází vývoje stavby měst, které jsou naší odborné veřejnosti méně neznámé, ať to již byla stavba měst Chetitských nebo nejstarší městská sídla v Malé Asii a Levantě. Aktuálně se autoři zaměřili na stavbu měst předkolumbovské Jižní Ameriky, a to zejména proto, že i nejrozsáhlejší dosavadní české dílo věnované vývoji urbanismu – *Hrůzův Svět měst* (2014) se omezuje v této otázce víceméně na povšechné informace o nejznámějších, ale z vývojového hlediska nejmladších sídelních areálech incké říše – Cuzca a Machu Picchu, ponechávaje tak stranou rozsáhlý areál středních And zejm. na území dnešního Peru a Bolívie i několik tisíc let vývoje měst v rámci celé řady předinckých kultur. Přitom v areálu centrálních And dosáhl kulturní vývoj nejvyšší úroveň v rámci celé Jižní Ameriky. Toto různorodé historické území se dále dělí na řadu kulturní podoblastí. Skládá se ze severní vysočiny, severního pobřeží, jižní vysočiny a jižního pobřeží. Většina archeologů dělí historii centrálních And na období, která jsou střídáním dob, kdy na velkém území převládá jeden umělecký styl a přechodných období, ve kterých není na lokálních uměleckých stylech patrný žádný ústřední vliv (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 157). Teprve časově relativně nepatrnou fází (mezi lety 1460 a 1532) je závěrečná a i u nás poměrně známá kultura incká. Inkové se totiž snažili potlačit v paměti obyvatel své říše předinckou minulost středních And. (Stingl, 1966, str. 152), a tak se stalo, že zprávy o vývoji této oblasti vč. stavebních, architektonických a urbanistických počínů pocházejí v první řadě z poznatků, které nám zprostředkovali první španělští kronikáři. Bohatá a velmi rozmanitá kultura této oblasti čítající několik tisíciletí vývoje se nám ještě v relativně nedávné minulosti „smrskávala“ na Inky a jejich říši. Amerikanistika ale postoupila mnohem hlouběji do historie této oblasti a vynesla na světlo mnohé předincké kultury, jejich způsob života i jejich zvyky, nicméně komplexnímu studiu architektonického a zejména urbanistického vývoje této oblasti se systematicky věnoval málokdo, v českém prostředí prakticky nikdo.

Na základě studia zahraničních pramenů, terénních šetření na místech samých a ve světle nových poznatků historických věd tak práce chce přinést rozšíření obecného teoretického urbanistického poznání v segmentu, který je z pohledu vývoje urbanismu velmi atraktivní, ale málo prozkoumaný. Cílem předkládané práce bylo zmapovat vývoj hlavních předinckých a inckých sídel a hledat paralely s vývojem sídel na obdobném stupni vývoje v dalších civilizačních centrech. Když se pracovní verze statí rozrostla na více než 100 stran bylo jasné, že pro tento článek bude nezbytné výběr zkoumaného vzorku zredukovat nejen na území Peru a Bolívie, ale ještě dále. Nakonec bylo vybráno Tiahuanaco (Tiwanaku), které je opředeno nejedním historickým, ale i urbanistickým mýtem a které tak lze považovat za jakýsi mikrokosmos otázek spojených s předinckým a částečně i inckým vývojem stavby měst.

Od studie tohoto typu nemůžeme očekávat nějaký rozsáhlý dopad pro dnešek, nicméně poznání dějin našeho oboru – tedy stavby, rozvoje a fungování lidských sídel, by mělo být dostatečným oprávněním pro vznik tohoto díla, protože jak praví George Santayana: „*Kdo nezná svou minulost, je odsouzen ji opakovat*“.

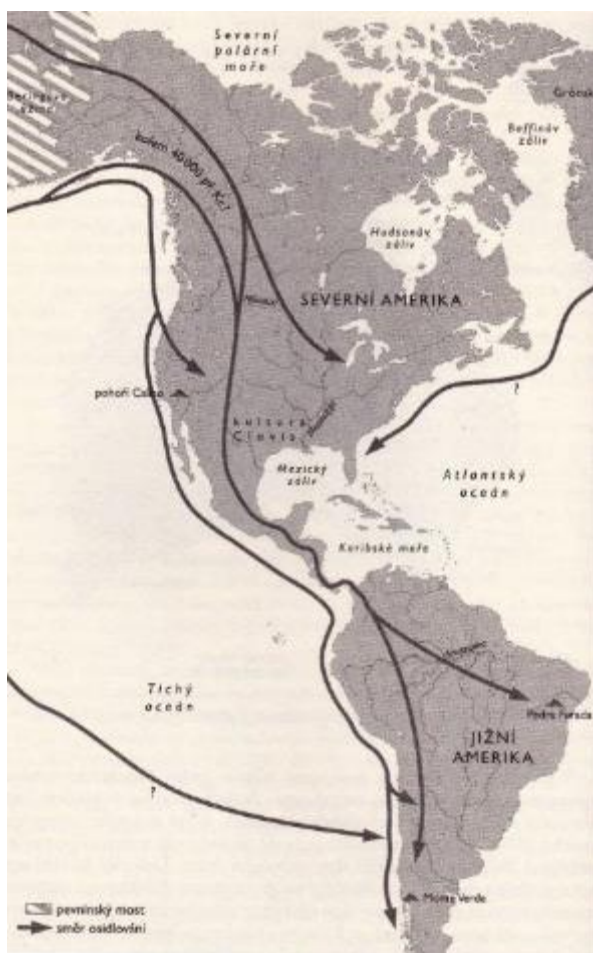
### 1.1 Příchod prvních Američanů, problémy datace a další metodologické otazníky

Přestože se může zdát, že příchod lidí na Americký kontinent ne zcela souvisí s problematikou stavby měst a projevů stavební kultury, ale uvážíme-li, že stavba měst je jedním z projevů pokroku lidského společenství a jeho organizace, ukáže se, že právě

v Americe prostupuje tato otázka široký komplex témat vč. těch, která jsou spojena s vývojem stavby měst a odpověď na ni, by nám pomohla pochopit a spolehlivě objasnit disproporce, které ve stavební kultuře na tomto kontinentu nacházíme v hojně míře.

Problémem zde je skutečnost, že datace jednotlivých období se u jednotlivých autorů značně různí, jedni kladou počáteční období a vznik prvních sídel do doby kolem 11 stol. před Kristem (Villacorta, 2012, str. 16), jiní do doby kolem 9. století př. Kr. (Vega, nedatováno, str. 20-21) a ještě jiní dokonce až do 2 stol. př. Kr. (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 157). Samozřejmě, budeme-li veškeré další zkoumání odvíjet od zcela nespolehlivé datace, pak jakékoli širší časoprostorové vztahy a vazby budou vykazovat tak značnou míru ovlivnění zvoleným „počátečním“ datem, až na ně budeme muset pohlížet jako na zcela nespolehlivé.

O příchodu prvních lidí do jižní Ameriky a do oblasti středních And je známo zatím jen velmi málo. Stingl (1966, str. 154) zmiňuje, že přišli před asi 9500 lety, tedy přibližně v době 7.500 př. Kr. a ihned dodává, že přišli jedinou možnou cestou, to je přes Panamskou šíji podél toku kolumbijských řek Caucy a Magdaleny a pobřežím Ekvádoru. Toto Stinglovo tvrzení se opírá o Hrdličkovu teorii migrace přes Beringovu úžinu v době posledního würmského zalednění v době asi 12-11.000 lety.



obr. 1 - Postup osídlování Ameriky dle Hrdličkovy teorie  
(Zdroj: Weniger, 2012, str. 92)

Beringia, pevninská šíje mezi Sibiří a Aljaškou, dnes leží pod hladinou moře. Za chladného maxima byla při snížené mořské hladině pevninským mostem mezi Asií a Severní Amerikou, širokým 1000 km. Ve východní oblasti Beringie se nacházejí stopy lidského osídlení z doby přibližně před 20 000 lety. Pro lidi doby ledové byla Beringia přirozeným pokračováním jejich životních a loveckých území. Suchozemská cesta na jih však byla ještě

přehrazena obrovským Laurentinským ledovým štítem, který sahal od Skalnatých hor až po Hudsonský záliv. Po otevření ledového štítu do velkých préríí asi před 12 000 lety tudy prošli předkové indiánů dále na jih. (Weniger, 2012, str. 90)

Rada vědců, mezi nimiž jmenujme u nás např. Stingla, ale popírá jakýkoli jiný možný migrační směr, nezaráží je, že „nejpřesnější zprávy o nejstarších obyvatelích Jižní Ameriky máme až z dalekého jihu tohoto kontinentu – z Patagonie a z jižního Chile. Chilská jeskyně Palli Aike je nejstarší dosud známé člověkem obývané místo Jižní Ameriky. Radioaktivní uhlík určil stáří kostrových pozůstatků nejdávnějších obyvatel Palli Aike na 8.650 let“ (tj. jsme v období zhruba 6.600 let př. Kr. – pozn. autora). (Stingl, 1966, str. 155) Přestože existuje celá řada dalších teorií, jak mohli lidé do Jižní Ameriky přijít, oficiální věda je až do nedávna zcela popírala a do značné míry i skandalizovala, a to i přesto, že Thor Heyerdal již v roce 1947 plavbou na voru Kon Tiki jednoznačně prokázal, že plavba přes oceán byla možná i na jednoduchých plavidlech (Heyerdahl, 1970), aby tak podpořil teorii s níž vystoupil již v roce 1943 Paul Rivet, a to s teorií opřenou o lingvistické a antropologické argumenty, která nepopírala Hrdličkovu teorii o migraci přes Beringovu úžinu, ale tvrdila, že migrace v menší míře probíhala i o 6000 let dříve (tj. cca v době 16.000 let př. Kr. - pozn. autora) z Austrálie a později i z Melanésie. (Encyclopædia Britannica, 2016)



obr. 2 - Srovnání Hrdličkovy a Rivetovy migrační teorie

(Zdroj: Museo nacional de etnografía y folklore, La Paz, foto vlastní 12.9.2016)

Na tomto místě je potřeba poznamenat, že Hrdličkova a Rivetova teorie migrace se vzájemně nevyklučují a není tudíž důvod, kvůli podpoře jedné, potírat tu druhou.

S Rivetovou teorií je v souladu i nález z dalekého jihu tohoto kontinentu – z Patagonie a z jižního Chile, kde bylo v jeskyni Palli Aike nalezeno dosud nejstarší člověkem obývané místo Jižní Ameriky staré 8650 let (tj. jsme v období cca 6500 př. Kr.). (Stingl, 1966, str. 155) Poněkud divočejší úvahou je možný příchod prvních lidí do Ameriky od jihu suchou cestou z Austrálie tj. přes (v té době odledněnou) Antarktidu, a to díky daleko většímu rozsahu pevniny a ostrovních pásů ve starší době kamenné než dnes. Argumentem pro tuto teorii jsou poznatky z mapy Piriho Reise, v níž je zobrazen obrys Antarktidy pevninské zbažené ledového příkrovu, tj. lze dovodit, že Antarktida měla tehdy daleko příznivější podnebí než dnes. (Souček, 1974, s. 48 a 54)



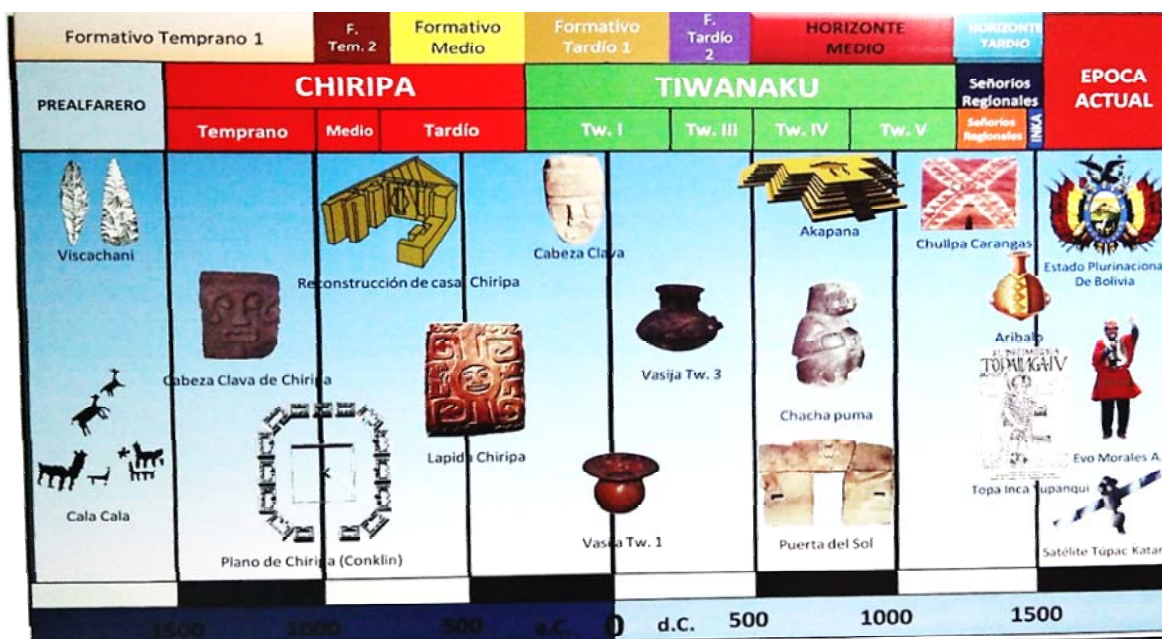


Dünya Haritası, Piri Reis  
Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi. No. H. 1824  
The World Map, Piri Reis  
Library of Topkapı Palace Museum. No. H. 1824

obr. 3 - Mapa Piriho Reise s odledněnou Anatarctidou  
(Zdroj: McIntosh, 2000)

## 2 Tiahuanaco (Tiwanaku) a problémy jeho datace

Ojedinělost Tiahuanaca vzbuzovala dříve doslova fantastické představy. Tak H. S. Bellamy ve svých knihách z 50. let 20. století tvrdil, že toto „Svaté město“ je nejstarším městem celého světa vůbec a že bylo založeno před 250 000 lety! Arthur Posnansky tvrdil, že město vzniklo před 17.000 lety a že je „kolébkou amerického člověka“. (Stingl, 1966, str. 217-218) Nicméně Stingl (1966, str. 219) uvádí, že testy C14 ale potvrdily, že hlavním obdobím rozkvětu tiahuanacké kultury bylo 3.-10. století po Kr. Novější autoři se s touto datací a zařazením Tiahuanaca mezi kulturami andského areálu ztotožňují. (Katz, 1989, Dostálová 2006, Villacorta, 2012 aj.) Je ale potřeba přihlédnout k tomu, že období největšího rozkvětu města a doba jeho založení mohou být diametrálně odlišné, jak ve starém světě můžeme vidět např. na Římu, těžko bude někdo popírat etruský základ města s odkazem na rozkvět v období baroka. Přiznejme tedy, že otázka vzniku a prvních fází rozvoje Tiahuanaca není dostatečně známa a její datace do 3. stol. po Kr. je neprůkazná. Nehledě k tomu, že v Národním etnografickém muzeu i v Archeologickém muzeu v La Pazu lze nalézt informace i artefakty, které ukazují na výrazně starší osídlení tohoto místa, a to minimálně do poloviny 1. tisíciletí př. Kr., případně až na začátek 2. tisíciletí př. Kr.<sup>6</sup> Spolu s Tiahuanacem jsou zde pak uváděna další sídla ležící na bolivijském altiplanu, a to Wankarani, Chiripa a Pucara, jejichž formativní / počáteční etapy jsou vztaženy k roku 2000 př. Kr.



obr. 4 - Časová osa vzniku a vývoje hlavních sídel altiplana  
(Zdroj: CIAAAT, 2016, foto vlastní 8.9.2016)

Jinou časovou posloupnost nabízí např. Browman (1981, str. 408 a 413), který vývojové fáze kultur altiplana datuje až do období 7000 př. Kr. Browman ale zároveň připouští, že „data jsou odvozena od z nekorigovaného radiokarbonového datování, protože reprezentují radiokarbonový nikoli ale běžný čas vyjadřovaný konvenčně označením před nebo po Kristu“. Do období 4000 př. Kr. pak situuje stabilizaci pastevecké společnosti a větší rozkvět usdlých (sedentních) kultur klade do poloviny 2. tisíciletí př. Kr. Další před-Tiahuanacké fáze pak rozděluje následovně:

<sup>6</sup> Zajímavé je, že se tam nesmí fotit a ve vydaných publikacích se tyto artefakty nenacházejí.



Fáze Codori	1350-850 př. Kr.
Fáze Llusco	850-600 př. Kr.
Fáze Mamani nebo též klasická Chiripa	600-200/100 př. Kr.

Proto než se pustíme do rozboru vývoje Tiwanaka samotného, musíme se podívat na vývoj kultur na altiplanu v nejstarším období.

### 3 Předtiahuanacké kultury

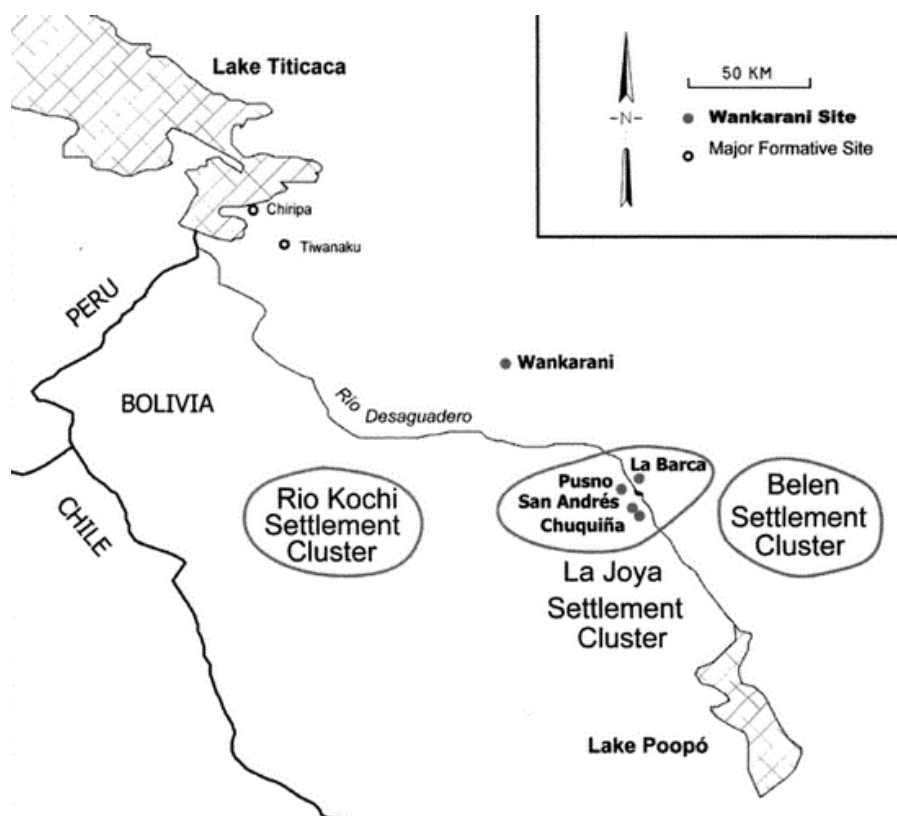
#### 3.1 Wankarani

Během fáze označované jako Condori (jinými autory Wankarani) se v okolí jezera Titicaca a na jih až k jezeru Poopó objevují první skupiny obyvatel užívající keramiku a usazující se v řadě sídel jako jsou Marcavalle, Qaluyu, Pikicallepata a Pizacoma (dnes v distriktu Puno, Peru), Sokotiña a Wankarani (v dnešním distriktu Oruro, Bolívie). (Browman, 1981, str. 413)



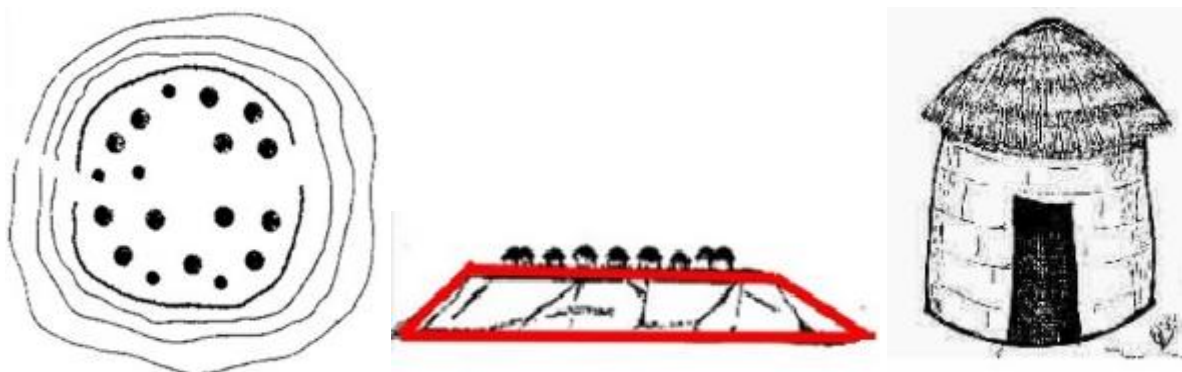
obr. 5 - Rozmístění nejstarších kultur na bolívijském altiplanu  
(Zdroj: Guerrero Sánname, nedatováno)

Kultura Wankarani byla kulturou formativního období, která existovala cca v letech 1.750 př. Kr. až 400 nebo 450 po Kr. Jedná se o nejstarší známou usazenou kulturu v Bolívii, k jejímuž usazování a změně životního stylu na usazený došlo někdy kolem roku 1200 př. Kr. Kultura Wankarani je nám dnes známá díky celému komplexu sídlištních pahorků, které se nacházejí na bolívijském altiplanu ve výšce cca 4.000 m n. m. v dnešním okrese Oruro severně a severovýchodně od jezera Poopo. Během výzkumů byly identifikovány tři základní sídlištní areály – Rio Kochi, La Joya a Belen, rozložené podél toku Rio Desaguadero, která spojuje jezero Poopo s jezerem Titicaca. (Fox, 2007) Hanzelka a Zikmund (1959, str. 129) k této náhorní planině poznamenávají, že výška a zdejší velmi suchý vzduch způsobují, že zdejší prostředí je zdravé, bez choroboplodných zárodků.



obr. 6 - Mapa jižního altiplana lokalizující hlavní wankaranské sídelní areály  
(Zdroj: Fox, 2010 str. 186)

Typická wankaranská vesnice byla velmi malá, obvykle počet jejích obyvatel nepřesahoval více než 100 osob a sestávala z 15 – 20 domů. Wankaranská společnost nedospěla ke zformování státu a byla proto tvořena víceméně samostatnými venkovskými samozásobitelskými komunitami, které ležely v relativně malých vzájemných vzdálenostech v průměru 2,5 -4,5 km od sebe. Kolem sídla se obvykle nacházela zeď z nepálených cihel adobe, která zřejmě plnila ochrannou funkci. Sídla se nacházela na umělých návrších vzniklých zbořením starších domů a navážkou z odpadků, obvykle ale jen cca 1-2 m vysokých (nejvyšší z nich je 5 m), což ukazuje na skutečnost, že sídla se měnila v průběhu času jen velmi málo. Wankaranské domy byly malé, postavené na kruhových půdorysech z nepálených cihel adobe a malované zvenku načerveno a zevnitř nažluto. (Fox, 2010, str. 184-204, Bermann, 1994, str. 50) V těchto sídlech nebyla identifikována žádná náboženská centra, jen vypalované nebo vyřezávané busty, které zřejmě sloužily náboženským účelům.



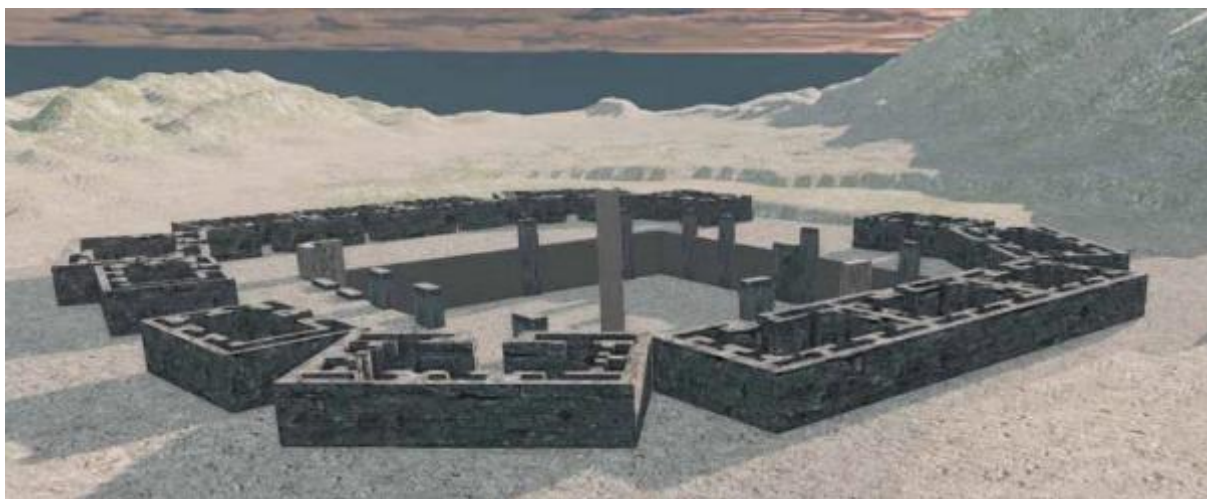
obr. 7 - Půdorys a řez wankaranijským sídlištěm, typický dům  
(Zdroj: Guerrero Sánname, nedatováno)

Největším dosud známým sídlem bylo sídlo v areálu La Joya - **Chuquiña**. Zdá se, že to bylo matiční sídlo, které mělo až 500 domů s cca 4000 obyvateli. Leželo na hlavním hřebeni nad řekou Desaguadero a mělo strategický přístup jak k vodě, tak k orné půdě. Od tohoto sídla se zřejmě oddělovaly dceřiné osady, které se dnes nacházejí v téměř 400 km<sup>2</sup> velkém wankaranském areálu. (Fox, 2010, str. 184-204)

### 3.2 Chiripa

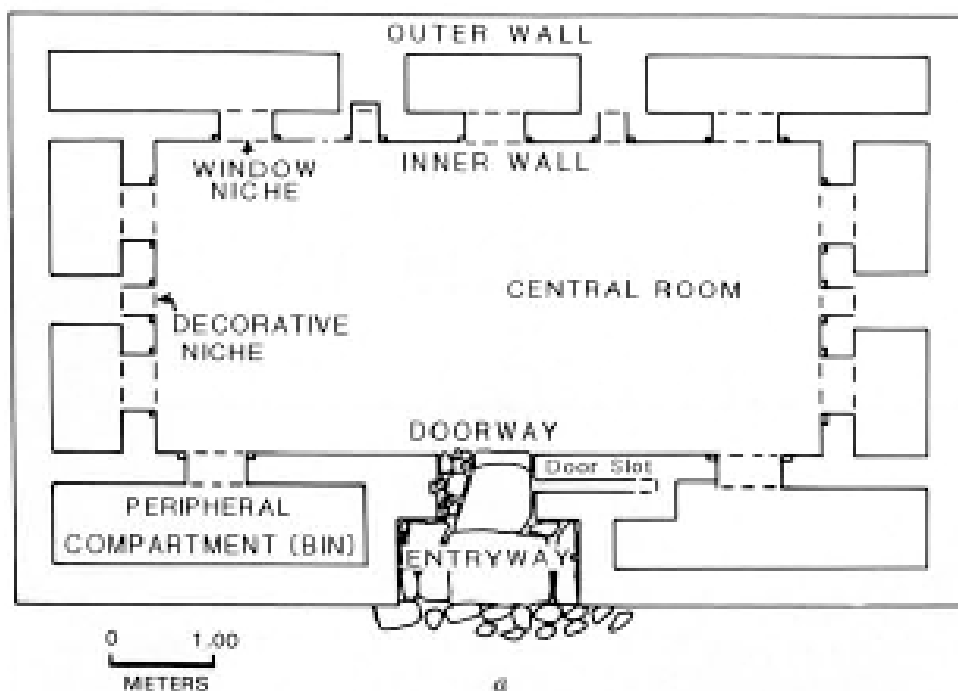
Současníci kultury Wankarani byla kultura Chiripa datovaná do iniciační (archaické) epochy a k ranému horizontu, do období mezi lety 1 500 a 100 př. Kr. Kultura se dělí na tři vývojové fáze – ranou 1500-1000 př. Kr., střední 1000-800 př. Kr. a pozdní 800-100 př. Kr. Browman (1981, str. 413) ale vyzdvihuje pouze poslední tzv. klasickou vývojovou fázi Chiripy (datuje ji do let 600 -200/100 př. Kr.) a před ní ještě předřazuje jako vývojově starší fázi Llusco (850 -600 př. Kr.). V této etapě se v sídlech začínají objevovat umělé pahorky nebo tumuly obdobné známým blízkovýchodním tellům nebo huacám z peruánského pobřeží. Jejich vznik je vysvětlován intenzivní výstavbou a rekonstrukcemi resp. nahrazováním rozpadlých cihel sušených na slunci – adobe novými a novými vrstvami na urbanizovaných místech. (Browman, 1981, str. 413)

Vlastní Chiripa leží na jižním pobřeží jezera Titicaca. Chiripa musela být významným náboženským centrem z předtiahuanacké epochy. Jejím jádrem je rozsáhlá 6 m vyvýšená terasa o rozměrech 60 m v severo-j jižním a 55 m ve východo-západním směru, která sídliště dominuje a leží 25 m nad hladinou jezera. Na ní se nachází snížené obdélníkové náměstí o rozměrech 22 x 23,5 m s hloubkou 1,5 m, které je vydlážděno kameny a které sloužilo rituálním účelům. (Moore, 1996, Browman, 1981) Toto polozapuštěné náměstí má jednoznačnou prostorovou a zřejmě i funkční souvislost s obdobným prostorem – polozapuštěným chrámem nacházejícím se v Tiahuanacu.



obr. 8 - Rekonstrukce centrální terasy v Chiripě  
(Zdroj: Kantzveldt 2017)

Kolem tohoto prostoru je umístěno 14 staveb (někteří autoři zmiňují, že 15 nebo dokonce 16) (Mohr, 1988) uspořádaných do lichoběžníku, které měly doškové střechy a dvojitě zdi z valounů a nepálených cihel adobe. Všechny mají zdi dekorativně vymalované a podlahu ze žlutého jílu a sloužily pravděpodobně jako ceremoniální skladiště, nicméně ani jejich obytná funkce není vyloučena (Mohr, 1988). Přístup na náměstí a k horním objektům byl pouze dvěma místy, a to ze severu a z jihu. Do každého objektu pak vedly jedny kamenné dveře. (Moore, 1996)



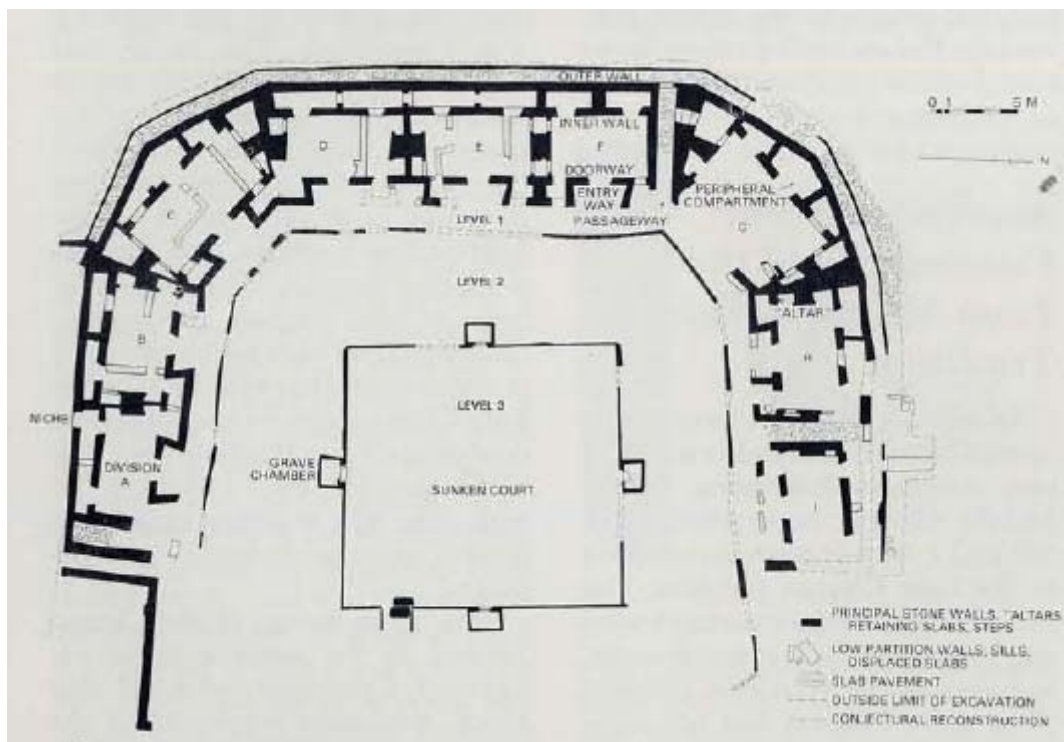
obr. 9 - Půdorys typického objektu na terase v Chiripě  
(Zdroj: Bennet, 1936)

Z analýzy použitých materiálů v Chiripě je patrné, že část stavebních prvků je z pískovce a část z vápence. Nejbližší vápencový lom byl identifikován v Estrecho de Tiquina (Soutěska Tiquina) a na ostrovech ležících na jezeru Titicaca vzdálených 20-30 km od Chiripy (Browman, 1981, str. 414), což dokazuje, že již v této době byla přeprava stavebního materiálu po jezeře rozvinutá, na což později navázaly transporty kamenných stavebních kvádrů v Tiahuanacu.

### 3.3 Pucara

Další kulturou, kterou je třeba v přehledu pre-tiahuanackých kultur zmínit je kultura Pucara, pojmenovaná tak podle lokality ležící u řeky Pucara cca 60 km severovýchodně od jezera Titicaca ve výšce 4.200 m n.m. Browman (1981, str. 413) ji označuje za současnici Chiripy. Archeologický komplex Pucara nebo též Kalasaya je datován do období kolem roku 1.800 př. Kr. a zahrnuje poměrně rozsáhlé území o rozloze cca 4.2 km<sup>2</sup>. Tato lokalita je považována za skutečně první městské centrum v regionu altiplana. Kalasaya obsahuje jak residenční, tak ceremoniální centrum s devíti pyramidami. (Vega, nedatováno. Str. 250) Alfred Kidder zde v roce 1936 odkryl šest uzavřených struktur podobných struktuře na centrální terase v Chiripě tj. polozapuštěné náměstí o rozměru 15 x 16 m a hloubce 2,2 m obklopené polouzavřenou strukturou místností ve tvaru U, která je otevřená k řece. Při srovnání Chiripy a Pucary se ukazuje jejich značná podobnost v proporcích centrálního prostoru vůči vnějším částem, a to 65:35 v Chiripě a 64:36 v Pukaře. (Mohr, 1988, str. 24) Tato podobnost jistě nebude náhodná a vypovídá o přísně stanovených náboženských a ceremoniálních pravidlech tzv. Yaya-Mama náboženské tradice, která na altiplanu panovala v době před rozmachem Tiahuanaca.





obr. 10 - Struktura 2 v Pucará podle Kiddera  
(Zdroj: Mohr, 1988, str. 24)



obr. 11 - Kalasaya, Pucará  
(Zdroj: Los Andes, 2013)

Ke kultuře Pukara bychom ještě měli vztáhnout lokalitu Sillustani ležící poblíž jezera Titicaca, cca 30 km od Puna, při jezeře Umayo ve výšce 3.897 m n. m. Tato lokalita bývala nejprve pohřebištěm kultury Pukara (200 př. Kr. až 200 po Kr.), poté kmene Qolla (110 př. Kr. až 1450 po Kr.) vč. období Tiahuanacké kultury (cca 500-950) a nakonec Inků (1450 – 1532). Pochovávána zde byla šlechta v tzv. chullpas, což jsou válcové věže, některé se směrem vzhůru rozšiřující. Jednalo se zde částečně o žárové pohřby a částečně o pohřby v prenatální poloze. Zcela jasně jsou odlišeny starší – Tiahuanacké chullpas a chullpas Incké. Některé chullpas kmene Qolla jsou dokonce pravoúhlé.



*obr. 12 - Chullpa z Tiahuanackého období  
(Zdroj: vlastní foto 6.9.2016)*



*obr. 13 - Incké chullpas  
(Zdroj: vlastní foto 6.9.2016)*

Některé chullpas jsou nově vztyčeny a dosahují až výšky 12 m, jiné zůstaly nedobudované, a tak k nim přiléhá rampa, kterou se opracované bloky zdejšího tufu dopravovaly vzhůru. U původních - inckých staveb jsou mezery mezi bloky 2-3 mm a svědčí o značně pokročilé technice opracování kamene, kterou zjevně nezvládá ani dnešní ministerstvo kultury, které nechává některé chullpas opravovat za pomoci betonu.

Mezi chullpas se dále nacházejí objekty z inckého období kruhové v centru s rituálním „slunečním kamenem“ tzv. intiwatana / intihuatana (dnes již bohužel nedochovaným), sloužící k ceremoniálním účelům kultu slunce.



*obr. 14 - Kruhové rituální objekty v Sillustani  
(Zdroj: vlastní foto 3.9.2016)*

#### **4 Tiahuanaco**

Tiahuanaco se rozkládá se ve výšce téměř 4000 m. n. m. a je považováno za nejvýše položené město na celém území Nového světa. Náhorní plošina zvaná Altiplano, která se táhne od Bolívie až do jižních oblastí Peru o úctyhodných rozměrech 800 x 350 km, se nachází ve výšce nad hranicí růstu stromů, je obklopena horskými štíty a je zdánlivě pustá a liduprázdná, přesto ale tato krajina představuje obrovskou plochu orné půdy v horské oblasti And.



Dnes leží Tiahuanaco ve vzdálenosti 20 km od jezera Titicaca. Je prokázáno, (Pillco Zolá a Bengtsson, 2006, str. 99) že hladina jezera v minulosti značně kolísala. Tak např. v období 24.000 -12.000 př. Kr. zde byla vlhká perioda a níže položené části Altiplana vytvořily jednolitě jezero od jezera Titicaca, přes dnešní jezero Poopó až k dnešním salinám ležícím jižněji. Při následné změně klimatu došlo k vysoušení altiplana a toto paleolitické jezero se rozdělilo na tři jezera oddělená – jezero Titicaca, jezero Poopó a saliny na jihu. Následující období bylo klimaticky nestabilní se suchými a vlhkými periodami. Předpokládá se, že začátkem 2 tisíciletí př. Kr. bylo klima podobné dnešnímu, ale značně nestabilní.

Zavodňovaná nebo naopak odvodňovaná pole nesporně zásobovala i obyvatele Tiahuanaca a různé kanály přiváděly z jezera do města pitnou vodu. Klimatické podmínky na této náhorní plošině jsou vhodné nejen pro pěstování hlíznatých rostlin, jež dobře snášejí chlad a suché počasí, ale i pro chov stád lam a alpak.

Odhaduje se, že v době svého největšího rozkvětu bylo Tiahuanaco centrem rozlehlé říše, která zaujímala polovinu dnešní Bolívie. Někteří autoři dokonce tvrdí, že Tiahuanaco bylo jen náboženským střediskem pro rozsáhlou oblast Altiplana bez stálého obyvatelstva. Jiní, např. americký archeolog Edward Lanning (srov. Katz, 1989, str. 148) ale spatřuje v tomto středisku zcela regulérní město, jež bylo hlavním městem většího státu rozkládajícího se na rozsáhlém území jižní oblasti andského altiplana až po sever dnešního Chile a Argentiny. Některé úvahy místních archeologů jej kladou do centra spojnice jihovýchodního a severozápadního směru, kterou nazývají Virakočova cesta (Ruta Viracocha), která spojuje Potosí, Cruzo, Tiahuanaco, Pukara, Cuzco, Vitos a Tumbez.



obr. 15 - Ruta Viracocha  
(Zdroj: CIAAAT, 2016, foto vlastní 8.9.2016)

Pravděpodobné je, že město sloužilo oběma účelům tj. jako správní i náboženské středisko a je možné, že vládce byl zároveň nejvyšším veleknězem, pokud nebyl přímo považován na boha. V každém případě se předpokládá, že se zde světská a církevní funkce spojovaly. Kromě vládce a jeho rodiny byly obyvateli města zejména kněží a dále pak početná skupina umělců (sochařů, zlatníků, tkalců a hrnčířů). Nesporné rovněž je, že Tiahuanaco sloužilo jako zastávka na cestě z Chile do Peru. Kolem roku 100 př. Kr. bylo již Tiahuanaco hlavním městským centrem při jezeru Titicaca. (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 189, Emery a Lambre, 2000, str. 113-115, CIAAAT, 2016)

Dnešní jméno pochází teprve z inckých časů a česky znamená „Město mrtvých“. Mrtvých proto, že koncem 13. stol. po Kr. v době příchodu prvního Inky do Tiahuanaca, kterým byl 4. Inka Mayta Capac, už nežilo. Ale i slavní budovatelé Inkové chápali, že toto obrovské „svaté“ středisko mohl vybudovat jen někdo obzvlášť výjimečný a mocný. A proto přisoudili stavbu samotného Tiahuanaca samému Viracochovi – svému nejvyššímu bohu. Původně se Tiahuanaco jmenovalo pravděpodobně Wiñaymarca („Věčné město“). (Stingl, 1966, str. 214)

#### 4.1 Datace a základní vývojové etapy

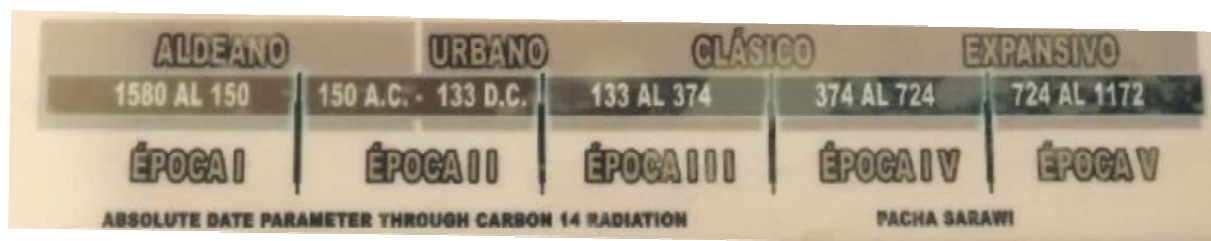
Jak již bylo naznačeno výše, datace vzniku samotného Tiahuanaca se liší autor od autora, a to v řádu až tisíce let. Tak např. Národní etnografické muzeum v La Pazu uvádí a oficiálně uznává dataci jednotlivých fází vývoje Tiahuanaca následovně:

400 př. Kr. – 400 po Kr. – Formativní (raná) fáze  
400 po Kr. – 800 po Kr. – Klasická urbánní (městská) fáze  
800 po Kr. – 1100 po Kr. – období expanze  
po 1100 po Kr. – desintegrace a úpadek. (Molina Rivero, 2010, str. 13)

Obdobně Browman (1981, str. 413) uvádí 5 fází vývoje města následovně:

Fáze Tiwanaku I/II nebo též fáze Kalasasaya	200/100 př. Kr. – 125 po Kr.
Fáze Tiwanaku III nebo též Qeya fáze	125-375 po Kr.
Fáze Tiwanaku IV nebo též fáze klasického Tiwanaku	375-750 po Kr.
Fáze Tiwanaku V	750-1250 po Kr.
Různé regionální kultury a období Inků	1250-1532 po Kr.

Nicméně existují i jiné typy datací, např. Katz (1989, str. 148) uvádí, že Tiahuanaco bylo osídleno v období od roku 1500 př. Kr. do roku 1200 po Kr. nebo Ponce Sanginése (CIAAAT, 2016) uvádí shodně jako autoři výše 5 vývojových etap, ale s datací vztaženou k polovině 2. tisíciletí př. Kr. – viz níže.

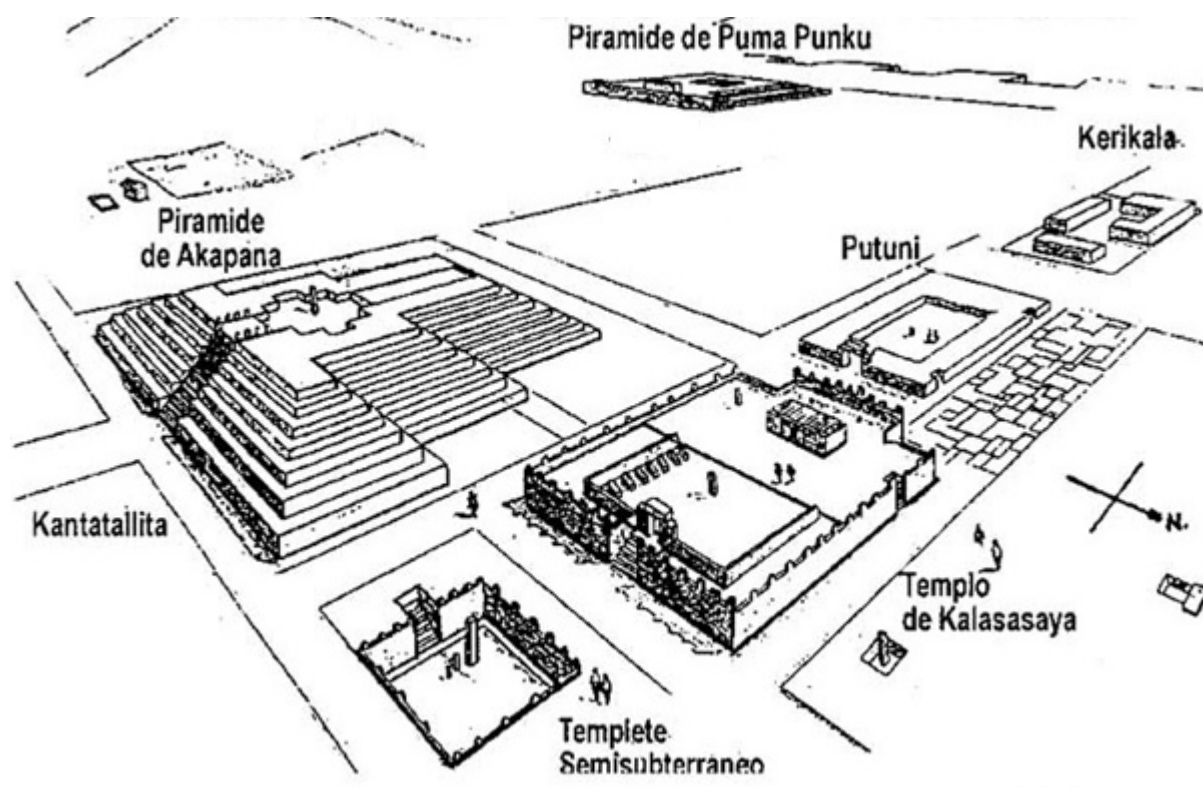


Dřívější představa, že se tiwanacká kultura objevila náhle a bez zjevných předchozích vývojových stupňů je dnes popírána s odkazem na Wankarani, Chiripu č Pukaru a doba hlavního rozkvětu města se zmiňuje v období let 500 – 1000 po Kr. Někteří autoři (Stingl, 1966, Coe, Snow a Benson, 1997 aj.) ale připouští, že hlavní stavby a některé sochy pravděpodobně pocházejí ze staršího období a okolo tohoto data byly pouze opraveny.

#### 4.2 Urbánní struktura města a hlavní stavby

Vlastní městské centrum Tiahuanaca se nachází v malém údolí, kolem kterého jsou vršky až o 200 m výše položené. Jádru města tvoří rastr orientovaný k základním geografickým směrům. Tento prostor zahrnující hlavní stavební objekty jako je pyramida

Akapana, Templete Semisubterraneo, Kalasasaya, Putuni, Khera Kala a Katatayita jsou rozloženy na ploše 20 ha. Literatura (Stingl, 1966, str. 214, Katz, 1989, str. 148, Browman, 1981, str. 416 aj.) zmiňuje s odvolávkou na Ponce Sanginese (Sangines, 1972), že celé město rozprostíralo na ploše 4- 6 km<sup>2</sup> a mělo 25 -40 resp. 60 tis. obyvatel. Tento odhad se zdá značně podhodnocen, neboť by znamenal hustotu zalidnění města kolem 60-75 resp. max. 100 ob./ha. Ve srovnání s našimi standardy, kdy běžné městské zalidnění je 250-300 ob./ha je tento počet nesrovnatelně nižší a zdá se tedy podhodnocen. Naopak vyjdeme-li z toho, že v minulosti bylo zalidnění měst (z důvodů hospodářských a obranných) vyšší, docházíme, při zachování předpokládané prostorové rozlehlosti města k hodnotám min. 4x vyšším tj. 120 – 240 tis. obyvatel. Přestože dnes dokáže tato krajina uživit sotva 7 000 obyvatel, odhaduje se, že před 3,5 tis. lety dokázali místní zemědělci uživit až 125.000 obyvatel (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 189), tím bychom se dobrali k výsledným cca 100 tisícům obyvatel města. Vlastní městské správní a náboženské centrum by se rozprostíralo jen asi na 3-5% rozlohy celého města.



obr. 16 - Rekonstrukce ceremoniálního centra Tiahuanaka  
(Zdroj: Museo Nacional de Etnografía y Folklore, La Paz, navštíveno 10.9.2017)

#### 4.2.1 Akapana, Puma Punku a monolity

Nejdůležitější stavby Tiahuanaca se nacházejí kolem pyramidy Akapana, což je rozlehlá stavba 194 m dlouhá a 182 m široká s výškou 18 m skládající se ze sedmi teras a s horní plošinou o velikosti cca 800 m<sup>2</sup>. (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 190, Stingl, 1966, str. 215, CIAAAT, 2016) Akapana je největším objektem Tiahuanaca dominující troskám „Věčného města“. Stingl (1966, str. 215) zmiňuje, že účel Akapany není jasný, jedni ji považují za trosky hlavní pevnosti, jiní za skutečnou pyramidu, na jejímž vrcholku byly konány lidské<sup>7</sup> oběti a jiní opět považují za jakýsi „Kapitol“ tohoto Věčného města Ameriky“.

<sup>7</sup> Lidské oběti jsou těžko doložitelné a vzhledem ke zvyklostem v jižní Americe (na rozdíl od Mezoameriky), kde byly spíše výjimečné, není zřejmě vhodné jejich význam přeceňovat a tuto skutečnost nějak dramaticky zvýrazňovat.

S ohledem na možnost srovnání s podobnými stavbami se jeví jako nejpravděpodobnější, že se skutečně jednalo o pyramidu, na jejímž vrcholu byly konány náboženské ceremonie. Otázkou je, zda se na jejím vrcholu nalézala intiwatana neboli sluneční kámen jako na obdobných stavbách v Peru. Tato skutečnost se jeví jako velmi pravděpodobná, byť se o ní žádné zdroje nezmiňují.

Naopak řada zdrojů zmiňuje, že Akapana, stejně jako o něco vzdálená pyramida *Puma Punku* (Brána puma) byly vybudovány z kamenných bloků, vážících někdy více než 100 resp. 150 tun. (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 190, Stingl, 1966, str. 217) Vzhledem k tomu, že obě stavby jsou pískovcové, znamenalo by to v případě krychlí bloky cca 3,5-4 m velké, v případě kvádrů o hloubce 2 m velikost 4,5-5x4,5-5 m, v případě 150 tunových bloků pak krychle o straně 3,8-4,3 m nebo kvádry o hloubce 2 m s velikostí 5,3-6,3x5,3-6,3m. Na místě samém takové bloky k vidění nejsou a jejich existenci nezmiňuje ani CIAAAT ani žádná jiná Bolívijská autorita. S výjimkou dvou kvádrů na Puma-Punku, které se vyskytují na tzv. Plataforma Lítica na Puma Punku, jejichž hmotnost odhadli Ponce Sangines a Terrazas (1970) na 131 resp. 85 tun. Na místě samém jsou dnes k vidění kvádry maximálně třítunové. Stingl (1966, str. 217) dokonce vypočítává, že ony obří 150 tunové kvádry byly do Tiahuanaca dopravovány ze 6 km vzdáleného lomu (Browman, 1981, str. 416 uvádí 10 km) a „že jeden kamenný kvádr, vážící průměrně 150 tun, by dokázal odvléci lidský potah, do kterého bylo zapřaženo 3000 lidí za jediný den“. To by znamenalo, že jeden dospělý muž dokáže vléci jen 50 kg, což se zdá trochu málo a zároveň Stingl (nebo jím převzatý zdroj) neřeší, jak by se takové množství lidí kolem toho kamene poskládalo. A to ponecháváme stranou, jak dospěl k závěru, že by postupovali rychlostí 0,6-0,75 km/hod. Rozhodně tuto otázku nelze považovat za vyřešenou a experimentální ověření by bylo na místě.

Největšími dalšími doložitelnými bloky ale jsou sochy a brány – Monolito Bennett, Monolito Ponce nebo Brána Slunce či Brána Měsíce. Největší z nich je Monolito Bennett o rozměrech 7,3x1,2x1,2 m, který váží cca 20 tun. Váha Brány Slunce o rozměrech cca 4x3x0,5 m se pohybuje mezi 12 a 14 tunami. I tak se jedná o úctyhodně velké bloky, nicméně jejich manipulace je reálná a realizovatelná se značně menším počtem dělníků vybavených i jen těmi neprimitivnějšími prostředky, než jak uvádí např. Stingl. I u monolitu Bennett by se jednalo o 200 lidí, u brány Slunce o další polovinu méně.

Jak již ale bylo zmíněno výše, kamenné bloky do Chiripy byly dopravovány na rákosových lodích přes jezero Titicaca, stejně tak jako bloky nalezené v Tiahuanacu pocházejí z Copacabany a Yunguya ležící přes jezero. (Browman, 1981, str. 414) Připočteme-li skutečnost kolísání hladiny jezera (viz Pillco Zolá a Bengtsson, 2006, str. 99), nebylo je proto zřejmě třeba smýkat po souši, ale daly se celkem pohodlně dopravit na rákosových člunech až do města. Obvykle zmiňovaný přístav v Iwawe (např. in Browman, 1981, str. 414) mohl tak sloužit pro transport materiálu výrazně později, než byly největší kamenné bloky v Tiahuanacu osazeny, a to poté, co hladina jezera dále zaklesla. Otázkou je, zda v té době mohla pro dopravu kamenných bloků sloužit i řeka Guaquira, která Tiahuanacem protéká.

#### 4.2.2 *Templete Semisubterraneo*

Vedle severní strany Akapany se nachází chrám napůl skrytý pod zemí (Templete Semisubterraneo), který připomíná velmi raná vyhloubená místa v jiných oblastech And (Chiripa a Pucara). Jeho vnitřní dvůr má rozlohu 26,0/26,1 x 28,5/28,6 m a hloubku oproti původnímu terénu 1,7 m (Mohr, 1988, str. 24) a sloužil jako obřadní středisko města. Stěny chrámu zdobí vyčnívající hlavy vytesané z lávy, které jsou vzájemně pospojovány čepy. U těchto hlav je často zmiňován architektonický vliv Chavínu (Stingl, 1966 aj.). Při prohlídce na místě samém je patrné, že tyto objekty nepocházejí ze stejné epochy a tudíž musely být do zdi druhotně umístěny. Pokud bychom tedy připustili, že kolem roku 300 po Kr. došlo nikoli k výstavbě, ale jen opravě staršího chrámu, který by pocházel již ze starší např. z formativní

fáze Tiahuanaca (tj. z doby cca 400 př. Kr.), pak by nejen rozdílnost mezi jednotlivými hlavami, ale i paralela s Chavínem rozvíjejícím se daleko na severu byla logičtější, neboť by doba vzniku odpovídala době pozdního Chavínu. V opačném případě nám zůstává nelogická mezera nejen prostorová, ale i časová, a to 700 či 800 let. Představa ovlivnění ikonografie rodičího se Tiahuanaca významným, byť již možná poněkud upadajícím náboženským centrem ze severu je mnohem pravděpodobnější než skutečnost, že tato ikonografie byla převzata se 700 letým zpožděním z velmi vzdálené, dávno mrtvé a zapomenuté lokality. Tyto paralely by nám samozřejmě mohly posunout úvahy o vzniku a rozvoji Tiahuanaca výrazně do minulosti. Budeme-li sledovat tuto logiku dále, i s odkazem na starší úvahy o době vzniku Tiahuanaca (byť současní autoři tuto možnost nepreferují), můžeme se zamyslet, zda ikonografické ovlivnění mezi Tiahuanacem a Chavínem mohlo být i opačné tj. motivy z Tiahuanaca by ovlivnily ikonografii Chavínskou, u které je dnes připouštěn vznik až do období 12. století př. Kr. s tím, že např. Coe, Snow a Benson (1997, str. 177) upozorňují, že tyto motivy se nacházejí i na sídlišti Caballo Muerto v údolí Moche již ve 13. stol. př. Kr. Protože je ale zároveň zjevná podobnost těchto hlav s plastikami kultury Wankarani (viz artefakty z Museo Nacional de Arqueología La Paz), které leží jižně od Tiahuanaca a datovanými do období od 1.800 př. Kr. můžeme vytvořit hypotetickou časoprostorovou linii vzájemně se ovlivňujících kultur od jihu k severu. Dostáváme se tak, ale bohužel dostupnými datačními prostředky do neověřitelné, doby vzniku a rozvoje Tiahuanaca nejméně kolem poloviny 2 tisíciletí př. Kr.



obr. 17 - Plastiky hlav zazděné do stěn Templete Semisubterraneo  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)

#### 4.2.3 Kalasasaya

Vedle Templete Semisubterraneo se nachází největší a nejdůležitější stavební komplex Kalasasaya. Stingl (1966, str. 215) jej označuje jako „pravoúhlé prostranství o rozměrech 135x118 m“. Arthur Posnansky, jeden ze stěžejních meziválečných průzkumníků lokality, ji považoval střídavě za „hlavní chrám slunce“ a jindy zase za „hlavní palác“. Stingl (1966, str. 215) informuje, že *ještě dnes zbyly z Kalasasaye jen veliké sloupy*. Jak je patrné i na původních fotkách Maxe Uhleho jedná se o samostatně stojící stély či menhiry, které vymezují volně prostranství. Do vzhledu lokality zasáhl velmi výrazně chicagský archeolog Alan Kolata, který zde vedl archeologickou expedici v roce 1986. V této době bylo



rozhodnuto, že Kalasasaya je incký nebo maximálně pozdně předincký chrám a dle vzorů z jiných lokalit byl v tomto duchu upraven. Do té doby volně stojící stély byly obezděny menšími andezitovými bloky do jakési obvodové zdi (mimořádně velmi nedbale provedené), a to do výšky cca 4 m. V novější literatuře (Malina, Pavel, 1994, str. 261) se pak dokonce dočteme, že se „jedná o typickou tiwanackou techniku, kdy v několikametrových úsecích od sebe byly do země zapuštěny masivní kamenné pilíř a mezery mezi nimi vyplněny menšími opracovanými bloky kamene“.



obr. 18 - Stav v roce 1892, foto Max Uhle  
(Zdroj: Museo Tiwanaku, La Paz)



obr. 19 - Dnešní stav po „rekonstrukci“  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)



obr. 20 - Vstup do Kalasasaye, stav v roce 1903  
(Zdroj: Arthur Posnansky 1903)

Vznikla tak nová terasa cca 3 m nad terénem zcela vyplněná nově navezenou zeminou, na niž byla sekundárně umístěna Brána slunce a monolit Ponce. Dostálová (2006, str. 29) s odkazem na Métraux (1988, str.33) poznamenává, že Brána Slunce vypadá, že není umístěna na správném místě. Rozhodně Brána slunce neevokuje žádné smysluplné či logické umístění v prostoru terasy. Co se „původního“ umístění Brány Slunce týče, je zjevné, že na terase nestála, protože fotografie cestovatelů Hanzelky a Zikmunda prokazuje, že s jejich



Tatrovkou dokázali dojet až k ní. Co vedlo Alana Kolatu k úplné a na první pohled absurdní změně celého reliéfu Tiahuanaca zůstává nejasné, stejně jako skutečnost, kdo mu tento zásah povolil a financoval.



*obr. 21 - Tiahuanaco a Brána Slunce koncem 40. let 20. století  
(Zdroj: Hanzelka, Zikmund, 1959, obrazová příloha za str. 176)*

Brána slunce je nejznámější stavbou v Tiahuanacu. Byla vytesána z jednoho kusu andezitu, o rozměrech 3x4x0,5 m, jak byli již zmíněno výše, a představuje jakýsi kosmologický model. Do desky umístěné přesně uprostřed nad vchodem je vytesána velká, čelně zachycená bytost interpretovaná obvykle jako bůh Slunce, ke které se z každé strany blíží tři řady menších, okřídlených postav zobrazených z profilu. Pod nimi je umístěna řada čelně vytesaných hlav. Zvláštní roli mají na tomto reliéfu zobrazení pumy a kondora. (Katz, 1989, str. 146) Výše jmenovaný Métraux se dále domnívá, že bráně chybí konečné úpravy, což se jeví zejména na jejich nosných částech. Je otázkou, zda zde nebylo nějaké obložení z méně trvanlivého materiálu anebo, a to je pravděpodobnější, z kovu např. ze zlata, které se nedochovalo.



*obr. 22 - Brána Slunce  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)*

Monolito Ponce je jednou z několika plastik vytesaných z kamenných bloků. Další byly objeveny v několika částech města. Převážně se jedná o sloupy ve tvaru postav s lidskými obličejí, které v rukou drží sakrální předměty. Tyto sochy jsou vysoké 1,5 až 7,6 m, sám monolit Ponce je 3,5 m vysoký. Byl nově umístěn na terasu Kalasasaye tak, aby přesně zapadal do optického rámu vstupní brány při průhledu z Templete Semisubterraneo (viz obrázek níže). Pro toto umístění, kromě toho, že je velmi fotogenické, rovněž není žádné logické vysvětlení. V této souvislosti možná ještě stojí za zmínku, že Monolito Bennet byl z lokality přestěhován do La Pazu, aby tam ozdobil jakési náměstí.



*obr. 23 - Průhled z Templete Semisubterraneo na Monilito Ponce, v popředí nově vybudovaná zeď s vezděnými stélami. Z tohoto pohledu je patrná architektonická nesmyslnost tohoto počínu.  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)*

#### 4.2.4 Putuni

Hned vedle Kalasasayi se nachází komplex jménem Putuni alias Palác sarkofágů, což jsou dnes trosky čtvercové kamenné budovy, v jejichž základech byly objeveny jakési „hroby“ přikryté deskami z barevného kamene. (Stingl, 1966, str. 215) Desky z barevného kamene dnes na lokalitě k vidění nejsou a „sarkofágy“ působí spíše jako „lůže“ kolem ústředního volného prostranství.



Obr. 24 - Sarkofág?  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)

Někteří autoři se domnívají, že pravděpodobně sloužil jako obytný palác (Coe, Snow a Benson, 1997, str. 180) nebo Putuni ale na místě samém spíše působí jako nějaké „hřiště“ s volným prostranstvím uprostřed a obestavbou po svém obvodu. V Putuni dnes leží žulové kvádry s otvory (jako pro lana) s drážkami jakoby pro kolejnice. Je otázkou, co v rámci obytného paláce mohly tyto artefakty znamenat a zda Putuni skutečně byl palác.



obr. 25 a 26 - Artefakty nacházející se v Putuni  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)

S Putuni zřejmě souvisí i tzv. Brána měsíce, což je monolitický andezitový objekt 2,23 m vysoký a 23 cm široký, na kterém se nacházejí zoomorfní motivy. Celkové vzezření Brány měsíce je přirovnáváno ke vzhledu hřbitovní brány a předpokládá se, že byla součástí oplocení Putuni tj. Paláce sarkofágů. Vedle toho se připomíná, že orientace jejich hlavních směrů má slunovratovou orientaci a 21. prosince a 21. června jí prochází Slunce. (Puerta de la Luna) V současnosti stojí Brána měsíce na okraji lokality, bez zjevných prostorových souvislostí s ostatními objekty vč. Putuni. Její dnešní! orientace je v severojižním směru.





obr. 27 a 28 - Brána Měsíce – celek a detail  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)

#### 4.2.5 Khera Kala

Vedle Putuni se nachází objekt Khera Kala, který je oproti okolnímu terénu mírně zapuštěn. Má rozměry cca 50x80m a v jeho rozích se nachází po žulovém kvádru o rozměrech 0,5x0,5x2,5 m. (Kvádry jsou dnes zachovány pouze tři, ale prostorové uspořádání nasvědčuje tomu, že čtvrtý kvádr byl v rohu rovněž osazen). Khera Kala (Kerikala) je interpretován jako obytný okrsek pro kněží. (CIAAAT, 2016) Bohužel opět nikdo nezmiňuje, jak konkrétně by zde byli kněží ubytováni, protože uvnitř volného prostranství nic nenasvědčuje tomu, že zde byly nějaké stavby a pro ubytovací okrsek kněží sotva bylo třeba centrální několik set metrů čtverečních velké prostranství. Pokud nějaká skupina obyvatel města potřebuje takového centrální „shromaždiště“, pak to obvykle bývá armáda.

#### 4.2.6 Katatayta

Administrativní středisko Katatayita je umístěno od Akapany opačným směrem než Kalasasaya. I zde lze nalézt řadu neobvyklých a složitě vysvětlitelných artefaktů. Jedním z nejzajímavějších je jistě pozůstatek brány z andezitu. Tento kus byl pravděpodobně pokryt kovovými zlatými deskami, na kterých pozdější dobyvatelé způsobili vážné škody při extrakci tohoto zlatého povlaku. Tento kus je rovněž důkazem použití zakřivených detailů v architektuře Tiahuanaca, jejíž technické opracování se vymyká přiznávaným technickým a technologickým možnostem předpokládané doby jejího vzniku.



*obr. 29 a 30 - Pozůstatky andezitové brány v Katatayita  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)*

V tomto místě se také překvapivě nachází kus "modelu" jedné z budov města, kterou vytvořili zdejší stavitelé z obrovského bloku kamene. Jsou zde vidět kopie malých žebříčků a drobné terasy, což je důkazem neuvěřitelně vysokého technologického stupně této civilizace.

#### **4.3 Obytné části města**

Obytné čtvrti ani další části města dosud nejsou odkryty. Spekuluje se o tom, že část obytné struktury města je zachována pod nebo v dnešní vesnici ležící východně od areálu resp. mezi hlavním areálem a Puma Punku. Pro představu o tom, jak bydlení mohlo vypadat, můžeme tedy použít analogie. Zde nám mohou posloužit pozůstatky jiných měst collajské konfederace, např. Hatuncolla a Paucarcolla, která dodnes „žijí“ jako původní aymarské vesnice. S ohledem dosud minimální dopad civilizace v této části světa, lze dovodit, že původní a současná obydlí prostých „venkovanů“ budou vykazovat obdobné rysy. Typickou původní obytnou strukturu nalézáme např. Hatuncolle (Atuncalla). Jedná se přízemní kamenné budovy zděné z nepravidelných kamenů menších rozměrů kruhového nebo obdélníkového půdorysu a kryté sklonitou šindelovou střechou. Několik domů s hospodářským zázemím vytvářelo jakýsi uzavřený „dvorec“.



*obr. 31 - Typická obytná struktura v Hatuncolle  
(Zdroj: vlastní foto 6.9.2016)*

Není pochyb o tom, že v Tiahuanacu existovalo centrální zásobování vodou, kanalizace a zřejmě i nějaké další rozvody, o čemž svědčí zachovalé artefakty rozložené po celé ploše dnešního archeologického naleziště.



*obr. 32 a 33 - Pozůstatky technického vybavení města  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)*

## **5 Další sídla a artefakty kolem jezera Titicaca**

### **5.1 Aramamuru**

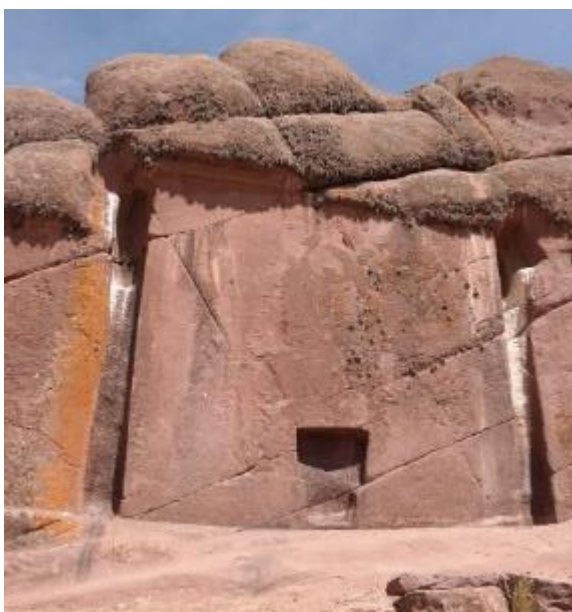
V areálu kolem jezera Titicaca lze nalézt další kamenné památky, těžko datovatelné, nicméně odkazující svým výtvarným provedením k Tiahuanacu. V první řadě bychom se měly zmínit o „tajemné“ bráně v Aramamuru. Je součástí skalního města, které leží nad jezerem Titicaca. Je z měkkého tufu a tvoří jej rovnoběžné pásy horniny (rovnoběžné i s pobřežím jezera) a v nich jsou vymodelovány roztodivné útvary. Otázkou je, zda jsou všechny přírodní nebo jsou i uměle dokončovány.



*obr. 33 - Skalní útvary nad jezerem Titicaca poblíž Aramamuru  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)*



Aramamuru jsou dveře vytesané v ohlazené skále otočené k východu tj. k jezeru. Jsou cca 3x3 m velké ohrazené cca 0,6 m širokým vlysem. V centrální části je menší výklenek hluboký asi půl metru o výšce cca 1,5 m a přibližně stejné šíře, která se ve třetině od země zužuje. Uprostřed toho byla ještě vytesána polokoule jako důlek. Prý se zde pořádali (a možná ještě pořádají) transcendentní obřady přechodu do jiné dimenze. I náš průvodce nám cosi takového předvádí a mumlá jakousi modlitbu a pak se souká do toho otvoru s tím, že důlek symbolizuje pupek a máme přiložit svůj pupek na „pupek světa“ a tím dojde ke spojení. K tomuto vysvětlení jsme značně skeptičtí. Jednak nic ze známých náboženských představ předkolumbovských obyvatel antiplana na toto vysvětlení neukazuje a dále tu není žádné prostranství, kde by se mohli věřící při obřadu shromáždit (a obřady přechodu do jiné dimenze se obvykle nedělají individuálně).



obr. 34 - „Brána“ v Aramamuru  
(Zdroj: vlastní foto 8.9.2016)

Těžko odhadnout účel, ale lze k věci přistoupit i tak, že vidíme vlastně obraz zaniklé stavby, která byla o skálu opřena. Opět otázkou zůstává, zda to byla stavba náboženského či technického rázu. S ohledem na umístění, zdá se pravděpodobnější technický účel. Pracovně jsme to s trochou nadsázky nazvali „konečná stanice lanovky“.

Nejedná se ale jen o kamenné plamátky, ale nacházejí se zde i další sídla, jako jsou např. již dříve zmiňovaná Chiripa nebo Pukuro Uyu, Pajchiri, Lloyepaya, Mocachi, Simillake, Wankani nebo Santiaho de Machaca. (Browman, 1978, str. 238) Vztah mezi Tiahunacem a těmito dalšími sídly collajské konfederace byl založen na ekonomické a náboženské spolupráci spíše než na politické moci. Výjimečným je pak vztah mezi Tiahunacem a Huari (Wari).

## 6 Zánik a odkaz

Období mezi lety 900-1000 po Kr. znamená pro Tiahunaco (i Huari) změnu klimatických podmínek a nástup suché periody (Pillco Zolá a Bengtsson, 2006, str. 99), která zapříčinila ztrátu zdrojů s následným rozpadem trhů. Tiahunaco se tak dostalo do 5. fáze, což je již fáze úpadku, která je zakončena opuštěním města někdy mezi lety 1200 – 1300 po Kr. Na území dříve ovládaném Tiahunacem se vyskytuje jen několik lokálních království jako je Lupaqa a Pacajes, a to až do období vzestupu incké říše. Přestože je Tiahunaco opuštěné, zachovává si vysokou prestiž, které vede nastupující inckou nobilitu k potřebě legitimizovat

svoji vládu jak vznikem pověsti o prvním inkovi Manco Capacovi a jeho sestře Mama Ocllo, kteří prý do Cuzca přišli právě od jezera Titicaca, tak i vybudováním malého inckého chrámu na ruinách starého města. (Browman, 1981, str. 417)

## 7 Závěr

Zkoumání, byť omezené části Andského areálu, jehož cílem bylo vnést více světla do vývoje zdejších předinckých sídel – zejména Tiahuanaca ukázalo, že problematika je natolik složitá, že možná příspěvek přinesl více otázek, než odpovědí. Na jedné straně se ukázalo, že řada „záhad“ vychází z technických a technologických neznalostí některých autorů, kteří byť jsou výbornými archeology, historiky či lingvisty mají jen velmi malé nebo téměř žádné technické znalosti a dovednosti, a tak namísto výpočtu přistupují k odhadům, a to často zcela fantastickým. Technická zařízení města či budov pak mnohde zaměňují za náboženské artefakty ve snaze přisoudit jim nějaký, pro ně pochopitelný, význam. Na druhou stranu (právě pro onu technologickou neznalost) je nezaráží některé technické detaily, propracované tak, že i dnešní zpracovatelé kamene by si museli chvíli lámat hlavu, jak daný detail provést.

Další skupina „záhad“ má základ ve skutečnosti, že řada autorů popisované lokality nikdy nenavštívila, a tak se spoléhá ve svých popisech na to, co již popsali autoři starší. Samozřejmě to pak vede k opisování chyb a zvětšování nepřesností. Desetkrát zopakovaný omyl zůstává omylem, nikoli potvrzenou skutečností.

Posledním a pro nás asi nejzávažnějším otazníkem je fakt, že s historickými artefakty je manipulováno, jsou přeskupovány a doslova desinterpretovány nesmyslným způsobem. Co archeology vede k tomu, že lokality upravují či představují do nových podob si nedokážeme vůbec představit.

Ukazuje se tak, že rezignace urbanistů, architektů a techniků na historická zkoumání stavby měst a architektury zavírá dveře jejich poznání z hlediska technického a technologického a tím může vést k jejich nepochopení a desinterpretaci.

Jak jsme uvedli v úvodu, dříve studie tohoto typu jsme neočekávali nějaký rozsáhlý dopad pro dnešek, nicméně jsme dospěli k poznání, že zkoumání dějin našeho oboru – tedy stavby, rozvoje a fungování lidských sídel, bychom neměli nechávat pouze v rukou netechnických badatelů. Autoři proto doufají, že podnítí i další urbanisty ke zkoumání vývoje měst časově i prostorově nám vzdálených.

## Literatura

- BALLIVIÁN TORREZ, Julio, CUEVAS AMELLER, Lidia. 2014. *Los orígenes de la diversidad, La Paz: Museo Nacional de Arqueología.*
- BENNET, Wendell, C. 1936. *Excavations in Bolivia in Anthropological Papers of the American Museum of Natural History. No. 35*
- BERMANN, Marc. 1994. *Lukurmata: Household Archaeology in Prehispanic Bolivia. Princeton N.J.: Princeton University Press. ISBN 0-691-03359-5, 307 str. Dostupné z: [https://books.google.lv/books?id=YUYABAAQBAJ&pg=PA50&dq=Wankarani%20cultu re&hl=en&sa=X&redir\\_esc=y#v=snippet&q=Wankarani&f=true](https://books.google.lv/books?id=YUYABAAQBAJ&pg=PA50&dq=Wankarani%20cultu re&hl=en&sa=X&redir_esc=y#v=snippet&q=Wankarani&f=true)*
- BROWMAN, David L. (ed.) 1978. *Advanced in Andean Archeology.* The Hague. Paris: Mouton Publishers, ISBN 90-279-7550-7, 579 s.
- BROWMAN, David L. *New Light on Andean Tiwanaku in American Scientist, Vol. 69 No. 4/1981, pp. 408-419*
- COE, Michael, SNOW, Dean a BENSON, Elizabeth. 1997. *Svět předkolumbovské Ameriky. Kulturní atlas.* Praha: Knižní klub a Balios, 240 s., ISBN 80-7176-519-8
- DOSTÁLOVÁ, Dominika, 2006. *Jihoamerické civilizace (zejména incká) z antropologické perspektivy.* Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Ústav antropologie. 161 s.

- EMERY, Ian a LAMBRE, Stephanie. 2002. *Bolivia Handbook*. Bath: Footprint Handbooks, ISBN 1903471214
- ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. *Paul Rivet* [online] 1998, aktualizováno 2016 [cit. 30.5.2017] Dostupné na: <https://www.britannica.com/biography/Paul-Rivet>
- FOX, Jake R. 2010. *A Persistent Early Village Settlement System on the Bolivian Southern Altiplano* (str. 184-204) in BANDY, Matthew S., FOX, Jake R. *Becoming Villagers. Comparing Early Village Society*. Tucson: The University of Arizona Press. 358 s., ISBN 978-0-8165-2901-8
- FOX Jason (Jake) R. 2007. *Time and Process in an Early Village Settlement System on the Bolivian Southern Altiplano*. Pittsburg: University of Pittsburgh, 283 s., Dostupné z: <https://core.ac.uk/download/pdf/12208415.pdf>
- GUERRERO SÁNAME, Yván Paul (nedatováno). *Arquitectura Andina. Análisis Histórico I.*, [online] [cit. 21.10.2017] Dostupné na: <https://es.slideshare.net/chupete911/grupo-6-la-arquitectura-funeraria-1>
- HANZELKA, Jiří, ZIKMUND, Miroslav. 1959. *Přes Kordillery*, Praha: Naše Vojsko
- HEYERDAHL, Thor. 1970. *Ve znamení Kon-Tiki*. 5. vyd. Praha: Mladá fronta. 246 s. Třináct; sv. 34
- HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Praha: Academia 2014, ISBN 978-80-200-1808-3
- KANTZVELDT: *Determining the Function of Puma Pumku* [online] Abovetopsecret 1.7. 2017 [cit. 21.10.2017] Dostupné z: <http://www.abovetopsecret.com/forum/thread1177240/pg1>
- KATZ, Friedrich. 1989. *Staré americké civilizace*. Praha: Odeon, 472 s.
- LOS ANDES: *Hay lentitud en restauración de templo Kalasaya en Pucará – Puno* [online] 5.6.2013 [cit. 21.10.2017] Dostupné na: <http://www.losandes.com.pe/Sociedad/20130605/72003.html>
- MALINA, Jaroslav, PAVEL, Pavel. 1994. *Jak vznikly největší monumenty dávnověku*. Praha: Svoboda, 416 s., ISBN 80-205-0211-4
- MCINTOSH, Gregory C. 2000. *The Piri Reis Map of 1513*. University of Georgia Press, 230 s. ISBN 978-08-2032-157-8
- MÉTRAUX, Alfred. 1988 *The History of Incas*. New York: Schocken books in
- DOSTÁLOVÁ, Dominika, 2006. *Jihoamerické civilizace (zejména incká) z antropologické perspektivy*. Diplomová práce. Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Ústav antropologie. 161 s.
- MOHR CHÁVEZ, Karen L. 1988. *The Significance of Chiripa in Lake Titicaca Basin Denelopment in Expedition Magazine* pp. 17-26, Vol. 30 No. 3
- MOLINA RIVERO, Ramiro. 2010. *Caminantes en el tiempo*. La Paz: Museo Nacional de Etnografía y Folklore, 36 s.
- MOORE, Jerry, D. 1996. *The Archaeology of Plazas and the Proxemics of Ritual: Three Andean Traditions in American Anthropologist*. Vol. 98 No. 4, pp. 789–802
- PILLCO ZOLÁ, Ramiro a BENGTTSSON, Lars. 2006. *Long-term and extreme water level variations of the shallow Lake Poopó, Bolivia in Hydrological Sciences Journal* Vol. 51 No. 1, str. 98-114. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1623/hysj.51.1.98>
- PONCE SANGINES, Carlos. 1972. *Tiwanaku: Espacio tiempo y culture*. Publication No. 30. La Paz: Academia Nacional de Ciencias de Bolivia in BROWMAN, David L. *New Light on Andean Tiwanaku in American Scientist*, Vol. 69 No. 4/1981, pp. 408-419
- PONCE SANGINÉS, C. a TERRAZAS, G. M. 1970. *Acerca De La Procedencia Del Material Lítico De Los Monumentos De Tiwanaku*. Publication no. 21. La Paz: Academia Nacional de Ciencias de Bolivia

- POSNANSKY Arthur. 1903. Dostupné na <http://web.archive.org/web/20160304115137/http://bilddatenbank.khm.at/viewArtefact?id=253873>
- Puerta de la Luna [online] Sitio web oficial de la gobernación de La Paz [cit. 13.01.2011]  
Dostupné na: [http://www.gobernacionlapaz.gob.bo:8001/simit/sistema/ficha\\_turistica/fichaturistica.php?atr\\_id=645](http://www.gobernacionlapaz.gob.bo:8001/simit/sistema/ficha_turistica/fichaturistica.php?atr_id=645)
- SOUČEK, Ludvík. 1974. *Tušení stínu*. Praha: Československý spisovatel. 418 s.
- STINGL, Miloslav, 1966. *Indiáni bez tomahavků*. Praha: Svoboda, 614 s.
- CIAAAT. Tiwanaku. Centro de investigaciones arqueológicas, antropológicas y andministration de Tiwanaku, navštíveno 8.9.2016
- VEGA, César A. a kol. (nedatováno) *Archeological Guide Peru*. Lima: promperú, Mincetur, 290 s.
- VILLACORTA OSTOLAZA, Luis Filipe. 2012. *The Cultures of Ancient Peru*. Miraflores Lima: Roberto Gheller Doig, 2009. 2 vyd. 288 s., ISBN 978-612-45808-9-5
- WENIGER, Gerd-Christian. 2012. Od vzniku neandertálce po konec ledových dob (str. 71-96) in JOCKENHÖVEL, Albrecht (ed.) *Dějiny světa. 1 díl. Základy globálního světa od počátku do roku 1200 př. Kr.* Praha: Vyšehrad. ISBN 978-80-7429-241-5.

Článek je zpracován jako výstup výzkumného projektu IGA VŠRR (AMBIS) 4/2016 Urbanistický vývoj předinckých a inckých měst a jejich odkaz k dnešku.

### Informace o autorech

doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D., Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D.  
*Katedra regionálního rozvoje, Vysoká škola regionálního rozvoje a Bankovní institut – AMBIS, a.s.*  
[vladimira.silhankova@vsrr.cz](mailto:vladimira.silhankova@vsrr.cz), [mpondelicek@gmail.com](mailto:mpondelicek@gmail.com)

## Proměna měst v pozdní antice

### *Transformation of Cities in Late Antiquity*

Tomáš Štěpánek

#### **Abstract:**

Cities with gradual development have become the cornerstones of not only the ancient world. Almost all the time the power of the mighty Roman Empire depended on them. The cities there formed the backbone of political power, economy, culture, and education. However, in the late antiquity (in the 4th-6th century AD), this key backbone began to break and change for many reasons, affecting the whole Roman Empire. This period is particularly important as the transitional phase between the Antiquity and the Early Middle Ages, which was not so much depended on the prosperous city. Nowadays, when more than a half of the planet's population lives in the cities, the changes that took place in the late-ancient times are drawing attention of modern science. So how did the cities change in late antiquity? What caused these changes? And what followed them? Is there any analogy of a late-ancient city with a modern city today? With the help of archaeological and written sources, in this paper I discuss three distinctive physical features of the late antique urban development - the shrinking of the inhabited area, the Christianization of the internal development and the fortifications. These features highlight some of the possible causes and consequences of ongoing changes in late-ancient cities. In the final part of the paper I try to outline certain analogies with today's modern city.

#### **Keywords:**

Late Antiquity; cities; Roman Empire; urban transformation; urban decline; fortification; Christianization

## 1 Úvod

Již od počátku starověku byla města základními stavebními kameny tehdejšího světa, protože představovala administrativní, ekonomická, politická, náboženská, vzdělávací i kulturní centra pro své venkovské okolí (Bednařiková, 2003, 29). Vyspělý řecký a římský civilizační okruh byl založený na městech a pouze barbari (Kelti, Germáni, Hunové atp.) žili v neurbanizované (neměstské) společnosti. V pojetí antických autorů (např. Cicero, *De or.* 1.17, Quintilianus, *Inst.* 6.3.17) bylo město znakem civilizace, čistoty, morálních hodnot a jemnosti – *urbanitas* a *romanitas*. Venkov byl hrubý, špinavý, nevzdělaný a zkažený. Již Aristoteles ve 4. století př. n. l. napsal (*Pol.* 1.1253a), že člověk je *zoon politikon*, společenský tvor žijící v obci (*polis*), která je společenstvím rovných za účelem co nejlepšího, nejdokonalejšího a soběstačného života. U pozdně antických autorů (např. u Ammiana Marcellina) se však lze setkat i s odsouzením přepjaté formy *urbanitas*, která se projevovala zahálčivým a líným životem ve městě. Ammianus (*Amm. Marc.* 28.4.28–34) uvádí, že někteří lidé zasvětili svůj život Cirku Maximu, který jim byl chrámem, domovem i občanským shromaždištěm. Salvianus (*Gub.* 7.1.7) odsuzuje obyvatele Trevíru, kteří se oddávali hrám navzdory tomu, že jejich město bylo třikrát vypleněno a oloupeno. Římští poddaní se podle něj v tomto městě pouze smějí a umírají.

Podle encyklopedického slovníku *Brill's New Pauly* (Cancik, Schneider, Salazar, & Orton, 2010) se klasické antické město definuje jako sídliště různé velikosti a s rozdílnými druhy budov, které slouží administrativní, ekonomické a vládní funkci. Do této definice by se také dala zařadit kritéria jako vysoce vyvinutá specializace práce, přítomnost opevnění, sociálně diferenciované společnosti nebo centrální funkce pro okolní venkovskou oblast. Ve starověkém Středomoří se klasickým antickým městem rozumí nikoliv jen sídlištní zástavba či fyzické znaky (hradby atd.), ale spíše sociálně-politické aspekty, které formovala občanská společnost. Jako příklad tohoto pojetí může sloužit Pausaniův (*Paus.* 10.4.1) popis z 2. stol. n. l., kde zmiňuje osadu Panopeus, ve které nejsou ani úřady ani *gymnasion*, divadlo, *agora* ani voda, jež by stékala do kašny, ale která i přes to byla tehdejší společností považována za město. Pro antickou společnost totiž hrála důležitou roli správní a samosprávná funkce města.

Ve východních částech Středomoří se stal městský stát (*polis*) charakteristickým státním útvarem již na počátku 1. tisíciletí př. n. l. Počátky městské civilizace musíme klást o několik dalších tisíciletí nazpět.<sup>8</sup> Když do této oblasti ve 2. stol. př. n. l. začali politicky a vojensky pronikat Římané, mělo za sebou východní Středomoří bezmála tři tisíce let nepřetržitého urbánního vývoje. Městská kultura tak měla dostatek času zapustit zde své kořeny. Na východě římské říše byla ve 2. stol. n. l. síť měst tak hustá, že podle Aelia Aristida (*Or.* 93) člověk mohl projet několik měst v jediný den, ale přišlo mu to jako by projížděl skrz jedno. Nacházela se zde největší centra římské říše – Alexandrie, Antiochie snad až s půl milionem<sup>9</sup> obyvatel, Efez, Smyrna, Pergamon, Athény nebo Apamea se sto tisíci obyvateli. Oproti západní polovině se na Východě také nacházelo více středně velkých měst s deseti až čtyřiceti tisíci obyvateli. Z velké části za to východ vděčil delší urbanizační historii. A tato výhoda bude v pozdní antice hrát roli v transformaci klasických měst v ta raně středověká. V tomto příspěvku popisované základní rysy (zmenšování vnitřní zástavby, demonumentalizace a stavba fortifikací) se na východě projevovaly později než na západě a jiným způsobem.

Naproti tomu ve většině západních oblastí byl fenomén plně urbanizovaných sídlištních celků od 2. století př. n. l. uměle implementován Římany. Ti při zakládání měst na západě někdy rozšiřovali již existující protourbánní sídliště, jindy upřednostňovali nová založení (např. veteránské kolonie). Přemísťování iberských, keltských, germánských

<sup>8</sup> O nejstarších městech na Blízkém východě např. Pedersén, Sinclair, Hein, & Andersson (2010) a Gates (2011).

<sup>9</sup> Číselné údaje o počtu obyvatelstva ve zmiňovaných městech jsou převzaté ze Zuiderhoek (2013).



i ilyrských sídlišť ze špatně dostupných výšinných lokalit do nížin, často na důležité křižovatky pozemních tras, sloužilo k lepší politické i vojenské kontrole, dále jako podpora vývoje těchto nových sídlišť v politická, kulturní a ekonomická centra pro své zázemí a v neposlední řadě také k úspěšné romanizaci získaného území. Tato římská městská centra, ať už měla jakýkoliv právní status (např. *colonia*, *municipium*, *civitas peregrinum*), se ve většině případů vyvinula v plně urbanizovaná centra (Caesaraugusta – Zaragoza, Colonia Copia Claudia Augusta Lugdunum – Lyon, Colonia Claudia Ara Agrippinensium – Kolín nad Rýnem). Stejně tak se mohla rozvinout i právně nižší sídliště (*vicus*, *canabae*) situovaná blízko velkých vojenských táborů nebo při brodech řek (Vindobona – Vídeň, Argentoratum – Štrasburk). Systematická, i když ne všude stejně intenzivní urbanizace římské říše, byla možná pouze na pozadí ekonomické prosperity i vojenské stability, která za římské dominance panovala.



obr.1 – Rozsah a administrativní rozdělení římské říše na konci 4. století n. l. (Zdroj: <https://placeduluxembourg.files.wordpress.com/2014/12/roman-empire-administrative-divisions-395.png>; popisky doplněné autorem)

## 2 Úpadek nebo kontinuita

Města, respektive jejich úpadek nebo kontinuita v pozdní antice, poutají pozornost moderní vědy. Toto období je důležité především jako přechodná fáze mezi antikou a raným středověkem, který nebyl tak civilizačně závislý na prosperujícím městě. V debatě, která se nad tímto tématem rozpoutala, lze identifikovat dva proudy – tak zvané „Katastrofisty a Kontinuisty“ (Ward-Perkins, 1997). První skupina hodnotí vývoj post-klasického města jako úpadek, neboť podle nich dochází k úplnému vymizení antického městského života. Na druhé straně se nachází optimističtější pohled, který naznačuje, že kontinuita městského života je charakterizována opětovným využíváním různých typických budov klasického antického města.

Tyto názory se nevyskytují jen v souvislosti se sídlištními centry, ale nabízí takový pohled i na celé období pozdní antiky. Na jedné straně máme tedy skupinu vědců (P. Brown, G. Bowersock, W. Goffart a A. Cameron), kteří upřednostňují kontinuitu a transformaci před úpadkem a kolapsem, což upřednostňují badatelé z druhé skupiny (B. Ward-Perkins, W. Liebeschuetz, P. Heather). Jedni by rádi prokázali, že středověká společnost byla zrozena z přerušení a diskontinuity s římskou minulostí (městské prostředí podle nich zmizelo

v mezidobí), kdežto druzí upřednostňují nepřerušovaný evoluční vývoj z římské doby do středověku prostřednictvím kontinuálního obývání městských center a výraznou přizpůsobivost městského způsobu života (Dey, 2015, 5). Chris Wickham (2005, 591–595) k tomu uvádí, že jedna strana diskuze inklinuje ke zdůraznění přežití městských center a pokračující schopnosti jejich obyvatel udržet si svůj životní styl, který je odlišuje od jejich venkovských protějšků, zatímco druhá část diskutujících obyčejně zdůrazňuje rozpad městské struktury a odpovídající utrpení společenské masy, která si musí vydobýt právo na existenci v troskách římské minulosti.

Konfrontaci těchto protikladných názorů nabízí opět H. W. Dey (2015, 6) při srovnání publikace B. Ward-Perkinse (2006) s provokativním titulem *Fall of the Rome and the End of Civilization* s knihou M. Kulikowskeho (2011) *Late Roman Spain and Its Cities*. Pro Kulikowskeho jsou invaze, změny režimu, hladomory a mory přechodné jevy s minimálním vlivem. Jazyk, kultura i duchovní (náboženská) stránka přežívají a dál existují v urbanizovaných sídlištních centrech, bez ohledu na to, jaké mají ulice, monumentální architekturu, přísun exotického zboží (např. luxusní keramiky) nebo vládnoucí vrstvu. Jsou to pro něj pružné prvky, které spojují římský svět s tím, který přišel po něm. Ward-Perkins vidí ve vojenské nestabilitě, sociálních ořesech a politické roztržičnosti příčiny, které poškodily meziregionální komunikační a obchodní sítě, které z římské říše vytvářely prosperující a jednolitou masu. Ukazatelem rozpadu celého způsobu života se podle něho v mnoha oblastech stává např. postupné mizení kvalitní exportní keramiky. Ve vzájemně propojené ekonomice římského Středomoří zanikly intenzivní obchodní mechanismy a města tak podle něj ztratila důvod k existenci.

Tyto teorie úpadku a zániku nejsou nové. Již v 1. polovině 20. století se ve svých dílech H. Pirenne zabýval těmito myšlenkami. V 80. letech 20. století na něj navázali R. Hodges a D. Whitehouse. Existence římských měst podle nich byla umožněna středomořskou výrobní, obchodní a komunikační sítí. Pirenne viděl rozpad této sítě vlivem muslimské expanze v 7. století n. l., Hodges a Whitehouse z větší části v politické roztržičnosti v 5. století n. l.

Wickham nabízí ještě trochu jiný pohled. Podle něj (2005, 10–13) je důležité dívat se na krizi nebo kontinuitu z pohledu jednotlivců. Pro obyčejné rolníky, kteří tvořili většinu populace v římské říši, se toho během období mezi antikou a středověkem mnoho nezměnilo. Někdy se změnil jejich vlastník, velkostatkář nebo vládnoucí elita, jindy platili nižší daně nebo se omezil přísun některého zboží. Je však nutné si uvědomit, že i v extrémních sociálních změnách jsou prvky kontinuity. Není-li původní populace zcela nahrazena, vyhnána nebo zabita zcela jinou, budou pokračovat i každodenní činnosti, které původní populace vykonávala – zemědělství, rituály, sociální výměna apod. Tento výklad nepopírá krizi jednotlivých prvků sociálního systému (státních struktur nebo obchodu), ale snaží se všechny tyto prvky hodnotit jako celek.

Takové velké syntézy, které se snaží vše celistvě vysvětlit, tvoří podle Deye (2015, 8) spíše historici než archeologové. Ti se většinou zabývají konkrétní lokalitou nebo regionem a zdráhají se aplikovat zjištěné vzorce na jiná území. V některých regionech městská infrastruktura zmizí kompletně (například v oblasti dolního Dunaje nebo Británie), zatímco v jiných oblastech (Itálie, Galie, Hispánie, Levanta) je situace méně jasná. V otázce kontinuity nebo úpadku městského života by se tedy měl klást důraz na regionální rozdíly. Města byla po celou historii vypalována a ničena nepřítelem, poškozována je příroda, ale pokud poté nedošlo k výrazné přestavbě a změně v sídelním vzorci, byly příčinou dlouhodobé problémy, kterých si badatelé na základě dochovaných pramenů a archeologických výzkumů nemuseli nebo nemohli povšimnout (Wickham, 2005, 10–13). V současnosti se tedy preferuje snaha překonat tyto spory o kontinuitě nebo úpadku a vědci z obou táborů akceptují, že v rozdílných oblastech římské říše sledují rozdílné trajektorie.

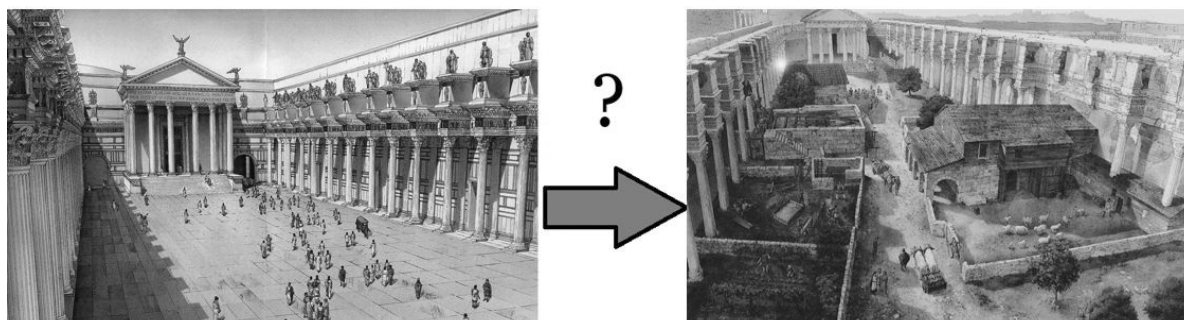
### 3 Krize měst v pozdní antice

Síla římské říše po celou dobu svého trvání závisela především na městech. Města byla hlavními opěrnými body armády a hlavní kořistí ve starověkých válkách. Císař je zachraňoval svými vítězstvími, vzdával se jich v případech své porážky, usiloval o jejich znovunabytí při ofenzivě a také nepřítel (například Peršané v případě klíčového hraničního města Nisibis) se jich někdy dožadoval v diplomatických jednáních. Libanios např. zdůrazňoval roli Antiochie jako místo koncentrace vojenských oddílů, válečného materiálu i zásob (Lib. *Or.* 11.177). Ale i menší města měla strategický význam jako pevnosti (např. na rýnském a dunajském limitu), a proto se je snažil např. budoucí císař Iulianus Apostata, ještě jako *caesar* (355–359 n. l.) při své snaze zajistit bezpečnost Galie, opevňovat. Města i za dominátu (na konci 3. století n. l.) patřila k místům s velkou vážností jak pro své kulturní bohatství a lidnatost, tak pro mnohé civilizační vymoženosti – lázně, divadla apod. (Češka, 1964, 174). Přes své zjevné kulturní bohatství i technologické inovace<sup>10</sup> se ovšem potýkala i s četnými problémy.

Jedním z nich byla řada tíživých a finančně nákladných povinností – řádné (*collatio lustralis*) i mimořádné zdanění, přispívání k císařským oslavám<sup>11</sup> odváděním zlatých věnců (*aurum coronarium*), povinnosti při přesunech vojenských jednotek (ubytovací povinnost nebo naturální dávky) a další. To vše se odehrávalo za zhoršující se ekonomické situace římské říše a za stále většího důrazu kladeného na naturální dávky. Neuvážená politika krizi měst prohlubovala a ani ozdravná opatření císařů, jako byli např. Iulianus Apostata (361–363 n. l.), Valentinianus I. (365–378 n. l.) nebo později Maiorianus (457–461 n. l.), ji nedokázala zastavit. A když se barbaři naučili dobývat antická městská opevnění, stala se oblíbeným cílem jejich kořistnických výprav (Bednaříková, 2003, 31).

S úpadkem nebo transformací ekonomických, politických, kulturních i náboženských aspektů klasického římského konceptu města se mění i jeho sociálně-rituální složka. Obyvatelé by podle ideálů křesťanské nauky neměli chodit do divadel, cirků a amfiteátrů, nevykonávat ve městech pohanské rituály a neslavit pohanské svátky či festivaly. Z městského života se tak vytrácí např. gladiátorské zápasy, ale i kult péče o lidské tělo v gymnasiích a palaestrách. Místo toho se na konci antiky konají poutě za významnými křesťanskými mučedníky, navštěvují se bohoslužby v městských kostelech a slaví se křesťanské svátky.

Na následujících stránkách budou podrobněji rozvinuty další aspekty krize klasického antického města – zdánlivé zmenšování opevněné plochy, demonumentalizace vnitřní zástavby a nové výstavby (přestavby) fortifikací.



obr. 2 – Graficky znázornění proces transformace městského prostoru (Nervova fóra) z klasického antického období (vlevo) v raně středověké (vpravo). Otazník označuje pozdně antické období přeměny. (Zdroj: <http://www.teggelaar.com/en/rome-day-3-continuation-3/>)

<sup>10</sup> Ammianus Marcellinus se zmiňuje ve svém díle (14.1.9) o celonočním osvětlení v Antiochii r. 353/4 n. l.

<sup>11</sup> Nemusela to být jen vítězství na vojenských taženích, ale i svatby císařových dcer nebo kulaté výročí císařovy vlády.

#### 4 Úpadek, nebo kontinuita sídelní krajiny

Narůstající vliv křesťanství ve společnosti vedl k úpadku klasických antických staveb. Krize aristokratických elit, městské samosprávy a zhoršující se hospodářská situace měst mohla vést k úpadku monumentální architektury (v pozdní antice se téměř nestaví nová fóra, divadla, amfiteátry nebo pohanské chrámy), jejíž výstavba a rekonstrukce byly v některých případech financovány v rámci *euergetismu*<sup>12</sup> z vlastních zdrojů aristokratických elit. Tyto zdroje byly ve změněných podmínkách používány na výstavbu soukromých nebo křesťanských budov. Jistá forma prestiže, sebezprezentace a zvyšující se vojenské nebezpečí zase vedly k výstavbě nových městských fortifikací nebo k úpravám starších. Tyto výše popsané faktory, ale i některé další, měly také vliv na architektonickou stránku pozdně antických měst.

Jak se tedy měnil fyzický vzhled většiny měst v antice? Model klasického antického města principátu obsahuje základní římskou architekturu – veřejné budovy, lázně, divadlo, chrámy, fórum, ulice s kolonádami případně akvadukt, cirkus nebo amfiteátr. Přeměna vnitřní zástavby z klasického pojetí, jak bylo definováno výše, ke středověkému pojetí se vyznačuje pomalým ústupem od pohanské monumentalitě. Mnohé transformace jsou charakterizované pomalými změnami a odrážejí společnost v přechodu z pozdně antické v raně středověkou (Jiménez, 2013, 77). Města vypadala jinak, protože se měnily priority těch, kteří jim vládnou. Pokud se změnila hlavní síla, která město formovala a působila na něj (kurie,<sup>13</sup> náboženství, křesťanství; *euergetismus*; vládní struktury římské říše), změnil se podle Averil Cameron (2001, 169–170) i samotná tvář města.

Podle hypotézy, která hodnotí pozdně antická města jako upadající, jsou neklamným znakem urbánní krize následující znaky: zmenšení obytného prostoru, opuštění a rozebrání veřejných památek (divadel, chrámů, amfiteátrů), ztráta velkolepých sídelních budov, ekonomický úpadek a neschopnost obrany (Sami, 2013, 28). Podle Kirilova (2007, 4) byla za změnu fyzické tváře města zodpovědná krize městských financí a slabost kurií ve 4. stol. n. l. K dalším příčinám by se mohla přiřadit narůstající moc křesťanství a jeho implementaci do městských struktur, dále konkurenční „boj“ města s venkovem a následný ekonomicko-obchodní úpadek. Mezi více diskutabilní příčiny, které mohly přispět k finančnímu, demografickému i kulturnímu úpadku měst Kirilov (2007, 3–4) zařadil barbarské útoky, morové epidemie a neúrodu spolu s přírodními katastrofami (zemětřesení atd.).

V některých případech (lázně, akvadukty) kontinuita městské zástavby záležela na bohatství a vůli místních elit. Zdá se, že rozdílné využívání monumentálních staveb by se v některých případech dalo vysvětlit i jakousi módou. Např. cirky a amfiteátry se udržovaly na celém iberském poloostrově, v Zaragoze např. až do 6. stol. n. l. V Tarragoně byl podle Kulikowského (2005, 58) amfiteátr rekonstruován z nepoužívaného divadla za císaře Elagabala (218–222 n. l.) i pod vládou Konstantina (306–337 n. l.). Divadla se pravděpodobně nedočkala na iberském poloostrově (např. Tarragona, Cádiz, Cartagena) širší obliby, protože mnoho z nich se přestalo používat již v 2. stol. n. l. V jiných městech (např. Saguntum) byla modifikována ke gladiátorským zápasům. Pouze v několika důležitých městech, která by se dala zařadit mezi centra císařské vlády v dané oblasti (např. Mérida, Córdoba), se divadla těšila většímu zájmu. Podobný posun byl zaznamenán i v případě veřejných lázní. Na jedné straně je prokázáno jejich užívání v průběhu 4. stol. n. l., někde však mizí nebo jsou integrovány do sousedních kuriálních budov na konci 3. stol. n. l. (Kulikowski, 2005, 58). V těchto výše psaných trendech není vidět úpadek městského ideálu

<sup>12</sup> Někde také *euergetismus*. Služba či dar společnosti (obci) od významné osoby, která je financuje z vlastních soukromých zdrojů a vystupuje jako mecenáš. V Řecku a Římě bylo prostřednictvím *euergetismu* financováno krytí významných částí veřejných služeb a staveb.

<sup>13</sup> Municipální samospráva (městská rada).

nebo nedostatečná kapacita kuriálů postarat se o klasické monumentální budovy, ale změnu z veřejného, římského pojetí, k soukromému a více provincionálnímu pojetí.

Kulikowski (2005) uvádí následující tradiční interpretaci paradigmatu hispano-římského urbanismu v pozdní antice. Krize 3. stol. n. l. podle něj zničila starý městský pořádek, ve kterém měly kurie udržovat hlavní infrastrukturu měst a způsobila tak úpadek městského patriotismu u kuriálů. Ti nadále neinvestovali své finanční prostředky do zvelebení svého města, ale naopak se snažili svým povinnostem utéci do císařských nebo církevních služeb. Ve stejnou dobu se externí (barbarské vpády) i interní (občanské války, konkurence církve a městských kurií, zvýšená daňová zátěž) příčiny podílely na další destabilizaci vládnoucích elit, které trpěly ekonomickým úpadkem. Výsledkem bylo, že města upadala, monumentální architektura se rozpadala a hispano-římské elity utíkaly z měst na venkov. Hispánie prošla silným procesem ruralizace, kdy dominantní složka společnosti změnila své primární sídlo, a s touto změnou se přesunula politická i ekonomická moc na venkov. Města nadále sloužila „pouze“ jako sídliště pro biskupy a císařské úředníky. Tento názor byl udržován po mnoho dekad ve španělské vědecké komunitě archeologickými výzkumy, které explicitně spojovaly nalezené poznatky s kusými informacemi z narativních pramenů. Nové archeologické výzkumy nutí podle Kulikowskeho (2005) vědeckou komunitu revidovat tyto tradiční interpretace.



obr. 3 – Západní část římské říše s městy, zmíněnými v textu (Zdroj: mapový podklad *Antiquity À-la-carte*, 2012: Dostupné z <http://awmc.unc.edu/wordpress/alacart>; popisky doplněné autorem)



obr. 4 – Východní část římské říše s městy, zmíněnými v textu (Zdroj: mapový podklad *Antiquity À-la-carte*, 2012; Dostupné z <http://awmc.unc.edu/wordpress/alacart>; popisky doplněné autorem)

#### 4.1 Menší opevněná plocha zástavby

Jak konkrétně se tedy lišil vzhled pozdně antických měst od těch klasických? Především začala zabírat menší plochu ve staré římskou hradbou opevněné rozloze. V době stěhování národů (4.–8. stol. n. l.) se stala neschopnost vlády garantovat bezpečí hraničním oblastem říše evidentní. Podle Kirilova (2007, 18) *Limes Romanus* již plně neplnil svoji ochrannou funkci, a tak roku 420 n. l. císařové Honorius a Theodosius II. (*Cod. Just.* 8.10.10) povolili stavbu soukromých opevnění. Výsledkem tohoto ediktu byl nárůst opevněných *villae* a menších pevností (*castra*), na které začaly spoléhat venkovské oblasti. To mohlo podpořit migraci obyvatel z velkých a nesoběstačných měst na venkov. Obyvatelé měst se také měli více podílet na obraně dlouhých hradeb, na jejichž celkové obsazení nestačila místní lokální posádka (Kirilov, 2007, 19). V důsledku toho bylo potřeba zkrátit (zmenšit) hradební zdi, protože zbylé obyvatelstvo spolu s malým vojskem nebylo schopno efektivně bránit dlouhé hrady. Můžeme tedy tento znak hodnotit ne jako znak úpadku, ale naopak vitality (schopnosti přežití) či opatrnosti (Kirilov, 2007, 19).

Kirilov ve svém článku také poukazuje na fakt, že většina klasických antických opevněných měst (Philippi v dnešní Makedonii, Taracco v dnešním Španělsku, Demetrias a Athény v dnešním Řecku, Priene v dnešním Turecku, Antiochie v dnešní Sýrii, nebo Diana Veteranorum v severní Africe) se skládala z městské zástavby a volných (neobydlených) ploch. Například u města s názvem Diana Veteranorum je opevněná oblast 400–500 ha velká, kdežto osídlení se předpokládá na 50–100 ha (Kirilov, 2007, 4–8). To se v pozdní antice mění a mnoho měst redukuje své opevnění pouze na jakési sídlištní jádro.

Dalšími příklady takového procesu jsou Athény, Korint nebo Pautalia, kde došlo po barbarských vpádech k redukci hradeb, aby se města mohla účinněji bránit. Při následujících útocích barbaři samotné město nedobyli, pouze vypálili (vyplenili) předměstí před hradbami. Justiniana Prima a pozdně antický Moksissos se rozkládali na 10, respektive 50 ha, přičemž opevněné byly pouze akropole v centru. Tento vývoj je patrný i v Hispánii (Cartagena,



Tarragona), Galii a Itálii. Menší opevněná urbánní jádra s větší hustotou obyvatel zanedlouho nedostačovala, a tak se osídlení paradoxně šíří za hradby jako předměstí. Mnoho z těchto předměstí bylo spojeno s křesťanským kultem nebo novými ekonomickými a obchodními příležitostmi. Tento proces byl paralelní v celé římské říši. V Galii vzniklo předměstí v Tours kolem svatyně mučedníků. Nová ekonomická centra, která přitáhla obyvatelstvo, jsou vidět kolem Malagy nebo Marseille. Další předměstí vznikající u Zaragozy nebo Pollentie jsou výsledkem extrémního zmenšení opevněné plochy.

V pozdně antickém městě tedy musíme rozlišovat opevněnou a reálně osídlenou oblast, protože mnoho obyvatel žilo vně fortifikace. V císařské ekonomice a administrativní struktuře představovala tato města i přes (z)krácené hradby centra svých teritorií (Kirilov, 2007, 11–16).

## 4.2 Christianizace a demonumentalizace

Christianizace měst změnila jejich vzhled ve dvou chronologických fázích. V první fázi vznikaly aktivní christianizací nové církevní stavební struktury nebo byly přebudovávány staré. Ve druhé fázi se tento proces stupňuje k aktivnímu ničení pohanských míst (chrámů). Je potřeba zdůraznit, že mnoho pohanských staveb v nové společenské situaci přestalo plnit svůj účel, staly se nadbytečné a pro svou další údržbu nákladné. V důsledku toho byl materiál z fór, cirků nebo divadel vytěžen a znovu použit pro jiné stavební účely. Po rozšíření křesťanství se začalo brojit proti základním veřejným stavbám (divadla, pohanské chrámy, amfiteátry, cirky) klasického města, které společensky a kulturně konkurovaly kostelům s jejich bohoslužbami. Vzestup křesťanství tak není spojený jen s ničením pohanských chrámů a staveb kostelů, ale i s transformací veřejného městského prostoru (Kirilov, 2007, 18).

Jako první začal s využíváním stavebního materiálu ze starších budov Konstantin Veliký, a to pravděpodobně z ideologických a estetických důvodů např. při stavbě baziliky sv. Jana v Lateráně roku (313–324 n. l.), což bohužel udalo následování hodný příklad pro další křesťanské císaře při příštích církevních stavbách (Huberts, 2014 18–19). Po uzákonění roku 392 n. l. křesťanství jako státního náboženství (*Cod. Theod.* 16.1.2) docházelo k rozebírání starých, nepoužívaných nebo rozpadajících se pohanských chrámů a stavbám kostelů, což nenávratně proměnilo městskou krajinu. Např. Artemision v Efezu, jehož části byly použity při výstavbě lázní (*Harbour Baths*) v druhé čtvrtině 4. stol. n. l., bloky z temenu posloužily stavbě kostela sv. Marie a biskupského paláce v 20. a 30. letech 5. stol. n. l., další části svatyně a zbylé části kolonády spolu s pedimentem se objevují v basilice sv. Jana (Jacobs, 2007, 126). V Efezu toto rozebírání pohanských chrámů bylo způsobeno zemětřeseními (358 n. l., 365 n. l., 368 n. l.), která poškodila mnoho užitečnějších a důležitějších budov (Jacobs, 2007, 127).

Chrámy, které nebyly poškozené, ve většině případů zůstávaly stát, a dokonce se dostávaly pod ochranu císařských autorit, které pro ně měly jiné využití – budovy administrativy, musea, centra zábavy (*Cod. Theod.* 16.10.8). Libanios dále dokládá přeměnu v kancelář výběrčího daní, školu, soudní síň, shromaždiště pro právníky nebo soukromou rezidenci (*Or.* 30.42, 1.102, 45.26). Ve 4. století n. l. době jsou také ještě vydávány zákony (např. *Cod. Theod.* 15.1.1, 15.1.11, 15.1.16, 15.1.21, 15.1.24) zakazující úmyslné ničení starých chrámů a následné využívání stavebního materiálu při konstrukci nových staveb. To se ovšem mění se zákonem z roku 435 n. l. (*Cod. Theod.* 16.10.25), který již umožňoval „aktivní“ ničení pohanských památek.

Christianizace měst i společnosti byla pravděpodobně pomalejší, než se dříve předpokládalo. Liebeschuetz (2015) udává, že k viditelnějším změnám mohlo docházet ke konci 4. st. n. l. a později.

### 4.3 Fortifikace

Fortifikace vznikající v pozdní antice jsou podle Andersona (2013, 76) často interpretovány pouze jako architektonický prvek, který vyplynul z potřeby chránit obyvatelstvo během válek a invazí. Tato opevnění nejčastěji vznikala za vlády Theodosia I. (379–395 n. l.), který nastoupil po smrti císaře Valenta v bitvě s Góty u Adrianopole roku 378 n. l. Stavba je tedy pravděpodobně důsledkem administrativních nařízení, která následovala po šoku ze selhání armády. Gótové mezitím na konci 4. stol. n. l. plenili řecká a další balkánská města, především ta neopevňovaná. Naopak Adrianopole, která měla kvalitní fortifikaci, obléhání odolala. Po této zkušenosti docházelo k přestavbě či novým stavbám opevnění ve východních částech římské říše (Athény v letech 408–412 n. l., Korint, Sparta, Aigina, Korone v Messénii na začátku 5. stol. n. l., Skythopolis v Palestině Secundě nebo Antiochie také na začátku 5. stol. n. l.). Na západě (v Hispánii, Galii a Itálii) je situace podobná a mnoho měst (např. na začátku 5. stol. n. l. Řím, Neapol, Tarracina, Albenga nebo Ravenna) se opevňuje před blížícími se Alarichovými Góty (Jacobs, 2012, 117–125).

Nemuselo se však ve všech případech jednat o opevňování větších a vojensky či ekonomicky důležitějších center, ale i těch menších. Ta sloužila jako jakési záchytné body v širším strategickém systému a přestupní stanice pro *annona militaris*, logistiku (zásoby surovin, řemeslnou výrobu apod.), kterou města poskytovala vojenským jednotkám umístěným na limitu nebo ve vnitrozemí (Fernández-Ochoa & Morillo, 2005, 333–335). Podobný účel mohlo plnit i opevnění jihofrancouzských měst např. menšího městečka Bayonne, které mělo zajišťovat cestu mezi Hispánií a Trevírem (Villais, 2009, 37).

Na druhou stranu, některá úhledně postavená a kvalitní pozdně antické opevnění pravděpodobně nemohlo vznikat v dobách vojenského (barbarského) nebezpečí, kdy se hledělo spíše na funkční (obránnou) funkci než na estetiku a vzhled. Stavba těchto opevnění se tak jeví jako otázka prestiže, oddanosti císaři, důležitosti města nebo vlastní sebe prezentace (Villais, 2009, 39–41). Podobný názor zastávají Fernández-Ochoa a Morillo (2005). Ti ve svém článku předpokládají, že některá města se snažila výstavbou fortifikací spíše demonstrovat svoje bohatství a prestiž. Nově vznikající fortifikace by tedy primárně nepotřebovala jako obranu před externím nepřítelem. Anderson (2013, 79) uvádí, že hradba města Aphrodisias datována podle nápisů do let 350–360 n. l., nebyla postavena primárně k defenzivním účelům. Její stavba musela probíhat ve stabilním období pod silnými vlivy centrálních autorit. Snad představovala symbol římské říše a císařské moci. Dalším příkladem mohlo být opevnění Sagalassu ze začátku 5. století n. l., jehož stavba by sice mohla být podle Andersona (2013, 79) dána do souvislosti s vpády Isaurů (404–406 n. l.), spíše ale souvisela s vyjádřením moci města a zdůrazněním své identity vůči okolním městům (Konstantinopoli, Aphrodisias). Podle Rautmana (2011, 10) tak mohla být stavba fortifikací projevem nové městské identity v pozdní antice.

Stejně jako redukce hradbou obklopené oblasti, ani fortifikace tedy nemusela být vždy znakem úpadku či (vojenské) krize daného sídliště, ale spíše dynamikou, odolností nebo změnou městské identity (Kirilov 2007; Anderson, 2013).

## 5 Shrnutí

Došlo tedy v pozdní antice k úpadku, nebo transformaci sídelní krajiny? Fyzický vzhled města se v průběhu pozdní antiky zcela jistě proměnil. Nastal úpadek a následně i vznik nových architektonických struktur (nové fortifikace, nové druhy budov či zkrácení hradeb). V různých částech impéria se ale tento úpadek či transformace projeví s jinou intenzitou.

Ve východních částech římské říše (Severní Afrika, Blízký Východ, Řecko a Malá Asie) nejsou z hlediska velikosti a prosperity měst v rané fázi pozdní antiky příznaky úpadku. Diokletianovo rozdělení provincií na praefektury a diecéze mnoha městům pomohlo. Vyvíjela

se nová centra a zároveň se rozdělovala stará (velká) městská teritoria, což posilovalo ekonomické zázemí původních měst (Liebeschuetz, 1992, 8–10). V těchto městech existují doklady přestavb klasických monumentálních budov (např. portiky z Apameie, Antiochie, Efezu, Sard), v dalších vznikají bohaté aristokratické domy (např. Apamea, Antiochie, Athény) a v neposlední řadě všude dochází k budování nových církevních staveb (Ward-Perkins, 2008, 406). Dalo by se tedy říct, že na východě k úpadku sídelní krajiny nedochází, spíše k její transformaci. Model klasického antického města se ve východních oblastech Středomoří podle Lavana (2003) hroutí až v polovině 5. století n. l., kdy neodvratně postupuje christianizace města. Tradiční civilní budovy (fóra/agory, búleutéria, stadiony, gymnasia, praetoria) jsou zanedbávány a posléze rozebírány nebo přímo přestavovány (Lavan, 2003, 332).

Také na jihu římské říše lze vidět kontinuitu klasických městských struktur – konstrukce monumentální architektury a investic do městské infrastruktury. Mnoho měst, Cuicul (dnešní Djemila), Sifitis (dnešní Sétif) a Thamugadi (dnešní Timgad), v Africe ve 4. stol. n. l. vzkvétalo. Prosperita afrických měst mohla souviset s přísunem bohatství, které přinášel obchod s olivovým olejem, vínem a garumem (tradiční římská rybí omáčka) dominující tržištím v Itálii i celém Středomoří. Africká města nebyla příliš ovlivněna krizí 3. stol. n. l. Netrpěla invazemi barbarů a jen výjimečně<sup>14</sup> vzpourou. Většina měst v provinciích Proconsularis, Byzacena i v Numidii neměla fortifikaci, což může naznačovat, že až do příchodu Vandalů byla města v bezpečí. Vláda v Římě byla daleko a neuplatňovala tak důsledně svou přísnou politiku. Vzkvétající města symbolizují pokračující nápisy (inskripce), které oznamují renovaci nebo stavbu nových, typově však klasických budov, jako jsou lázně, akvadukty apod. (Lepelley, 2011, 57–59). Znakem přetrvávajícího klasického města v severní Africe je i jejich titulatura. Po udělení občanských práv všem svobodným obyvatelům římské říše prostřednictvím *Constitutio Antoniniana* císaře Caracally v roce 212 n. l., ztratilo rozdělení měst na kolonie či municipia smysl. I přesto se však v severoafrické literatuře nadále vyskytují. V Augustinově době bylo např. Kartágo nadále vedeno jako *colonia*, Thagaste jako *municipium* (August. *Conf.* 6.7.11, 9.8.17). Podle Lepelleyho (2011, 60–61) se snad mohlo jednat o doklad lokálního patriotismu. Zde podle Liebeschuetze (1992, 11) města začínají upadat až za vlády Honoria (395–423 n. l.) a Valentiniana III. (425–453 n. l.).

Na severu římské říše (Balkán, oblast Dunaje, sever Galie a Británie) je obrázek rozdílný. Zde docházelo k úpadku a v některých případech i ke kolapsu. Kromě sídelních měst (např. Sirmium, Trevír) a center umístěných na limitu, kde byla armáda a císařská správa schopna udržovat městský standard, se u ostatních měst projevují známky úpadku. Např. je opevňována jen velmi malá sídelní oblast (15 ha a méně), není zde evidence o vzniku předměstí, přestavbách budov nebo o přírůstku křesťanských staveb (Ward-Perkins, 2008, 406).

Mezi těmito dvěma sektory je centrální oblast (Španělsko, jih Galie a Itálie), kde je situace nejasná. Jen vzácně je zde prokázána hradba zmenšující sídelní oblast a ve zmenšené míře dochází k výstavbě nových církevních i jiných budov. Zdá se, že tato část říše se stávala na konci 2. stol. n. l. soběstačnější, alespoň co se týká charakteristického římského civilizačního zboží – jemné keramiky, skla, vína, olivového oleje a koření (Liebeschuetz, 1992, 11). To mohlo také vést ke snížení populace obchodních center a úpadku měst na starých obchodních trasách (Liebeschuetz, 1992, 12). Faktory, které oslabovaly města: malé teritorium, neúrodná půda, slabé výrobní nebo distribuční prostředky, absence orgánů civilní, vojenské nebo církevní administrativy, popřípadě vojenská posádka se v této centrální oblasti prolínají a dávají tak nejednoznačný výsledek. Kombinace těchto faktorů mohla oslabit

<sup>14</sup> Berbeři se vzburili v Numidii letech 253–260 n. l. a 290–293 n. l., ale jádro provincie zůstalo neporušeno. Podobně ve 4. stol. n. l. byla pouze provincie Tripolitana napadena nomády (363–367 n. l.), a jen Mauretania utrpěla škody povstáním Firma (371–375 n. l.).

městskou populaci nebo schopnost obnovit sídliště zničené válkou (Liebeschuetz, 1992, 6–15), ale zřejmé důkazy o úpadku nebo transformaci chybí.

Ve 4. stol. n. l. tedy existují větší rozdíly mezi severem a jihem, než západem a východem, jak by se dalo předpokládat. Je potřeba rozlišovat mezi regionálními variacemi měst, která se v mnoha ohledech lokálně lišila, ale i mezi tempem změn, kdy každé město mohlo projít transformací či úpadkem v jinou dobu (Ward-Perkins, 2008, 409–410). Řada měst sice přežila rozpad západořímského impéria, ale ztratila svoji primární civilizační funkci a proměnila se v pevnosti (*castra*). Jejich civilní centra byla buď rozebírána, nebo přestavována na stavby fortifikačního charakteru (Kysučan, 2010, 156).

Krize, kterou klasická města v pozdní antice trpěla, se stala klíčovým okamžikem v dějinách Středomoří. V celé oblasti dochází v pozdní antice ke změnám, které budou mít dopad na nově vznikající barbarské státy, které se chtě nechtě musely vyrovnávat s dědictvím římské říše. Přivedly změny klasická římská města ke krizi a následnému pádu, nebo se pod jejich vlivem transformovala a přizpůsobila se nastávající situaci. V každé oblasti obrovské římské říše se města s těmito faktory vypořádávala svým způsobem. Někde (viz výše) lze hovořit o úpadku městského prostředí, jinde zase o jeho transformaci. Jisté je, že na konci pozdní antiky dochází k vymizení pohanské monumentální architektury, civilní samosprávy města a *euergetismu*. Město již není chápáno jako kulturní, administrativní a politické centrum pro své venkovské okolí (zázemí), tuto funkci přebírá v raném středověku kostel.

Příčiny pádu či transformace klasického antického města v pozdní antice ovlivnilo mnoho faktorů – částečná ztráta politické autonomie ve prospěch církevních struktur, snížení ekonomických aktivit, destrukce způsobené válkou nebo přírodními katastrofami, úprk úředníků a šlechticů na jejich venkovské statky, úpadek *euergetismu*, nadměrné daňové zatížení, přílišná centralizace administrativy a přebírání lokálních struktur církevními autoritami. Na druhou stranu přinesla pozdní antika městu i několik pozitiv – angažovanost biskupů v místní samosprávě, vývoj administrativy, vytváření nových institucí, které se starají o blaho obyvatel a implementaci křesťanství, které pomohlo některým městům se transformovat a přežít až do středověku (Liebeschuetz, 1992).

## 6 Paralely pozdně antických a moderních měst

Města hrála klíčovou roli nejen ve starověké společnosti, ale přes období vrcholného středověku jí hrají až do dnešní doby. Mohlo by se zdát, že během patnácti století vývoje se mnoho věcí změnilo, je tomu ovšem doopravdy tak? I dnes existují některé společné prvky moderního s modelem klasického, ale i pozdně antického města. Nedostatek archeologických a písemných pramenů sice nedovoluje kompletně rekonstruovat klíčové procesy, ale alespoň základní výběrové srovnání některých městských prvků a procesů.

Důsledky zkrácení opevnění, které v pozdní antice ochraňuje pouze jádro městské zástavby a které může být vnímáno jako doklad úpadku (demografického, vojenského), ale také životaschopnosti můžeme pocítovat dodnes. Docházelo tak k nahuštění stavební hmoty i obyvatel na malý opevněný prostor, který ve většině městech vytvořil dnešní historické centrum. Zde se nachází nejstarší, turisticky nejoblíbenější a architektonicky jen málo změnitelné památky. V důsledku ochrany tohoto historického jádra města, v něm žije pouze malá (pokud vůbec nějaká) skupina rezidentů, ale v rámci atraktivity tato oblast láká turisty s přidruženým sektorem služeb a na něj navázané dopravy, která historické centrum postupně ničí (Schaffler, 2017, 18–39). Další konsekvencí, kterou zkrácení hradebního okruhu ovlivnilo by mohl být vznik suburbií<sup>15</sup> (tzv. městské kaše, „urban sprawl“). Menší opevněná jádra dalším vývojem přestala stoupajícím počtu obyvatel dostačovat už v pozdní antice či

<sup>15</sup> Více o tomto fenoménu v moderních městech např. v Ouředníček, M., Špačková, P., Novák, J. (2013).

raném středověku a další osídlení se tak rozšířilo před městské hradby (např. Tours, Malaga, Marseille), kde se na něj mohlo nakupit další osídlení ve vrcholném středověku a novověku (Smith 2010 s dalšími odkazy na literaturu).

Antická města byla prostoupená náboženstvím (pohanstvím a posléze křesťanstvím). V sídlištích existovaly chrámy, svatyně, kostely, kaple a další podobné druhy staveb. Náboženství různými festivaly, slavnostmi a svátky ovlivňovalo i usměrňovalo také městský život. V moderních městech má podobný vliv jiný druh „náboženství“ - konzum.<sup>16</sup> Stejně jako křesťanství ovlivňovalo fyzický vzhled měst v pozdní antice, také konzum ovlivňuje vzhled moderní měst. Tradiční stavby (kostel, chrám, divadlo, radnice) jsou podle Kosíka (1997, 62–81) obkličovány a pohlcovány triviálními a pragmatickými stavbami sloužícími konzumu a administrativě. Dřívější antické chrámy a křesťanské kostely, tedy místa, kde se scházeli obyvatelé města za účelem socializace a určitého rituálu, jsou dnes nahrazeny obchodními centry s mramorovým či žulovým povrchem kontrastujícím s „šedým“ asfaltem, podobně jako tento protiklad existoval v antických chrámech s mramorovou podlahou a klasickou antickou šterkovou ulicí (Schlaffer, 2017, 57–61). Také v těchto moderních konzumních „chrámech“ se obyvatelé měst socializují a realizují určité „rituály“. H. Schlaffer (2017) v tom vidí posun původní antické *urbanitas* (znamenající jemnost a morální čistotu) v „novou *urbanitas*“ (symbolizující obchodem a zaneprázdněností) znamenající více konzumní chování vedoucí k vyššímu povrchnímu utrácení a k vyššímu zisku.

V pozdní antice docházelo k demonumentalizaci, kterou také můžeme zaznamenat i dnes. V souvislosti s monumentální architekturou (amfiteátry, divadly, fóry, chrámy) mohlo být antické město snadno identifikováno – mělo vlastní identitu, protože uvedené stavby nebyly totožné a nacházely se v různých částech města. Lidé se s městem identifikovali, bylo téměř součástí jejich vlastního jména (např. Hippodamos z Milétu, Pavel z Tarsu). Fórum či agora s monumentální (často náboženskou) architekturou tvořily v římských, respektive řeckých městech centrum politického i společenského života. Dnes tyto prostory a stavby ztratily svůj ráz a auru, protože jsou ověšovány reklamami a deformovány parkovišti (Schlaffer, 2017, 35–36). Michal Janata v „Doslovu“ ke knize H. Schlaffer (2017, 141–147) k tomu uvádí, že:

„Nikdy v dějinách měst nedošlo k tak radikální změně v prostorové skladbě, rozsahu a charakteru sídel jako v posledních desetiletích. Amorfnost, stejnost, fádnost a anonymita proměnily město. Dřívější veřejný prostor nahradila převaha dopravních staveb. Dochází (snad vlivem globalizace) ke glajchšaltizaci měst, redukováných na holé provozní funkce.“

Fortifikace, klíčová stavební struktura nejen v antice, ale i ve středověku a novověku ztratila v moderní době svou nejdůležitější roli – ochrana před vnějším světem. Jak je uvedeno výše, v pozdní antice navíc mohla hrát roli v městské identitě, mocenském postavení i politicko-ekonomické důležitosti opevněného města pro širší okolí. Prostřednictvím kontrolovaných a hlídaných bran se člověk dostával do „jiného“ světa – do města. Městský útvar byl díky ní tak kompaktní, že jej bylo možné zachytit na nástěnné malbě a případně jej vložit božstvu či světcovi do rukou. Města představovala věci, které jsou definovány zdí, jako je ořech definován skořápkou a člověk svojí kůží (Schlaffer, 2017, 11). Sídlíště se jim až do nedávné doby muselo podřizovat. Podobnou roli by mohly dnes hrát komunikace (silnice, železnice).<sup>17</sup> Města se šíří směrem, kterým to dopravní tepna umožňuje (Kosík, 1997, 52–61). Chybí-li nějakému centru kvalitní komunikace, dochází k jeho postupnému úpadku (stejně jako v antice v případě fortifikací) a naopak je-li město napojené na železnici či dálnici, dochází k jeho rozvoji. Podle zásad „moderního urbanismu“ formulovaných v tzv. Athénské

<sup>16</sup> Více o tomto fenoménu např. v Schlaffer, H. (2017) s doslovem M. Janaty nebo v Kosík, K. (1997).

<sup>17</sup> Více o vlivu dopravy na moderní urbanismus např. v Antrop, 2004.

chartě z roku 1933 přísluší městu 4 elementární funkce – město pro bydlení, práci a rekreaci umístěné odděleně a doprava, která je vše spojuje. Podobně lze vnímat antické hradby, které město spojovaly a vymezovaly vůči okolí. Pád městských hradeb způsobil podle Schlaffer (2017, 11–12) sekularizaci města. S nimi město ztrácí svoji věcnou i spirituální podstatu. Pozornost se odklonila od postaveného města, které bylo symbolem a centrem moci, a zaměřila se na jeho obyvatele. Funkci, kterou dříve měly městské brány, dnes nahradila nádraží metra, zastávky městské hromadné dopravy a parkoviště, protože skrz ně se lidé dostávají do města (Schlaffer, 2017, 35).

## 7 Závěr

Podle Michaela Smitha (2010; 2012) je v současné vědě o městech nutná spolupráce několika vědních disciplín – archeologie, historie, architektury a urbanismu. Pochopení urbanismu považuje Smith (2010; 2012) za nemožné bez bližšího výzkumu měst v dávné minulosti. Z moderního urbanismu si archeologie může odnést lepší porozumění antickému městu a neduhům, kterými mohlo trpět (např. suburbia, chudinské čtvrti, (ne)udržitelný rozvoj) a moderní urbanismus se znalostí historického vývoje může poučit o podobných ekonomických, společenských, ekologických i politických procesech, které se ve městech odehrávají již cca 5 tisíc let. Tato vzájemná spolupráce bude realizovatelná a úspěšná, pokud budou specialisté z výše uvedených oblastí publikovat v mezioborových odborných časopisech, participovat v interdisciplinárních projektech a komunikovat s odborníky z jiných odvětví (archeology, historiky, geografy, sociology, urbanisty) zabývajících se městy. Porozumění antickému urbanismu může vést k lepšímu pochopení moderních urbanizačních procesů a jejich případnému ovlivnění. Zároveň se podle Smitha (2010) archeologie i urbanistika může otevřít sociálním a historickým vědám, ale také širší veřejnosti, která v tzv. západním světě žije z velké většiny ve městech.

V pozdní antice si pravděpodobně lidé neuvědomovali, že žijí v době krize klasického římského města – se zkracováním a výstavbou nových hradeb, christianizací demonumentalizací. Podobně si to možná neuvědomujeme dnes my, obyvatelé moderních vysoce urbanizovaných center. Evropská civilizace čelí ekonomickým, společenským i vojenským krizím stejně, jako jim kdysi čelila mocná římská říše. Proslulý Ciceronův výrok (Cic. *De or.* 2.36) říká, že „dějiny jsou svědky časů, světlem pravdy, živou pamětí, učitelkou života a poslem minulosti.“ Neměli bychom nechat toto světlo zhasnout, svědky časů odejít a živou paměť zemřít.

## Literatura

### Pramen

- Aristid. *Or.* = P. Aelius Aristides. *The complete works*. Vol. II: Orations XVII-LIII. Translated by Charles A. Behr. (1981). 2 volumes. Leiden: E. J. Brill.
- Arist. *Pol.* = Aristotle. Aristotle in 23 Volumes, Vol. 21. Translated by H. Rackham (1944). London: Harvard University Press.
- Amm.Marc. = Ammianus Marcellinus. Translated by J. C. Rolfe (1963) London: Harvard University Press.
- August. *Conf.* = Augustine. *Confessions*. Ed. J. O'Donnell (1992). Oxford: Oxford University Press.
- Cic. *De or.* = Marcus Tullius Cicero, *De oratore*. Ed. by K. W. Piderit (1862). Leipzig: Teubner.
- Cod.Theod. = Codex Theodosianus. *Theodosiani libri XVI cum constitutionibus Sirmondianis*. Ed. Th. Mommsen & P. Meyer (1905). Berlin: Deutsche Akademie der Wissenschaften.



- Quint. Inst. = Quintilian. *Institutio Oratoria*. Translated by H. Edgeworth Butler (1921). Cambridge: Harvard University Press.
- Lib. Or. = G. Downey. (1959). *Libanius Oration in Praise of Antioch* (Or. XI). S. 652–686.
- Paus. = Pausanias. *Pausanias Description of Greece*. Translated by W. H. S. Jones (1918). London: Harvard University Press.
- Salv. *De gub. Dei.* = Salvianus. *De gubernatione Dei*. Ed. J. P. Migne (1847). Paris.

### Sekundární literatura

- ANDERSON, W. (2013). Fortification and Landscape Transformation in Late Antique Pessinus. *Journal of Mediterranean Archeology*. Vol. 26, No. 1, s. 75–96. ISSN 1743-1700.
- ANTROP, M. (2004) Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, Vol. 67. s. 9–26. ISSN 0169-2046.
- BEDNAŘÍKOVÁ, J. (2003). *Stěhování národů*. Praha: Vyšehrad. ISBN 978-80-7021-705-4.
- BRILL'S NEW PAULY. "Town, city". Antiquity volumes edited by: Hubert Cancik and, Helmuth Schneider. Leiden: Brill.
- CAMERON, A. (2001). *The Mediterranean World in Late Antiquity, AD 395–600*. London; New York: Routledge. ISBN 0-203-17723-1.
- ČEŠKA, J. (1964). Ekonomický boj venkova s městem v prvním století římského dominátu. In: J. KRÍŽEK, ed. *Sborník historický*. č. 12. Praha: Československá akademie věd. s. 169–203. ISSN 0577-3725.
- DEY, H. W. (2015). *The Afterlife of the Roman City. Architecture and Ceremony in Late Antiquity and the Early Middle Ages*. New York: Cambridge University Press. ISBN 978-1-107-06918-3.
- FERNÁNDEZ-OCHOA, C. & MORILLO, A. (2005). Walls in the Urban Landscape of Late Roman Spain: Defense and Imperial Strategy. In: K. BOWES & M. KULIKOWSKI, eds. *Hispania in late Antiquity: current perspectives*. Leiden: Brill. s. 299–340. ISBN 9789004143913.
- GATES, CH. (2011). *Ancient Cities: the archeology of Urban Life in the Ancient Near East and Egypt, Greece, and Rome*. London: Routledge. ISBN 978-0415498647.
- HUBERTS, L. (2014). *Ideology vs. Practice. The Use of Spolia in the Early Christian Churches of Rome, 300–600 AD*. Masterthesis. Radboud University Nijmegen.
- JACOBS, I. (2012). The Creation of the Late Antique City. Constantinople and Asia Minor during the „Theodosian Renaissance“. *Byzantium: Revue Internationale des Etudes Byzantines*, Vol. 82, s. 113–164. ISSN 03782506.
- JIMÉNEZ, J. J. (2013). Crisis or crises? The End of Roman Towns in Iberia, Between the Late Roman and the Early Umayyad Periods. In: E. M. van der WILT & J. M. JIMÉNEZ, eds. *Tough Times: The Archeology of Crisis and Recovery*, Oxford: British Archeological Reports. s. 77–90. ISBN 978-1407310909.
- KIRILOV, Ch. (2007). The reduction of the fortified city area in late antiquity: some reflections on the end of the „antique city“ in the lands of the Eastern Roman Empire. In: J. HENNING, ed. *Post-Roman Towns, Trade and Settlement in Europe and Byzantium*, Berlin: Walter de Gruyter. s. 3–25. ISSN 1862-1139.
- KOSÍK, K. (1997) *Předpotopní úvahy*. Praha: Torst. ISBN 80-7215-036-7
- KULIKOWSKI, M. (2005). Cities and Government in Late Antique Hispania: recent advances and future research. In: K. BOWES & M. KULIKOWSKI, eds. *Hispania in late Antiquity: current perspectives*, Leiden: Brill. s. 31–70. ISBN 9789004143913.
- KYSUČAN, L. (2010). *Oni a my: dvanáct neodbytných otázek mezi antikou a postmodernou*. Brno: Lipka. ISBN 9788090480704.

- LAVAN, L. (2003). The Political Topography of the Late Antique City: Activity Spaces in Practice. In: L. LAVAN & W. BOWDEN, eds. *Theory and Practice in Late Antique Archeology*, Leiden: Brill. s. 314–337. ISBN 978-9004125674.
- LIEBESCHUETZ, W. (1992). The End of the Ancient City. In: J. RICH, ed. *The City in Late Antiquity*, London: Routledge. s. 1–49. ISBN 978-0415144315.
- LIEBESCHUETZ, W. (2015). Transformation and Decline: Are the Two Really Incompatible? In: W. LIEBESCHUETZ, ed. *East and West in Late Antiquity*, Leiden: Brill. s. 29–54. ISBN 9789004289529.
- LEPELLEY, C. (2011). The survival and fall of the classical city in Late Roman Africa. In: J. RICH, ed. *The City in Late Antiquity*, London: Routledge. s. 50–76. ISBN 978-0415144315.
- OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., NOVÁK, J. (2013): *n. Academia*, Praha, 200 s. ISBN 978-80-200-2226-4.
- PEDERSÉN, O.; SINCLAIR, P.; HEIN, I. & ANDERRSSON, J. (2010). Cities and Urban Landscapes in the Ancient Near East and Egypt with Special Focus on the City of Babylon. In: P. SINCLAIR; G. NORDQUIST; F. HERSCHEND & Ch. ISENDAHL, eds. *The Urban Mind, Cultural and Enviromental Dynamics*, Uppsala: Edita Västra Aros AB. s. 113–147. ISSN 1651-1255.
- RAUTMAN, M. (2011). Sardis in Late Antiquity. In: O. DALLY & Ch. RATTÉ, eds. *Archeology and the Cities of Asia Minor in Late Antiquity*, Michigan: Kelsey Museum of Archeology, 1–26. ISBN 978-0-9741873-5-8.
- SAMI, D. (2013). Sicilian cities between the fourth and fifth centuries AD. In: R. Garcia-Gasco; S. G. SÁNCHEZ & D. HERNÁNDEZ DE LA FUENTE, eds. *The Theodosian Age (A.D. 379–455), Power place, belief and learning at the end of the Western Empire*, Oxford: British Archeological Reports. s. 27–36. ISBN 978-1407311074.
- SCHLAFFER, H. (2017) *City. Život v ulicích plánovaného města*. Zlín: Archa. ISBN 978-80-87545-48-5.
- SMITH, M. E. (2010) Sprawl, Squatters and Sustainable Cities: Can Archaeological Data Shed Light on Modern Urban Issues? *Cambridge Archaeological Journal*, Vol. 20, Issue 2, Cambridge: Cambridge University Press, s. 229–253. ISSN 0959-7743.
- SMITH, M. E. (2012) The Role of Ancient Cities in Research on Contemporary Urbanization. *UGEC Viewpoints*, No. 8., s. 15–19. ISBN 978-0-9888675-7-4.
- VILLAIS, G. (2009). *Ausonius' cities: perception of the urban space in fourth-century Gaul*. PhD. Thesis, Birmingham.
- WARD-PERKINS, B. (1997). Continuitists, catastrophists, and the towns of post-Roman northern Italy. *Papers of the British School at Rome*, Vol. 65, Cambridge: Cambridge University Press. s. 157–176. ISSN 0068-2462.
- WARD-PERKINS, B. (2008). The Cities. In: A. CAMERON & P. GARNSEY, eds. *The Cambridge Ancient History, Vol. XIII, The Late Empire, A.D. 337–425*, Cambridge: Cambridge University Press. s. 371–409. ISBN 978-0521302005.
- WICKHAM, Ch. (2005). *Framing the Early Middle Ages, Europe and the Mediterranean, 400-800*. Oxford: Oxford University Press. ISBN 0191532614.
- ZUIDERHOEK, A. (2013). Cities, Roman Empire (east). In: R. S. BAGNALL; K. BRODERSEN; C. B. CHAMPION; A. ERSKINE & S. R. HUEBNER, eds. *The Encyclopedia of Ancient History*, Oxford: Blackwell. s. 1516–1520. ISBN 9781444338386.

### Informace o autorovi

Mgr. Tomáš Štěpánek

doktorský student Ústavu archeologie a muzeologie, Brno

stepanek.tomas@mail.muni.cz

## **K podobě zaniklé středověké osady Pfaffenschlag u Slavonic a jeho okolí formou počítačové rekonstrukce**

### ***The Former Shape of the Extinct Medieval Settlement Pfaffenschlag near Slavonice and its Surroundings through Computer Reconstruction***

Vojtěch Dvořák

#### **Abstract:**

Not far from Slavonice in the South Bohemian region we can find the extinct medieval settlement Pfaffenschlag founded in the 13th century on the site of an older settlement and was probably burned in the Hussite wars, which is the original medieval form of the settlement. In the 50s and 60s of the 20th century a research was carried out and, next to sixteen houses, also farm buildings were exhibited together with courtyards giving the idea of the appearance and composition of the medieval farmland and the entire settlement. The area of Pfaffenschlag is spread over several hectares (2.2 hectares). Mapping of relics, terrain, and aerial laser scanning show distinctly the structure of the village, individual estates, gardens, and adjacent fields. For better clarity and "third dimension" of standing buildings, a digital model was developed, also based on the mass reconstruction of Dr. V. Nekuda. On the basis of processed documents was created a computer reconstruction of both the whole area of the village with subsequent fields and a more detailed form of one farm house. The 3D terrain model reflects the available documentation of the existing form, including the 5th precise generation laser scanning and excavation documentation. The settlement area is processed including possible vegetation - the boundary between fields, in the area of the village or along the stream. Objects are created in an ideal form according to the reference forms with indications of material breakdown. Due to the digital form and the 3D model of the whole settlement, it is possible to use it even in new media.

#### **Keywords:**

medieval village; Pfaffenschlag; visualization; computer reconstruction

DVOŘÁK, Vojtěch (2018). K podobě zaniklé středověké osady Pfaffenschlag u Slavonic a jeho okolí formou počítačové rekonstrukce. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 282-293. ISBN 978-80-01-06482-5. 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

Náplní práce je zpracování a prezentace digitální podoby zaniklé středověké osady Pfaffenschlag, která byla založena ve 13. století na místě staršího osídlení a nejspíše byla vypálena již za husitských válek, jde tedy o původní středověkou podobu osady.

Zpracována byla jednak podoba samotné osady a jedné usedlosti ve větší podobnosti, tak je ukázána i podoba celého katastru zaniklé středověké osady. Pro zachycení stavu byla použita právě digitální metoda s vytvořením 3d modelů s kritickým rozbohem a využitím stávající průzkumné dokumentace.

### 1.1 Formulace problému a cíle

Cílem práce je zpracování digitální podoby konkrétního vesnického sídla, a to na základě průzkumu a zhodnocení ostatních dostupných pramenů. Zájem se soustředí zejména na řešení sídelně-historické problematiky, v první řadě na sídelní formu, dvory jednotlivých usedlostí a jejich zástavbu, se zaměřením na jednu konkrétní usedlost. Dále je řešeno zpracování celého katastru osady.

### 1.2 Podklady a zdroje

Hlavním podkladem pro zpracování digitální podoby osady Pfaffenschlag byl výzkum v 50. a 60. letech 20. století, který prováděl dr. V. Nekuda z Moravského muzea v Brně. Vedle šestnácti domů byly odkryty i hospodářské objekty a dvory, které dávají představu o vzhledu a složení středověké zemědělské usedlosti i celé osady.

## 2 Přehled dosavadního bádání

Na území ČR v současnosti jediným zpracovaným tématem v digitální podobě hmotového řešení a podobného rozsahu je středověká zaniklá ves Hol v Klánovickém lese, zpracovaná v rámci archeologického atlasu Čech Archeologického ústavu AV ČR. Zde se zpracovala jak 3D rekonstrukce usedlostí, tak podrobnější rekonstrukce části středověké usedlosti s kolnou, chlívem a studnou.

Další zajímavé a prozkoumané lokality čekají na zpracování v podobném duchu, která je prezentována i v tomto příspěvku.

## 3 Popis lokality a průzkum

Pfaffenschlag, někdy nazývaný též Bobovec, byl založen ve 13. století na místě staršího osídlení. Vesnice zřejmě zanikla za husitského vpádu r. 1423 a již nikdy nebyla obnovena. Výzkum v 50. a 60. letech 20. století (Moravské muzeum v Brně - dr. V. Nekuda) odkryl základy 16 obytných stavení a řadu předmětů denní potřeby: kovové radlice, srpy, lopatky, kosy. Některé z těchto předmětů můžete spolu s fyzickým modelem vsi vidět v muzeu ve Slavonicích. Díky dobře zachovaným pozůstatkům vesnice v podobě výrazných povrchových tvarů z období průzkumu bylo možné porovnat sídelní formu, podoby dvora a další sociální a ekonomické vztahy. Ale bez zpřesnění interpretace dalšími nedestruktivními metodami nebo odkryvem se stále jedná pouze o pravděpodobnou variantu.

### 3.1 Podoba a průběh původního terénu

Terén v areálu zaniklé osady je mírně skloněný, s nadmořskou výškou 570–580 m n. m. Nejvýraznějším povrchovými tvary v lokalitě jsou středověké rybníky a jejich hráze, které jsou mladšího data. Vegetační pokryv je tvořen smíšeným lesem.

U podoby terénu v období přelomu 14. a 15. století u osady Pfaffenschlag lze vycházet z pokročilé metody laserového skenování 5. generace LIDAR, kde jsou patrné v rámci osady pozůstatky usedlostí, v návaznosti na usedlosti jsou patrné plůžiny, které vybíhají současným vegetačním pokryvem. V rozsahu celého katastru jsou plůžiny

## 4 Uspořádání osady

Půdorysné uspořádání vesnice bylo řadové, domy a hospodářské budovy stály rozložené podél břehů Slavonického potoka v délce 140 m, který protéká přibližně od západu na východ. Jeho tok v minulosti přehradily hráze několika rybníků (B viz obr. 4), které jsou dnes zdaleka nejvýraznější povrchové tvary. Okolo potoka se po obou stranách rozkládala rozsáhlá obdélníková náves (A viz obr. 4) o rozměrech 90 x 470 metrů, podél jejíž severní i jižní strany se nacházejí pozůstatky jednotlivých usedlostí. Na pravé straně tvořily pravidelnou zástavbu se štítovou orientací vůči potoku. Vznikla tak nedokonalá náves otevřená ve směru potoka.

### 4.1 Domy s okapovou orientací

Na levém břehu, kde jsou většinou i domy dvoudílné, jsou pozůstatky středověkých domů otočených do návsi střešou s okapem (okapová orientace domu). Ale většina ostatních domů ve vesnici byla orientována k uliční čáře svým štítem (štíťová orientace domu). I rekonstruovaný objekt usedlosti je orientace štítové.

### 4.2 Plužina

Zdrojem zemědělské produkce byla plužina (C viz obr. 4), upravená pro trojpolní hospodaření, délka pásových parcel zde činila 800 m šířka 18, 27 a 36 m. Katastr osady měl obdélníkový tvar o rozměrech 3 km x 2 km. Jednotlivá pole jsou dodnes oddělená nízkými mezními pásy valovitého tvaru. Celková výměra orné půdy činila cca 120 ha. Za předpokladu 11 usedlostí, připadalo na jednu 10 ha a stejně velkou výměru měly louky a pastviny. (Pešková, 2008; Škabrada, 2006)

### 4.3 Domy a jejich konstrukce

Základním stavebním materiálem bylo dřevo, kámen, proutí a hlína, na kamenných základech stála sroubená část jizby, síň s komorou byly celokamenné. Dobře zachovalé základové zdivo bylo stavěno z hrubě opracovaných kamenů kladených na hlínu. Vstup do domu byl do střední síňové prostory, odtud byl přístup do jizby a do komory. Domy měly patrovou sýpku.

Šíře základů u všech sídelních objektů se pohybuje v rozmezí 70-80 cm, což se v podstatě shoduje i se současnou stavební normou. Výše dochovaného zdiva byla různá, až do výše 200 cm.

Na základě půdorysů bylo možno domy v Pfaffenschlagu rozdělit do tří skupin: domy trojdílné, domy dvojdílné a domy s atypickým půdorysem. Podle vnitřního členění možno rozlišit tři druhy trojdílných půdorysů: s pěti místnostmi, s šesti místnostmi a se sedmi místnostmi. Ve středověké vsi bylo rozlišeno 10 domů trojdílných, 5 domů dvojdílných a jeden mlýn.

Sociální a hospodářské poměry obyvatel žijících v Pfaffenschlagu nebyly stejné. Zatímco na pravém břehu potoka byly jen lánové usedlosti, na levém břehu stály také dvoudílné domky bez hospodářských budov osídlené podsedky - čtvrtina obyvatel obce. Privilegované postavení ve vsi zaujímali rychtář a mlynář. Nejpočetnější skupinou byli sedláci - držitelé lánu nebo jeho dílu (pololánu).

Na základě objevených půdorysů možno říci, že slovanské obyvatelstvo bydlilo zde v jednoprostorových příbytcích čtvercového nebo téměř čtvercového půdorysu o průměrné ploše 23,7m<sup>2</sup>. Podlahy všech příbytků byly mírně zahloubeny do rostlého terénu v rozmezí 5-50 cm, nejčastěji kolem 30 cm. Další důležitou součástí příbytků byly kúlové jámy, téměř pravidelně rozmístěné uvnitř zahloubeného půdorysu jednak v rozích, jednak po obvodu půdorysu.

Nejdůležitější částí domu byla jizba vybavená otopným zařízením - pecí s ohništěm, podlaha byla udusána, vymazána nebo také vydlážděna kameny. Součástí některých domů byly sklepy zahloubené mimo půdorys domu. Hospodářskými objekty byly obilní jámy s obsahem 6 - 20 hl, vypálenými stěnami a přístřeškem, dále podzemní chodby, tzv. lochy dlouhé až 30 m. a stavby jako chlévy, kotce a ohrady. (Nekuda, 1975)

## 5 Metodika počítačové rekonstrukce

Areál zaniklé středověké osady Pfaffenschlag se rozprostírá na ploše několika hektarů (2,2ha). Zmapování reliktního terénu či snímek leteckého laserového skenování dobře ukazuje strukturu návsi, jednotlivých usedlostí, zahrad i navazující plužiny. Pro lepší názornost a hmotovou představu stojících budov se zpracoval digitální model, vycházející i z hmotové rekonstrukce dr. V. Nekudy a fyzického modelu ve slavnickém muzeu.

Součástí rekonstrukce byla i pravděpodobná podoba katastru osady, kde se opět vycházelo jednak z podkladu dr. Nekudy s aktualizací dle mapy laserového skenování. Zde jsou například jasně čitelné průběhy plužin v okolí zaniklé osady, které se v zalesněném prostoru dochovaly až do dnešních dnů.

### 5.1 Volba software

Nejdříve se zpracovali situace a plány v Autodesk Autocad. Reliéf terénu vznikl porovnáním přesných digitálních dat laserového skenování LIDAR s původním situačním plánem ve formě vrstevnicové situace.

Zpracování podoby oblasti katastru byla zpracována v Adobe Photoshop formou koláže textur dle návrhu V. Nekudy a upřesněno dle leteckého laserového skenování LIDAR oblasti katastru

Pro samotnou modelaci, texturování a výstupy byl využit Autodesk 3ds max, který umožňuje další práci se scénou formou animace. Terén je generovaný ze zpracovaných vrstevnic. Usedlostí jsou vytvořeny hmotově s rozdělením dle materiálového a konstrukčního řešení. U usedlosti č. I byly modelovány jednotlivé konstrukční prvky.

## 6 Výsledná počítačová rekonstrukce

Na základě zpracovaných podkladů vznikla počítačová rekonstrukce jak celého areálu vsi s navazujícími plužinami, tak vytvoření podrobnější podoby jedné usedlosti. Hlavní předmětem byla tedy 3D rekonstrukce středověké osady, usedlostí, návsi a navazujících plužin.

3d model terénu reflektuje dostupnou dokumentaci stávající podoby včetně přesného laserového skenování 5. generace, tak i zaměření vykopávek. Model areálu osady je zpracován včetně možné vegetace – meze mezi plužinami, v prostoru návsi či podél potoka. Výsledkem je i plán vesnice se zakreslenými archeologickými objekty a s 3D rekonstrukcemi vsi a usedlostí.

Další částí byla počítačová rekonstrukce středověké usedlosti č. I (označení dle Nekudy) a to formou průhledové perspektivy s patrnou trojdílnou dispozicí a konstrukčním řešením objektu.

Objekty jsou vytvořeny v ideální podobě dle referenčních podob s náznaky pravděpodobného materiálového členění. Byl vytvořen 3D model, jež přináší dokonalý dojem zmizelého sídliště. Autor nechtěl pracovat tak výrazně se spekulací, pro které postrádá přímé pramenné podklady, proto nejsou hmotové rekonstrukce budov zřetelně texturovány. Rekonstrukce původních konstrukčních prvků, materiálů a povrchů zaniklých staveb se proto uplatňují jen v detailním zobrazení usedlosti I. Vycházejí i ze skutečných historických staveb zachovaných ve skanzenech jako Kouřim, Přerov nad Labem, Milíkov, Vysoký Chlumec.



## 7 Diskuse

Téma digitální rekonstrukce historické architektury je v současnosti velmi aktuální a často zpracovávané téma. Více je z tohoto hlediska zpracováno v oblasti větších městských celků, kde probíhá i výraznější archeologický průzkum. Se zpracováním historických rekonstrukcí má autor víceleté zkušenosti, např. zpracováním Prahy doby Karla IV., kde se zpracovávali digitální rekonstrukce celého města i jednotlivých staveb. Proto bylo vybráno i toto téma počítačové rekonstrukce zaniklé středověké vsi pro možnost porovnání se zpracováním takovýchto úloh, kdy zde se pracovalo výrazněji například s vegetací.

Výběr konkrétní lokality proběhl mezi osadami podobného významu, kdy dalšími možnostmi byla osada Svídná nebo Mstěnice.

Samostatnou otázkou je úroveň přesnosti hmotové řešení a texturování rekonstruovaného modelu, které je nezřetelné, protože pro ně autor postrádá přímé pramenné podklady. Dále rekonstrukce původních konstrukčních prvků, materiálů a povrchů zaniklých staveb se uplatňují jen v detailním zobrazení usedlosti I a z ní se dá předpokládat identické zpracování a podoba ostatních usedlostí.

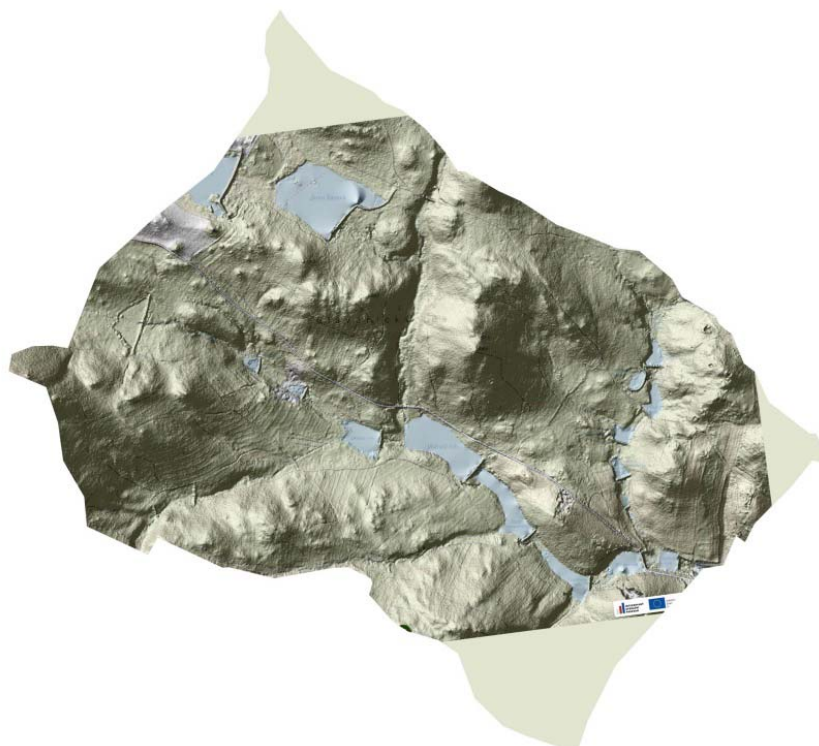
Použitý software od Autodesk – Autocad a 3ds max je použit pro velké možnosti těchto programů. Další variantou je forma výstupu s programem Lumion, či jemu podobný software, založený na herním engine. Díky digitální podobě a 3d modelu celé osady je možné další využití i v rámci virtuální reality a nových médií.

## 8 Závěr

Hlavním výsledkem práce je prostorové zobrazení zaniklé obce v souvislosti s okolím – morfologií terénu, pluzinami. Výsledek potvrdil očekávání, co se názornosti týče a v rámci porovnání moderních dat laserového skenování LIDAR s původním situačním plánem. Výsledek práce posouvá znázornění a podobu vsi od předchozího zpracování, zaměřené z 60. a 70. let, na další úroveň, která je použitelná i pro nová media. S použitím moderních dat laserového skenování a modelovacího a zobrazovacího softwaru umožňuje novou formu zobrazení v rámci dané problematiky zaniklé obce a její další využití v rámci hlubšího poznání. Dalšími kroky by mělo být zpracování dalších významných lokalit zaniklých vsí, jako jsou Mstěnice či Svídná, a využití této zpracované lokality i dalších v rámci nových médií a to formou například prezentace v aplikaci mobilního telefonu přímo v lokalitě vesnice.



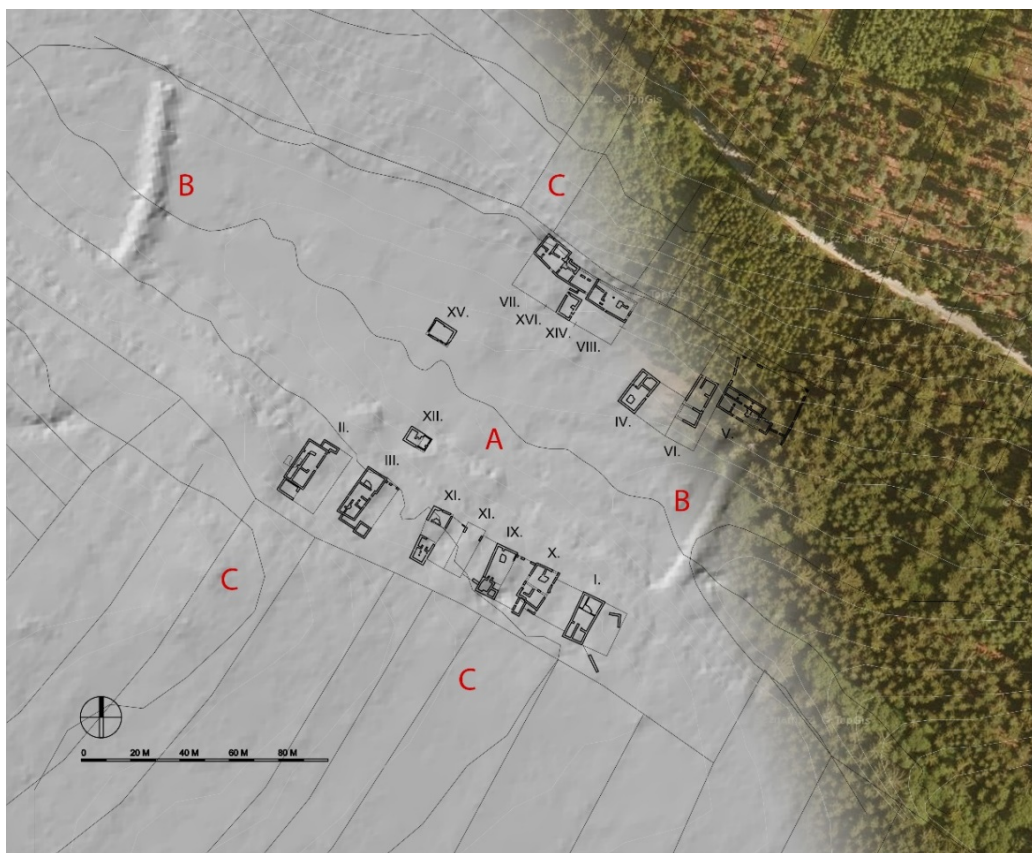
*obr. 1 - Snímek z leteckého snímkování – současný stav oblasti katastru zaniklé středověké vsi (dle Nekudy) (Zdroj:www.mapy.cz)*



*obr. 2 - Snímek z leteckého laserového skenování oblasti katastru zaniklé středověké vsi (Zdroj:LIDAR, zpracoval autor)*



obr. 3 - Rekonstrukce katastru zaniklé středověké vsi. Snímek autora v podobě leteckého snímkování. Území osady – cca 730ha, orná půda – cca 195ha, louky a pastviny – cca 210ha, lesní porosty – cca 320ha (Autor V. Dvořák).



obr. 4 - Snímek z leteckého laserového skenování: A - naves zaniklé středověké vsi, o rozměrech 90 x 470 metrů, B - hráže pozdějších středověkých rybníků, C - zaniklé středověké plužiny, I. – usedlost řešena v detailu (digitalizace dat autor)





obr. 5 - Plán vesnice se zakreslenými archeologickými objekty a s 3D rekonstrukcemi vsi a usedlostí (digitalizace dat autor).



obr. 6 - 3D rekonstrukce středověké osady, usedlostí, návsi a navazujících plužin. Na pravé straně usedlosti tvořily pravidelnou zástavbu se štítovou orientací vůči potoku. Na levém břehu, kde jsou většinou i domy dvoudílné, jsou pozůstatky středověkých domů otočených do návsi střechou s okapem. (Autor V. Dvořák).





*obr. 7 - 3D rekonstrukce středověké osady, usedlostí, návsi a navazujících plužin. Ve středověké vsi bylo rozlišeno 10 domů trojdílných, 5 domů dvojdílných a jeden mlýn. (Autor V. Dvořák).*



*obr. 8 - 3D rekonstrukce středověké osady, usedlostí, návsi a navazujících plužin (Autor V. Dvořák).*

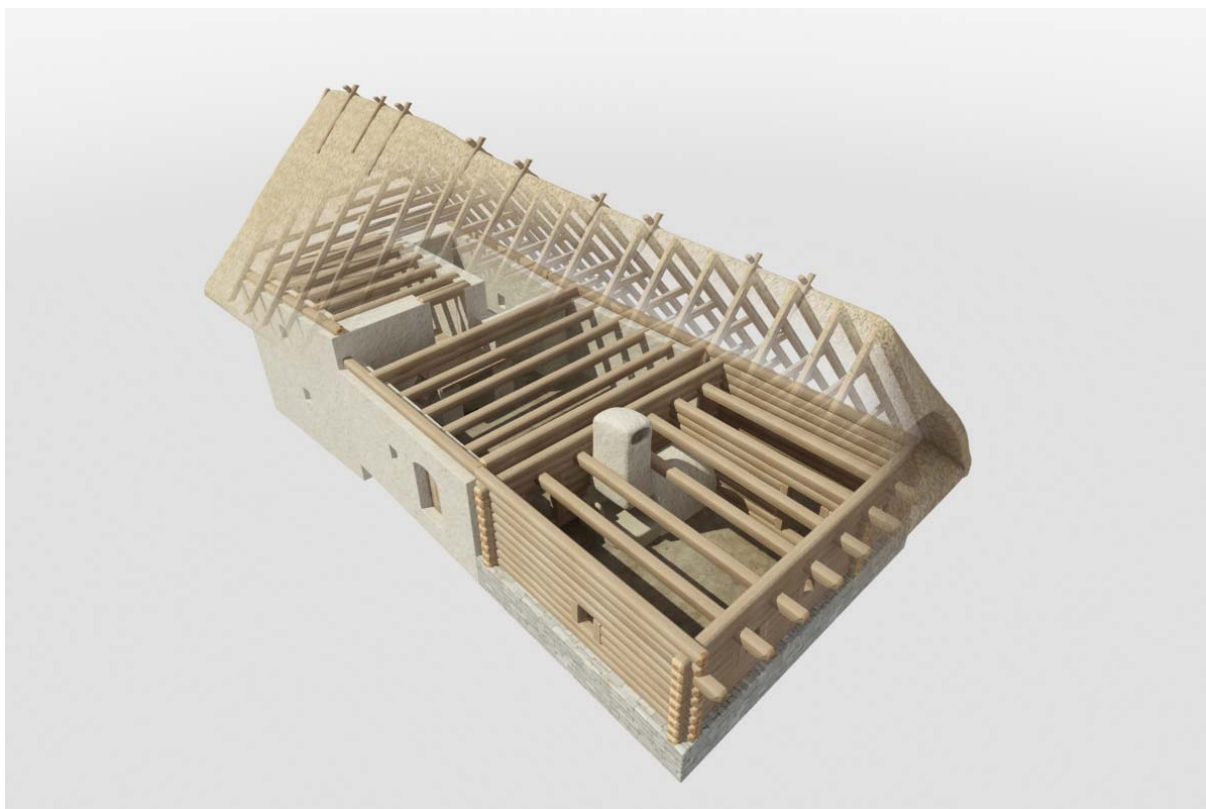


*obr. 9 - Detail počítačové rekonstrukce středověké usedlosti č. I (označení dle Nekudy; autor V. Dvořák).*



*obr. 10 - Počítačová rekonstrukce středověké usedlosti č. I (označení dle Nekudy) – boční pohled (Autor V. Dvořák).*





*obr. 11 - Počítačová rekonstrukce středověké usedlosti č. I (označení dle Nekudy) – průhledová perspektiva s patrnou trojdílnou dispozicí a konstrukčním řešením objektu (Autor V. Dvořák).*

## Literatura

- BELCREDI, Ludvík. Bystřec: o založení, životě a zániku středověké vsi : archeologický výzkum zaniklé středověké vsi na Dražanské vrchovině 1975-2005. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost v Brně ve spolupráci s Moravským zemským muzeem, 2006. ISBN 80-7275-063-1.
- BOHÁČOVÁ, Ivana, Jaroslav PODLIŠKA, Tomasz CYMBALAK, et al. Průvodce pražskou archeologií: památky známé, neznámé i skryté. Praha: Archeologický ústav Akademie věd České republiky, Praha, v.v.i., 2017. ISBN 978-80-87365-97-7.
- BUCHVALDEK, Miroslav, PETRÁŇ, Josef, ed. Dějiny hmotné kultury. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985. Učebnice pro vysoké školy (Státní pedagogické nakladatelství).
- ČÚZK, zeměměřický úřad, geoportál, analýzy výškopisu. [online]. Dostupné na adrese: <http://ags.cuzk.cz/dmr/>
- DOLANSKÝ, Tomáš. Lidary a letecké laserové skenování. Ústí nad Labem: Univerzita J.E. Purkyně [Ústí nad Labem], 2004. ISBN 80-7044-575-0.
- KLÍR, T. 2008: Osídlení zemědělsky marginálních půd v mladším středověku a raném novověku, In: Klápště, J. – Měřínský, Z. ed., Dissertationes archaeologicae Brunenses/Pragensesque 5, Praha.
- KUNA, M. a kol. 2014: Archeologický atlas Čech. Vybrané památky od pravěku do 20. století, Praha: Academia.
- NEKUDA, Vladimír. Pfaffenschlag: zaniklá středověká ves u Slavonic. Brno, 1975.
- NEKUDA, Vladimír - Život středověké vesnice. Nekuda, Vladimír. In: Morava ve středověku. Sborník příspěvků proslovených ve dnech 7. ledna až 25. března 1998 v

- rámci přednáškového cyklu Moravského zemského muzea v Brně / Brno : Moravské zemské muzeum, 1999 s. 104-116.
- NEKUDA, Rostislav. Zemědělská usedlost ve středověké vesnici na Moravě. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost, 2002. ISBN 80-7275-030-5.
- PEŠKOVÁ, Z. - Škabrada, J.: Vyměřovací soustavy některých zaniklých středověkých vesnic. In Dějiny staveb . Sborník příspěvků z konference Dějiny staveb 2007. Plzeň: Nakladatelství Petr Mikota, 2008, s. 271-275. ISBN 978-80-86596-95-2.
- PEŠKOVÁ, Z. 2017: Expertmaps. Identifikace vyměřovacích soustav zaniklých středověkých vesnic. [online]. [cit. 8. 8. 2017]. Dostupné na adrese: <http://expertmaps.717.cz/kapitoly/1-retrospektivni-hledani/velkoryse-navsi-na-rakovnicku/c3-identifikace-vymerovacich>
- Slavonice | Archeologický atlas Čech. Archeologický atlas Čech [online]. Dostupné z: [http://www.archeologickyatlas.cz/cs/lokace/slavonice\\_jh\\_ves\\_pfaffenschlag](http://www.archeologickyatlas.cz/cs/lokace/slavonice_jh_ves_pfaffenschlag)
- SMETÁNKA, Z. 1994: *K problematice trojdílného domu v Čechách a na Moravě v období vrcholného a pozdního středověku*. *Medievalia Archaeologica Bohemica* 1993, PA-Suppl. 2, 117-138.
- ŠKABRADA, J. 1991: K možnostem srovnání středověkého a mladšího vesnického domu
- ŠKABRADA, J. - Pešková, Z.: K možnostem identifikace středověkého vyměřování vesnic v českých zemích. *Dějiny věd a techniky*. 2006, roč. 39, č. 3, s. 163-178. ISSN 0300-4414.
- VAŘEKA, Pavel - Archeologie středověkého domu. [Díl] 1. Proměny vesnického obydlí v Evropě v průběhu staletí. 6.-15. století. Vařeka, Pavel. Plzeň : Katedra archeologie, FHS ZČU v Plzni, 2004. 437 s., obr., pl. fot. (Archaeologica.) ISBN:80-903412-1-7
- VAŘEKA, Josef a Václav FROLEC. Lidová architektura: encyklopedie. 2., přeprac. vyd., V nakl. Grada 1. vyd. Ilustroval Josef V. SCHEYBAL. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1204-8.
- VONDRUŠKA, Vlastimil. Život ve staletích: lexikon historie. Ilustroval Kamila SKOPOVÁ. Brno: MOBA, c2010. ISBN 9788024338095.
- Integrovaný informační systém archeologických pramenů Prahy. Integrovaný informační systém archeologických pramenů Prahy [online]. Dostupné z: <http://www.praha-archeologica.cz/p/241>

### Informace o autorovi

Ing. arch. Vojtěch Dvořák

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra architektury  
[vojtech.dvorak@fsv.cvut.cz](mailto:vojtech.dvorak@fsv.cvut.cz)

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 11*. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 1. listopadu 2017 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

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: 294  
náklad: 200 ks  
rok vydání: 2018

Člověk, stavba a územní plánování 11 ISBN 978-80-01-06482-5

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 11* 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 04/17/F1 (SGS ČVUT).

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 11  
PRAHA, 2018  
FAKULTA STAVEBNÍ  
ČVUT V PRAZE  
KATEDRA URBANISMU A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ  
ISBN 978-80-01-06482-5  
ISSN 2336-7687



**ČVUT**  
ČESKÉ VYSOKÉ  
UČENÍ TECHNICKÉ  
V PRAZE