

T13



ČLOVĚK
STAVBA
ÚZEMNÍ
PLÁNOVÁNÍ

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 13

Sborník z konference

Jiří Kugl (ed.)

říjen 2020

Fakulta stavební ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

MAN, BUILDING AND URBAN PLANNING 13

Conference proceedings

Jiri Kugl (ed.)

October 2020

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 13. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 13. listopadu 2019 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
prof. 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.

sazba a návrh obálky: Ing. arch. František Brynda

organizace a technická úprava: Ing. arch. Jiří Kugl
Ing. arch. František Brynda

web konference: csup.uzemi.eu

kontaktní e-mail: uzemi.eu@gmail.com

vydalo: České vysoké učení technické v Praze

zpracovala: Katedra urbanismu a územního plánování

adresa: Fakulta stavební ČVUT v Praze
Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice

tel.: +420 732 976 214

tisk: Powerprint, s.r.o.
Brandejsovo nám. 1219/1,
185 00 Praha Suchbátka

počet stran: 260

náklad: 100 ks

rok vydání: 2020

pořadí vydání: 1.

Člověk, stavba a územní plánování 13 ISBN 978-80-01-06762-8

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 13* a jeho jednotlivé články jsou licencovány pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 Mezinárodní (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte).

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

Konference i sborník byly podpořeny z grantu SVK 06/19/F1 (SGS ČVUT).

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, do které byl sborník v roce 2019 oficiálně zařazen.

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 (collection has been officially included in Scopus since 2019).

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

HISTORICKÁ ZKOUMÁNÍ

Historické struktury jako hodnota krajiny	10
Historical Structures as a Landscape Value	

Typologie sídelních struktur ve Středomoří a na Blízkém Východě v období starověku	28
Typology of Residential Structures in Mediterranean and Middle East in the Era of Antiquity	

EKOLOGICKÉ POHLEDY

Zelení vetřelci v prostoru měst	62
Green Intruders in the Space of Cities	

Zničená kulturní krajina Považského Podhradia: příspěvek k obnově a revitalizaci kulturních krajín	70
Destroyed Cultural Landscape of Považské Podhradie: Contribution to the Reconstruction and Revitalization of Cultural Landscapes	

Postavení Healthy Safety Environmental managera v nadnárodní stavební společnosti při uskutečňování stavebních objektů	88
The position of the Health and Safety Environmental Manager within Multinational Construction Company Facilitating Engineering Structures	

VZTAH VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY A SÍDLA

Výsledky dotazníkového šetření k problematice protipovodňové ochrany v územním plánování	106
Results of the Questionnaire Survey on Flood Protection in Spatial Planning	

Přístřešky a zastřešení nástupišť hromadné dopravy v Praze	120
Shelters and Public Transportation Platform Roofing in Prague	

Náves jako veřejný prostor versus doprava	140
Village Green as Public Space versus Transportation	

Velké projekty dopravní infrastruktury v rámci územního plánování a možnosti veřejnosti do něj zasahovat	172
Large Transport Infrastructure Projects within Spatial Planning and the Possibility of Public Intervention	

OTÁZKY BYDLENÍ

Spektrum nástrojů strategického plánování pro zabezpečení dostupného bydlení v českých sídlach	186
Set of Tools for Strategic Planning to Ensure Affordable Housing in Czech Residences	

Koncepcie urbanity – interakce hotelů a městského prostředí	202
Urbanity Concept - Interaction of Hotels and Urban Environment	

Život na jižním okraji Prahy	220
Life on the Southern Outskirts of Prague	

Využívání vodních ploch území ČR pro bydlení	242
Use of Water Surfaces in the Czech Republic for Housing	

HISTORICKÁ ZKOUMÁNÍ

Historické struktury jako hodnota krajiny

Historical Structures as a Landscape Value

Jiří Kupka, Zuzana Boušková

Abstract:

Our landscape, transformed by people in the course of centuries, is indisputably a cultural landscape. It is a fundamental part of the European natural and cultural heritage, a significant part of the inhabitants' life contributing to the stabilization of their identity. It concerns a combined work of nature and human which is a proof of development of the human society and settlements in the course of history. The most markedly it becomes evident as composed landscape, i. e. landscape proposed and created by man deliberately according to a given concept. In the landscape structure and its face, the memory of the past and human culture heritage is laid down. Precisely on that score the extent of preservation of the historical landscape structure and its form, as an attribute of regional dissimilarity, is an important aspect of definition of landscapes in a sense of European Landscape Convention.

This article represents the newly created methodology of the territory classification from the preservation (not only preservation, but also a specific character) of the historical landscape structure point of view. It connects to the existing methodology of the ancient monuments and historical urban wholes evaluation. The classification of the landscape into several categories (A-D); by the way, it is also possible to complete other ones resulting from the specific properties of the evaluated territory (for example, border landscape, and others), can be a valuable basis for the definition of characteristic landscapes and determination of their target qualities on the regional level, and also for the definition of landscape districts and determination of landscape potentials on the level of municipalities with extended competence. This procedure takes into consideration an earlier neglected phenomenon in the landscape connected with the topic of historical cultural landscape. It works with the current and historical maps as well. On the basis of superposition and comparison of topical and archival maps together with aerial pictures, the existing and extinct components of the historical cultural landscape can be recognized. The method is all-purpose usable, besides the regional planning the outputs can be also applied in the preservation of monuments, the nature and landscape protection or in the land modifications. The application of the method is represented on the particular projects, in which the author participated.

Keywords:

Cultural landscape; landscape values; historical landscape structures; designed landscape; landscape assessment; conservation; regional planning

KUPKA, Jiří, BOUŠKOVÁ, Zuzana (2020). Historické struktury jako hodnota krajiny. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování* 13. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 10–27. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Ochrana krajinných hodnot je jedním z důležitých úkolů územního plánování, které ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví (Stavební zákon, §18, odst. 4). V návaznosti na text Evropské úmluvy o krajině (*European Landscape Convention*), přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti (tamtéž). Prvním krokem k jakékoli ochraně je pojmenování hodnot, které jsou přítomny, jejich uznání a ocenění a zjištění, které mají být předmětem péče a ochrany (Vorel, 2000). Předložený text představuje jednu z metod identifikace krajinných hodnot univerzálně použitelnou v různých krajinných měřítcích, jejichž výstupy se mohou stát zajímavým podkladem pro různé nástroje územního plánování a další procesy plánování krajiny.

2 Krajina jako kulturní fenomén

Hovoříme-li o krajině a jejích hodnotách, je nutné si uvědomit, že se jedná o mnohovrstevnatý pojem, který se užívá v mnoha situacích a kontextech, proto se také můžeme setkat s mnoha odlišně zaměřenými definicemi a pojetími krajiny, od ryze laického až po dílčí pohledy různých specializovaných oborů (Sklenička, 2003). Lapka (2008) tvrdí, že krajinu známe všichni, a přesto je obtížné ji nějak přesně definovat, protože ji musíme chápat jako přírodní a zároveň kulturní dědictví (přírodní i sociální systém). Vlašín (2000) dokonce píše, že kulturní krajina je fenomén, na kterém si už desítky expertů vylámaly zuby ve snaze o to zdánlivě nejjednodušší, definovat ho. Vždy totiž hrozí zredukování krajiny jen na některé její části, funkce nebo vlastnosti, které jsou pak vydávány za celek. Na druhé straně pokusy o zahrnutí všeho do definice krajiny naopak hrozí ztrátou smysluplnosti (Lapka, 2008). Už jen sama problematičnost přesné a všeobecně přijímané definice krajiny dokládá složitost problematiky, které ovšem každý nějak (byť nediferencovaně) rozumí.

Pojem krajiny je možná proto tak obtížně uchopitelný, protože krajina a její charakter nejsou statickou záležitostí, nýbrž fenoménem, který se vyznačuje proměnlivostí a neopakovatelností, vycházející z neobyčejné rozmanitosti přírodních a kulturních podmínek, tj. jevem veskrze dynamickým (Vorel, 2006). Žádný pohled na krajinu proto nemůže být vyčerpávající a konečný.

Česká krajina je převážně krajinou kulturní, přetvářenou po staletí. Je to kulturní dědictví, které je spjato s krajinným rámcem (Švecová–Vorel, 2015). Evropská úmluva o krajině (2000) ve své preambuli výslovně hovoří o krajině jako základní součásti evropského přírodního a kulturního dědictví přispívajícího k upevnění evropské identity. Na úrovni evropských orgánů a institucí se tedy již řadu let prosazuje tendence spojovat vztah ke kulturnímu dědictví se vztahem k dědictví přírodnímu a právě téma kulturní krajiny se stává výmluvným spojníkem v jinak oddělených (dříve ovšem spojených) sférách památkové péče a ochrany přírody (Matoušková, 2000). To, že je krajina fenoménem přírodním i kulturním, je všeobecně přijímaný fakt. Zejména když je česká krajina v naprosté většině své rozlohy krajinou kulturní, přetvářenou po staletí. V její struktuře i v její tvářnosti je zakotvena paměť dřívějších dob. Jedná se o „dědictví“ jak lidské kultury, tak i přírodního vývoje (Čílek–Ložek, 2011). Výbor pro světové kulturní dědictví definuje kulturní krajiny jako kombinovaná díla přírody a člověka, která jsou dokladem vývoje lidské společnosti a sídel v průběhu historie, pod vlivem fyzikálních omezení anebo příležitostí daných jejich přírodním prostředím a vlivem postupných společenských, ekonomických a kulturních vlivů, jak vnitřních, tak vnějších (*Report of the Expert Group on Cultural Landscapes 1992*). Tím se jasně přihlašuje k myšlence, že kulturní krajina je stejnou součástí světového kulturního bohatství jako jiná lidská díla.

Kovář (2000) dokonce s určitou nadsázkou přirovnává krajinu, která bývá vnímána jako vizuálně lákavá a zároveň prosperující, k „manželství“ přírody a kultury. Vlašín (2000) doplňuje, že kulturní krajina je to, co není ani divočinou (např. národní park), ani lidským sídlem (např. město).



obr. 1 – Dochovaná struktura historické pluviny patří k velmi výrazným a dnes již cenným historickým krajinným strukturám (Prachaticko, Foto: Projekt NAKI II, 2018)

Krajina je kulturním dědictvím, stejně jako dědictví zachované v architektuře, urbanismu, výtvarném umění, sochařství, hudbě, v lidovém umění, tanci a zvyčích, ale je mnohem silněji spjata s krajinným rámcem, s přírodními podmínkami místa i se základními podmínkami uspořádání vizuální scény, terénním reliéfem, vodními plochami a toky, vegetačním krytem (Švecová–Vorel, 2015). Britský historik Frederic William Maitland (1850-1906) koncem 19. století výstižně označil anglickou krajinu za „kouzelný palimpsest“ (Němec–Pojer eds., 2007). Palimpsestem je mj. označován materiál (pergamen, papyrus), ze které bylo původní písmo záměrně odstraněno (vyškrabáním, omytím) a nahrazeno novým textem. Z důvodu úspory materiálu (např. drahého pergamenu) bylo toto druhotné používání obvyklé již v období antiky a velmi se rozšířilo ve středověku. Palimpsesty jsou zajímavými historickými dokumenty, protože speciální lampy umožňují čtení původního vyškrabaného textu (staršího a tedy zpravidla historicky cennějšího). Maitland tím vyjádřil skutečnost, že kulturní krajina skrývá ve svém celkem plochém povrchovém a podpovrchovém horizontu hlubinu časových vrstev, ale také to, že za určitých okolností je nám umožněno do vzájemně neuspořádaných projevů těchto vrstev podzemního archivu nahlédnout, zdokumentovat je a posléze se je pokusit rozluštit. Přirovnáním krajiny ke středověkému pergamenovému rukopisu, jehož stránky byly nejprve popsány, pak po určitém čase vymazány a znovu opatřeny novými zápisy, vystihl Maitland fakt, že kulturní krajiny nejsou ničím jiným než mnohokrátě přepisovanými stránkami historie lidského rodu. Jsou jakousi čítankou o zabydlování krajiny. Metafora palimpsestu tedy ukazuje krajinu, jež obsahuje pod současnou krajinou ještě starší vrstvy zápisu, které jsou pro ty, kdo vědí, jak je správně číst, nejbohatším historickým pramenem, který máme (Pauknerová, 2019).

V souvislosti s tím se častokrát objevuje pojem paměť krajiny. O krajině a paměti bylo napsáno mnoho. Pojetí „paměti“ je často rozvíjeno v souladu s konceptem „míst paměti“ Pierra Nory (*Les Lieux de Mémoire*, Paris 1984-1992) (Chodějovská et al., 2015). V poslední době se tématem například obšírně zabývá Karolína Pouknerová (2019). Paměť je definována Slovníkem spisovné češtiny (Academia, Praha 1994) jako „způsobilost uchovávat vjemy a vybavovat je“. Podobně jako středoevropská krajina je „něco“ mezi člověkem a divočinou, tak i paměť krajiny má složku přírodní a složku kulturní. Na úrovni přírody závisí paměť na reliéfu, klimatu, substrátu a půdě a zejména na síti vodních toků a ploch. Na úrovni kultury pak na zachování všech druhů památek a jejich zapojování, třeba v novém kontextu, do života současné komunity. Patří sem tedy veškeré komponenty jak přirozeného, tak antropogenního původu, které se podílely na utváření krajinné podoby od pravěku do současnosti. Dnešní krajina je výsledkem tisíciletého zabydlování, ovlivňování. Napřed obvykle přichází rychlá změna kultury, a pak teprve změna krajiny, která bývá pomalejší, ale zato zpětně ovlivní, rozvine a stabilizuje daný kulturní model. Krajina je konzervativní a reaguje se zpožděním, protože paměť krajiny působí proti inovacím (Němec–Pojer eds., 2007).



obr. 2 – Historické vodohospodářské úpravy představují cennou historickou krajinnou strukturu (Blatensko, Foto: Projekt NAKI II, 2019)

V celé Evropě je kulturní dědictví, zakotvené v krajině, chráněno. Kulturní a přírodní hodnoty, spojené s evropskou krajinou, jsou ve své rozmanitosti a kvalitě součástí společného evropského dědictví, plní významnou roli v zemědělství, ekologii, kultuře a společnosti a jsou významnou součástí života obyvatel. Evropské státy mají proto povinností podnikat společně kroky k ochraně, péči a plánování, týkající se těchto hodnot (EÚoK).

Ochrana kulturní historické krajiny, která představuje skutečný kulturní kapitál národa, je tedy prvotním úkolem, neboť mohou zaniknout unikátní, neobnovitelné hodnoty, které jsme nevytvořili, ale zdědili (Švecová–Vorel, 2015).

Dodnes jsou v krajině patrné výsledky jejího vědomého a cíleného organizování. Rozdílné přírodní podmínky, různé archeologické kultury, které se na našem území střídaly, odlišné vnější vlivy i postupnost a nerovnoměrnost osidlování našeho území začaly již v nejstarším období lidských dějin vytvářet rozdíly mezi jednotlivými regiony našeho území. Další tisíciletý vývoj našich zemí zanechal v souvislosti s dobovou

kulturou v krajině množství stop, dochovaných krajinných struktur, které dodnes dotváří kulturní a historickou charakteristiku krajiny a jedinečnost jednotlivých regionů našeho území odlišných rozdílnou ekonomickou orientací a dynamikou, sociální strukturou, lidnatostí a tempem růstu obyvatelstva. V dnešním obraze krajiny, v rozložení a umístění sídel, ve stopách prehistorického osídlení, ve struktuře zemědělské půdy, lesních porostů a vodohospodářských soustav můžeme vidět doklad postupné kultivace krajiny, která v sobě skrývá i odhaluje stopy kulturního a historického vývoje. Jsou to stopy hovořící o kulturním vývoji, o vývoji filosofie a umění, o hospodářském vývoji, o technických schopnostech a vyspělosti, o citovém vztahu ke krajině a k její krásě (Kupka, 2010, Vorel–Kupka, 2011, Stibral, 2005). Nezanedbatelný je i vliv významných osobností a jednorázových politických událostí a rozhodnutí (Kupka 2006). Všechny tyto jevy, stopy kulturního vývoje a kultivace krajiny, můžeme nazvat znaky kulturní a historické charakteristiky krajiny, které je možno klasifikovat a třídít (Vorel et al., 2006). Kulturní krajina představuje jakýsi „otisk“ či „soubor otisků“ kultury, která jí obývá, které se vzájemně doplňují, překrývají, stírají či podporují (Hájek 2003).



obr. 3 – Specifickou historickou krajinnou strukturou je i dochovaná tradiční sídelní struktura některých regionů (Vitorazko, Foto: Projekt NAKI II, 2019)

3 Analýza historických krajinných struktur

Článek představuje nově vytvořenou metodu klasifikace území z hlediska dochovanosti (ovšem nejen dochovanosti, ale i specifického charakteru) historické krajinné struktury (Kupka–Vorel, 2017). Navazuje na existující metodiky památkového vyhodnocení staveb (Kuča–Kučová, 2015a) a historických urbanistických celků (Kuča–Kučová, 2000; Kuča–Kučová, 2015b). Zařazení krajiny do několika kategorií (A–D), přičemž lze doplňovat i jiné, vyplývající ze specifických vlastností hodnoceného území (např. krajina pohraničí ad.), může být cenným podkladem pro vymezení charakteristických

krajin a stanovení jejich cílových kvalit na krajské úrovni, ale i pro vymezení krajinných okrsků a určování krajinných potenciálů na úrovni obce s rozšířenou působností. Tento postup zohledňuje v krajině dříve opomíjený fenomén související s tématem historické kulturní krajiny. Pracuje se současnými a historickými mapovými podklady.

3.1 Historické krajinné struktury

Jak již bylo řečeno, identitu české krajiny spoluvytvářejí vedle přírodních i prvky, struktury a významy kulturní a historické povahy, které se podílejí na jejím charakteru. Všechny tyto jevy, stopy kulturního vývoje a kultivace krajiny, můžeme nazvat znaky kulturní a historické charakteristiky krajiny (Vorel–Kupka, 2011). Analýza historických krajinných struktur je potřebná a vhodná v různých měřítcích, na krajské úrovni se může mj. promítnout do zásad územního rozvoje (ZÚR), na úrovni obce s rozšířenou působností (ORP) slouží k vymezení krajinných okrsků, oblastí a míst krajinného rázu. Zdá se, že pro vymezení charakteristických krajin a stanovení cílových kvalit na krajské úrovni je posouzení dochovanosti (ovšem nejen dochovanosti, ale i specifického charakteru) historické krajinné struktury nejvýznamnějším vstupem, neboť se v krajině uplatňuje téměř vždy a obvykle výrazně (charakteristicky). Podobně je analýza výhodná při vymezení krajinných okrsků a určování krajinných potenciálů. Tento postup je univerzálně použitelný a zohledňuje v krajině dříve opomíjený fenomén související s tématem historické kulturní krajiny.



obr. 4 – Cenným znakem a historickou krajinnou hodnotou je také dochovaná urbanistická struktura sídel (Karlova Ves, Křivoklátsko, Foto: Projekt NAKI II, 2019)

V krajině jsou dodnes patrné výsledky jejího vědomého a cíleného organizování. Rozdílné přírodní podmínky, různé kultury, které se na našem území střídaly, odlišné vnější vlivy i postupnost a nerovnoměrnost osídlování začaly již v nejstarším období lidských dějin vytvářet rozdíly mezi jednotlivými regiony našeho území. Další tisíciletý vývoj našich zemí zanechal v souvislosti s dobovou kulturou v krajině množství stop, dochovaných krajinných struktur, které dodnes dotváří kulturní a historickou charakteristiku krajiny

a jedinečnost jednotlivých regionů našeho území odlišných rozdílnou ekonomickou orientací a dynamikou, sociální strukturou, lidnatostí a tempem růstu obyvatelstva (Kupka, 2008). Právě z toho důvodu je dochovanost historické krajinné struktury a její forma, jakožto atribut regionální odlišnosti, důležitým aspektem vymezení specifických krajin ve smyslu Evropské úmluvy o krajině (Kupka, 2009).

Všeobecné povědomí o ochraně historických děl v krajině a v sídlech, formované přibližně na přelomu 19. a 20. století, se postupně posunuje od jednotlivých stavebních památek přes památkové soubory až ke kulturní krajině a historickým objektům, které stavební památky doprovázejí, tj. zahradám, parkům, případně celým krajinným segmentům (Bouček–Šubr, 2000). Kulturní charakteristiku krajiny totiž zdaleka nevytvářejí jen objekty, jejich soubory a dochované urbanistické celky. Sama krajina obsahuje velké množství dochovaných struktur, tj. vzájemné uspořádání prvků, funkcí a procesů přírodních (biotických a abiotických) a civilizačních (sociokulturních a socioekonomických). Struktura krajiny se projevuje jejím vnitřním řádem funkčního uspořádání a vnějším projevem – obrazem – prostorovým uspořádáním (prostorovými vztahy, prostorovou organizací). Jde o množství jevů od dochované cestní sítě (historické stezky a trasy doprovázené úvozy, mostky, lávkami, dřevinným doprovodem) přes historické hospodářské úpravy (rybníky, rybníční soustavy, náhony, hráze, nádrže), dochované struktury zeleně (historické parky a zahrady, aleje, bažantnice, obory, lovecké revíry...), významné artefakty technické činnosti člověka a exploatace krajiny (studny, mlýnské náhony, lomy, doly, haldy, pískovny, štěrkovny, umělé terénní útvary, těžební zařízení), dochovanou strukturu plužiny různých typů (snosy, tarasy, zídky z kamenů, doprovodná vegetace), humna (stodoly, stáje, špejchary, kůlny, seníky, sklepy, ploty, zídky, ohrady, za-hrady, sady, záhumenky, políčka, louky, pastviny, vinice...) až po stopy tradičních a regionálně podmíněných způsobů hospodaření (struktura orné půdy, louky, ovocné sady, pastviny, zahrady, chmelnice, vinice, meze) (Kupka, 2010).

Pozemková struktura spolu s polními cestami vytváří systém krajinných linií utvářejících dynamiku a vzájemné estetické souvislosti v krajinné kompozici, počet a prostorové rozmístění pěstovaných plodin podmiňuje barevnost, tvarovost, měřítko a časovou proměnlivost krajinné skladby (Mareček, 2001). Neopominutelná je nejen sama charakteristická sídelní struktura (typy sídelní struktury), ale i stopy zaniklých osad a krajinných struktur zejména v regionech, které byly postiženy poválečným odsunem německého obyvatelstva. V řadě těchto oblastí jsou dochované zbytky zaniklých sídel (ruiny, torza zástavby) a struktur (typická vegetace, cestní síť, krajinářské úpravy).

K nejvýznamnějším krajinným strukturám pak patří dochované krajinářské kompozice (komponovaná krajina záměrně navržená a vytvořená člověkem) a hospodářské feudální celky (Kupka, 2010).

3.2 Metodika

Jedním z nejvýznamnějších pramenů pro identifikaci znaků a hodnot kulturní a historické charakteristiky krajiny jsou archivní (staré) mapy. Korektně provedený regionální výzkum je dnes prakticky nemyslitelný bez využití starých mapových děl nebo existujících starých mapových sad (Čada–Vichrová, 2012). Mnohé z nejvýznamnějších mapových děl 18. a 19. století jsou v současnosti dobře a ve velmi kvalitním rozlišení volně dostupné on-line na internetu, proto archivní mapy dnes představují rychlý, operativní a přitom velmi vydatný zdroj údajů o zkoumaném území, dokazují, jak se obraz krajiny v průběhu času proměňoval (Semotanová, 2006). Pro hledání území s dodnes dochovanou krajinnou strukturou ovšem nelze z logiky věci použít žádné archivní mapy, ale ani ortofotomapy z poloviny 20. století, ačkoli jsou tyto prameny samozřejmě naprosto nezastupitelné pro porovnání nynějšího stavu krajinné struktury s výsledným historickým stavem na sklonku feudalismu. Nejlepším a jediným plošně dostupným „pramenem“ jsou aktuální ortofotomapy, které nejlépe zachycují reálný stav rozdělení

pozemků, ale i veškerou zeleň, včetně doprovodné (Kuča, 2014). Až super-pozicí a porovnáváním aktuálních a archivních map a leteckých snímků lze vymezit existující a zaniklé komponenty historické kulturní krajiny.

Na základě provedené analýzy je krajina zařazena do několika kategorií, přičemž lze doplňovat i jiné, vyplývající ze specifických vlastností hodnocení krajiny (např. krajina pohraničí ad.). Podobně postupuje Metodika klasifikace staveb podle památkové hodnoty (Kuča–Kučová, 2015a) a Metodika identifikace a klasifikace území s urbanistickými hodnotami (Kuča–Kučová, 2015b). Rozšířením o krajinné měřítko by byly tyto metodiky kompletní. Hranice jednotlivých kategorií krajiny nejsou zřetelné a jednoznačné – pro vymezení v mapách jsou proto především využívány – jsou-li k dispozici – v krajině seznatelné prvky (komunikace, hranice lesa atd.), případně horizonty (vrstevnice), rozvodí či hranice katastrálních území. Základní kategorie používané ve většině analýz jsou:

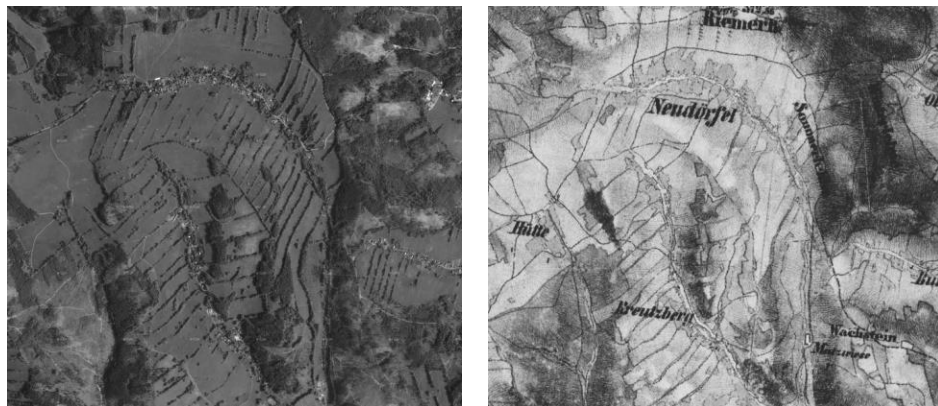
Kategorie „A“ (krajina se zřetelně dochovanou krajinnou strukturou) – Tuto kategorii představují krajiny se zřetelně dochovanými historickými krajinnými strukturami. Obvykle se jedná o zřetelně dochovanou strukturu členění historické plužiny či historické vodohospodářské úpravy (rybníky a jejich soustavy doložené před rokem 1850). I tyto struktury ne-bývají dochovány zcela nezměněné, jsou často narušené a pozměněné, přes-to dosud výrazně spoluurčují charakter krajiny. Pokud je tato dochovaná struktura méně výrazná či více setřená, ale dosud zřetelná, je krajina zařazena do kategorie „B“.

Kategorie „B“ (krajina s částečně dochovanou krajinnou strukturou) – Nejčastěji se jedná o zemědělskou (lesoplní) krajinu s torzy a dosud zřetelnými stopami historických krajinných struktur, které však nejsou natolik dochované, či nehrají v krajinné scéně natolik významnou roli, aby byla krajina zařazena do kategorie „A“. Může se jednat o krajiny se stopami historického členění plužiny (drobné členění plužin se obvykle nedochovalo, se vzácnými výjimkami, kdy scelení unikly plochy bezprostředně navazující na intravilán), historickými krajinářskými úpravami (rybníky, aleje), maloplošnou mozaikovitou strukturou agrární krajiny s množstvím historicky doložených členících prvků (remízky, meze) či specifickou sídlení strukturou, která dodává území svérázný charakter a je dosud zřetelná.

Podkategorie „B1“ (specifické krajiny s částečně dochovanou, krajinnou strukturou) – Patří sem krajiny, kde vedle dochované historické krajinné struktury hraje roli nějaká další skutečnost. Jsou to např. krajiny s nezaměnitelnou strukturou osídlení, s typickým způsobem exploatace, s fragmenty krajinné kompozice a také krajiny s historickou hodnotou, pro které byly vytvořeny návrhy na vyhlášení krajinné památkové zóny (KPZ), byť i kvůli jiným důvodům než je dochovaná krajinná struktura (mohou to být třeba krajiny asociativní, reliktní či se specifickými formami hospodaření a podobně).

Kategorie „C“ (krajina bez zřetelných historických krajinných struktur) – Jedná se o krajinu s ojedinělými či fragmentárními stopami historických krajinných struktur, které nejsou v krajinné scéně příliš výrazné. Přesto může krajina v této kategorii mít charakter harmonické tradiční zemědělské krajiny s estetickými hodnotami, která není narušená novodobými prvky a strukturami. Patří sem i krajina, která není oproti referenčnímu období poloviny 19. století výrazně pozměněná, ale ani ve sledovaném historickém období zde nebyly přítomné výrazné krajinné strukturální prvky (velkoplošná zemědělská krajina, ale i příhraniční regiony, které neprošly výraznými změnami), které by jí umožňovaly zařadit do kategorií „A“ či „B“.

Kategorie „D“ (krajina s výrazně pozměněnou krajinnou strukturou) – Krajina tohoto typu je oproti srovnávanému období poloviny 19. století výrazně pozměněná, s více méně setřenými historickými krajinnými strukturami, což ovšem nevylučuje dochované menší fragmenty původních prvků či cenné urbanistické nebo architektonické soubory, ani významné krajinářské hodnoty.



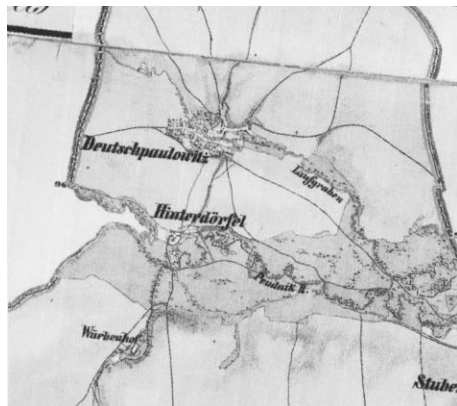
obr. 5 – Kategorie „A“ (krajina se zřetelně dochovanou krajinnou strukturou)

V krajině, která náleží do kategorie „A“, hrají historické krajinné struktury v krajině scéně zásadní roli. Krajina na obrázku je cenná pro strukturu historické plužiny, která se téměř intaktně dochovala na celém katastrálním území (vlastní zpracování, 2019)



obr. 6 – Kategorie „B“ (krajina s částečně dochovanou krajinnou strukturou)

Kategorie „B“ je podobná předešlé, historické krajinné struktury v ní však nejsou tak zřetelné, hrají spíše spoluurčující roli. I v tomto konkrétním případě se jedná o krajinu s fragmenty historické struktury plužiny, která se ovšem dochovala jen na části katastrálního území (vlastní zpracování, 2019).



obr. 7 – Kategorie „C“ (krajina bez zřetelných historických krajinných struktur)

V krajině, která náleží do kategorie „C“, nejsou historické krajinné struktury příliš výrazné, v krajině scéně hrají pouze doplňující roli. Jedná se o typ, který je u nás převládající. Běžná zemědělská a lesozemědělská krajina v ČR patří nejčastěji do této kategorie. (vlastní zpracování, 2019)

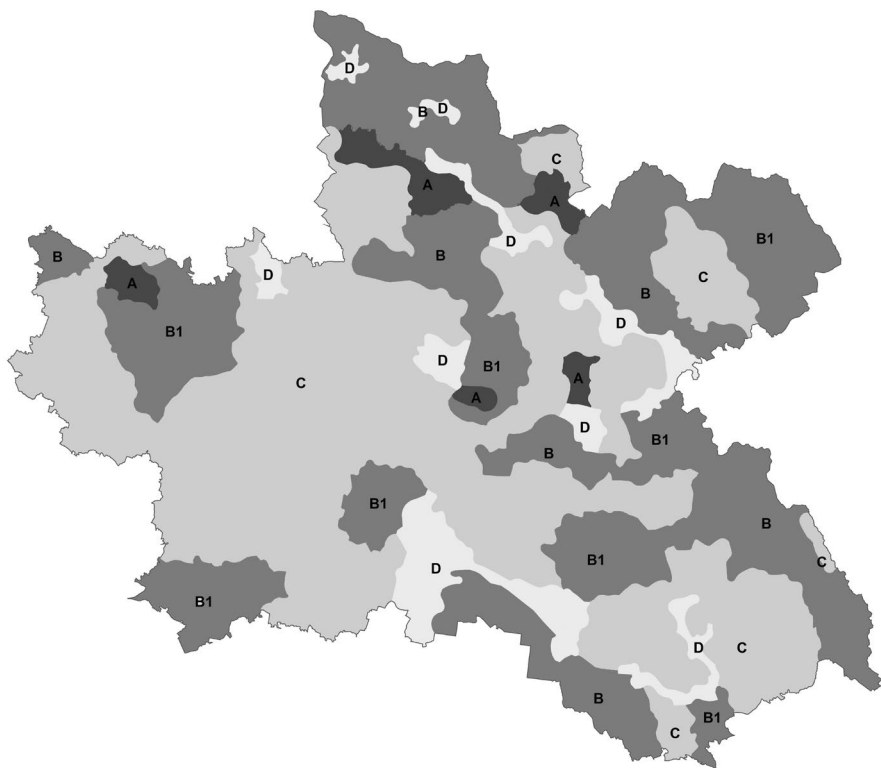


obr. 8 – Kategorie „D“ (krajina s výrazně pozměněnou krajinnou strukturou)

Do kategorie „D“ patří krajiny, které byly oproti referenčnímu období zcela změněny či tak výrazně pozměněny, že vznikl nový typ krajiny, ve kterém historické krajinné struktury, pokud se dochovaly, tvoří v krajině scéně jen nevýznamné fragmenty. (vlastní zpracování, 2019)

3.3 Příklad uplatnění

Příkladem vymezení kategorií dle dochovanosti historické krajinné struktury na krajské úrovni je součástí územní studie Královéhradeckého kraje (Atelier T-Plan, 2017), kde byly vymezeny všechny výše uvedené kategorie.



obr. 9 – Královéhradecký kraj – vymezení typů krajiny dle dochované historické krajinné struktury (ÚSK Královéhradeckého kraje, Atelier T-Plan, 2017)

Na základě analýzy (viz Metodika) byla krajina kraje rozdělena do pěti kategorií, přičemž je nutné zohlednit celokrajenskou optiku analýzy, tj. maloplošné segmenty (byť cenné), nejsou samostatně vymezeny, nýbrž zařazeny do převládající kategorie.

Kategorie „A“ (se zřetelně dochovanou krajinnou strukturou). Struktura historické plužiny je zřetelně dochovaná zejména v podhůří Krkonoš. V kategorii „A“ jsou zařazeny i historicky jedinečné krajiny, indikované i zájmem státní památkové péče, a to krajina Babiččina údolí u České Skalice, část tzv. Betlémské krajiny (Vosáhlo, 2002a) byvalého panství Choustníkovo Hradiště (Kuks, Betlém), byť se zde dochovala pouhá torza barokní kompozice, a to zejména v okolí Kuksu, jedná se o mimořádně cennou lokalitu (zbývající část náleží ke kategorii „B1“), a část Českého Ráje u Jičína, kde mimořádné přírodní hodnoty doplňuje řada hodnot kulturní krajiny (Vosáhlo, 2002b; Hájek, 2003).

Kategorie „B“ (s částečně dochovanou krajinnou strukturou). Do kategorie „B“ je zařazena velká část horských poloh Krkonoš s horskými boudami a turistickými cestami, lesnatými i bezlesými plochami. Architektura objektů se vesměs proměnila, i charakter

využívání území je odlišný od referenčního období poloviny 19. století, přesto je základní struktura osídlení – díky omezení rozvoje na území našeho nejstaršího národního parku – zřetelně dochovaná (což neplatí o rozvíjejících se horských střediscích ležících v ochranném pásmu národního parku). Dále sem patří rozsáhlá území krkonošského podhůří se zřetelně dochovanou strukturou historické plužiny, která nebyla zařazena do kategorie „A“. V kategorii „B“ jsou podobně zařazeny centrální části Orlických hor a jejich podhůří a rozsáhlá část Polické stupňoviny s dochovanou strukturou plužiny. Kromě horských a podhorských oblastí sem byla zařazena krajina s částečně dochovanou strukturou v nivě přirozeně meandrující Orlice. Podobně niva Metuje a Úpy zachovává krajinnou strukturu vč. venkovských sídel a strukturální zeleně, která je vázána na vodní prvky. V kategorii „B“ se objevují i některé partie Českého Ráje, které nejsou v kategorii „A“.

Podkategorie „B1“ (krajina specifická či historicky významná). Do kategorie „B1“ byla zařazena centrální část Broumovska v okolí Broumova, která má zřetelně dochovanou sídelní strukturu s typickými dlouhými údolními vesnicemi a svéráznou) urbanistickou strukturou vč. unikátního souboru barokní architektury (Chodějovská et al., 2015), ovšem bez zřetelných strukturálních krajinných prvků. Další krajinou v kategorii „B1“ je Adršpašsko, pro které jsou specifické dlouhé a široké zalesněné stráně obklopující soubor skalního města (Adršpašsko-teplické skály). Tato struktura je doložena i k referenčnímu období poloviny 19. století. Do kategorie „B1“ patří území vymezené krajinné památkové zóny Areál bojiště bitvy u Hradce Králové (okres Hradec Králové), jehož hodnota netkví ve zřetelně dochované krajinné struktuře, nýbrž v paměti místa (asociativní krajina) s řadou stop a odkazů na zmiňovanou bitvu (1866). Podobnou krajinou je Dobrošovsko. Typologicky se jedná o krajinu památníků, která byla svědkem častých vpádů nepřátelských vojsk na území Čech, s národní kulturní památkou Dobrošov (souborem pevnostního systému) mezi historickými památkově chráněnými městy Náchod a Nové Město nad Metují (Vosáhlo, 2002c). Do této kategorie zasahuje i část území navržené památkové zóny Potštejnsko (s částí přírodního parku Orlice), což je historická kulturní krajina v potštejnsko-litickém meandru Divoké Orlice se zříceninami gotických hradů Potštejn a Litice (Vosáhlo, 2002d) a Opočensko se stopami komponované barokní kulturní krajiny (Vosáhlo, 2002e), byť značně setřené, stejně jako Chlumecko se zbytky částečně zaniklé chlumecké rybníční soustavy (Vosáhlo, 2002f). Další původně komponovanou barokní krajinou je Jičínsko, jehož jádrem byl Jičín. Území Jičínska je také zařazeno do kategorie „B1“, přičemž krajinná kompozice proniká přímo do města, které tedy nemohlo být zařazeno do kategorie „D“.

Kategorie „C“ (bez zřetelných historických krajinných struktur). Kategorie „C“ má v rámci kraje největší zastoupení. Jde o zbytkovou kategorii.

Kategorie „D“ (s výrazně pozměněnou krajinnou strukturou). Patří sem krajiny výrazně ovlivněná rekreací a turistikou. Do kategorie „D“ jsou proto zařazena velká horská střediska Krkonoš (Špindlerův Mlýn, Pec pod Sněžkou, Janské Lázně), vesměs mimo území národního parku, s velmi výraznou a rozvinutou turistickou infrastrukturou (hotely, penziony, parkoviště, sportoviště, sjezdovky atd.), jež dává tomuto území nový specifický charakter. Podobně vodní nádrž Rozkoš s Českou Skalicí a okolím je novou krajinnou strukturou, která zcela proměnila původní charakter zdejší zemědělské krajiny. Dále do kategorie „D“ patří krajina urbanizovaná či suburbánní, vesměs území větších měst bez vazby na okolní historickou strukturu krajiny (to nevylučuje, že uvnitř takové struktury jsou přítomné cenné urbanistické či architektonické hodnoty – např. centrum Hradce Králové, které ovšem nemá vazbu na okolní krajinnou strukturu, neboť je celé obklopené novější zástavbou, ale i Náchod, Rychnov n. Kněžnou, Dvůr Králové n. Labem, Trutnov ad.). Menší města jsou zařazena v ostatních kategoriích („A“, „B“, „C“) či na rozmezí více kategorií (Nové Město nad Metují, Vrchlabí, Jaroměř-Josefov ad.).

4 Závěr

Na základě zkušeností se zpracováním územních studií krajiny – ÚSK Královéhradeckého kraje (Atelier T-Plan, 2017), ÚSK SO ORP Hradec Králové, ÚSK SO ORP Nový Bydžov, ÚSK SO ORP Nová Paka, ÚSK SO ORP Plzeň, ÚSK SO ORP Liberec (Atelier T-Plan, 2019) – se prokázalo, že pro vymezení charakteristických krajin, krajinných okrsků a stanovení jejich cílových kvalit je posouzení dochovanosti (ovšem nejen dochovanosti, ale i specifického charakteru) historické krajinné struktury významným vstupem, neboť se v krajině uplatňuje téměř vždy a obvykle výrazně (charakteristicky).

Na základě provedených analýz může být vymezena krajina se zřetelně dochovanými historickými strukturami až po krajinu zcela přetvořenou, se setřenou historickou strukturou (velkoplošná urbanizace, industrializace, těžba, velká vodní díla) či krajinu specificky historicky ovlivněnou (např. historická zemědělská krajina pohraničního charakteru), přičemž lze obecně vytvořit různě diferencované kategorie.

Výstupy analýz mohou být s výhodou uplatnitelné i v jiných nástrojích územního plánování (např. jako podklad pro zpracování koncepce uspořádání krajiny jako součásti územního plánu), ale také v rámci hodnocení krajinného rázu (např. preventivní hodnocení krajinného rázu či zpracování krajinného rázu jako jevu územně analytických podkladů) nebo v rámci státní památkové péče (např. vytipování potenciálních krajinných památkových zón). Další uplatnění metodiky vyplývá z možnosti pojmenovat ve veřejném zájmu hodnoty území a tedy shromažďovat o nich údaje – tedy památkově významné jevy – i nad rámec kulturních památek a památkových území podle památkového zákona.

Literatura

- BOUČEK, Zbyněk – ŠUBR, Jaroslav (2000). Historická kulturní krajina jako současné velké téma. In: *Téma pro 21. století. Kulturní krajina aneb proč ji chránit?* Praha: MŽP ČR, ISBN 80-7212-134-0. s. 157-164.
- CÍLEK, Václav – LOŽEK, Vojen et al. (2011). *Obraz krajiny. Pohled ze středních Čech*. Praha: Dokořán. ISBN 978-80-7363-205-2.
- ČADA, Václav – VICHROVÁ, Martina (2012). Rukopisné mapy krajů Jana Kryštofa Müllera. Krajina a sídla v Čechách na počátku 18. století. In: CHODĚJOVSKÁ, Eva – ŠIMŮNEK, Robert. *Krajina jako historické jeviště*. Praha: HÚ AV ČR. ISBN 978-80-7286-199-6. s. 123-142.
- Evropská úmluva o krajině* (12/2017 Sb. m. s., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se vyhláší opravené znění českého překladu Evropské úmluvy o krajině, vyhlášené pod č. 13/2005 Sb. m. s.)
- FILÍPEK, Josef – DANEŠ, František – MACHAČ, Jaroslav – MEJSTŘÍK, Vladimír (eds.) et al. (1994). *Slovník spisovné češtiny pro školu i veřejnost*. Praha: Academia. ISBN 80-200-0493-9.
- HÁJEK, Pavel (2003). *Česká krajina a baroko*. Praha: Malá Skála. ISBN 80-902777-6-4.
- CHODĚJOVSKÁ, Eva – SEMOTANOVÁ, Eva – ŠIMŮNEK, Robert (2015). *Historické krajiny Čech: Třeboňsko – Broumovsko – Praha*. Praha: Historický ústav, ISBN 978-80-7286-255-9.
- KOVÁŘ, Pavel (2000). Přirozená obnova nepřirozených krajin. In: *Téma pro 21. století. Kulturní krajina aneb proč ji chránit?* Praha: MŽP ČR, s. 134-141, ISBN 80-7212-134-0.
- KUČA, Karel (2014). Oblasti dochovaných strukturálně výrazných plužin v České republice. *Zprávy památkové péče*. roč. 74., č. 1, ISSN 1210-5538, s. 34-49.
- KUČA, Karel – KUPKA, Jiří (2015). *Identifikace existujících a zaniklých komponent historické kulturní krajiny s důrazem na členění plužiny. Ztracená Voda (okres Bruntál)*. Specializovaná mapa s odborným obsahem. rukopis. dostupné: <http://kpz-naki.cz/>
- KUČA, Karel – KUČOVÁ, Věra (2000). *Principy památkového urbanismu*. Praha: SÚPP. ISBN 80-86234-15-0.
- KUČA, Karel – KUČOVÁ, Věra (2015a). *Metodika klasifikace staveb podle památkové hodnoty*. Praha: NPÚ. ISBN 978-80-7480-026-9.
- KUČA, Karel – KUČOVÁ, Věra (2015b). *Metodika identifikace a klasifikace území s urbanistickými hodnotami*. Praha: NPÚ. ISBN 978-80-7480-025-2.
- KUPKA, Jiří (2006). Vliv jednotlivců a jejich rozhodnutí na podobu krajiny. In: VOREL, Ivan – SKLENIČKA, Petr [eds.]. *Ochrana krajinného rázu. Třináct let zkušeností, úspěchů i omylů...* Praha: Naděžda Skleničková, s. 181. ISBN 80-903206-7-8.
- KUPKA, Jiří (2009). Historická krajina a institut krajinného rázu. Možnosti ochrany dochovaných znaků historické krajiny formou ochrany krajinného rázu dle §12 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. *Historická geografie / Historical geography*. 35/1, s. 7-26. ISSN 0323-0988.
- KUPKA, Jiří (2010). *Krajiny kulturní a historické*. Praha: ČVUT, ISBN 978-80-01-04653-1.
- KUPKA, Jiří – VOREL, Ivan (2017). Analýza historické krajinné struktury na krajské úrovni. *TZB-info*, roč. 48, č. 19, s. 1-12. ISSN: 1801-4399.
- KUPKA, Jiří (2019). *Historické struktury jako hodnota krajiny*. Profesorská přednáška. Praha: ČVUT. ISBN 978-80-01-06559-4.
- LAPKA, Miloslav (2008). *Úvod do sociologie krajiny*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1595-0.
- MAREČEK, Jiří (2001). Lidové krajinářství v obrazu naší země. In: *Tvář naší země – krajina domova. Krajina jako kulturní prostor*. Lomnice n. Popelkou: Studio JB, ISBN 80-86512-03-7. s. 21-28.
- MATOUŠKOVÁ, Anna (2000). Historická zeleň a rozhledny. In: *Téma pro 21. století. Kulturní krajina aneb proč ji chránit?* Praha: MŽP ČR, s. 52-62. ISBN 80-7212-134-0.

- NĚMEC, Jan – POJER, František (eds.) et al. (2007). *Krajina v České republice*. Praha: Consult. ISBN 80-903482-3-8.
- PAUKNEROVÁ, Karolína (2019). *Krajina mezi pamětí a zapomínáním. Studie z Čech*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-4327-4.
- SEMOTANOVÁ, Eva (2006). Netradiční formy evidence a zpřístupňování mapového bohatství – stručný úvod do problematiky. In: *Historická krajina a mapové bohatství Česka. HG Suplementum I*. Praha: Historický ústav. ISBN:80-7286-093-3, ISSN:0323-0988, s. 11-13.
- SKLENIČKA, Petr (2003). *Základy krajinného plánování*. 1. vyd. Praha: Naděžda Skleničková. ISBN 80-903206-1-9.
- STIBRAL, Karel (2005). *Proč je příroda krásná? Estetické vnímání přírody v novověku*. Praha: Dokořán. ISBN 80-7363-008-7.
- ŠVECOVÁ, Simona – VOREL, Ivan (2015). Kulturní historická krajina a výstavba – některé problémy zachování kulturních hodnot v krajinných památkových zónách. *TZB-info: portál pro technická zařízení budov*. roč. 17, č. 25, ISSN 1801-4399.
- VLAŠÍN, Mojmír (2000). Stačí zvláště chráněná území pro zachování kulturní krajiny? In: *Téma pro 21. století. Kulturní krajina aneb proč ji chránit?* Praha: MŽP ČR, s. 85-89. ISBN 80-7212-134-0.
- VOREL, Ivan (2000). Přírodní, kulturní, estetické hodnoty a struktura osídlení – konflikt nebo harmonie (kulturní krajina z pohledu urbanisty). In: *Téma pro 21. století. Kulturní krajina aneb proč ji chránit?* Praha: MŽP ČR, s. 126-133. ISBN 80-7212-134-0
- VOREL, Ivan (2006). Krajinný ráz a jeho ochrana. 2. část – Proměnlivost krajinného rázu – typické a rozlišující znaky. *Ochrana přírody*, roč. 61, č. 10/2006, s. 301-303. ISSN 1210-258-X.
- VOREL, Ivan et al. (2006). *Metodický postup. Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz*. Praha: Naděžda Skleničková. ISBN 80-903206-3-5.
- VOREL, Ivan – KUPKA, Jiří (2011). *Krajinný ráz. Identifikace a hodnocení*. Praha: ČVUT. ISBN 978-80-01-04766-8.
- VOSÁHLO, Karel (2002a). *Betlémská krajina – Kuks. Krajinná památková zóna (návrh)*. Pardubice: Státní památkový ústav (rukopis).
- VOSÁHLO, Karel (2002b). *Jičínsko. Krajinná památková zóna (návrh)*. Pardubice: Státní památkový ústav (rukopis).
- VOSÁHLO, Karel (2002c). *Dobrošovsko. Krajinná památková zóna (návrh)*. Pardubice: Státní památkový ústav (rukopis).
- VOSÁHLO, Karel (2002d). *Potštejnsko. Krajinná památková zóna (návrh)*. Pardubice: Státní památkový ústav (rukopis).
- VOSÁHLO, Karel (2002e). *Opočensko. Krajinná památková zóna (návrh)*. Pardubice: Státní památkový ústav (rukopis).
- VOSÁHLO, Karel (2002f). *ChumECKO. Krajinná památková zóna (návrh)*. Pardubice: Státní památkový ústav (rukopis).
- Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění*
Zákon č. 20/187 Sb., o státní památkové péči, v platném znění



obr. 10 – Do kategorie „B“ patří velká část horských poloh Krkonoš s horskými boudami, turistickými cestami, lesnatými i bezlesými plochami Foto: Projekt NAKI II, 2019)

Informace o autorech:

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

Ing. arch. Zuzana Boušková

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

jiri.kupka@fsv.cvut.cz, zuzka.bouskova@gmail.com

Typologie sídelních struktur ve Středomoří a na Blízkém Východě v období starověku

Typology of Residential Structures in Mediterranean and Middle East in the Era of Antiquity

Vladimíra Šilhánková

Abstract:

Spatial layout of residencies – today urban typology is very often defined as urban conception, i. e. functional and spatial layout of present buildings and areas that are designed to be built, and also layouts and adjustments of landscape. Although every city has different geographical and topological conditions, we can see few basic types of their basic spatial layout in basic layout of cities. We usually talk about 7 possible ways of formal layout of cities, and out of these, the most common cities are in a radial - circular and chess-like form. These forms are logically related to our nowadays cities; however, different forms could have been used in a historical context. For example, chess- like form, very often discussed and used even in present, origins far away in history, as far as we know, first one who used it was Hippodamos of Milétos in 479B.C., when he was renovating his hometown after attack of Persians. Even though it is visible that Hippodamos wasn't "the inventor" of this urban structure, but he continued to build in the way how older cities were built, and so the "famous" hippodamic structure is just a culmination of urban-typological development of middle-eastern residencies from the time of later antiquity. The study analyses the basic spatial layout - typology of residencies in the era of antiquity and our targeted area will be Mediterranean and Middle East and the search for their common typological elements and their interpretation. The study is based on the analysis of accessible spatial structures of antique middle-eastern and Mediterranean cities which is based on literary and archaeological sources, and also on our own personal terrain observation of a few chosen housing estates. Out of this analysis it is clear, that antique cities of Mediterranean and Middle East can be separated in a few elementary categories, grown cities (rectangular, circular, linear and irregular) and based cities (rectangular, circular, and irregular). The grown cities are logically older, although some areas report very quick rise of number of cities that were based, or at least regularly rectangular structured. So, this study tells us, that the prevailing type of urban structure (the quantity is really surprising) of antique cities of Mediterranean and Middle East are cities with rectangular ground plan, which are also the most ancient cities, time wise. Surprisingly, soon we can see based cities next to grown cities (especially Mohendjo Daro), and so it seems that with the "discovery" of based cities also Harappan civilization (first half of 3rd century B.C.) entered our history.

Keywords:

Urban structure; Mediterranean; Middle East; Antiquity; oldest cities; chess-like ground plan

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra (2020). Typologie sídelních struktur ve Středomoří a na Blízkém Východě v období starověku. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 28–59. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod a cíl práce

Prostorové uspořádání sídel – urbanistická typologie je dnes často definována jako urbanistická koncepce tj. *funkční a prostorové uspořádání současné zástavby a ploch navržených k zastavení a dále uspořádání a úpravy krajiny* (MMR, 2015) tj. *soustava dlouhodobě platných zásad, jevů a prvků prostorového, funkčního a provozního uspořádání prostředí ve městech a v krajině. Obvykle vychází z potenciálu území, úlohy města v systému osídlení a z vizí jeho budoucí velikosti a charakteru.* (Mužík, 2010) Předmětem urbanistické koncepce by měla být snaha o vyvážený rozvoj sídla, který by měl vycházet z jeho plošného a prostorového uspořádání, konfigurace terénu, z provozních vztahů, využití ploch (funkčního členění) sídla a docházkových vzdáleností, z požadavků zohledňujících jeho spádovost, ale i historii sídla a stav krajiny. (MMR, 2015)

Ačkoli má každé město jiné geografické a topografické podmínky můžeme v základním uspořádání měst vysledovat několik základních typů jejich *základního prostorového uspořádání*. Marhold (1991) hovoří o následujících způsobech formálního uspořádání měst:

- radiálně – okružní formě a
- šachovnicové formě, jako typech hlavních a o
- vějířové formě,
- lineární formě,
- pásové formě (městě),
- rastrové formě a
- hexagonální formě, jako typech méně obvyklých.

V této souvislosti je ale třeba poznamenat, že výše uvedené formy lze vztáhnout k našim současným městům a že v historickém kontextu se uplatňovaly formy odlišné. Např. i v současné době užívaná a často diskutovaná šachovnicová forma města spadá svým vznikem hluboko do historie, kdy se traduje, že ji poprvé užil roku 479 př. Kr. Hippodamos z Milétu při obnově svého rodného města zničeného Peršany. Tento jednoduchý a lehce realizovatelný systém se v soudobých dějinách uplatnil při zakládání celých měst (např. na tomto principu jsou založena téměř všechna severoamerická města – New York, Chicago, Philadelphia) nebo při zakládání městských částí velkých měst (Vídeň, Praha – Vinohrady, Žižkov). (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002) Přesto je možné a vlastně velmi pravděpodobné, že Hippodamos nebyl „vynálezcem“ této urbánní struktury, ale navazoval na řešení měst starších a jemu známých a že tedy „slavná“ hippodamická struktura je završením urbanisticko-typologického vývoje blízkovýchodních sídel z období staršího starověku.

Cílem předkládaného článku je provést rozbor základního prostorového uspořádání - typologie (městských) sídel v období starověku v oblasti Středomoří a Blízkého Východu s hledáním společných typologických znaků a jejich následnou interpretaci.

Práce je založena na analýze dostupných prostorových struktur starověkých blízkovýchodních a středomořských (městských) sídel čerpaných jak z literárních a archeologických pramenů, tak i z vlastního terénního pozorování na některých vybraných lokalitách.

1.1 Rešerše literatury

Předpokladem pro zpracování tématu a naplnění uvedeného cíle práce by měla být možnost čerpat základní data z rozsáhlejších předhledových prací věnujících se vývoji stavby měst. Bohužel v současnosti se s většími přehledovými pracemi v oblasti vývoje stavby měst setkáváme pouze sporadicky. Jedinou výjimkou u nás je Hrůzův Svět měst (2014). Přestože se jedná o úctyhodné dílo o bezmála sedmi stech stranách, je problematika nejstarších urbánních struktur pojata spíše výběrově a zkratkovitě, takže

sice umožňuje základní orientaci v problematice, nicméně není dostatečná pro hlubší analytickou práci směřující k naplnění cíle této práce. Vedle Hrůzy se této problematice systematicky věnuje např. Koutný (2016), který ale bohužel většinu svých poznatků nepublikoval standardním způsobem a jsou tak dostupné zejména prostřednictvím jeho přednášek, prezentací a podkladových výukových materiálů.

Vývoj stavby měst se těšil zájmu starších badatelů zejména v období od poloviny 20. století (Fiala, 1959, Krásný, 1962, Hruška, 1970). Z „novějších“ větších přehledových děl se pak problematice věnuje zejména Syrový (1974), který se ale soustředí na popisy významných architektur a případně dílčích urbanistických řešení významných (centrálních) částí měst. Celkové uspořádání městských struktur je na okraji jeho zájmu a omezuje se několik málo případů bez uvedení jejich souvislostí a snahy po jakékoli interpretaci větších urbánních struktur. Dalším známým a obecně používaným dílem je práce Staňkové a Pechara (1979), kde je ale opět téma zpracováno velmi kuse a přehledově se soustředěním se na významná architektonická díla, stavební techniky a konstrukce. Městům jako takovým je sice věnována část textu, ale opět nesystematicky a bez analytického posouzení a vyhodnocení.

Obdobná je bohužel i situace ve světové odborné literatuře. Děl publikovaných za posledních období je velmi málo. Asi největší prací v tomto směru je Kostofova kniha věnovaná městským formám (2001), která se sice zabývá urbánní strukturou napříč historií, ale problém je právě v tom „napříč“ tj. Kostof se věnuje rozdělení urbánní typologie, ale neuspořádává ji historicky, ale typologicky tj. bez ohledu na místo a dobu vzniku té které urbánní struktury. Jako stěžejní dílo bychom v tomto přehledu měli patrně zmínit Mumfordovu knihu Města v historii (1961), která je ovšem jednak staršího data a jednak vychází především z autorových zkušeností, nikoli ze systematického urbanisticko-historického (či urbanisticko-historicko-archeologického) zkoumání. Z další světové literatury bychom měli zmínit německy psaný přehledový dvoudílný Müllerův *Atlas* (1974), který popisuje hlavní „velké“ kultury starověku vč. jejich urbánních struktur, nicméně opět s ohledem na dobu svého vzniku nepokrývá novější poznatky historické a zejména archeologické. Obdobně je tomu i u ruský psané literatury, kde je v našem kontextu dostupná např. *Historie umění stavby měst od Bunina a Savarenské* (1979), která je ale opět již poněkud zastaralá. Snad nejlépe našemu tématu pak je *Ostrowského polsky psaný Úvod do historie stavby měst z roku 1996*. Ovšem zde opět narážíme na skutečnost, že kniha je uspořádána výběrově, nikoli systematicky a vybrané příklady sídel jsou vedeny napříč dějinami a krajinami s tím, že období starověku je pojato velmi kuse.

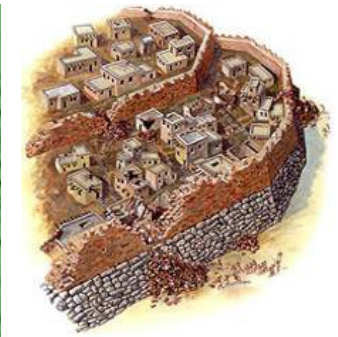
Na závěr tohoto přehledu bychom ještě měli zmínit obecnější přehledová díla, z nichž největším jsou bezesporu Pioinovy *Dějiny umění* (1987-1991), které věnují starověku první dva díly a část dílu jedenáctého, nicméně s ohledem na zaměření díla se městským strukturám věnují jen okrajově, zdali vůbec. Obdobně je tomu i v případě Gombrichova *Příběhu umění* (1992), kde se sice úvodní část práce starověku věnuje, ale výběry architektonických (nikoli již urbanistických) děl jsou opět spíše okrajové a jejich reprezentativnost z pohledu architekta-urbanisty je místy diskutabilní.

Obecně tedy lze konstatovat, že není dostupné žádné ucelené systematicky uspořádané přehledové dílo, ze kterého by základní látka pro naše zkoumání mohla být převzata, protože rozsáhlejší práce jsou více než 30, ale spíše 50 let staré, a vycházejí tedy z tehdejšího nazírání dějinných událostí i míry poznání historické vědy obecně, a novější práce (s výjimkou Hrůzy) k dispozici nejsou. Přitom historická věda se za posledních 50 let zásadním způsobem proměnila – paradigmatem počínaje a způsobem interpretace historických událostí konče a proto je třeba tímto způsobem přehodnotit i náhled na vývoj stavby měst z pohledu urbanistů (a pro urbanisty). Následující text tedy nejprve musí zpracovat podkladovou látku, aby vůbec mohlo být přistoupeno k jejímu vyhodnocení.

2 Nejstarší sídla a jejich prostorové uspořádání

Za nejstarší sídliště městského typu je považované **Jericho**, které bylo vybudované v době 8.500 – 6.000 př. Kr. tj. ještě v době tzv. předkeramického neolitu. Místo nacházející se v mimořádně výhodné poloze na přechodu pohoří Midbar Jehuda (jehož vrcholky celkově sahají do výšky kolem 800 m n. m. a v okolí Jericha dosahují výšky kolem 300 m n. m.) a údolím Jordánu při severním okraji Mrtvého moře, přitahovalo lovce již v pozdním pleistocénu, kdy také začíná jeho stratigrafie. Svou polohou 250 m pod hladinou moře je Jericho rovněž nejnižší položeným místem na světě. Lokality leží na přirozené křižovatce cest vedoucích z Egypta podél Mrtvého moře a údolím Jordánu na sever a trasy od Středomořího moře vedoucí přes dnešní Jeruzalém do Zajordánska a dále do Damašku a Mezopotámie.

Sídlo na pahorku Tell es-Sultán mělo rozlohu přibližně 4 ha. Osada se vyznačovala jednoduchými obydlími, která byla postavena z hlíněných nepálených cihel, které byly omítnuté mazanicí. Sídlo mělo více než 70 obytných jednotek s cca 3000 obyvateli. (Jericho open air museum, Schmidt 2012, Jepsen 1987) Základní prostorová struktura sídla sestávala z volně stojících a volně řazených pravoúhlých objektů, mezi nimiž byly volné prostory sloužící komunikačním a dalším obytným účelům. Celkové rozložení sídla, které patrně vzniklo samovolně, má sice nevýraznou, ale přesto ortogonální strukturu.



obr. 1 a 2 – Urbánní struktura Jericha – celkový pohled a detail
Zdroj: Vendel a Wong, 2006

Dalším rozsáhleji odkrytým a tudíž analyzovatelným sídlem je **Çatal Höyük** ležící na konyjské pánvi. Počátky samotného města jsou v Çatal Höyüku zjištěny kolem roku 7.500 př. Kr. Východní část dvojpahorku (Çatal turecky znamená vidlička) fungovala cca v letech 7.400 až 6.000 př. Kr. a východní část v letech 6.000 – 5.500 př. Kr. Zmínit bychom měli, že přírodní podmínky na konyjské pánvi byly v té době výrazně odlišné od těch dnešních a celé území bylo značně vlhčí. Bylo zde jezero Burdur a mokřady, které se pravidelně zaplavovaly a skýtaly zdroj obživy pro zdejší obyvatele. Samotný Çatal Höyük ležel na břehu řeky Çarşamba, která vytékala z jezera Burdur. Dále od řeky byla sušší místa, která sloužila jako pole a ještě výše rostl les. Bylo to optimální prostředí na zdroje pro potřebu sídla: jíl na cihly, rákos na střechy a rohože, dřevo na stavbu i zátop, tráva na krmivo, ryby, vodní ptactvo, vajíčka, která doplňovala jídelniček. Řeka byla pravděpodobně využívána i jako dopravní trasa pro dopravu stavebního dřeva. Archeologické důkazy naznačují, že se město zabývalo i obchodem se vzdálenými místy. (Šilhánková, 2017, Çatal Höyük open air museum)

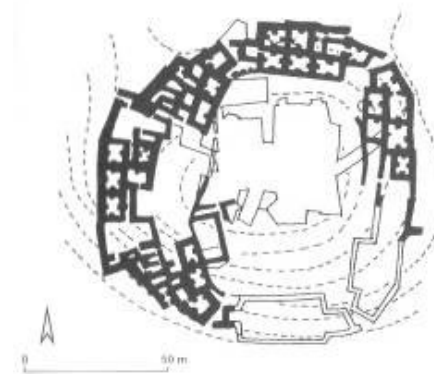
Průměrný počet obyvatel východního návrší je odhadován mezi 5.000 a 8.000, kteří žili na rozloze cca 13 ha. Prostorová struktura Çatal Höyüku je výrazně pravoúhlá. Obyvatelé žili v domech postavených z nepálených cihel a mazaniny, které k robě velmi

natěsno dosedaly, nicméně každý dům měl své vlastní stěny, které byly 50-80 cm široké. Město nemělo ulice v našem slova smyslu, volné místo mezi domy sloužilo jako smetiště a úložiště odpadů včetně splašků, nespotřebovaného jídla a popela z kuchyňského ohniště, stejně tak jako místo, kde se „pásla“ domácí zvířata jako obce a kozy. Pohyb po městě probíhal po střechách a mezi střechami byly dřevěné lávky, což je urbanisticky velmi výjimečná záležitost¹. Některé střechy tvořily jakási náměstí. Na okraji města byly prostory, které sloužily pro získávání stavebního materiálu – nepálené hlíny. Zde byly také prostory pro větší skládky. Město nebylo ohrazeno ani opevněno. Za celou dobu jeho historie zde nebyl nalezen záznam o útoku nebo bitvě a jeho uspořádání tak nevyplývalo z obranných důvodů. Zánik města byl nejspíš způsoben změnou klimatických podmínek na konyjské pánvi, snížením srážek a vyschnutím jezera Burdur a řeky Çarşamba. (Šilhánková, 2017, Rosenová, 2008)



obr. 3 a 4 – Půdorys a nákras obytné struktury Çatal Höyüku z období kolem roku 5.800 př. Kr.
Zdroj: Hrůza, Zajíc 1995 a Çatal Höyük open air museum

Přibližně ze stejného období je pahorek **Haçilar** nacházející se v jihovýchodním Turecku, v němž se skrývá osídlení dvou oddělených epoch – starší datované k roku 7.040 př. Kr. a mladší, skládající se z devíti vrstev z 6. tisíciletí př. Kr. Archeologické nálezy zde dokládají, že sídliště bylo opuštěno a znovu osídleno více než jednou za dobu své existence. Stejně jako v Çatal Höyüku zde bylo hospodářským základem zemědělství, avšak vrstva ze 6. tisíciletí bývá interpretována jako akropole většího města, opevněná několik metrů silnou hlíněnou zdí. Základním rozdílem proti Çatal Höyüku je jednak celková struktura sídla uspořádaného koncentricky do podoby nepravidelného kruhu a dále náznaky ulic mezi rozlehlějšími domy s nádvořími. Nicméně domy v Haçilaru stále neměly dveře a do domů se vstupovalo ze střechy. Každá budova byla postavena na kamenných základech, které ji chránily proti poškození vodou. Zdi byly buď ze dřeva, nebo z hlíněné mazaniny, případně z nepálených cihel zevnitř omítnuté a výjimečně i malované. Dřevěné sloupy byly umístěny v každé z nich tak, aby mohly nést plochou střechu. Předpokládá se, že domy měly navíc horní patro ze dřeva, které se však nikde nedochovalo. (Šilhánková, 2017)

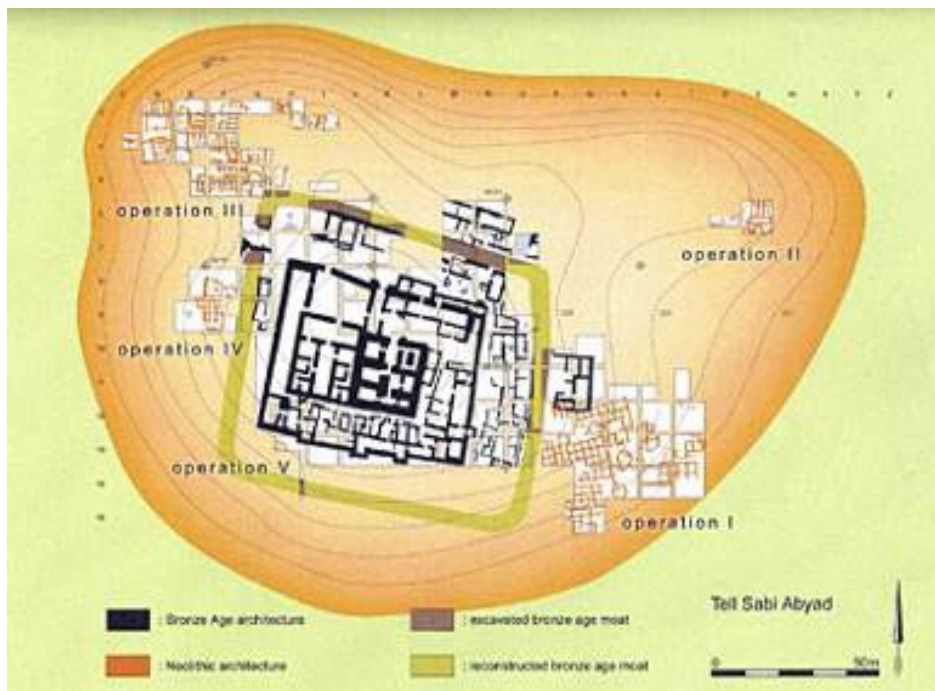


obr. 5 – Půdorysné schéma Haçilaru
Zdroj: Hrůza, 2014

Cca v letech 6.800 až 5.300 př. Kr. se v dnešní Sýrii rozvíjí lokalita **Tell Sabí Abjad**. Sídelní pahorek leží na břehu severosyrské řeky Balích asi 30 km jižně od turecké hranice a jedná se o jedno z největších sídlišť halafské kultury v regionu. (Schmidt, 2012) Sídlo mělo rozměry 240 x 170 m (cca 4,1 ha) a zvedalo se 5 – 10 m nad okolní krajinu. Z vykopávek vyplývá, že sídlo bylo obydleno kontinuálně. V podstatě se sestávalo z pouze čtyř nebo pěti rozsáhlých domovních komplexů nebo domácností čítajících každá 30 až 50 členů. (Halafská společnost byla organizována na systému stupňovitého placení tributu a náčelnictví.) Vykopávky naznačují, že hustota obyvatel v sídle nebyla vysoká. (Akkermans a Mière, 1992)

Jednotlivé stavební struktury Sabí Abjadu měly pravoúhlý půdorys. Zdá se, že základem osídlení byl volný prostor „náměstí“ v severní části a mohutné zdi. Zeď sestávala z otesaných bloků kladených ve dvou řadách o šířce 0,8 m, které pocházely z pleistocenní terasy, která je od sídla vzdálena 5-10 km. Zeď je víceméně orientována ve směru východ – západ a na ni navazují další, tvořící s ní víceméně pravidelný čtverec, který vymezuje část sídla resp. obytný komplex. V některých částech tato zeď stále stojí do své původní výšky kolem 1,5 m. Na jihovýchodní straně se výrazně zvedá k severu, kde byla navržena mohutná terasa, jejíž význam je dosud neznámý. (Akkermans a Mière, 1992)

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



obr. 6 – Půdorys Tell Sabí Abjadu
Zdroj: ERC, 2011

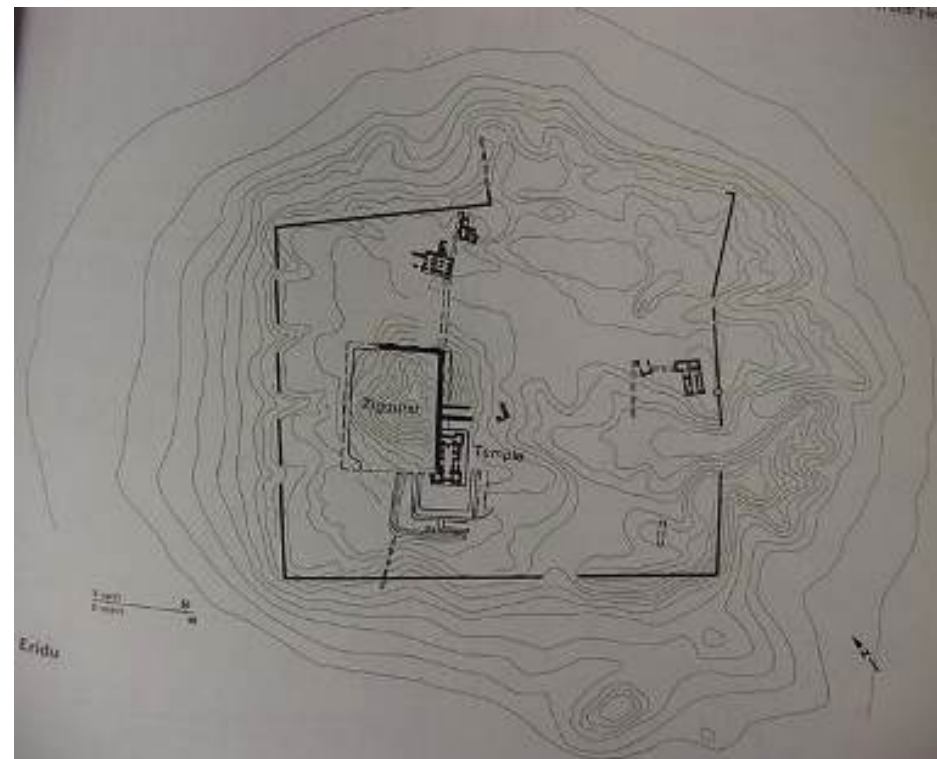
3 Prostorové uspořádání měst Mezopotámie

Na území Mezopotámie byla již v pátém tisíciletí před naším letopočtem rozvinuta obejdská kultura, která nám zanechala pozůstatky předměstských sídel a prvních chrámů v Mezopotámii zejména v Eridu. Sumerové přišli do této oblasti zhruba ve 4. tisíciletí př. Kr. a vytvořili v jižní části Mezopotámie systém městského osídlení formou městských států.

Nejstarší sumerská města (Eridu, Ur, Lagaš, Nippur a další) byla okrouhlého půdorysu a byla zbudována na vyvýšených pahorcích na ochranu proti záplavám. Města byla opevněná mohutnými hradbami s pravidelně rozmístěnými branami. Vlastní zástavba byla pravděpodobně nepravidelná, výrazným prvkem města byl palácový okrsek uprostřed, kde se nacházelo obydlí vládců, jeho vojenské a hospodářské zázemí a chrám (zikkurat). Ten byl vybudovaný jako stupňovitá stavba a vytvářel výškovou dominantu města. Tento základní typ mezopotámského města se v čase postupně měnil.

Eridu, které představuje nejvýznamnější naleziště obejdské kultury, je de facto svorníkem mezi nejstaršími sídly a vlastní mezopotámskou (zprvu sumerskou) stavbou měst. Lokalita ležící (tehdy) na dolním Eufratu, resp. na mořském pobřeží (Zamarovský, 1983) je z hlediska zeměpisné polohy zcela ojedinělá, neboť jde o jedno z nejjihnějších míst na samém okraji zátopené roviny, těsně u mokřin na rozhraní moře a země s posouvajícími se řečišti, ostrůvky a neproniknutelnými rákosovými houštinami. Celou oblast současně hrozí pohlit nedaleká západní poušť, táhnoucí se mnoho stovek kilometrů. Taková poloha znamenala, že starodávné Eridu mělo bezprostřední přístup ke třem výrazně

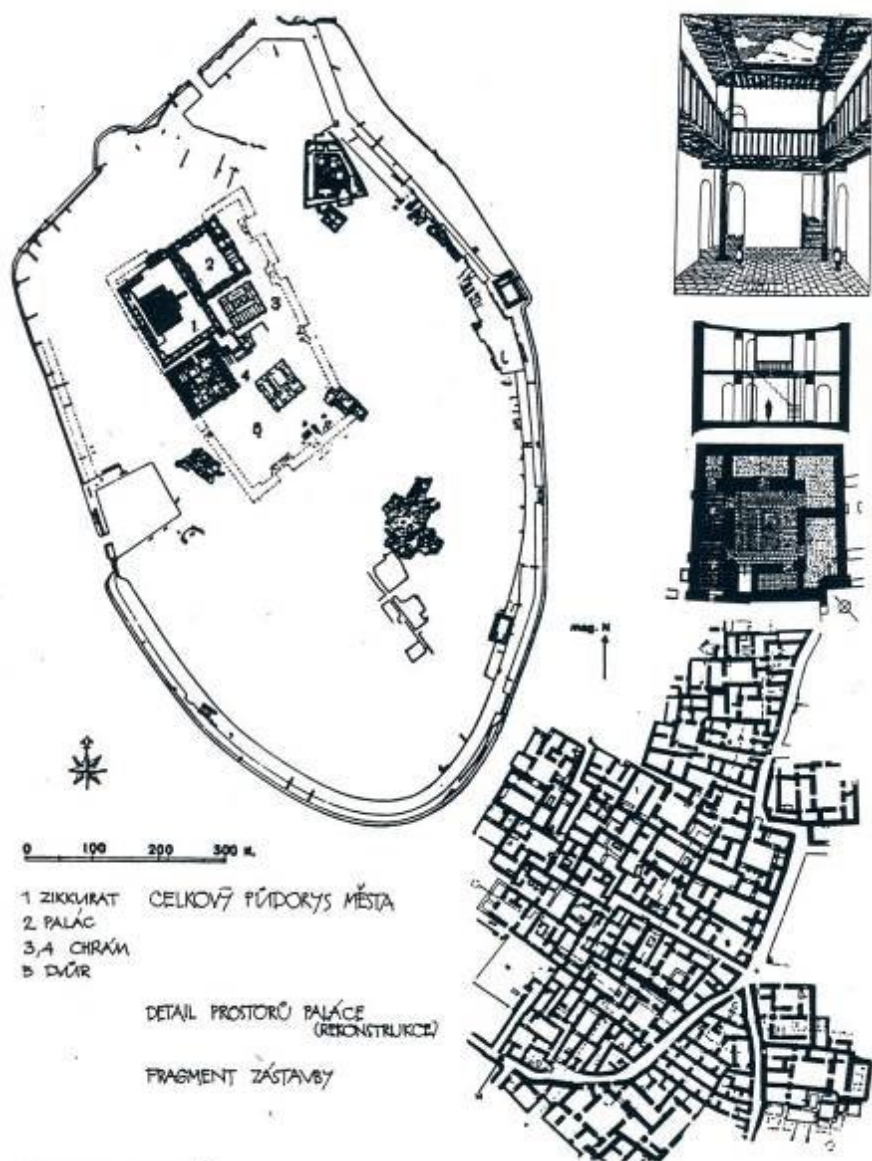
odlišným ekosystémům“ aluvii, poušti a mokřinám; a tudíž ke třem rozdílným způsobům obživy: rolnictví, kočovnému pastevectví a rybolovu. Co je však nejdůležitější, město mělo k dispozici i svůj vlastní ekosystém, neboť stálo na vršku uprostřed prolákliny asi šest metrů pod povrchem okolní krajiny, což umožňovalo hromadění podzemních vod. Eridu přetrvávalo, jakožto v první řadě obřadní (či náboženské) středisko jihu, několik set let, ale bylo stále více zastiňováno rychle se rozrůstajícím sousedním Urem, se kterým po nějakou dobu tvořilo dokonce souměstí. Poté bylo téměř ze dne na den úplně opuštěno a brzy pohřbeno pod ohromnými dunami písku. (Leicková, 2005)



obr. 7 – Půdorysné schéma Eridu z doby kolem roku 5.000 př. Kr.
Zdroj: Warttig Mattfeld y de la Torre, 2009

Nejvýznamnějším sumerským městem navazující doby bylo město **Ur**, které podle archeologických vykopávek mělo plochu asi 5 km² a bylo opevněno 5 m širokou a 9,5 km dlouhou hradbou, která měla více než 900 polokruhových věží. (Votrubec, 1980) Město leželo na mořském pobřeží. (Zamarovský, 1983) Řeka tekla u samého Uru a napájela umělý kanál kolem jeho hradeb, a když ho opustila, rozhodla o jeho smrti. Stopy kanálu a zčásti i hradeb se dodnes zachovaly, prolákliny a výčnělky kolem zikkuratu lze si bez velké představivosti doplnit na elipsu, jejíž velká poloosa měří asi 1,5 km a malá necelý kilometr. Vlastní Ur tedy nebyl větší než třeba pražské Staré Město. Kolem něho se však rozkládala obydlí v okruhu 2-6 km, která tvořila tzv. „velký Ur“. (Zamarovský, 1983, Součková, 1979) Jádrem Uru byl palácovo-chrámový okrsek se zikkuratem zasvěceným bohu Nannovi. Kolem této rozlehlé pravidelné struktury se nacházelo vlastní opevněné město s velice hustou nepravidelnou urbánní strukturou, ve které jsou patrné hlavní

městské ulice. Z dochované urbánní struktury se lze dohadovat, že kromě hlavních ulic byla část domů přístupná přes ploché střechy jednotlivých domů. Někteří autoři (Zamarovský, 1983, Součková, 1979) odhadují, že v Uru žilo až 50.000 obyvatel. Nejen ovšem jasně, zda tím myslí Ur v hradbách nebo tzv. velký Ur.

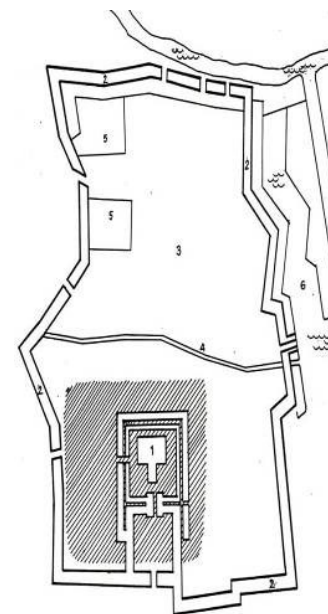


obr. 8 – Půdorysné schéma Uru
Zdroj: Koutný, 2016

Povahu kulturní aglomerace charakterizující první sumerská centra má zvláště **Nippur** - „Svaté město“, kde se vysvětluje nadvláda náboženství nad všemi ostatními formami společenského života. Nippur, sídlo náboženské ligy spojující různá města, měl svůj střed v chrámu boha Enlila a v připojené chrámové věži - zikkuratu, kolem níž se hromadily a tísnily sklady a obytné čtvrti pro kulturní personál a správu svatyně. (Moscati, 1984, Neumann, 2012)

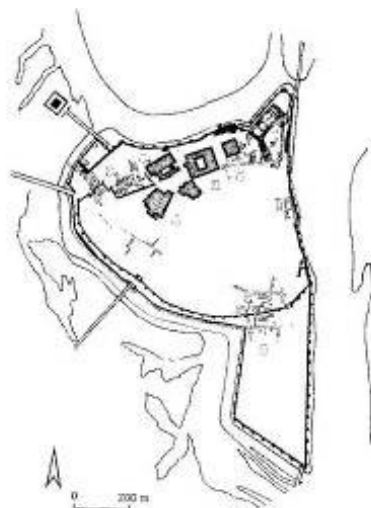
Rozvaliny Nippuru pokrývají více než 1,5 km² a jejich nejvyšší bod dosahuje 25 m nad zemí. Naleziště je v půli rozděleno hlubokým řečištěm, známým mezi místními obyvateli jako Šatt el-Nil, takže se na každé straně rokle, vytvořené tímto starým řečištěm nachází několik pahorků. Největší rozlohy Nippur dosáhl v době Uru III, kdy se rozkládal přibližně na 135 ha. V polovině 3. tisíciletí př. Kr. chránila město mohutná hradba. Jeho svatyně byly ještě velkolepěji přestavěny, soukromé čtvrti se rozšířily na jih a městské hradby zesílil Ibbi-Sín (asi v roce 2020 př. Kr.). Zdá se, že nejdrtivější pohroma postihla Nippur v 18. století př. Kr., snad kvůli posunu Efratu, který město odřízl od zdroje vody. V roce 1720 př. Kr. bylo již úplně opuštěné. (Leicková, 2005)

Podrobnější půdorysné schéma Nippuru není dostupné, nicméně z jeho celkového rozložení je patrné, že město sledovalo přirozenou topografii prostředí, upevněnou mohutnou hradbou. Z hlediska vnitřního uspořádání se dá předpokládat, že i toto opevněné město mělo velice hustou nepravidelnou urbánní strukturu.



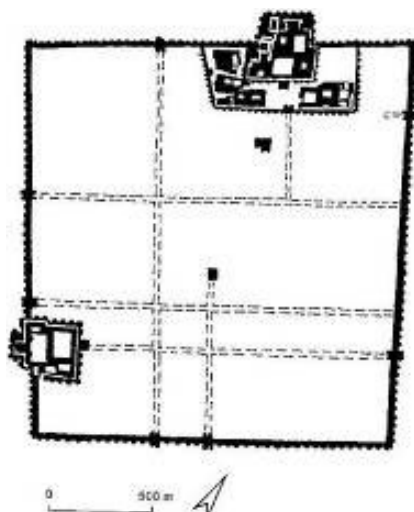
obr. 9 – Půdorysné schéma Nippuru
Zdroj: Koutný, 2016

Město **Aššur** vyrostlo počátkem 2. tis. př. Kr. na horním toku Tigridu, nad jeho soutokem s řekou Velký Zab, jako nejstarší sídlo semitských Assyřanů. Město mělo k příznivým severním větrům orientovanou akropoli s chrámy, věžemi a paláci. (Hrůza, 2014) Z jeho půdorysného uspořádání vyplývá, že i Aššur bylo město využívající místní terén ostrohu nad soutokem řek s výrazně nepravidelnou, hustě zastavěnou urbánní strukturou.



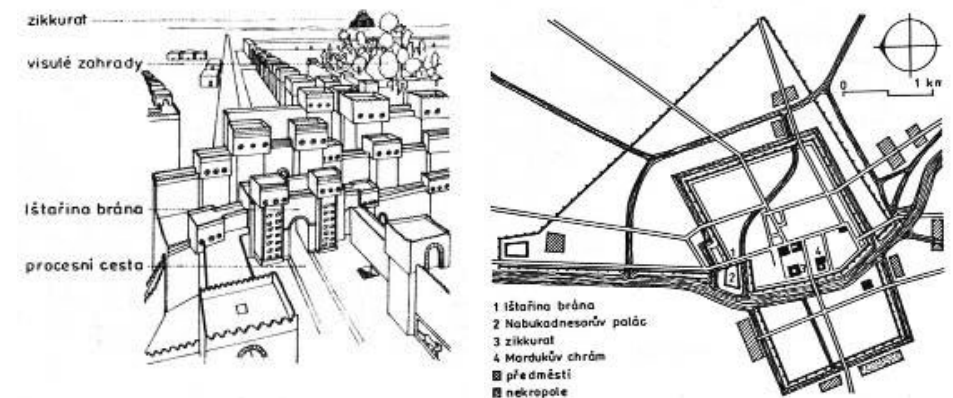
obr. 10 – Aššur ve 2. tis. př. Kr.
Zdroj: Hrůza, 2014

Prokazatelně založeným, a tudíž i pravidelně uspořádaným městem v oblasti Mezopotámie, byl **Dur-Šarrukín** („Sargonův hrad“, dnešní Chorsabád), který nechal vybudovat asi 20 km severovýchodně od Ninive Sargon II. (721-705 př. Kr.) Město je pravidelně vyměřeno téměř na čtvercovém půdorysu 1750 x 1685 m o rozloze 300 ha. Město mělo 25 m vysoké hradby se sedmi branami. (Neumann, 2012, Hrůza, 2014) U Dur-Šarurkínu můžeme sledovat začlenění palácového okrsku do hradeb a pravidelný obrys (hradby) města. (Koutný, 2016)



obr. 11 – Půdorysné schéma Dur-Šarrukínu
Zdroj: Hrůza, 2014

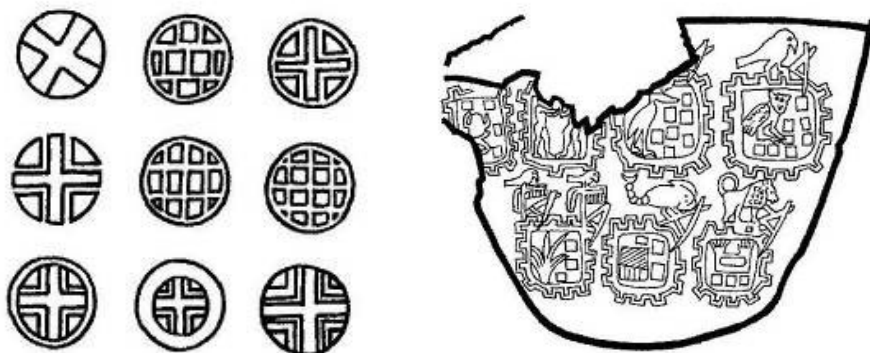
Vrcholný typ mezopotámského města představuje **Babylon**, který byl jak centrem Chammurapiho říše v 18. stol. př. Kr., tak následně sídelní město Novobabylónské říše poloviny 1. tis. př. Kr. Město je charakterizováno dvojitými ohromnými hradbami, které jej obklopují. Babylon do svých hradeb začlenil velké přírodní oblasti a poprvé v historii prokázal znaky plánovitého projektování ve velkých silničních osách, které se kříží v pravém úhlu a na jejichž konci stojí velké městské brány. (Moscati, 1984) Půdorys města je pravidelný se čtyřmi branami. Středem města protéká řeka Eufrat a v těžišti je situován palácový okrsek. Jednotlivé strany města jsou otočeny ke světovým stranám. Městské centrum je obklopené další soustavou masivních dvojitých zdí oddělujících hlavní veřejné budovy včetně 40 chrámů. Nejpůsobivějším prostorem města je tzv. Třída procesí srovnatelná se slavnostní třídou v Thébách (Vesetu) (srov. s Manley, 2016), která vede od hlavního chrámu Babylonu - Esagily kolem velkého zikkuratu a Nabukadnezarova rozlehlého paláce, dále pak lštařinou branou a odtud ke chrámu pro novoroční slavnosti. (Oatesová, 2016) Tak jako všude ve Středomoří je i zde uplatňován typ domů s vnitřním prostorem obráceným do atria. Výškovou dominantou města je zikkurat. Starověká města měla značný počet obyvatel, sám Babylon měl v době největšího rozkvětu (v chaldejském období v 6. století př. Kr.) asi milion obyvatel a byl prvním velkoměstem starověku.



obr. 12 a 13 – Babylon v 6. stol. př. Kr.
Zdroj: Koutný, 2016

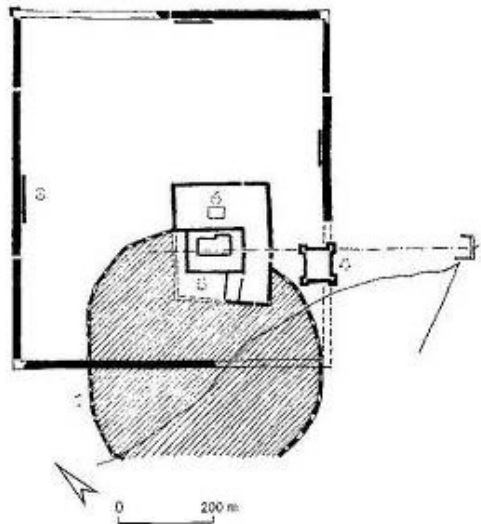
4 Prostorové struktury egyptských měst

Egyptská města měla základní formu podobnou městům mezopotámským, a to pravidelný (původně okrouhlý) obrys města s hradbami a široké hlavní procesní třídy. Města vznikala ze zemědělských osad, z nichž se postupně začaly přetvářet zárodky nejstarších „praměst“, snad kruhových a snad i opevněných. Úvahy o podobě těchto měst vyvolávají staroegyptské hieroglyfy. Do předdynastické doby je kladen i původ břidlicové destičky se schematickým záznamem pro Egypt neobvyklých mohutně opevněných měst. (Hrůza, 2014)



obr. 14 a 15 – Hieroglyfy označující město a břídlíková destička z předdynastického období
Zdroj: Hrůza, 2014

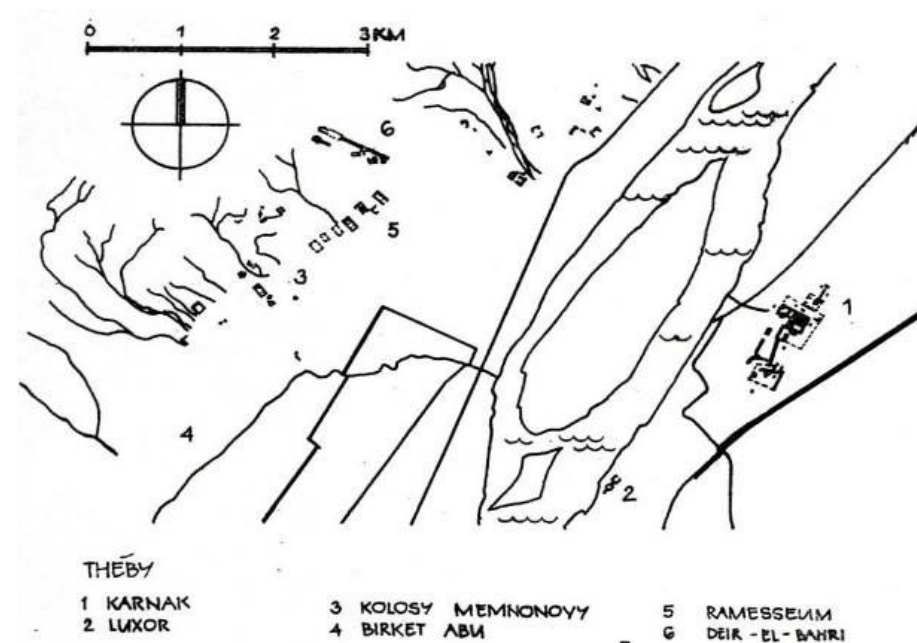
Příkladem reálného opevněného města v Horním Egyptě z doby kolem roku 3.000 př. Kr. může být město **Necheb**, které plnilo funkci kultovního střediska ležícího na pravém nízkém břehu. Zde byly nalezeny pozůstatky opevněného kruhového města o průměru 400 m. Když povodně odnesly větší část původního sídliště, město bylo posunuto na severovýchod a přitom byl již uplatněn geometricky pravidelný, téměř čtvercový, půdorys vymezený hradbou s kamennou bránou. (Hrůza, 2014) Datace této přestavby bohužel není uvedena.



1 – původní město (dvojitě hradby),
2 – dnešní Nil, 3 – hradba druhého města,
4 – pevnost, 5 – svatyně,
6 – posvátné jezero
obr. 16 – Předdynastické město Necheb
Zdroj: Hrůza, 2014

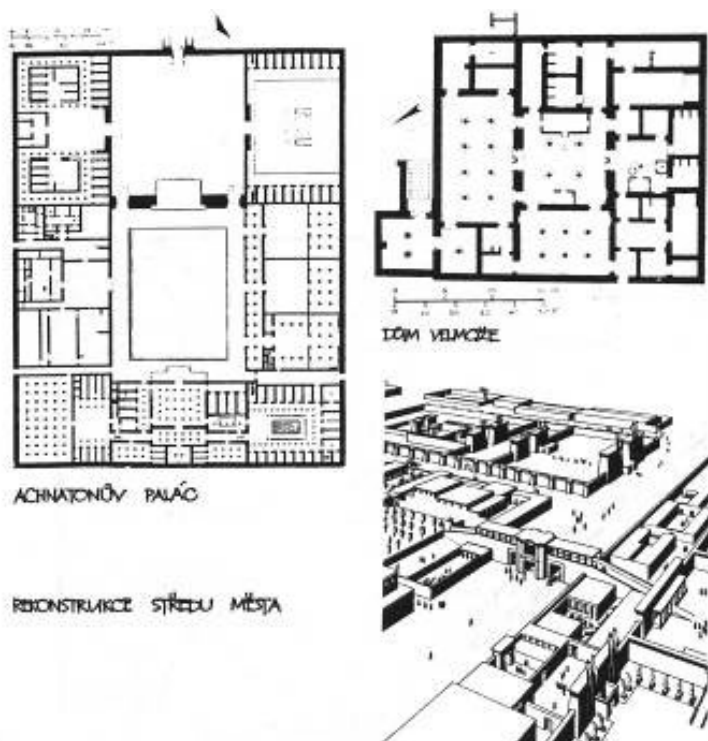
Egyptská města se prakticky nezachovala, a tak sice víme, že sídelním městem Staré říše bylo město **Mennofer (Memfis)**, nicméně jeho konkrétní podoba nám zůstává neznámá. Víme jen, že města v Egyptě byla již funkčně diferencovaná - známe zde města sídelní, vojenská, lázeňská apod. Areál objektů královského paláce budoval na okraji města každý faraon vždy znovu, vznikl tak zárodek pásového osídlení, dlouhý až několik kilometrů. Celková délka zastavěného území města Mennoferu podél západního břehu Nilu tvořila 14 km a rozloha města se odhaduje na 50 km². (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002, Hrůza, 2014).

Kolem roku 2050 př. Kr. se novým centrem opětovně sjednocené Střední říše stává **Véset (Théby)**. Vrcholu svého rozvoje dosáhlo toto město ve 2. pol. 2. tis. př. Kr. za vlády 18. – 20. dynastie Nové říše. Město se rozkládalo na východním břehu Nilu a jeho hlavní osu tvořila mnohakilometrová královská cesta spojující dva největší chrámové soubory na severu a na jihu – Karnak a Luxor. (Hrůza, 2014)



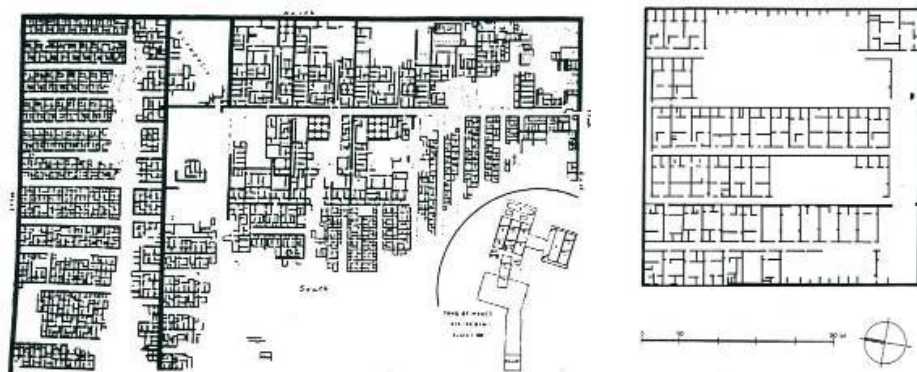
obr. 17 – Schéma rozložení Vésetu (Théby)
Zdroj: Koutný, 2016

Jak již bylo zmíněno výše, egyptská města se prakticky nezachovala, a to až na jedinou výjimku - pozůstatky hlavního města faraona Achnatona Achet-Aton ze 14. století př. Kr. nalézajícího se ve střední části Egypta. Město bylo postaveno v průběhu několika let a po smrti faraona bylo opuštěno a hlavním městem se stal opět Véset. Koncepčně bylo město založeno na třech monumentálních třídách rovnoběžných s tokem Nilu. Funkčně bylo město podle významu členěno na jednotlivé čtvrtě: palác faraona, domy velmožů, čtvrt úředníků, vojáků apod. Poměrně dobře zachovalé základy staveb a další pozůstatky umožňují vytvořit si poměrně dobrou představu o celkovém charakteru města. (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002)



obr. 18 – Achet-Aton
Zdroj: Koutný, 2016

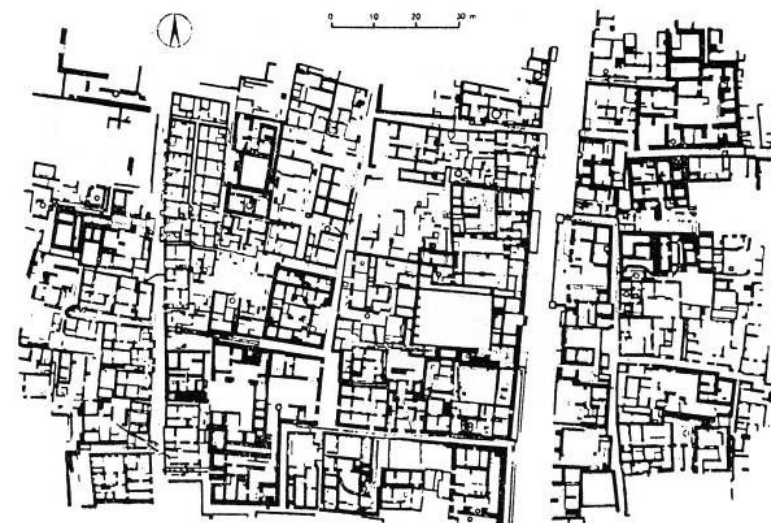
Dokladem vyspělosti egyptské stavby měst jsou sídliště vojáků, dozorců a dělníků podílejících se na stavbě pyramid u Gízy (**Kahun**) a při výstavbě Achet-Atonu (**Tel-el-Amarna**) s vyspělým pravidelným systémem dochované struktury sídel. (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002



obr. 19 a 20 – Kahun a Tel-el-Amarna
Zdroj: Hrůza a Zajíc, 1995

5 Další významná urbanizační centra 2. a 1. tis. př. Kr.

Pro vývoj starověké stavby měst se ukazují jako stále významnější města Harrapské kultury – zejména její centra Mohendžo Daro a Harrapa datovaná do období let 2.500 až 1.750 př. Kr. Mohendžo Daro mělo rozlohu kolem 100 ha a počet jeho obyvatel se odhaduje na 35 – 50 tisíc. Město se skládalo z opevněné citadely umístěné na vysokém umělém návrší nad hladinou záplav a z dolního města s krytým tržištěm ležícím na terase východně od citadely. Město mělo neuvěřitelně přesně vyměřený půdorys s ulicemi o šířce 5-9 m. (Hrůza, 2014) Dolní město s hustou sítí ulic se dělilo do několika částí, z nichž každá měla přístup k nedaleké studni. Vedlejšími uličkami se vcházelo do domů se dvory. (Coningham, 2016)



obr. 21 – Půdorys Mohendžo Dara
Zdroj: Koutný, 2016

Dalším sídlem, které bychom měli v tomto přehledu zmínit, je **Jeruzalém**. Židovský historik Josephus Flavius klade založení Jeruzaléma do 14. století př. Kr. a spojuje ho s odchodem Židů u Egypta, přičemž klade rovnítko mezi Hyksósy a tzv. Pastýře tj. Židy. Doslova říká: „V obavě před mocí Asýřanů, ti totiž tehdy ovládali Asii, vystavěli v kraji, zvaném nyní Judea, město, které by mohlo pojmout takové množství lidí (bylo jich ne méně než 240.000), a nazvali je Jeruzalém“. (Flavius, 1998) Toto tvrzení je ale velmi nepravděpodobné, neboť Jeruzalém té doby (o rozloze cca 8 ha) nemohl pojmout takové množství lidí (odhadem takovouto rozlohu města nemohlo obývat víc než 10.000 obyvatel). Založením města mohl Flavius myslet jeho obsazení izraelskými kmeny, ke kterému došlo ve 12 stol. př. Kr. a počet osob udává zřejmě počet všech židů, kteří do Judeje v té době přišli. O této době jsme již mnohem lépe informováni, neboť město dobyl král David a učinil jej svým městem. Král David si město vybral jako své sídelní město pro jeho výbornou obranou polohu vč. rozsáhlých hradeb s opevněným Gíchonským pramenem a rovněž pro možnost v případě obležení město nepozorovaně opustit Kidrónským údolím. Jeruzalém té doby byl poměrně malé sídlo ležící vně dnešních hradeb Starého města na jihovýchodním pahorku nad Kidrónským údolím. Pahorek tvoří nahoře plošinu 320 m dlouhou a 60 – 80 m širokou. Kopcovitá krajina

neumožňovala pravidelný městský plán a plocha na temeni kopce byla omezená, další domy stály na svazích, jak dokládá biblická zpráva (2S 11,2), že David se střechy svého paláce viděl, jak se Bat-šeba myje na střeše svého domu. Ten tedy patrně stál na svahu, patrně na některé terase. Město mělo po taktické stránce příznivou polohu, protože bylo na východě, jihu a západě izolováno přirozenými, ve starověku velmi hlubokými údolními a na severu uměle vyhloubeným terénním zářezem. Tato příhodná poloha byla doplněna mohutným opevněním, které bylo velmi těžké dobýt. (Bardke, 1988, Goodman, 2016)



obr. 21 – Model Jeruzaléma z doby Krále Davida
Zdroj: City of David

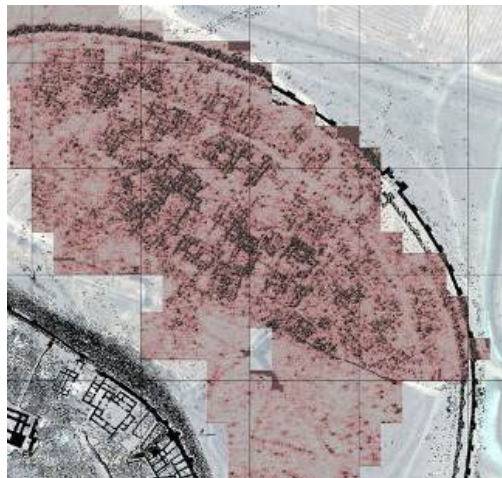
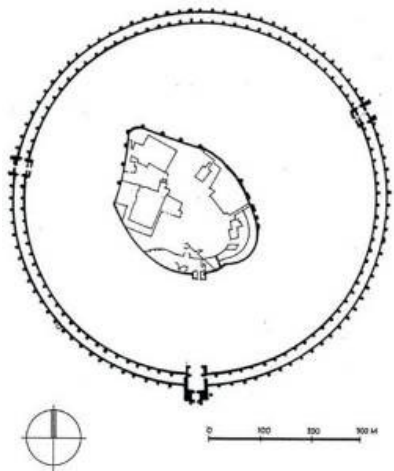
Poslední města v této nesourodé skupině, která zmíníme, jsou města chetitská. Centrem Chetitské říše bylo ve 14. stol. př. Kr. město **Chattušaš**, které v době největšího rozkvětu mělo až 80 tisíc obyvatel (Álvarez a kol.) a mělo rozlohu 185 ha a bylo tak jedním z největších urbánních center starověkého Blízkého východu (Bryce, 2016). Chattušaš se nacházela na víceméně trojúhelníkové výšině ve výšce cca 1.200 m n. m., obklopené strmými skalními stěnami. Na severní straně zela hluboká rokle, kterou protéká potok a která sloužila jako obranný příkop. Poloha skvěle vyhovovala tehdejšímu požadavkům na obranu města a město bylo ze severu prakticky nedobytné. V rámci obvodu města byla ještě oddělená, jen jedním místem dostupná, skalní plošina, na které se nacházel královský hrad. Samo město bylo rozděleno na „horní město“ na jihu a na „dolní město“ na severu. Tyto dvě části se rozkládaly na uměle domodelovaných terasách. (Yazici, 2013) Středem města – geografickým, ideovým i mocenským byl hrad (nikoli chrám). Měl zpravidla pravidelný půdorys, množství obytných a skladištních místností, jeho zdi byly vysoké a hladké, věže ukončené zubatým cimbuřím. Chrám byl kombinací bohoslužebných (a pravděpodobně i obytných) místností se skladištěm. (Zamarovský, 1961)



obr. 22 – Rekonstrukce celkové situace Chattušaše včetně opevnění
Zdroj: Hattusa

Jak je patrné z výše zobrazené rekonstrukce, struktura města byla rostlá ale složená z pravouhlých objektů, které lemovaly základní uliční síť. Drobnější městské prostory byly formovány místním dramatickým terénem nikoli předem stanoveným urbanistickým plánem.

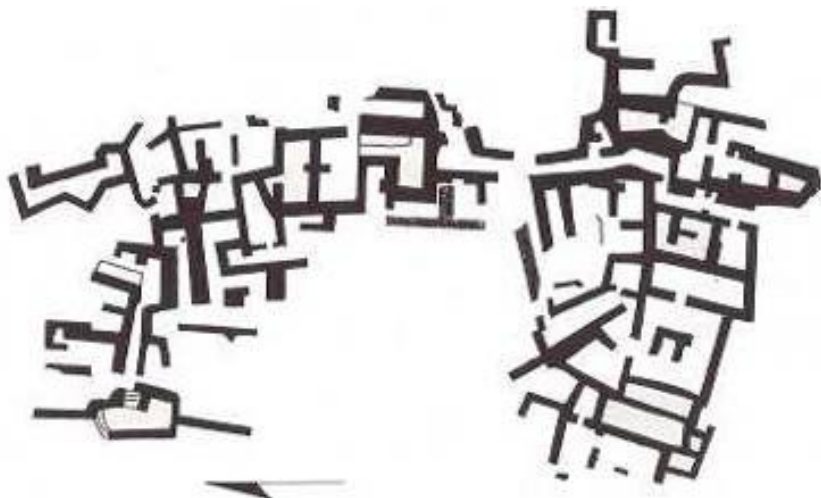
V jižní části původní Chetitské říše se cca mezi lety 1.190 až 700 př. Kr. zformovaly státní útvary nazývané neochetitským nebo někdy též syrsko-chetitským obdobím. V tomto období dochází k rozpadu území na dílčí kulturní oblasti. Z tohoto období je po urbanistické stránce velmi zajímavé město **Zindžirli** ležící v jihovýchodní Anatolii, které bylo sídelním městem království Sam'al. Nacházelo se v příhodné poloze na obchodní cestě a existovalo od chalkolitu až do byzantského období. Na rozdíl od jiných chetitských měst leželo Zindžirli v údolí tj. samo o sobě prakticky v rovině. To samozřejmě kladlo zvýšené nároky na jeho opevnění. Zmiňované návrší se „zvedalo“ sotva 10 m nad okolním terénem, což je o ohledem na ostatní chetitská města zcela zanedbatelné převýšení. Z dostupných zdrojů lze dovodit, že vlastní město mezi citadelou a vnějším opevněním mělo rostlý charakter s domy, paláci a chrámy různé velikosti. Vnější hradby byly postaveny jako dvojité s kamenným základem a nadstavbou z nepálených cihel (srov. s opevněním Chattušaše, viz výše). Město mělo půdorys pravidelného kruhu s vnitřním průměrem 720 m. (Hrůza a Zajíc, 1995 a Šilhánková, 2016)



obr. 23 – Půdorys Zindžirli a obr. 24 – Geomagnetický průzkum severovýchodní části Zindžirli
Zdroj: Hruža a Zajíc, 1995 a Neubauer Expedition to Zincirli, 2012

6 Města egejských kultur

Sídla raného minojského období jsou situována na výšinách, které svou nepřístupností nabízely přiměřenou ochranu před hrozbami z moře. Jednoduché stavby z hlíněných cihel na kamenných podezdívkách jsou částečně zesíleny dřevěným hrázdním. Nepravidelná obdélníková architektura, komplexy o více místnostech, sestávající z obytných místností, zásobáren, dílen a domácích svatyní, působí skromným dojmem. Spojení malého sídla s tholem (kupolovou hrobkou) lze prokázat např. v Trypiti, Vasiliki a na dalších místech (Georganas, 1998, Matthäs, 2012)



obr. 25 – Lokalita Myrtos ve Fournou Koryfi
Zdroj: Georganas, 1998

Mezi minojskými sídly je třeba zmínit jednak **Palaikastro**, kde se nacházelo osídlení z doby přibližně od roku 2.000 do r. 1.450 př. Kr., které zabíralo plochu přibližně 150 x 270 m. Zde severně skupiny domů oddělovaly úzké, většinou dlážděné ulice o šířce 1,4 – 2,3 m. Jenom jedna, ta nejširší o šířce 4 m s vyvýšeným pásem pro pěší uprostřed, protínala celou osadu a vedla až k pobřeží. Palaikastro nemělo ale charakter plánovitě založené osady. Bloky domů se skládaly ze spletitého komplexu malých místností se stopami po časté přestavbě. Část zabíraly stavby, které původně patřily zámožným obyvatelům, soudě podle velikosti základů, použití sloupů, dvorů přivádějících světlo a vzduch, kamenných nádrží na vodu a dalších podobných znaků. V některých domech byly umístěny obchody soudě podle částí otevřených do ulice, které měly vevnitř skladovací prostory. (Pressová, 1978)



obr. 26 a 27 – Palaikastro – půdorys a rekonstrukce
Zdroj: Mínoan Palaikastro

Typickými rysy minojských osad byly: uzavřená nepravidelná zástavba, nepravidelný průběh ulic a žádné obranné hradby. Téměř každé větší minojské sídlo mělo jednu stavbu palácového charakteru, který zřejmě sloužil jako sídlo představitelů městské správy. V **Knossu** byl při vykopávkách odkryt obrovský palác, který bezpochyby plnil funkci vládcova sídla v duchu Východních despotií. Kréta totiž převzala z Orientu hospodářský systém i s mnoha kulturními projevy tamnějšího životního stylu a krétské paláce tak byly nejen politickými, nýbrž i výrobními a směnnými středisky. (Pressová 1978, Bartoněk, 1983)

Mykénská civilizace pevninského Řecka se začala vyvíjet kolem roku 1.650 př. Kr. a vrcholu své moci a prosperity dosáhla po roce 1.400 př. Kr. **Mykénský hrad** byl mohutně opevněn, a to včetně podhradí. Masivní zdi mykénské „pevnosti“ svědčí o významu tohoto města. Průměrná šířka vnějších hradeb činila 6 m. Do vlastního mykénského hradu se vchází 3 m vysokou Lví branou, která pochází z doby kolem roku 1.250 př. Kr. Od Lví brány vedla cesta k monumentálnímu schodišti, po němž bylo možno vystoupat na vlastní akropoli. Na vrcholu skály se pak tyčila samostatně opevněná citadela s vladařovým palácem. Palácová centra tu měla stále hlavně obranný charakter, přičemž výrobní i směnná hospodářská činnost probíhala mimo vlastní areál paláce (v Mykénách např. v podhradí, ležícím za palácovým opevněním). (Volný, 2000, Bartoněk, 1983)

7 Řecká města

Po kolapsu Mykénské civilizace nastal v Řecku temný věk, přesto se některá mykénská centra – Athény, Théby, Sparta, rozvíjela kontinuálně dál. (Danielisová, 2013) Řekové postupně dobývají mykénské hrady a např. o **Athénách**, které byly mateřskou obcí Iónů, se dovídáme, že „v mykénské době (tj. v době cca 2.000 – 1.200 př. Kr. in Votrubec, 1980) stál na athénské Akropoli mykénský palác, ale na rozdíl od ostatních mykénských středisek zničených vpády a dórským stěhováním, se Athény dokázaly přizpůsobit novým podmínkám.“ (Bouzek a Ondřejová, 1989) Athény měly již od počátku velkou výhodu zeměpisné polohy. Toto město je chráněno horami, obklopeno územím bohatým na suroviny. Athény se staly jedinečným městem. Na místě původního „hradu“ pak v řeckém období zůstává pouze kultovní funkce - stává se z ní akropolis. A akropolis se stává výškovou dominantou rostlého archaického města. (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002) Vedle akropole mají řecké Athény agoru, okolo které se soustřeďuje život jejich občanů. Agory nebyly původně tržiště soustřeďující ve všech řeckých městech většinu obchodní činnosti, ale stávají se také společenským střediskem. Ostatní funkce, především bydlení, se přesouvají na úpatí, kde se rostlá struktura města dále rozvíjí. *Město to bylo v podstatě skromné, obyvatelé byli navyklí žít na ulici a večer venku.* (Moscati, 1984) Athénské uličky archaické doby jsou však křivolaké a těsné. Domy se lepí bez ladu a skladu jeden na druhý. (Bouzek a Ondřejová, 1989) Protože archaické Athény byly převrstveny pozdější výstavbou, jen složitě si můžeme o jejich struktuře učinit bližší představu, neboť dostupné rekonstrukce se soustředí zejména na oblast Akropole, případně agory a jejího nejbližšího okolí. (Moscati, 1984)



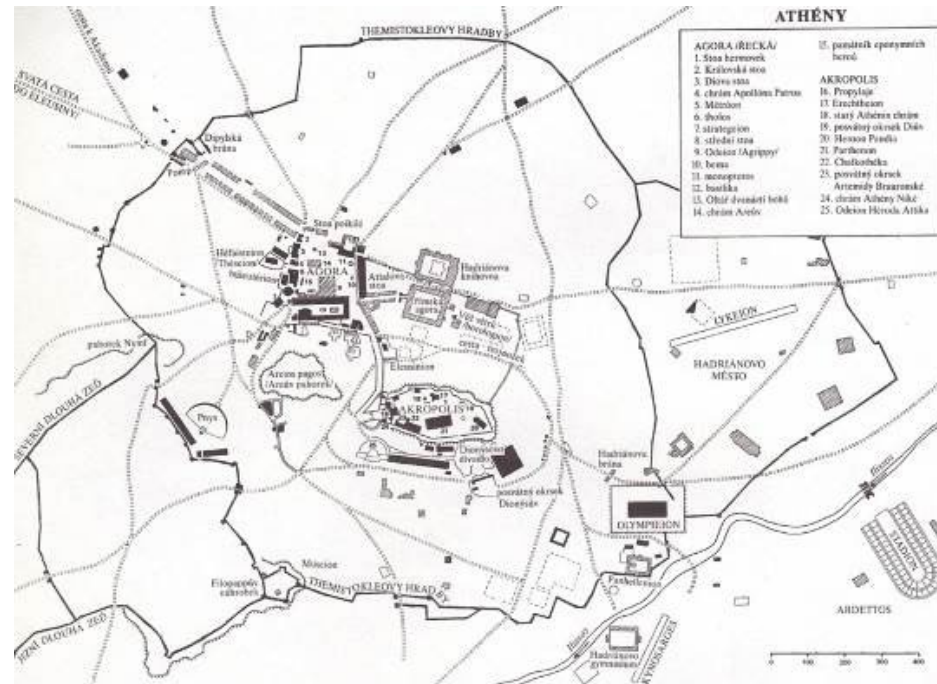
obr. 28 – Rekonstrukce pravděpodobné podoby Mykénského hradu ze 13. století př. Kr.
Zdroj: Mycenae – Land of Myth and Heroes, 2013

Současníkem Mykénské kultury a jejich měst byla i severněji umístěná Trója. **Trója** ležela na strategickém místě u Dardanelské úžiny, odkud mohla kontrolovat námořní dopravu mezi Černým, Marmarským a Egejským mořem. Postupně, nejen Schliemannem a jeho spolupracovníky, bylo objeveno 9 na sobě navršených měst. Z našeho hlediska jsou nejzajímavější Trója II z období kolem roku 3.000 př. Kr., kterou tvořily pozůstatky velkého výstavného města a která obsahuje trosky staveb, z nichž největší se v každém ohledu vyrovná palácům v Týrinsu a v Mykénách. (Zamarovský, 1970) V této Tróji II se již vyskytuje typ domu, patrně severního původu, zvaný megaron, „*dlouhý to sál s krbem uprostřed a s předsíní*“ (Hrozný, 1943), který je pak typický jak pro řeckou stavbu obytných budov, tak i stavby chrámové.



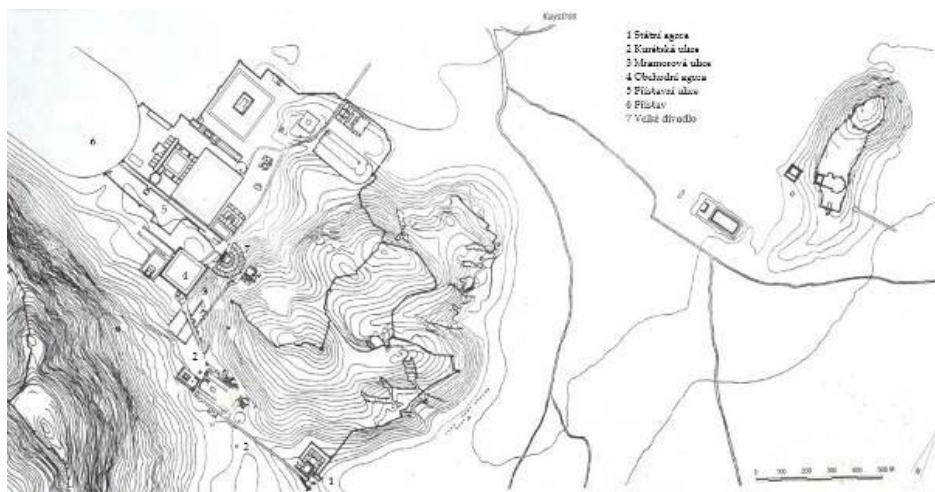
obr. 29 a 30 – Kulturní vrstvy starověké Tróji a Rekonstrukce Tróji II
Zdroj: Trójské muzeum, vlastní foto

Jak patrně z rekonstrukce Tróji, její celkový obrys kopíruje tvar pahorku Hisarlik, na kterém se nachází. Jak citadela na temeni kopce, tak i městská zástavba na úbočích mají zcela nepravidelný rostlý charakter.



obr. 31 – Plán antických Athén
Zdroj: Bouzek, Ondřejová, 1989

Snad nejlepší představu o struktuře rostlého řeckého města si můžeme učinit na příkladu maloasijského **Efesu**. Město se vyznačovalo typickým rostlým půdorysem podél stoupající cesty, u níž jsou rozloženy dvě agory – jedna při horním vstupu do města a druhá dole u přístavu. (Hrůza a Zajíc, 1995) Horní tzv. státní agora se rozkládala za Magnesijskou branou a měla úctyhodný rozměr 160 x 56 m. Byla obklopena skupinou veřejných budov a měla poloposvátný charakter. Efeská dolní neboli obchodní agora pochází až z doby Augustovy (mezi lety 27 př. Kr. – 14 po Kr.) a je formována ve tvaru čtverce o délce strany 110 m. Každodenní život města se odehrával podél hlavní ulice spojující státní agoru s přístavem. Ulice začínala v přístavu monumentální branou – propylonem a vedla směrem do města v šíři 11 m a délce přibližně 600 m. Lemována byla po stranách řadami obchodů, před nimiž byly mozaikami dlážděné chodníky zastřešené kolonádou. (Eracun, nedatováno)



obr. 32 – Mapa starověkého Efesu
Zdroj: Efeské muzeum, Efes, vlastní úprava

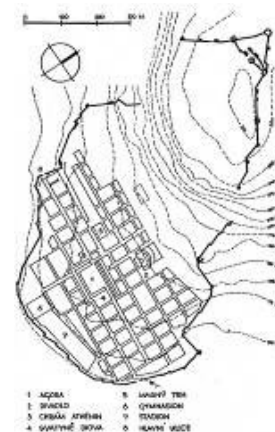
K utváření vyspělých řeckých městských států značně přispívala kolonizace, která probíhala zejm. v 8. - 6. stol. př. Kr. Na místech výhodných z obchodního hlediska zakládala vyspělá řecká města nové osady, jež se staly jejich předsunutou pozicí usnadňující odbyt vlastního a získávání cizího zboží nebo surovin na vzdálených trzích. Vlajkovou lodí založených řeckých měst je bezesporu **Miléto**. Rozhodujícím pro utváření Miléto bylo povstání maloasijských měst proti Peršanům, kdy perský král Kýros Veliký město obsadil a následně zničil. (Burian, 1973) Již roku 479 př. Kr. došlo k obnově města na pravidelném šachovnicovém půdorysu dle návrhu Hippodama z Miléto. Hippodamos je tak považován za „vynálezce“ pravidelného geometrického šachovnicového městského uspořádání. (Hrůza, 2011) Hippodamické město zabíralo celý poloostrov a jeho centrum se odvíjelo od Lviho přístavu na západní straně, nad nímž se nacházelo divadlo. Město mělo více agor, z nichž tzv. jižní, měla rozlohu 196 x 164 m a považovala se za největší v tehdejším antickém světě. (Bayhan, 2012)



obr. 33 a 34 – Schéma Miléto založeného Hippodamem a rekonstrukce centra města
Zdroj: Bayhan, 2012, vlastní úprava a Pergamské muzeum, foto vlastní

Nejzachovalejším řeckým městem založeným na hippodamickém půdorysu je Priéne. **Priéne**, o které bude řeč dále, vznikla kolem roku 350 př. Kr. Priéne se rozkládala na úpatí hory Mykale, pod vysoko položenou akropolí rozložena celkem na čtyřech terasách. Město bylo obeháno masivní hradbou zahrnující okruh 37 ha, z nichž zastavěno bylo asi 15 ha. (Szidat 1980) Priéne nedbaje dramatickosti terénu dodržela pravidelný šachovnicový půdorys rozdělný šesti východozápadními ulicemi vedoucími po vrstevnicích o šíři cca 7 metrů a 15 uličkami v severojižním směru širokými cca 4 metry vedoucími po spádnících. Tam, kde byl výškový rozdíl příliš strmý, jsou ulice nahrazeny schodišti. Jsou tak vymezeny pravoúhlé bloky (insulae) o rozměru cca 47 x 35 m, kdy v každém z nich se nacházely 4 obytné domy. (Hrůza a Zajíc, 1995)

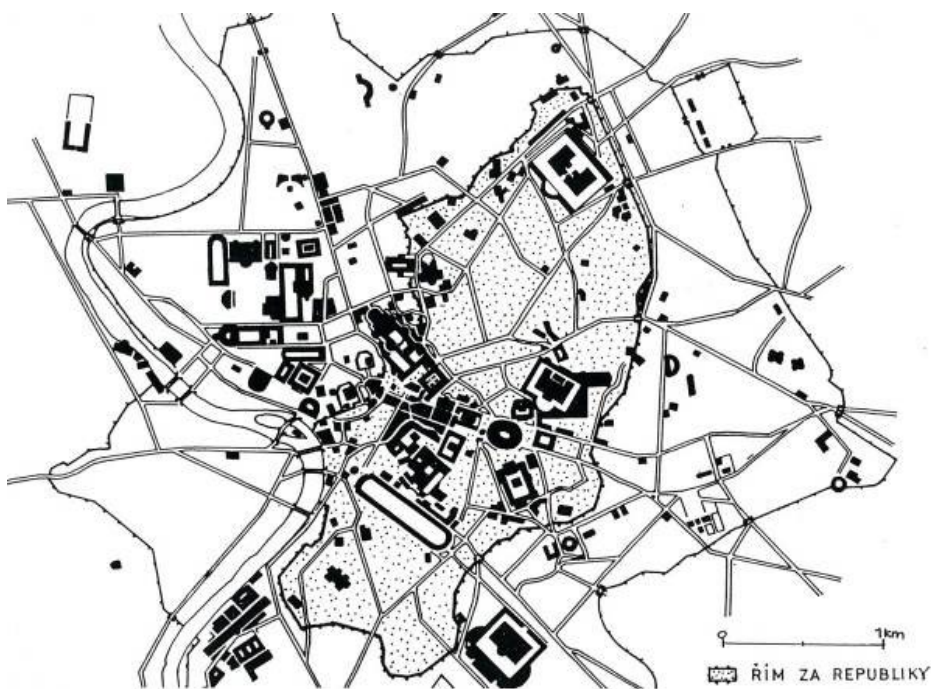
Někteří autoři jako např. Votrubec (1980) ale tvrdí, že města na šachovnicovém půdorysu existovala už před Hippodamem, ale teprve za jeho doby byl půdorys zdokonalen a obecně rozšířen po celém Řecku, a to z ekonomických důvodů, neboť šachovnicové schéma umožňuje výstavbu rychlou, lacinou, jednoduchou a přehlednou, jak to vyžadovala doba ekonomického rozvoje.



obr. 35 a 36 – Půdorysné schéma a rekonstrukce města Priéne
Zdroj: Koutný, 2016 a Pergamské muzeum, foto vlastní

8 Města římské říše

Staří římskí historikové se při líčení počátků svého města snažili vyvolat dojem, že Řím byl od svého vzniku významným činitelem v Itálii i v západní části Středomořího moře. Skutečnost však byla jiná. Římské počátky se nevyznačovaly ani starobylostí, ani slávou. V dobách, kdy Řím ještě neexistoval, bylo italské Latium, na jehož území vznikl, obydleno málo významnými pasteveckými kmeny. (Burian, 1973) Město **Řím** vzniklo v 8. století př. Kr. Postupné hospodářské a vojenské úspěchy Říma umožnily jeho rozvoj a agresivní růst římské říše i samotného města, které v době největšího rozmachu mělo 1 - 1,5 milionu obyvatel a stalo se počátkem letopočtu prakticky centrem tehdejšího světa (Středomoří). Rostlé město se rozrůstalo kolem jádra svého vzniku (prostor mezi vrcholky Kapitol a Palatin) a kolem důležitých přístupových cest, na kterých byly často situovány vítězné oblouky (budovali je císaři po vítězné válce s barbary). Těžištěm města byl prostor Fora Romana a císařských fór, která nechali římskí císaři postupně budovat. Prostory římských fór byly oproti řeckým agorám obohaceny o rozmanitější prostorové formy a uspořádání a umístění dalších veřejných budov - lázně jako centra společenských kontaktů, baziliky jako centra obchodu apod. (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002)



obr. 37 – Základní půdorysné schéma Říma v době republiky
Zdroj: Koutný, 2016

Římská města byla rostlá i založená. Jako příklad rostlého města je možno uvést Řím, ze založených měst např. Pompeje, jejichž pozůstatky se dochovaly ve značném rozsahu. **Pompeje**. Stejně jako všechna římská města, měly i Pompeje své fórum kypící životem. Stály zde hlavní sakrální, obchodní i městské budovy, mezi něž patřily sakrárium lárů (stavba, v níž sídlila ochranná božstva rodin), macellum (masné krámy) a bazilika (největší stavba v Pompejích, využívaná k právním jednáním a obchodu). Na severní

straně fóra stál velký Jupiterův chrám. Byl postaven roku 150 po Kr. a hlavním městským chrámem se stal, když se město dostalo pod Římskou nadvládu. V severovýchodním rohu fóra najdeme macellum, tržnici, kde se prodávalo veškeré maso včetně ryb. Macellum mělo tři brány a v čele kryté sloupořadí se dvěma stánky pro směnárny. (Rosenová, 2008)



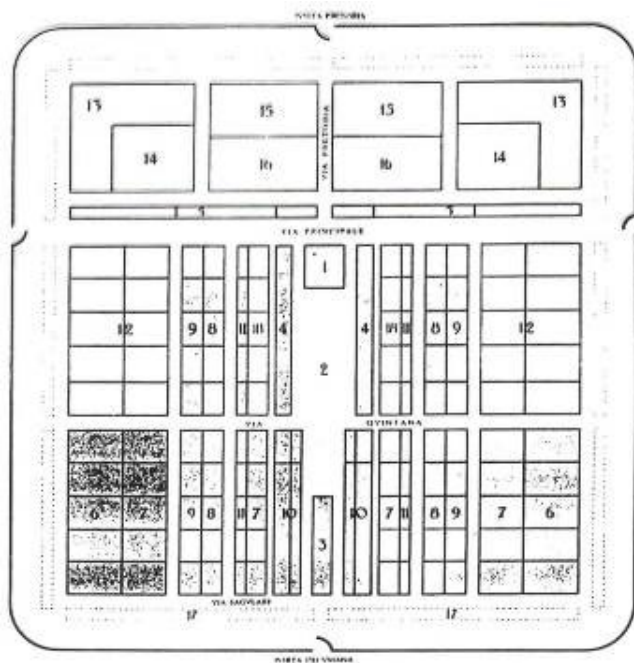
obr. 38 – Půdorysný plán Pompejí
Zdroj: Koutný, 2016

Římská městotvorná činnost byla velmi rozsáhlá. Řadu principů převzali Římané od Řeků, ale nutno říci, že sami principy uspořádání, vybavení a organizace města vytvářeli. Základní řešení a formování pozdějších založených římských měst vycházelo z uspořádání římského vojenského tábora - castra. (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002)

Opevněné castrum (římský tábor) bylo řešeno jako čtverec, otočený ke světovým stranám, rozdělený na části (čtvrti) dvěma hlavními ulicemi - cardo a decumanus, v jejichž křížení byl volný prostor pro shromáždění vojsk - praetorium. V jižní části byly v řadovém uspořádání stany mužstva, v severní ubytování důstojníků, sklady a hospodářské objekty. Tyto tábory byly budovány na okupovaných územích v Evropě, Africe a Asii a na hranicích říše - Limes Romanum. (Šilhánková, Koutný, Čablová, 2002)



obr. 39 – Rekonstrukce pohraničního castrum Carnuntum
Zdroj: Römerstadt Carnuntum, vlastní foto



obr. 40 – Půdorysné schéma římského castrum
Zdroj: Koutný, 2016

9 Závěr

Z výše uvedeného přehledu můžeme starověká města Středomoří a Blízkého Východu rozdělit na několik základních kategorií. Samozřejmě zde nalzáme města rostlá a města založená, z nichž logicky města rostlá jsou datována jako starší. Asi nejzajímavějším poznatkem výše uvedeného rozboru je skutečnost, že nám známá nejstarší města mají pravoúhlé uspořádání (ať již se jedná o Jericho Čatal Hüyük nebo Tel Sabí Ajbad). V této souvislosti by bylo možné vyslovit velmi spekulativní hypotézu, že ani tato města nemusí být rostlá, ale že jejich uspořádání mohlo vycházet z nějaké předem připravené „osnovy“, čímž by ale byla zpochybněna jedna ze základních tezí vzniku měst, a to že rostlá města jsou vývojově starší, než města zakládané. Je ale třeba přiznat, že kromě pravidelné pravoúhlé osnovy nemáme u těchto měst dostatek důkazů o tom, že by byla či mohla být plánovitě založena. Nicméně je třeba dále zmínit, že některé oblasti jako zejména protoindická kultura harrapská, vykazují velmi rychlý nástup měst, u nichž na základě výsledků dat z archeologických výzkumů můžeme prohlásit, že byla prokazatelně založena nebo alespoň cíleně pravidelně pravoúhle uspořádávána. Města s pravoúhlým uspořádáním proto můžeme považovat za historicky nejstarší. Jiné typy prostorové osnovy měst, jako města okrouhlá a nepravidelná jsou tedy pravděpodobně historicky mladší a je proto zajímavé, že se tato města rostlá znovu a znovu objevují i v pozdějších obdobích a mísí se tak s městy zakládanými. Zdá se, jakoby se vývoj měst pohyboval po spirále, kdy nově vznikající kultury většinou nenavazují na dosažený stupeň poznání kultury předchozí, na určitou přechodnou dobu zakládání pravidelných měst opouští nebo zcela opouští zakládání měst a nechávají města vznikat živelně a teprve po dosažení určitého kulturního stupně vývoje se k zakládání (pravoúhlých) měst opět vrací. Tento spirálovitý pohyb můžeme vidět nejen při střídání kultur starověku, ale i na přechodu mezi starověkem a středověkem v Evropě. Z obecného úhlu pohledu se pak jen složitě se můžeme vyjádřit o městech lineárních, která vznikala v Egyptě, protože dochovaného materiálu je natolik málo, že dobu jejich skutečného prvotního vzniku nejsme schopni nikterak určit.

Obecně můžeme typy blízkovýchodních sídelních struktur rozdělit následovně:

Města rostlá:

- Rostlá pravoúhlá
- Rostlá okrouhlá
- Rostlá lineární a
- Rostlá nepravidelná.

Založená města pak lze rozdělit na:

- Založená pravoúhlá
- Založená okrouhlá a
- Založená lineární.

Rozložení jednotlivých typů dle četnosti a doby vzniku ukazuje následující přehledová tabulka.

Typ města	Rostlá	Doba vzniku (s přesností na století)	Založená	Doba vzniku (s přesností na století)
pravoúhlá	Jericho	8500		
	Çatal Hüyük	7400		
	Tel Sabí Ajbad	6800	Eridu*	5000
	Eridu*	5000	Mohendžo Daro	2600
			Kahún	2200
	Palaikastro	2000	Nippur*	1900
	Nippur*	1900	Tel-el-Amarna	1400
	Jeruzalém	1200	Dur Šarrukín	700
			Pompeje	700
			Babylon	600
		Milétos	500	
		Priéne	400	
		Carnuntum	0	
okrouhlá	Hacilar	7000		
	Necheb	3000		
	Trója	3000		
	Ur	2100		
	Aššur	2000		
	Chattušaš	1400	Zindžirli	1200
lineární	Mennofer (Memfis)	2700		
	Véset (Théby)	2000	Achet Aton	1400
nepravidelná	Athény	2000		
	Efez	2000		
	Mykény	1300		
	Řím	800		

*Z dostupných půdorysů není zřejmé, zda jde o město rostlé nebo založené

tab. 1 – Typologie nejstarších sídel
Zdroj: vlastní konstrukce

Z uvedeného přehledu vyplývá, že převažujícím typem urbánní struktury (a co do množství je to až zarážející) starověkých měst Středomoří a Blízkého Východu jsou města na pravoúhlém půdorysu, která jsou zároveň časově nejstaršími městy vůbec. Překvapivě brzy se objevují vedle měst rostlých i města založená, kdy zatím nejstarší detekované založené město se jeví Eridu, i když tam není z dostupných dat zřejmé, zda se nemůže ještě jednat o město sice pravoúhlé, ale rostlé. V každém případě ale jednoznačně založenou podobu má Mohendžo Daro, a tak se zdá, že s „objevem“ zakládání měst vstoupila do dějin harappská civilizace v polovině 3. tisíciletí př. Kr. V každém případě tak lze potvrdit Votrubicovu (viz Votrubic, 1980) tezi, že města na šachovnicovém půdorysu existovala už před Hippodamem.

Ve srovnání s tím jsou okrouhlé typy (tak rozšířené ve středověku) v tomto období spíše ojedinělé. Zajímavostí v tomto smyslu může být skutečnost, že rostlá města na nepravidelém půdorysu se objevují až relativně pozdě – v mykénské době. Uplatnění právě tohoto typu v rané středověké Evropě je proto v tomto kontextu až zarážející.

Literatura

- AKKERMANS, Peter M. M. G. a MIÈRE, Marie le. The 1988 Excavations at Tell Sabi Abyad, a Later Neolithic Village in Northern Syria in *American Journal of Archaeology* Vol. 96, No. 1 (Jan., 1992), pp. 1-22 [online] [cit. 2015-09-13] DOI: 10.2307/505755 Dostupné na: <http://www.jstor.org/stable/505755>
- ÁLVAREZ, Alexis, INOUE, Hiroko LAWRENCE, Kirk, LOVE, James, COURTNEY, Evelyn a CHASE-DUNN, Christopher *Upsweep Inventory: Scale Shifts of Settlements and Politics Since the Bronze Age [online]* Institute for Research on World-Systems, University of California-Riverside dostupno y> <http://irows.ucr.edu/papers/irows39/irows39.htm> in BÁRTA, Miroslav, KOVÁŘ, Martin a kol. *Civilizace a dějiny. Historie světa pohledem dvaceti českých vědců*. Praha: Academia 2013, 557 s, ISBN 978-80-200-2301-8, str. 161
- BARDTKE, Hans. *Příběhy ze starověké Palestiny. Tradice / archeologie / dějiny*. Praha: Vyšehrad 1988.
- BARTONĚK, Antonín. *Zlaté Mykény*, Panorama Praha 1983.
- BAYHAN, Suzan. *Priene. Miletus. Didyma*. Keskin Color 2012, ISBN 975-7559-17-2.
- Bouzek, Jan, Ondřejová, Iva. *Periklovo Řecko*, Mladá Fronta, Praha 1989, ISBN 80-204-0083-4
- Bunin, Andrej Vladimirovič a Savarenskaja, Tat'jana Fedorovna. *Istorija gradostroitel'nogo iskusstva*. V 2 tomach. 2. izd. Moskva: Strojizdat, 1979. 2 sv.
- Burian, Jan. *Cesty starověkých civilizací*. 1. vyd. Praha: Práce, 1973.
- BRYCE, Trevor. *Chattuša. Bašta Chetitské říše* in NORWICH, John Julius. *Města, která utvářela starověký svět*. Praha: Vyšehrad 2016, str. 24-27, ISBN 978-80-7429-694-9.
- Çatal Höyük Open Air Museum navštíveno 9. 3. 2015.
- City of David [online] Jerusalem 101 [cit. 2016-05-02] Dostupné z: <http://www.generationword.com/jerusalem101/19-city-of-david.html>
- CONINGHAM, Robin. Mohendžodaro. Záhada civilizace v údolí Indu in NORWICH, John Julius. *Města, která utvářela starověký svět*. Praha: Vyšehrad 2016, str. 16-19, ISBN 978-80-7429-694-9.
- DANIELISOVÁ, Alžběta. *Počátky moderního světa. Státy a říše starověku (1000-0 př. Kr.)* in BÁRTA, Miroslav, KOVÁŘ, Martin a kol. *Civilizace a dějiny. Historie světa pohledem dvaceti českých vědců*, Praha: Academia 2013, ISBN 978-80-200-2301-8.
- ERACUN, Selçuk. *Ephesus*, Hitit Color, Istanbul, nedatováno, ISBN 975-7487-11-2000.
- ERC Grant for Bleda During for research on Hegemonic Practices of the Middle Assyrian Empire of Tell Sabi Abyad. [online] Univerzita Leiden 2011 [cit. 2015-12-28] Dostupné na: <http://www.archaeology.leiden.edu/research/neareast-egypt/news/erc-grant-bleda-during-consolidating-empire.html>
- Fiala, František. *Stati z urbanismu*. Praha: Svaz architektů ČSR, 1959.
- FLAVIUS, Josephus. *O starobylosti židů*. Praha: Odeon 1998. 148 s., ISBN 80-207-0563-5.
- GEORGANAS, Ioannis. *The Rise of the Minoan Palaces* [online] in Anistorion Issue E985 of 1 July 1998 [cit. 2014-05-05] dostupné z: <http://www.anistor.gr/english/enback/e985.htm>
- Gombrich, E. H. *Příběh umění*. Praha: Odeon, 1992. 558 s. ISBN 80-207-0416-7.
- GOODMAN, Martin. *Jeruzalém. Město založené na víře* in NORWICH, John Julius. *Města, která utvářela starověký svět*. Praha: Vyšehrad 2016, str. 52-57, ISBN 978-80-7429-694-9.
- Hattusa [online] *The Ancient Wisdom Foundation* [cit. 2014-04-19] Dostupné na www.ancient-wisdom.co.uk/Images/countries/Turkish%20pics/hattusa.jpg

- HRONÝ, Bedřich. *Nejstarší dějiny přední Asie, Indie a Kréty*. 2. rozš. a přepr. vyd. Praha: Melantrich, 1943.
- Hruška, Emanuel. *Stavba miest, jej história, prítomnosť a budúcnosť*. 3. preprac. vyd. Bratislava: Slov. akadémia vied, 1970.
- HRŮZA, Jiří. *Stavitelé měst*. Agora Praha 2011, ISBN 978-80-86820.
- HRŮZA, Jiří. *Svět měst*. Praha: Academia 2014, ISBN 978-80-200-1808-3.
- Hrůza, Jiří a Zajíc, Josef. *Vývoj urbanismu I*. Praha: ČVUT, Fakulta architektury, 1995. ISBN 80-01-01342-1.
- JEPSEN, Alfréd. *Královská tažení ve starém orientu. Prameny k dějinám starověké Palestiny*. Praha: Vyšehrad 1987.
- Jericho Open Air Museum, navštíveno 29.3.2016.
- Krásný, Jan. *Základy urbanismu: Určeno pro posl. fak. stavební*. Praha: SNTL, 1962.
- KOSTOF, Spiro. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames & Hudson 2001, ISBN 0-500-28099-1.
- KOUTNÝ, Jan. *Základy a vývoj urbanismu. ppt prezentace*, Brno: Vysoké učení technické. Fakulta architektury, 2016, nepublikováno.
- LEICKOVÁ, Gwendolin. *Mezopotámie. Počátky měst*. Praha: B.B. Art 2005. ISBN 80-7341-555-0.
- MANLEY, Bill. *Théby. V srdci zlatého věku Egypta* in NORWICH, John Julius. *Města, která utvářela starověký svět*. Praha: Vyšehrad 2016, str. 82-87, ISBN 978-80-7429-694-9.
- MARHOLD, Karel. *Sídla. Urbanistická typologie II*. Praha: České vysoké učení technické v Praze 1991.
- MATTÄUS, Hartmut. *Kréta, Mykény a Kypr* in JOCKENHÖVEL, Albrecht. *Dějiny světa 1. Základy globálního světa od počátků do roku 1200 př. Kr.* Praha: Vyšehrad 2012. ISBN 978-80-7429-241-5.
- Minoan Palaikastro* [online] Archaeological Site of Palaikastro 2010 - 2012 [cit. 2013-04-04] Dostupné na www: <http://www.palaikastro.com/ancientsites/>
- MOSCATI, Sabatino. *Živoucí minulost*, Panorama Praha 1984.
- MÜLLER, Werner. *dtv-Atlas Baukunst*. München: Detschen Taschenbuch Verlag GmbH 1974, ISBN 978-3-423-03020-5.
- MUMFORD, Lewis. *The City in History* San Diego, Harcourt Inc, 1961.
- MUŽÍK, Jan. *Kapitola B. Koncepce územního rozvoje ČR: B. 3.3.1.1 Města* Brno: Ústav územního rozvoje, 2010.
- Mycenae – Land of Myth and Heroes* [online] Athens Walking Tours 2013 [cit. 2013-07-04] Dostupné na www: <http://www.athenswalkingtours.gr/blog/index.php/2013/02/17/mycenae-land-of-myth-and-heroes/mycenae-what-it-possibly-looked-like/>
- Neubauer Expedition to Zincirli* [online] Jason T. Herrmann 2012 [cit. 2014-04-20] dostupné z: <http://jasonherrmann.net/images/Zincirli.jpg>
- NEUMANN, Hans. *Mezopotámie* (str. 198- 216) in in JOCKENHÖVEL, Albrecht (ed.) *Dějiny světa. 1 díl. Základy globálního světa od počátku do roku 1200 př. Kr.* Praha: Vyšehrad 2012. ISBN 978-80-7429-241-5.
- OATESOVÁ, Joan. *Babylón. Nabukadnezar a Visuté zahrady* in NORWICH, John Julius. *Města, která utvářela starověký svět*. Praha: Vyšehrad 2016, ISBN 978-80-7429-694-9
- OSTROWSKI, Waclaw. *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*. Warszawa: Oficyna wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996, ISBN 83-86569-28-X
- Pijoán, José. *Dějiny umění*. Vyd. 3. Praha: Odeon, 1987-1991. ISBN 80-207-0888-X.
- PRESSOVÁ, Ludwika. *Stará Kréta*, Panorama Praha 1978.
- RosenOVÁ, Brenda. *Ztracená města: legendární metropole dávných říší: atlas*. Praha: Metafora, 2008. ISBN 978-80-7359-168-7.

- ROZMANOVÁ Naděžda a Zuzana GAJDÍKOVÁ (eds.) *Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech* [online] Ministerstvo pro místní rozvoj a Ústav územního rozvoje 2015. Dostupné na: https://www.mmr.cz/getmedia/82ed4e8c-759a-4490-a59f-23d47a3791a4/2016_III_31_Principy-a-zasady-urbanisticke-kompozice-v-prikladech.pdf
- SCHMIDT, Klaus. *Od prvních vesnic k raně městským strukturám* (str. 137-152) in JOCKENHÖVEL, Albrecht. *Dějiny světa 1. Základy globálního světa od počátků do roku 1200 př. Kr.* Praha: Vyšehrad 2012. ISBN 978-80-7429-241-5.
- SOUČKOVÁ, Jana. *Starověký přední východ*. Praha: Mladá fronta 1979.
- Staňková, Jaroslava a Pechar, Josef. *Tisíciletý vývoj architektury*. 2., přeprac. vyd. Praha: SNTL, 1979.
- SYROVÝ, Bohuslav a kol. *Architektura svědectví dob*. Praha: SNTL 1974.
- SZIDAT, Joachim. Hippodamos von Milet. Seine Rolle in Theorie und Praxis der griechischen Stadtplanung. In: *Bonner Jahrbücher* 180 (1980).
- ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Chetitská stavba měst – urbanisticko-historická studie*. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 9*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební 2016pp. 6-28. ISBN 978-80-01-06002-5. ISSN 2336-7687.
- ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Nejstarší lidská sídla a sídliště městského typu v oblasti Malé Asie a Levanty*. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební 2017. Pp. 112-131, ISBN 978-80-01-06319-4. ISSN 2336-7687
- ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, Jan KOUTNÝ a Markéta ČABLOVÁ. *Urbanismus a územní plánování*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice 2002, 117 s. ISBN 80-7194-415-7.
- VENDEL, Ottar. *Jericho. The oldes town and the big mystery* [online] [cit. 2019-39-22] Dostupné z: <http://www.nemo.nu/jericho/>
- VOLNÝ, Zdeněk (editor). *Toulky minulostí světa*, II. díl, Baronet via Facti Praha 2000, ISBN 80-238-5708-8.
- VOTRUBEC, Ctibor. *Lidská sídla. Jejich typy a rozmístění ve světě*. Praha: Academia: 1980.
- WARTTIG MATTFFELD Y DE LA TORRE, Walter Reinhold. of Eridu, Tell Abu Shahrein/ Shahrain, the Mesopotamian Garden of Eden; Including photos of Ur, Tell al Muqqayyar/Mugheir, where Abraham lived, based on Satellite photos [online] 2009 Dostupné na: <http://www.bibleorigins.net/EriduSatelliteImagesPhotos.html>
- WONG, Paul. *The Ancient Fortified City of Jericho* [online] ARK International 2006 [cit. 2015-10-09] Dostupné na: http://www.geocities.ws/jericho_ark/2.html
- YAZICI, Çağlan. *The Hittite Capital Hattusa, Alacahöyük and Shapinwa*. Istanbul: Uranus 2013. ISBN 978-605-5940-22-5.
- ZAMAROVSKÝ, Vojtěch. *Objevení Tróje*, Mladá fronta Praha 1970.
- Zamarovský, Vojtěch. *Na počátku byl Sumer*. 2., přeprac. vyd. Praha: Panorama, 1983.
- ZAMAROVSKÝ, Vojtěch. *Za tajemstvím říše Chetitů*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 1961.

Informace o autorce

Doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.

Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze

vladimira.silhankova@gmail.com

EKOLOGICKÉ POHLEDY

Zelení vetřelci v prostoru měst

Green Intruders in the Space of Cities

Michael Pondělíček

Abstract:

Due to a climate change the urban space has been gaining new temperature parameter and the nature of the dust fall and the composition of the gases in the air that affect the urban environment have been also changing. These influences can then gradually open the urban space to other organisms than those to which we have been accustomed so far.

The recommendations of the European Union Commission are focused on intruders and new objects in open landscape; no one has sufficiently addressed intruders in the city yet, and at times of accelerated tree planting, let alone foreign vegetation which can significantly harm urban dwellers in terms of long-term development.

Inappropriate plant spreading in urban and public spaces becomes a new problem and changes the view of greenery in cities as a whole. A model example of this occurrence of new invasive plants in a purely urban environment (and this pays even for smaller settlements) is the new spreading of glandular pajasán (*Ailanthus altissima*) which is clearly a Mediterranean (originally Chinese) ornamental species from the family of simarubidae woody plants.

The dynamics of the spread of this species in the last 15 years together with the rising temperature in the urban space has been rising and causing problems for the inhabitants of cities, among other things due to its dependence on the fallout. The article describes some ways of their spread and progression including the negative effects they have on human life in the city.

The article will methodically deal with the analysis of the places of occurrence, the speed of the development and evaluation of the frequency of pajasans in urban space. Then, the probable causes of the succession of unsuitable greenery in cities associated with the change in physical conditions that may cause and support these changes will be evaluated.

The confusion and increase in the number of individuals in the urban environment is also caused by insufficient interventions against their spread, thanks to which invasive plants inside settlements can continue to gain ground in new areas.

The article will summarize the places of the most common occurrence of pajasán as well as a summary of other neophytes and invasive plants from a survey of selected brownfields and neglected areas in the last 15 years within brownfields in Prague and evaluate their potential danger in the future.

Keywords:

Urban spaces; plant invasion; tree-of-heaven; influence of climate change inside the cities

PONDELICEK, Michael (2020). Zelení vetřelci v prostoru měst.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování* 13. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 62–69. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Změna klimatu přináší v současné době do měst mnoho různých efektů spojených zejména se suchem, zvýšenými teplotními průměry v létě a také se zvýšenou prašností při absenci sněhu v zimě a samozřejmě je tu řada efektů, které nejsou patrné tolik jako značná míra lidského diskomfortu spojená s pobytem člověka ve městě. Jistý druh nepříjemností spojených s pobytem ve městě samozřejmě lze kompenzovat technickými, logistickými a organizačními opatřeními, změnou chování (např. nastavením mediteránského pracovního režimu v létě, zajištěním klimatizace, zvýšením péče o vodní plochy a vodní zdroje ve městě, zvýšení investic do údržby a péče o zeleň, apod.)(Pondělíček, 2019), ale existují i rizika biologická, která nejsou běžnému pozorovateli patrná a pozorovatelná, ale o to více jsou nebezpečná. Mezi tyto rizika lze v neposlední řadě přidat i introdukci nových druhů do městského prostředí. Zeleň uvnitř měst je nedílnou součástí jejich urbánního prostoru, který ovlivňuje obyvatele a život ve městech podstatným způsobem, podporuje kvalitu města a zejména jeho veřejných prostor. Zeleň je dnes integrální a očekávanou součástí komplexu, kterému říkáme „urbanita“ – městskost. Čas postupuje a změny klimatu také, jejich vlivy na sídla se postupně prohlubují jak ve světě, tak v České republice.

2 Projevy změny klimatu a Noví vetřelci

V městském prostoru se vlivem oteplení (zejména v zimním období) najednou začíná dařit i novým druhům, dříve exotickým, protože hranice mezi severním rozšířením teplomilných druhů a jižní hranicí rozšíření chladnomilných druhů byla dlouhá léta někde mezi Pražskou kotlinou a Krkonošemi. Díky globálnímu oteplení a zvýšení teplotních průměrů, úbytku dnů se sněhem v normálních polohách (cca mezi 250 – 450 m nm. výšky u nás) a také zvýšení počtu suchých a teplých dnů se mění podmínky jak pro živočichy, tak pro rostliny (Struha 2017). Doporučení komisí Evropské unie jsou orientována na vetřelce a nové objekty v prostoru otevřené krajiny, nikdo zatím dostatečně neřeší vetřelce v prostoru města a v době zrychleného vysazování stromů už vůbec ne cizorodou vegetaci, která může z hlediska dlouhodobého vývoje i efektivně škodit obyvatelům měst. Nevhodné a šířící se rostliny v urbánním a veřejném prostoru jsou novým problémem a mění pohled na zeleň ve městech jako celek.

Klasickým příkladem druhů postupujícího za oteplením na sever je u nás kudlanka nábožná, která velmi dlouhou dobu nepostoupila nikdy na sever od Pálavy, tedy neopouštěla biogeografické hranice panonské provincie. Od roku 2000 ovšem tento druh postupuje nestejně na sever a její výskyt je značně rozšířený, dostala se přes Brněnsko na Olomoucko a na Hanou, pak do Pobeskydí a dnes se vyskytuje již v jižním Polsku – Slezsku. V Čechách byla zaznamenána na teplomilných lokalitách na Nymbursku, v okolí Prahy a poslední době i v Podkrkonoší a na Ústecku. Dříve vzácný živočich (v seznamu ohrožených druhů je nadále veden neoprávněně jako kriticky ohrožený) je dnes díky klimatické změně prakticky plošně rozšířený (Vitáček 2016).

Podobně je tomu i s řadou rostlin, které se šíří opět nestejně podle distribuce srážek a tepla do regionů a získávají nové sukcesní plochy nejen v České republice. Sukcese jako šíření druhů v krajině v době teplotních změn a působících změn klimatu pracuje zcela naplno a příležitosti dostávají druhy dříve příliš nečekané.

Z rostlin to dříve byly různé druhy invazivních a nově vysazovaných druhů dřevin i rostlin, se kterými bylo nutno i často doslova bojovat, dnes se některé druhy dostávají do měst z krajiny znovu a nacházejí zde dobré podmínky pro své plošné šíření Pyšek 2008).

Nejde vždy jen o neofyta, ale i o nevhodně se šířící rostliny v urbánním veřejném prostoru a popíše některé cesty jejich šíření a progresu, včetně negativních účinků, které mají vliv na život člověka ve městě.

V minulosti byla rozšířena zejména borovice vejmutovka (původně vysazená pro zpeštění porostů), která je velmi rezistentní a přizpůsobuje si okolí a podobně byl také kvůli včelstvům vysazován akát trnovník, který zejména ve městech způsoboval v neudržovaných plochách řadu problémů svým rychlým růstem a také rezistencí proti klasickému odstraňování dřeviny (pozn.aut.).

3 Zeleň uvnitř měst a její úloha

Mnoho je povolanych, málo je vyvolených..., říká Bible, zrovna tak nelze směřovat změnu klimatu z klimatickou krizí na základě jakkoliv zajímavě znějících zpráv a potom propagovat bezhlavě „ekologizaci měst“ a další z dlouhodobého hlediska sporné postupy. Městské prostředí podle laických představ nutně potřebuje všude, kde to jde aktivní zeleň snižující prašnost, hlučnost a také tvořící kyslík, a upravující mikroklima – to je častá premisa pro volební slogany, výkřiky poučených laiků a tvorbu druhořadých novinářů.

Urbanista na roli zeleně ve městě logicky pohlíží jinak a má k tomu také řadu důvodů vyplývajících ze stavu města, jeho organizace a z nutnosti zajistit funkční infrastrukturu města a „urbanitu“ – městskost ve svém prvotním plánu rozvoje města, případně městských aglomerací. Ze Zákona je zatím cílem udržitelné plánování rozvoje měst, ale udržitelnost má mnoho poloh, které se v rámci času a místa mění, takže nelze úplně mluvit o „standardu“ plně udržitelnosti „eko“ města.

Zeleň a zejména stromy v městském prostředí hrají významnou úlohu, která je plně doceňována až při současné alarmní hrozbě celosvětovou klimatickou krizí a to má dopad nikoliv na péči o zeleň, ale na její šíření a rozšiřování ploch lesa na úkor jiných povrchů (v posledních 10 letech stoupá plocha lesa např. i na ploše hl. m. Prahy, byť by se to zdálo nemožné – viz statistika ČSÚ)

Stromy a zeleň ve městech jsou nyní doslova vnucovány do městských struktur, jakoby byly poslední spásnou nadějí pro pobyt lidí ve městech (což samozřejmě není pravda, protože dřívá většina obyvatel měst využívá možnosti rekreace na venkově a v přírodě mimo urbánní struktury, v zimním období pak v temperovaných prostorách nákupních a zábavních komplexů). Výsadby zeleně uvnitř města vždy doprovází i úprava infrastruktury města a veřejných prostor (změna sítí, uzpůsobení k zásobení vodou a úpravy k zadržení srážkové vody a evaporaci, svahování teras a ploch apod.) (Šilhánková 2017).

Vtlačení zeleně – antropogenně podmíněná invaze nové zeleně do městského prostoru byla patrným a výnosným tématem pro politiky jak při komunálních volbách, tak v senátních a dalších volbách 2019 (slogan 1 strom za jednoho občana, apod. - zejména u osob nemajících nejmenší znalosti z urbanismu a územního plánování). Volební stránky K. Jaques, E. Tylové a dalších „expertů“ dobrého života ve městech jsou dobrým důkazem ignorantství k dlouhodobému vývoji městského prostoru. V současnosti běží doslova hrozivá akce milion stromů pro Prahu (pod záštitou některých osob z Magistrátu hl. m. Prahy a již odstarkovala nedomyšlená propagační akce ministra ŽP a Nadace Partnerství - 10 milionů stromů pro Republiku (Kundrata 2019). Jde o zřejmě dobře míněné, ale popletené aktivity ekologů a často alarmistů, které vycházejí z premisy, že výsadbou a podporou jakékoliv zeleně a kdekoli ve městech nelze nic zkazit (pozn aut. z diskuze na FB s kandidátkou na senátorku E.Tylovou). Podobné akce nutně musí skončit bohužel i diskreditací výsadby vhodné městské zeleně, která má své místo a nezastupitelné funkce v urbánním prostoru. Město jako komplex není les ani volná krajina a bylo vytvořeno lidmi pro lidi, kteří se v něm koncentrují.

4 Problém s novou neplánovanou zelení ve městech

Ne každý strom do města patří a přináší odpovídající užitek pro člověka i komplex funkcí města. V mnoha průzkumech bylo zaregistrováno množství nalezených neofyt a invazních rostlin a z průzkumu vybraných brownfield a zanedbaných ploch v několika posledních letech v okrajových částech Prahy (autorův poznatek z 15 vlastních průzkumů brownfield před výstavbou obytných komplexů v postindustriálních plochách prstence Prahy v letech 2014-2019). Neofyta a invazní druhy rostlin totiž momentálně pod vlivem oteplení při stávající změně klimatu a jejich projevech osidlují sukcesně (invazivně) nové plochy uvnitř měst z mnoha ekologických důvodů a jejich dynamika šíření se zrychluje (Pyšek 2008). Vnitroměstské projevy změny klimatu jako - zvyšující se teplota, snižující se srážky, tropické dny a noci v létě a také nově - větší oslunění ploch, vliv fotochemického smogu, zasolení půd a případně kontaminace z minulosti synergicky spolupůsobí a přispívají u neudržovaných ploch a zejména brownfields k rozvoji nových kultur rostlin vnitrourbánního prostoru, které nejsou sledovány a jejich růst není zatím potlačován (Pondělíček 2019). Pokud nebude docházet k úpravám rostlinného pokryvu v málo udržovaných plochách, tak se bude zesilovat negativní vliv některých postindustriálních ploch a brownfields na okolí ve městě i biologicky – prosazováním se právě neobvyklých a často škodících společenstev rostlin. Problém je sledován velmi okrajově a bohužel mu není na rozdíl od řady neofyt (bolševník velkolepý, netykavka žláznatá, křídlatka sachalinská, aj.) ve volné krajině věnován dostatečný prostor (není evidence, ani zavedený systém podpory potírání v šíření).

Změna biotických podmínek ve městech s sebou přináší i změnu v přirozených bariérách proti šíření invazních druhů do měst. Současnou změnu klimatu a podmínek pro zeleň ve městech doprovází i změna péče o zeleň (nutnost změny péče, zvýšení zálievek, zajištění jemnější půdy, snížení počtu prořezávek a sečí trávníků, podpora růstu stromů a křovin, nová vertikální zeleň). Naproti tomu v rámci parkových výsadeb jsou často vysazovány teplomilné exoty, kterým se nyní zčásti daří (sucho je přímo podporuje stejně jako nepravdělná údržba). Mezi exoty a původní druhy se však spontánně šíří zejména ve vnitroareálových zahradách nemocnic, ústavů, skladů a jinde šíří i nové invazivní druhy. Ze zahrad a parků se do prostoru města šíří staronová vetřelci – pajasan žláznatý, zlatobýl kanadský, ambrózie, škumpa, javorojasan, akát trnovník a řada dalších potenciálně škodlivých druhů (Pyšek 2008).

5 Nové druhy v zeleni měst jako skrytí nepřátelé

Popis nově se stěhujících a invazních druhů do měst je i z biologického a ekologického hlediska jednoznačný - NOVÍ, NEPŮVODNÍ A INVAZNÍ (Conflict-generating species).

Nepůvodní/zavlečené - druhy, které se v území vyskytují v důsledku lidské činnosti (záměrně či nezáměrně), nebo se do něj dostaly přirozenou cestou z území, ve kterém jsou nepůvodní.

Invazní druhy – zdomácnělé/naturalizované druhy, jejichž potomstvo se dostává do značné vzdálenosti od mateřských jedinců, a mají tak potenciál rychle se šířit na rozsáhlém území. Jako konfliktní druhy mění prostředí okolo sebe, šíří fytotoxiny i jedovaté látky pro člověka, způsobují alergie, potlačují houby (mikroflóru) a tvorbu půdy.

Na černém seznamu u nás je 78 rostlin a nejčastější jsou - KLASIFIKACE BL2 (BLACK LIST) o skupinových podmínkách :

Tvoří masivní vliv na životní prostředí a současně silně závisí přímo na aktivitách člověka, které podporují jejich šíření (přepis odborného popisu z AJ)

Mezi výše uvedené u nás i ve střední Evropě patří : Javorojasan - negundo, pajasan žláznatý, akát trnovník, klejicha hedvábná, slunečnice topinambur, zlatobýl, astříčka, kolotočník, borovice vejmutovka, dub červený (Pergl 2017)



obr. 1 – Pajasan žláznatý – zpeřené listy a osaměle bojující kmínek v ulicích města (Archiv autora)

Mezi staronové vetřelce ve veřejném prostoru jednoznačně patří – pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*). Pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*) patří do tzv. černého seznamu invazních druhů Evropy i ČR, patří mezi 100 z nejvíce se šířících rostlin světa a 40 z Evropy.

Šíří se nově v posledních 20 letech a to zejména tam kde se zvyšují teploty a má (jak bylo uvedeno) velmi dobré podmínky k šíření připravené člověkem a změnou klimatu.

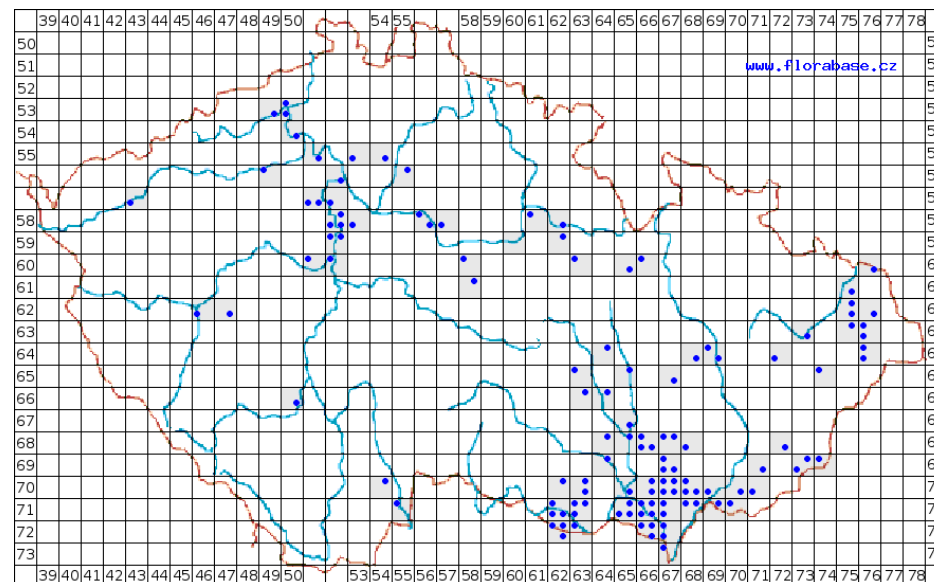
Vyžaduje vyšší teploty i v Zimě a proto mu vyhovuje ČR a střední polohy (250-500 m nm.v.), dále pak zasolené a devastované půdy bez údržby. Šíří se nárazově semeny – nažkami a intenzivně to zvládá i vegetativně a proto nejde účinně likvidovat na jednom místě. Podporuje jej změna klimatu a její vlivy (sucho, teplo, vítr, dálkový přenos půdy, apod.) a narušení půd nebo nevhodná a nedostatečná údržba, případně zasolení (Původní areál – SV a V Čína a Korea) (Mullerová a kol., 2015)

6 Druhový popis

Pajasan je krátkověký pionýrský druh, dožívá se okolo 50 let. Jako nenáročná dřevina odolávající znečištěnému prostředí i zasolení je schopen obsadit jakoukoli opuštěnou plochu, kde vytváří husté porosty a vytlačuje původní druhy. Roste na půdách aluviálních, vápenatých, písčitých i jílovitých, vysychavých až po zcela surové a často zamořené nebo zasolené antropogenní půdy. V mládí trpí silnými mrazy, limitující je tak pro něj teplota a výrazná světlomilnost.

Ve střední Evropě mu vyhovuje průměrná roční teplota do 8°C a nadmořská výška do 350 m. Výjimečně proniká i do světlých lesů, většinou na narušená místa. Šíří se velmi dobře na velké vzdálenosti větrem, ale i vodou. Z bohaté úrody klíčí mezi 65-85 % semen, klíčivost je ale krátká. Semenačky dokáží vyrůst prakticky kdekoli a za 1. rok mohou dosáhnout až 2m výšky. Plodit začíná v 10 letech, produkuje až 325 000 semen. Pajasan také intenzivně zmlazuje z kořenů a pařezů. Výmladky se objevují až ve vzdálenosti 300 m od rodičovského jedince, ve špatných světelných podmínkách mohou přežívat až 20 let.

Obsazený prostor si pajasan brání i alelopaticky. Je mírně jedovatý, alergenní, šíří kolem sebe zápach a v kořenovém systému opět jedy a herbicidy. Výluhem z listů i kořeny se do prostředí dostává kvasinoidní ailanthoin. Bylo prokázáno, že tato látka omezuje růst 35 druhů listnáčů a 34 druhů jehličnanů. Produkují ji zejména mladší jedinci, kteří tak vyhrávají boj o světlo s ostatními dřevinami. Dokáže dokonce potlačit i agresivní trnovník akát (Mullerová a kol. 2015).



obr. 2 – Pajasan žláznatý a jeho rozšíření v Praze a v ČR
Výskyt pajasanů v ČR (teplé oblasti) (převzato ze serveru B.Ú. AV ČR)

Původní výskyt v 60 a 70 letech 20 století – byl na stavbách, skládkách, v ohradách, vnitroblocích, podle plotů a v okrajových ulicích (zanedbané plochy – staveniště, skládky materiálu, skladové dvory, parkoviště, apod.), vždy v souvislosti s pískem a zasolením půdy.

Sekundární výskyt pajasanu byl detekován v návaznosti na dostatek močoviny v půdě také okolo hospod a stadionů a pohostinských zařízení – v souvislosti s nedostatkem toalet za socialismu (Mullerová a kol. 2015)

V 80 letech postupně mizel s ubývajícími holomrazy a solením ve městech a zčásti mimo parky zcela vymizel – solilo se močovinou a štěrkem, byly silnější zimy, sníh a mráz a zlepšila se situace v sanitárním zabezpečení ve městech i na obcích.

Velkolepý návrat těchto stromů nastal po roce 2000 v souvislosti s oteplování, změnou klimatu a jejími vlivy u nás a také v zahraničí (vysychání jezer a moří a dálkový přenos zasolené půdy nejen z Kazachstánu). Velmi pravděpodobně se podle dynamiky osidlování některých zcela opuštěných ploch na jeho podpoře podílí i sopečný prach ze sopek (míněno sopečných výbuchů a následná dálkový přenos popílku) na severní polokouli. Stav v současnosti je pozvolný, ale silné narůstání počtu lokalit s výskytem pajasanu mimo centrální části města na velmi různých místech městského prostoru (přesto, že tam funguje údržba zeleně na dostatečné úrovni) (Kalníková 2015). V okrajích měst a v potenciálních plochách developerů je ovšem situace jiná. Například z 15 zkoumaných brownfield v okrajových a částech Prahy v rekonverzi byl přítomen v průzkumu na 9 lokalitách s nižší až žádnou údržbou, a to je varující (poznatek autora, viz výše v textu).



obr. 3 – Ukázky výskytu pajasanů ve městě II. (Obrázky z archivu autora)
Pajasany u bývalého hostince na Praze 8 (vlevo)
a Pajasanová houština v brownfield bývalých podniků ČKD Praha 9 - Vysočany (vpravo)

7 Závěry a management práce pajasany?

Invazní druhy zeleně jsou ohrožením pro člověka i pro městskou přírodu i pro volnou krajinu. Jak již bylo uvedeno, tak šíření negativně působících a invazních druhů zeleně jde často ruku v ruce s postupem vlivů změn klimatu na města, které doslova připravují půdu pro další nekontrolovanou sukcesi „vetřelců“ v prostoru měst.

Vhodný management pro postupné odstranění ploch pajasanů žláznatých z měst a zejména z veřejných ploch a k vytlačení invazního druhu z vnitroměstské zeleně je:

- Vytrvalá péče o všechny trávníky (zejména méně užívané) a zelené plochy ve městech
- Péče o staveniště a přípravné plochy během stavby i po stavbě a kosení porostů a jejich pravidelná údržba
- Dostupnost toalet a sanitárií v městském prostoru i v parcích (denní i noční!)
- Zajištění základní péče pro potenciální plochy šíření – otevřené lesoparky, parkoviště, odtokové plochy, poruchy chodníků, cyklostezky, odkapové plochy a okapy, vsakovací plochy, střechy a zelené střechy, okraje škol a hřišť, okraje dopravních staveb, developerské postupně proměňované plochy, apod.
- Trpělivá likvidace současných porostů pajasanu dle plánu a cílenou aplikací herbicidu přímo do kmene nebo do podkorní vrstvy na místě samém
- Trpělivá likvidace všech výmladků a to i herbicidem po několika letech (Mullerová a kol. 2015)

Pajasany žláznatý je skutečným a nevídaným vetřelcem našich měst a provádí invazi do veřejného prostoru člověka se svou řadou negativních vlastností jak pro okolní zeleň, tak pro obyvatele a je proto nutné jej z městského prostoru opět vytlačit na periferii pozornosti, tedy do zahrad a na místa kam patří jako okrasná dřevina. Jako v již vícekrát v minulosti to lze zejména pravidelnou a důslednou péčí o veřejný prostor měst a pravidelnou údržbou, při které nelze zapomenout, že invazních druhů je samozřejmě více než jen vybraný pajasan, který posloužil jako dobrý příklad nechtěné zeleně uvnitř městského prostoru (Kálníková 2015).

Poučením a výstupem je pro urbanistu, že ne všechna zeleň ve městech je svatá (byť pozitivní funkce mají samozřejmě i invazní druhy rostlin, ale dlouhodobě negativní vlivy převažují) a ne vždy je na některých místech jakákoliv zeleň žádoucí, protože město je určeno zejména k bydlení a dalším funkcím pro člověka.

LITERATURA

- KALNÍKOVÁ Veronika, *Stává se pajasan žláznatý součástí břehové vegetace Pražských potoků?*, Ekocentrum Koniklec, Praha - zprávy na [www](http://www.kocentrumkoniklec.cz/stava-se-pajasan-zlznaty-soucasti-brehove-vegetace-prazskych-potoku/) z 3.11.2015 (odkaz : [kocentrumkoniklec.cz/stava-se-pajasan-zlznaty-soucasti-brehove-vegetace-prazskych-potoku/](http://www.kocentrumkoniklec.cz/stava-se-pajasan-zlznaty-soucasti-brehove-vegetace-prazskych-potoku/))
- KUNDRATA Miroslav, *Česko potřebuje 10 milionů stromů*, [www stránky Nadace Partnerství, Brno, 2019](http://www.nadacepartnerstvi.cz/Adaptterra/Kundrata-Cesko-potrebuje-10-milionu-stromu) (<https://www.nadacepartnerstvi.cz/Adaptterra/Kundrata-Cesko-potrebuje-10-milionu-stromu>)
- Mullerová Jana a kol., *Projekt detekce a monitoring invazních rostlin*, stránky [www projektu Botanického ústavu AV ČR, Praha 2015](http://www.projektuBotanickéhoustavuAVCR.Praha2015) (odkaz <http://invaznirosliny.ibot.cas.cz/druhy/pajasan-zlznaty/>)
- PERGL Jan, *Černý a šedý seznam invazních druhů*, přednáška na semináři Botanické zahrady a invaze požádaném Uníí botanických zahrad ČR dne 4.4. 2017. (odkaz: <http://www.ibotky.cz/clanky/botanicke-zahrady-a-invaze/215-cerny-a-sedy-seznam-invaznich-druhu.html> ke dni 31.1.2020)
- PONDĚLÍČEK Michael, *Degradation of the green spaces in the heart of cities*, ICASP Journal for International Conference on Architecture and Spatial Planning, Kosovo, 2019 – v tisku 2020
- PYŠEK Petr, CHYTRÝ Milan, PRACH Karel, *Dvanáct let výzkumu rostlinných invazí v České republice a ve světě*, Zprávy Čes. Bot. Společ., Praha, 43, Mater. 23: 3–15, 2008
- STRUHA, P., ŠILHÁNKOVÁ, V. a PONDĚLÍČEK, M. *Tepelné ostrovy a jejich termovizní monitoring na příkladu veřejných prostorů města Hradce Králové*. In Klímová, V., Žitek, V. (eds.) *XX. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, 2017. s. 912-919, ISBN 978-80-210-8558-2 (DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-8587-2017-120).
- ŠILHÁNKOVÁ, V. a PONDĚLÍČEK, M. *Agenda 2030 and Settlement Adaptation to Climate Change Impacts in WSEAS Transactions on Environment and Development*, ISSN / E-ISSN: 1790-5079 / 2224-3496, Volume 13, 2017, Art. #20, pp. 181-188
- VITÁČEK Jakub, *Šíření kudlanky nábožné v Evropě*, DP Kat. Zoologie, Př. F.UK, Praha 2016
- ZAHRADNÍČEK, Pavel. *Jak se projeví změna klimatu v ČR?* [Online] Praha: Ekolist, 2016. [Citace: 30. 3. 2017] Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/jak-se-projevi-zmena-klimatu-v-cr-zimy-budou-jine-rika-klimatolog-zahradnick>

Informace o autorovi

Mgr. Michael Pondělíček, Ph.D.

ČVUT v Praze – Fakulta stavební, obor IŽP

mpondelicek@gmail.com

Zničená kultúrna krajina Považského Podhradia: príspevok k obnove a revitalizácii kultúrnych krajín

*Destroyed Cultural Landscape of Považské Podhradie:
Contribution to the Reconstruction and Revitalization
of Cultural Landscapes*

Marek Turošík

Abstract:

The 18th and 19th century was in Czech and Slovak lands influenced by English landscape parks – specific cultural landscapes. Many of these parks were, as the time passed, drastically changed or totally disappeared. Technological progress, expansion of the built zones and insufficient protection of the past led to the loss of many valuable works. Such a case also is a cultural landscape in Považské Podhradie that was created as a complement to nobility seat – at first baroque, later after rebuilding a rococo mansion. After rebuilding of this estate also the change of the park succeeded, which at that time included also the ruins of the Bystrica Castle (Považský hrad) dominating the valley. Good quality landscape composition was created with a clearly perceivable dominant – a relict of medieval fortress architecture with dramatic views of the rocky formations and peaks of Súrov mountains. Today there is almost nothing left from this cultural landscape and into the valley whose banks were covered by it, is today filled with highway, high speed railway and high artificial water channel of the Váh river. How to deal with the country like the one mentioned? How to reconnect to the past and rediscover valuable cultural aspects? Article will be dealing with restoration and examples of disrupted landscapes, where the historical landscape composition of Považské Podhradie will serve as model study.

Keywords:

Reconstruction of landscape composition; restoration of landscape memory; landscape composition; Považské Podhradie; Súrov mountains; Manín; park; Považský Castle

TUROŠÍK, Marek (2020). Zničená kultúrna krajina Považského Podhradia: príspevok k obnove a revitalizácii kultúrnych krajín. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 70–87. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Komponovaná krajina

Človek od nepamäti tvárni krajinu. Tvárnil ju z rôznych dôvodov. Tvárnil ju ako svoj domov, či zdroj obživy. V neskorších časoch sa krajina pre človeka stala zdrojom estetického zážitku, či úniku od industriálneho času. V časoch baroka bola krajina miestom projekcie ideí, či predstavenia rozhladenosti a bohatstva. V každom čase vznikali diela spojenia ľudskej tvorivej činnosti a tvorivej činnosti často premenlivej prírody, tak vzniká kultúrna krajina so svojimi špecifikami. Človek svoje duchovno, svoj spôsob života odtláča do krajiny. Božie muky, kaplnky v krajine, či jasne rozpoznateľné črty baníckej, alebo poľnohospodárskej krajiny sú o tom dôkazom. Kupka píše, že všetky krajiny sú dokladom vývoja ľudskej spoločnosti a sídel v priebehu histórie, pod vplyvom fyzikálnych obmedzení alebo príležitostí daných ich prostredím a vplyvom postupných spoločenských, ekonomických a kultúrnych vplyvov. (Kupka, 2012) Špecifickým dielom kultúrnej krajiny je zámerne esteticky komponovaná krajina. Kupka ju definuje ako krajinu zámerne navrhnutú a vytvorenú človekom, ktorá obsahuje záhrady, parky a ďalšie krajinárske úpravy vytvorené z estetických a ideových dôvodov, ktoré sú častokrát spojené s cennými sakrálnymi, alebo profánnymi stavbami a ich areálmi. (Kupka, 2012) Takéto krajiny sa v 18. a 19. storočí objavujú aj na území Česka a Slovenska. Spišský Jeruzalem, Lednice - Valtice, Lednické Rovne, Kuks, Voderady, Dubnica nad Váhom, Vlašim a mnohé ďalšie sú komponovanými krajinami obsahujúcimi zámerne utváranú zeleň spolu s objektmi roztrúsenými v krajine, ktoré slúžili ako kryštalizačné a pohľadové uzly krajiny. Tieto často rozľahlé komponované krajiny boli obrazom určitého svetonázoru. Po zaniknutí svetonázoru sa začali častokrát zjednodušovať. Veľké zásahy priniesla industrializácia. Tá spôsobila zhustovanie sídel, ich prelievanie do krajiny, či zásah infraštruktúrnych prvkov do krajiny, alebo vyrovnávanie riek. Dopad na krajinu bol obrovský a častokrát sa nebral ohľad na jej danosti, alebo na jej kultúrno-historické súvislosti, či kompozíciu. Tento prístup sa nevyhol ani komponovaným krajinám. V Čechách bola železnicou rozťatá Valdštejnova Jičínska kompozícia, horúcovodné rúry znehodnotili Porubský park pri Ostrave. Príkladom znehodnotenej krajinnej kompozície je aj zdevastovaný a takmer zaniknutý park v Považskom Podhradí, ktorý podľa archívnych zdrojov začal vznikať v roku 1774. (ŠA ZA so sídlom v BY, 1922)

2 Cieľ a metodológia

Výskum je riešený metodológiou rozdelenou do piatich krokov, ktoré boli sformované pre konkrétny riešený problém. 1) Výskum archívneho materiálu a korenšpodencia so spracovateľmi historických výskumov, 2) Štúdium teoretickej literatúry venujúcej sa dominantne komponovanej krajine 3) Analýza formou rešeršov príkladov podobných realizácií 4) Terénny výskum- územie bolo zanalyzované v rôznych ročných obdobiach za posledné desaťročie s rozsiahlou fotografickou fotodokumentáciou. 5) Výskum formou „research by art“, pre jednotlivé ťažiskové uzly boli spracované rozsiahle akvarelové štúdie, overujúce výtvaronodizajnersku aplikáciu vybraných prístupov na krajinu v Považskom Podhradí.

3 Považské Podhradie

Komponovaná krajina Považského Podhradia bola utváraná ako doplnok sídla šľachtického rodu Balašovcov a neskôr Sapáryovcov, ktorí boli majiteľmi panstva. (Ondreichková et al., 1974) Kompozičné zmeny krajinárskeho diela môžeme rozdeliť do dvoch fáz. Prvou je fáza spojená s úpravami bezprostredného okolia barokového kaštieľa. Druhá omnoho kvalitnejšia kompozícia prechádza do krajiny a komponuje ju ako celok sústredený na sídlo miestnej šľachty, ktoré do seba zahrňuje zručaninu Považského hradu ako svoju autentickú ruinu. Rodina Sapáryovcov predala svoje majetky vo Viedni, a tak sa

z Považského Podhradia stalo ich hlavné sídlo. Z krajinnej kompozície sa zachovalo iba torzo. Preto bol pri získavaní predstavy o jej podobe a úpravách podstatný najmä archívny výskum, ktorý bol dopĺňaný výskumom terénu. Krajinnú kompozíciu predchádzali úpravy okolia kaštiela a zrejme kuchynskej záhrady, ktorá bola umiestnená pri Podhradskom majeri – na juh od kaštiela. Tento stav zachytávajú dve z vedút z konca 18. storočia a na mape jozefinského vojenského mapovania. Prvá z nich ukazuje ešte barokovú podobu sídla, pred ktorou sa nachádza na brehu Váhu vysadená vegetácia. Vedľa kaštiela sa nachádza polkruhový objekt, nad kaštieľom malý, zrejme vyhladkový altán. Tento objekt je v zmenenej podobe viditeľný aj na neskorších zobrazeniach a jeho základy sú dodnes jasne rozpoznateľné. Druhá veduta z konca 18. storočia dokladuje okolité úpravy kaštiela už za čias Sapáryovcov. Pred kaštieľom je umiestnená socha Nepoškvrnenej, ktorú dal postaviť gróf Sapáry, nad kaštieľom je umiestnený vyhladkový altán.

Samotná krajinná krajinnárska kompozícia je však viditeľná až na mape II. vojenského mapovania, kde jasne vidno rady topolí na druhom brehu Váhu, ktoré upriamovali pohľad na sídlo šľachty v jednom smere a v druhom smere rámovali pohľad na masívne skalné útesy – Manínsku tiesňavu.



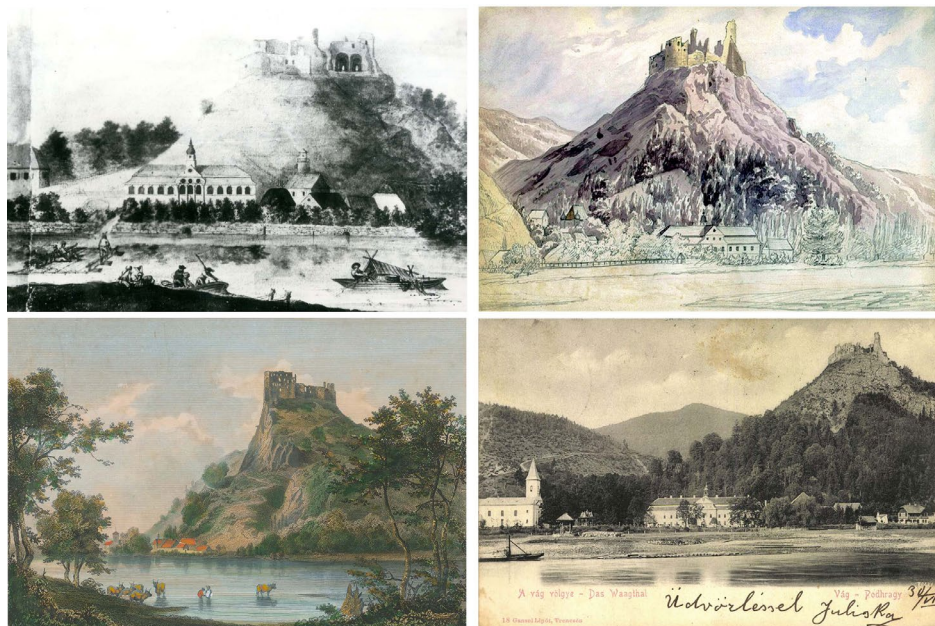
obr. 1 – Mapa II. Vojenského mapovania z roku 1839. Časti parku: a)okolo kaštiela b)serpentínové cestičky c)aleje topoľov čiernych (i keď nezaznačené na mape vojenského mapovania podľa textu Alojza Medňanského už museli existovať) d) severná rovinatá časť parku e) kuchynská záhrada na boku miesta pre tancovanie panstva „pod lipami“ f)jazierko v lese. Pohľadové dominanty parku: x) Považský hrad y) Manínska tiesňava

Zdroj: Österreichische Staatsarchiv, Franziszeische Landesaufnahme, Signature 29_35.



obr. 2 – Výseky častí parku z mapy II. Vojenského mapovania z roku 1839. a) priestor okolo kaštiela a na mape neznačené serpentinové cestičky na svahu za kaštieľom, ktoré už v tom čase existujú. c) aleje topoľov sústreďujúce panstvo ku kaštieľu. Rad oproti kaštieľu (pod písmenom G) rozšírený pre pohľad na Manínsku tiesňavu d) severná časť parku – klukaté cestičky so zákutiami, pod horou vodný kanál s malou stavbičkou e) geometricky usporiadaná kuchynská záhrada – na boku kruh líp, kde panstvo zvyklo tancovať f) málo znateľný kruhový násyp v lese uprostred ktorého sa nachádza jazierko

Ďalšími časťami anglického parku bola rovinatá časť s jazierkami na sever od hradného kopca a kaštiela, geometricky usporiadaná kuchynská záhrada vedľa majera, ku ktorej sa pričlenil kruh líp nazývaný „pod lipami“. Ako sa dozvedáme zo staršieho literárneho textu Malebnej cesty dole Váhom od Alojza Medňanského, ktorý vznikol niekedy v rozmedzí rokov 1813 a 1826, bol hrad v tejto kompozícii sprístupnený serpentinovými cestičkami. „Zato musel vrch dvíhajúci sa bezprostredne za zadnou stenou budovy strpieť, že ho popretínali hadiacimi sa cestičkami a umiestnili zátišia na oddych na viacerých miestach s krásnym výhľadom, takže so sadom tvoril veľmi malebné pozadie pôvabným tvarom vábného zámku... Tunajšia zrúcanina ovláda nielen celé okolie, ale je aj stálym sprievodcom každého, kto sa prechádza pod ňou v blízkom parku.“ (Mednyanský, 1962) Stav zachytený na františkovom mapovaní je možné vidieť na maľbách E. Sóosa, ktorý zobrazuje Podhradie pred stavbou kostola, ktorého základy boli položené v roku 1843 (dokončený bol v roku 1861). Na obrazoch jasne vidno topole, ktoré boli veľmi dôležitým prvkom kompozície, serpentinové cestičky, sochu Nepoškvrnenej. Pri brehu Váhu vidno malý objekt – drevený pavilón, ktorý je zaznamenaný na niekoľkých pohľadniciach od prelomu 19. a 20. storočia do roku 1914. Jeho základ do dnešného dňa existuje. Ďalším dokladom o stave parku sú Rohbockove rytiny, ktoré opäť zachytávajú serpentinové cestičky a pastorálny charakter parku, pre ktorý bola veľmi dôležitá prítomnosť Váhu ako zrkadliaceho elementu. Park sa v 20. storočí zmenil pod vplyvom zmenených sociálno-právnych pomerov (ŠA ZA so sídlom v BY, 1408-1892) a pod vplyvom „pokrokového“ veku. Snímky z prelomu 19. a 20. storočia ukazujú umelecky poňatým plotom (Balušík, 2019) ohradený park vyňatý z komponovanej krajiny.



obr. 3 – Veduty Považského Podhradia. Vľavo hore: koniec 18. storočia (Archív pamiatkového úradu SR), Vpravo hore: E. Sóos – stav okolo roku 1840 (AHV Považský hrad) Vľavo dole: Rohbock: Okolo roku 1856 (webumenia.sk) Vpravo dole: Pohľadnica z roku 1889 (hungaricana.eu)

Plotom ohraničený priestor parku sa nachádza v dobrom stave. Nájdeme tu pavilón aj vyhladkový altán. Zeleň je v dobrom stave. Topole, ktoré sa nachádzali aj na päte hradného kopca tu už nenachádzame. Krajinná kompozícia sa tak rozdelila na dva celky, ktoré začali žiť svojím životom. Bezprostredné okolie kaštieľa sa udržiavalo podľa využitia/nevyžitia samotného objektu a zvyšok krajinej kompozície za bránami plotu postupne zanikal. Na snímkach z prvej polovice 20. storočia vidíme posledné kusy topoľov čiernych, ktoré kedysi tvorili dvojradové aleje vytryskujúce do krajiny od rokokového kaštieľa. Neskôr bol ich osud, ako aj osud niekoľkých vyhlásených pamätných stromov (Archív Pamiatkového úradu Bratislava, 1922) nachádzajúcich sa za cestou pred kaštieľom, spečatený výstavbou sedemmetrového násypu hydrocentrály a nasledujúcimi úpravami Váhu v šesťdesiatych rokoch. (SME, 2004, Považské Podhradie, 2019) Výstavba kanála bola spojená aj s kanalizačnými úpravami riečok kedysi tvoriacich zákutia rovinatej severnej časti parku pri obci Šebešťanová. Pri týchto úpravách bola pred kaštieľa odstránená socha Nepoškvrneného počatia Panny Márie, ktorú dal vystavať Peter Sapáry zodpovedný za azda najväčší rozvoj parku. V 50. a 60. rokoch sa zásadne zmenila výsadba pred rokokovým kaštieľom, ktorá súvisela s premenou kaštieľa na liečebný ústav. (Ondreičková, 1974) Kvôli týmto úpravám je možné 60. roky charakterizovať ako koniec komponovanej krajiny v Považskom Podhradí. V 50. rokoch bol po víchrici vyrúbaný kruh lúp pri niekdajšej kuchynskej záhrade a Podhradskom majeri. Na mieste tejto záhrady vznikla základná škola. V 70. rokoch kaštieľ chátral a bol premenený na sklad potravín a obilnín, čo má opäť zásadný vplyv na predpolie kaštieľa, ktoré sa zmenilo na zásobovaciu plochu pre nákladné automobily. Opustením a chátraním kaštieľa v nasledujúcich desaťročiach postupovala ďalej aj deštrukcia posledných zvyškov parku v okolí kaštieľa. Situácia v 21. storočí pridala k rozdeleniu kedysi komponovanej

krajiny ďalšie dve pretínajúce jazvy. Dialnicu a zmodernizovanú železnicu s vysokými protihlukovými stenami. Zážitok krajiny sa tak v údolí Váhu pri Považskom Podhradí dramaticky zmenil. Z krajiny pomalej, zrkadliacej sa vo Váhu a upozorňujúcej na krajinné dominanty je krajina zrýchlená a zanedbaná.

4 Čo s krajinou ako je táto? Je potrebné ju revitalizovať?

Krajina je základným prvkom individuálnej a kolektívnej životnej úrovne. „Kvalitná krajina teda musí byť právom pre každého: právom užívať nepoškodenú príjemnú a harmonickú krajinu, ktorá predstavuje tých, ktorí tam žijú a tých, ktorých ju vytvorili.“ (NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, 2010) Význam rekonštrukcie tejto aj podobných krajín je preto veľmi dôležitý. V dnešnom svetle, v časoch klimatickej krízy nastáva prehodnocovanie prístupov človeka ku svojmu prostrediu. Okrem obnovenia vzťahu ku ekologickejšiemu prežívaniu na planéte je dôležité obnoviť kultúrnu udržateľnosť, ktorá podporí pocit identifikácie človeka s priestorom. „Ak si nedokážeme udržať kultúru, nepomôže nám ani relatívne zdravé prostredie.“ (Gregorová, Špaček, 2008) Takýto prístup je o to dôležitejší v prípade Považskej Bystrice, v prípade mesta s vymazanou historickou stopou. Gregorová a Špaček (2008) zdôrazňujú, že kultúrna udržateľnosť je podmienkou udržateľnosti mesta, čo sa v minulosti v tomto meste nerešpektovalo. Kultúrna udržateľnosť nášho prostredia a kultúry, ktorá je skrytá aj v krajine, predstavuje aj dodnes málo využívaný potenciál „spolupráce medzi sférou kultúry na jednej strane a ekonomickým rozvojom na druhej strane.“ (NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV, 2010)

5 Príklady k obnove narušenej krajiny

Možné smery pre revitalizáciu územia v Považskom Podhradí nám načrtávajú nasledujúce príklady. Zásahy do zdevastovaných krajinárskych kompozícií môžeme rozdeliť do niekoľkých kategórií a úrovní zásahu. Zásahy môžu byť konzervujúce, alebo reinterpretujúce. Intervencie sa môžu pohybovať vo veľkej mierke – krajinárskej a urbanistickej a náznakové zásahy, ktoré ostávajú v mierke dizajnu.

5.1 Malá mierka

5.1.1 Arkádna galéria v dedinke Basel, Kruikebe, Belgicko



obr. 4 – Objekt na hrádzi (Matthijs van der Burgt, Archdaily.com) Mapa před výstavbou protipovodňového násypu z roku 2007 – zvýraznená krajinárska alej tiahnuca sa od zámku ku rieke (Google earth) Mapa po výstavbe násypu z roku 2018, ktorý pretína krajinnú kompozíciu a vizuálne spojenie medzi zámkom a riekou. Červená bodka – miesto osadenia objektu Arkádnej galérie – vizuálneho mostu (Google earth)

Štruktúra dedinky Basel pri Kruikebe je lineárne rovnobežná s riekou Šelda. Približne v strede tejto línie sa nachádza centrum obce s kostolným námestím, vedľa ktorého sa nachádza hrad vybudovaný na mieste skorších opevnení v časoch neogotiky. (Kruikebe, 2019) Hrad je obklopený parkom s viacerými jazerami napojenými na systém poldrovej krajiny rieky Šeldy. Táto krajina poldrov a rieky bola s prostredím parku a hradu prepojená alejou a pohľadmi, ktoré po stáročia boli bežnou súčasťou života obyvateľov. Keďže práve táto poldrová krajina sa v posledných rokoch stala najviac zaplavovanou časťou Flámska, (Divisare, 2019) tak sa v súvislosti s adaptačnými opatreniami na zmenu klímy vytvoril niekoľkokilometrový násyp zabraňujúci vyliatiu sa rieky Šeldy. (Climate adapt, 2016) Tento niekoľkokilometrový násyp však vytvoril situáciu, v ktorej došlo k roztratiu územia na dve časti a stratilo sa stáročné vizuálne prepojenie krajiny. Násyp však na druhej strane poskytuje panoramatické pohľady do krajiny. Do takéhoto stavu bol belgickou agentúrou pre prírodu a lesy povolanej leuvenský architekt Gijs van Vaerenberg. Ten sa rozhodne vytvorí objekt, ktorý bude artikulovať historické spojenie medzi poldrom a dedinou a umiestni ho presne na miesto, kde historická cesta prechádza do schodov protipovodňového valu. (Archdaily, 2019) Vytvára tu objekt, ktorý napomáha prečítať historické spojenie, ktoré tu existovalo a zároveň reaguje na dnešné pohľady vzniknuté prechádzaním sa po hrádzi. Objekt tvoria cikcakujúce pláty korténovej ocele, v ktorých je vyrezaný poloblúkový otvor. Výška otvoru ani jeho šírka sa nemenia, jediné čo sa mení, je výška násypu, čo artikuluje, že toto spojenie tu bolo ešte pred vytvorením násypu. Pri pohľade z aleje sa jednotlivé pláty schovávajú za seba do perspektívnej skratky, čo zdôrazňuje zaniknuté historické lineárne spojenie. V druhom čítaní objektu – pri čítaní z vrcholu hrádzky, dostáva pohľad na okolitú krajinu objektom hĺbkou. (Divisare, 2019) Objekt naznačuje stratené krajinné spojenie a pomáha pri čítaní krajiny. Podobné vizuálne prepojenie bolo stratené tiež v Považskom Podhradí.

5.1.2 Look, look, look, Berrington Hall



obr. 5 – Objekt (Bigmat international architectural agenda) Zdevastovaná časť parku s objektom (Hereford times) Historická situácia záhrady (National trust)

Intervenciou v malej mierke je tiež projekt Look, look, look od štúdia Morrison. Oplotenú záhradu v Berrington Hall navrhol spolu s ostatnými parkovými časťami okolia šľachtického sídla Harleyovcov (National Trust, 2019) známy anglický krajinár Lancelot Capability Brown okolo roku 1783. (National Trust, 2019) Po niekoľkých zmenách majiteľov panstva sa začala táto časť krajinárskej kompozície využívať ako miesto pre chovanie dobytka, čo malo na ňu po viac ako sto rokoch takéhoto používania (Hereford Times, 2019) zdrvivý vplyv. V máji 2019 sa správy majetku ujala nezávislá organizácia National Trust fungujúca z veľkej miery na dobrovoľníckej báze, ktorá sa rozhodla postupne vyzbierať peniaze na obnovu tohto zriedkavého a posledného krajinárskeho diela Capability Browna. Jedným z prvých počínov obnovy zdevastovanej kompozície bolo vytvorenie pavilónu Look, look, look, ktorého vytvorenie bolo zadané lokálnym umelcom Heathrovi a Ivan Morrisonovcom. Pavilóny a iné objekty v historických krajinárskych parkoch slúžili na upútanie pohľadu v krajine. Tento objekt má pritiahnúť záujem verejnosti o obnovu parku, čo hovorí samotný názov, ktorý trikrát zvoláva „pozri“. Tvorcovia pred vytvorením objektu rok študovali históriu sídla Berrington, aby vytvorili dielo, ktoré bude ozvenou jeho slávnych časov. Tento výskum sa preniesol do diela. Stvárnenie objektu z myšlienky vytvoriť objekt priťahujúci zrak. Autori využili skladanie origami papiera na vytvorenie pavilónu, ktorý pripomína exkluzívnosť záhrady v ktorej sa pestovali v tom čase vzácne granátové jablká. Farba pavilónu je odvodená z interiérov samotného šľachtického sídla, no je v kontraste so záhradou. Pavilón má slúžiť ako miesto pre rôzne aktivity – workshopy, hry detí a podobne. Týmto sa objekt odvoláva na gregoriánsky životný štýl odohrávajúci sa v záhradných pavilónoch. (Archdaily, 2019) Pavilón Look, look, look provokuje ako svojím umiestnením v osi záhrady, tak materiálom, ktorý je v kontraste so záhradou. Je pútačom, ktorý snáď pritiahne záujem na miesto, kde veľa neostalo, podobne, ako v Považskom Podhradí.

5.1.3 Intervencie v zámockom parku Vlašim

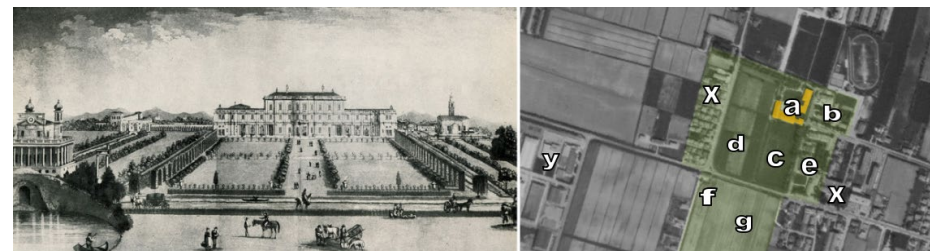


obr. 6 – Lúčny altán – rekonštrukcia zmiznutého objektu (atelier 2H), Nové detské ihrisko v parku (Ateliér 2H), Nový most (Archiweb.cz)

Pri zásahoch obnovujúcich zdevastované krajiny je možné nájsť vhodné analógie aj pri vstupoch do krajín neporušených. Preto je pri malých dizajnových zásahoch vhodné spomenúť aj Vlašimský park, ktorého niektoré zo súčasných intervencií vhodne materiálmi prírode vlastnými, oživujú čítanie krajiny parku. Park vzniká po zbúraní hradobného systému obkolesujúceho tamojši zámok do roku 1771. (Mesto Vlašim, 2013) Po zbúraní obrannej pevnosti zámok dostáva priame spojenie s okolitou prírodou, ktorá bola tvorená veľmi atraktívnym, ale členitým územím s náhornými plošinami, alebo zaujímavými skalnými úpravami. Cez územie prechádzala rieka Blanica a mlynský náhon. Tieto podmienky využili vtedajší majitelia manželia Auerspegovci na vytvorenie romantického parku. Na začiatku úprav vykonali rozsiahlu úpravu rieky Blanice, aby vzniklo riečne jazero s ostrovom uprostred. Zvyšok úprav venovali vytvoreniu siete trás pre prechádzky v parkovej krajine. Tie boli v mnohých prípadoch sprevádzané alejami z pyramidálnych topoľov, alebo dubmi. Stromy okrem sprevádzania a rámovania pohľadov v krajine vymedzovali intímnejšie priestory. Mnohokrát ich vysadili do kruhu práve pre takýto účel. Flóru dopĺňali najmä na exponovaných miestach bohaté kvetinové záhony. Krajinný park bol doplnený mnohými prvkami drobnej architektúry a dizajnu. Maurská besiedka, divoký most, vyhladky, pustovňa, voliéry, rybáreň, grotta, mešita, čínsky pavilón, prameň studničky - Benátska studánka a ďalšie. Vďaka nim návštevník objavoval zákutia krajiny. Väčšina z týchto objektov už dnes neexistuje. V 90. rokoch 20. storočia vzniká nový záujem o park, ktorý bol v dezolátnom stave a ten postupne prechádza novou výstavbou, ale neskôr aj rekonštrukciou niektorých zachovaných objektov. K týmto boli doplnené nové objekty, ktoré zastúpili zničené pôvodné prvky parku ale aj doplnili park o miesta pre hru detí. Za vytvorenie objektov bol zodpovedný ateliér 2H s.r.o a ateliér Ondreja Císlera. Novým objektom je drevený Lúčny altán, ktorý skratkovite preberá formu Amorovho chrámu, ktorý sa na mieste nachádzal. Ďalším je menšia lávka cez vodný náhon, ktorá sa konceptuálne odraža od dnešnej ikony parku – Čínskeho pavilónu a na svoju konštrukciu volí tradičný čínsky princíp prepletanej klenby, ktorý sa neskôr používal aj v časoch talianskej renesancie. Zaujímavým novým doplnkom parku je aj detský tunel, ktorý vychádza z prírodného tvaroslovia a zapadá do lesnej časti parku.

5.2 Veľká mierka

5.2.1 Reinterpretujúce náznakové zásahy v zmiznutej krajine Vily Farsetti v Santa Maria di Sala.

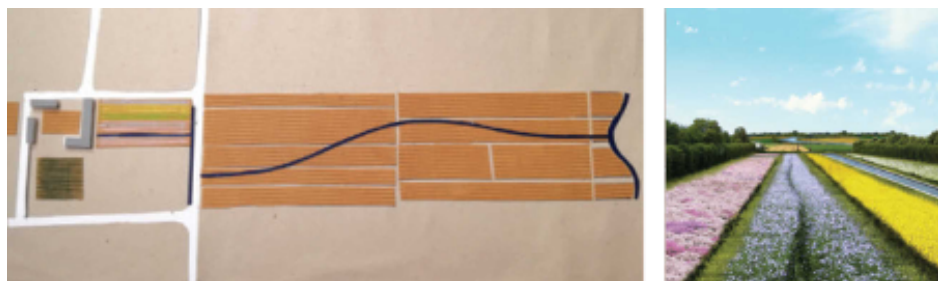


obr. 7 – Pohľad na historickú kompozíciu vily Farsetti (wikipedia) Ortofotomapa zachytávajúca stratu krajinárskeho prostredia vily v 20. storočí (FBSR), zeleným podfarbením je vyznačená plocha zachytená na historickom vyobrazení a)vila b)centrum obce s kostolom c) zrkadlo d,e) bočné lineárne časti kompozície f)miesto bývalého jazierka g)predpolie umožňujúce vizuálne napojenie na okolitú krajinu, Novovzniknuté rušivé prvky x)zastavovanie blížiace sa k vile y)priemyselný závaod

V júni 2018 sa uskutočnil krajinársky workshop organizovaný talianskou neziskovou organizáciou zaoberajúcou sa krajinou – Fondation Benneton Studi Recherche v mestečku Santa Maria di Sala, kde takmer úplne zmizla krajinárska kompozícia sprevádzajúca rokokovú vilu Farsetti. (FBSR, 2018)

Vila Farsetti v talianskej Santa Maria di Sale bola postavená medzi rokmi 1744 a 1774 architektom Paolom Possim, ktorého najal zberateľ a mecenáš umenia Fillippo Farsetti. Vila bola postavená na základoch predchádzajúceho šľachtického sídla v krajinnej štruktúre určenej rímskou mriežkou – centuriáciou. Farsetti bol muž vysokej kultúrnej úrovne. Istý čas žil v Paríži a Ríme, kde plne pochopil hlavné črty baroka a novosť rokoka. (Vedovato, 2003) Po príchode do Santa Maria di Sala si chcel tieto vplyvy zhmotniť vo svojom sídle. Buduje novú vilu s rozsiahlymi záhradami, z ktorých sa zachovalo veľmi málo. Záhrada bola organizovaná v osi objektu vily. Po stranách boli aleje, ktoré rámovali pohľad do rurálnej krajiny. Jedna z nich končila vo veľkom jazere na druhej strane cesty. Dnes jazero, podobne ako pôvodná výsadba, neexistuje. Na konci 20. storočia sa začína s novou výstavbou, ktorá však nevychádza z pôvodnej situácie. Popri parku vyrástol priemyselný areál a cesta sa zmenila na veľmi rušnú dopravnú tepnu. Tieto skutočnosti tvorili podklad pre absolventský workshop krajinárskych diel.

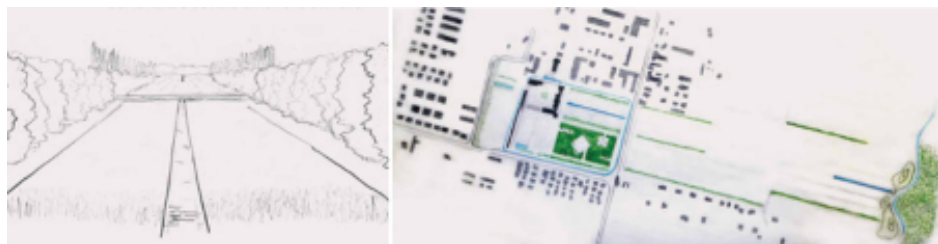
Mnohé z diel sa zamerali na obnovenie vzťahu s rurálnou krajinou, ktorá vrcholí pri rieke scole Lusore a na náznakové vyčlenenie pohľadu návštevníka vily. Dôležité v návrhoch bolo vizuálne odčlenenie priemyselného areálu a vybudovanie opätovného vzťahu s vodou. Krajina Veneta je okrem systému centuriácie známa aj systémom kanálov, keďže hladina podzemnej vody je tu tesne pod povrchom. Práve preto sa niektoré z výstupov zamerali na odkrytie tejto podzemnej vody, ktorá bola pravdepodobne využitá tiež v prípade historického jazierka zachyteného okrem rytiny aj na mapách z 19. storočia.



obr. 8 – Návrh Gregoria Grassiho – použitie krajinných pásov na predĺženie diaľkového pohľadu do krajiny z vily a jej bezprostredného okolia Vľavo: situácia zachytená na modeli, vpravo: vizualizácia diaľkového pohľadu (FBSR)



obr. 9 – Francesca Caleffiho, Arianny Lorenzon, Chiary Salemi a Alessia Tamiazza prináša prinavrátene kontaktu s vodnou plochou. Vľavo: pôdorys, vpravo: vizualizácia (FBSR)



obr. 10 – Arjoly Miraky, Sary Navacchie, Marty Ortolani a Mareka Turošíka sa zameriava na prinavrátene a rámovanie krajinného pohľadu vytváraním rámov kompozície z pásov stromov, v bočnej časti záhrady je vysadená súvislá zeleň s priestorovými výrezmi, ktoré tvoria reakciu na nevhodné pohľady z bočnej časti záhrady Vľavo: škica diaľkového stromami rámovaného pohľadu, vpravo: pôdorysná situácia (FBSR)

Návrh Gregoria Grassiho sa zameriava na rozvinutie diaľkového pohľadu z vily a jej spojenie s bežnou agrárnou krajinou, ktorej sa snaží dať nový rozmer. (FBSR, 2018) Do krajiny štruktúry bežných plodín sa vysadia pásy kvetov a krajinou ladne prebehne vodný kanál vytvorený zárezom do pôdy s vysokou hladinou podzemnej vody. Podobný princíp sa využil v Porúří v Nemecku, kde krajinný architekt Paolo Burghi v spolupráci s miestnym združením po dva roky vyberal úzke pásy kvetov do pšeničných polí, ktoré tak boli transformované jednoduchým zásahom v estetický objekt.

Štúdia Francesca Caleffiho, Arianny Lorenzon, Chiary Salemi a Alessia Tamiazza je sústredená na scénografiu vody, ku ktorej sa skláňa celé diane záhrady. (FBSR, 2018) Predpolie vily sa stáva divadlom pre rôzne aktivity – podobne ako tomu bolo v minulosti. Vo vedľajších priestoroch záhrady sú vysadené rôzne druhy rastlín, čo má odkazovať na botanickú minulosť parku vily Farsetti do mozaikových polí. Návrh neprechádza do krajiny a ostáva v tesnom okolí vily.

Projekt Umenie a príroda: kolekcia botanických priestorov autorského kolektívu: Arjoly Miraky, Sary Navacchie, Marty Ortolani a Mareka Turošíka sa sústreďuje na vytvorenie krajinných miestností v rôznych variáciách. Počnúc rámovaním hlavného pohľadu z vily, po vytvorenie malých priestorov v hmote vytvorených zeleňou. Všetky tieto miestnosti, počnúc hlavným predpolím, majú pripomenúť umelecké a filozofické záľuby Fillipa Farsettiho. (FBSR, 2018)

5.2.2 Konzervačná rekonštrukcia a dotvorenie Twickel Estate od Michaela van Gessela



obr. 11 – Schéma obnovy Umfassungsweg – prstenec cesty rôznymi atmosférami a krajinami panstva – panstvo prstencom Umfassungsweg prechádza do krajiny (Michael Gessel), Koncept obnovy komponovanej krajiny založený na hlavných kompozičných osiach a priehľadoch (Michael Gessel), nový most, ktorého zábradlia boli inšpirované vodnými rastlinami (Landezine), nové ružové altány inšpirované rastlinami (Landezine)

Rekonštrukcia rozsiahleho parku pri holandskom Deldene si vyžiadala zásahy v krajinarskej aj dizajnerskej mierke.

Šľachtické sídlo hradu Twickel sa vyvíjalo spolu s centrom mesta Delden. Park začal vznikať okolo šľachtického sídla z roku 1347 (Twickel 2018) a tvorí jedno z najzachovalejších diel krajinarskej architektúry v Holandsku. Aj napriek jeho zachovanosti spôsobenej priamym odkázaním posledného potomka šľachtického rodu nadácií si krajinarska kompozícia vyžiadala úpravy, ktoré sa vyrovnali ako s biologickými problémami, tak problémami spojenými s automobilizmom a prepojením parku s mestom, či zatraktívnenie parku novými dizajnovými elementmi. Tejto úlohy sa zhostil známy krajinnár Michael van Gessel.

Prvoradé bolo vyčistenie pohľadových osí a zabránenie rušivých vplyvov. Popri ceste boli urobené násypy zabráňujúce pohľadom, parkovisko bolo presunuté do lesa a obkolesené stenou zo živého plota. Mesto bolo napojené priamo z parku lávkami ponad komunikáciu. Hlavné osi boli artikulované doplnením vegetácie a jej prečistením. Vodné kanály boli opravené a upravené do nového kompozičného celku. (Twickel, 2019) V parku boli osadené nové parkové objekty. Ružový altán, rybársky most, kamenný most, či Gesselov most. Obnove sa dočkala aj okružová cesta rôznymi krajinami panstva Umfassungsweg, ktorá zapájala sídlo a park do širších krajinných súvislostí.

6 K obnove komponovanej krajiny Považského Podhradia

Zničená krajinárska krajina v Považskom Podhradí sa vo svetle jej dnešného stavu a uvedených príkladov dá obnoviť rôznymi spôsobmi. Návrh obnovy však musí reagovať na zmenenú situáciu územia. Kaštieľ už nie je stredobodom panstva, ale jedným z troch významných historických objektov hradného vrchu. Jeho prostredie bolo zásadne porušené, jeho dominancia v priestore sa vybudovaním sedemmetrového násypu pre náhon hydrocentrály nenávratne stratila. Tento stav preto ponúka možnosti prezentovať zvyšky parku ako súčasť a prostredie všetkých hodnotných historických objektov v Považskom Podhradí (kaštieľ a hrad), na ktorých môžeme vidieť ojedinelý úkaz na Slovensku – vývoj šľachtického sídla na jednom mieste. Z Považského hradu sa stáva vyhľadávaná turistická lokalita, Manínska tiesňava na druhej strane Váhu je tiež hojne navštevovaná, preto prezentácia a náznakové dotvorenie parku významne pomôže zjednoteniu tohto prostredia. Dotvorenie parku má aj ďalší obrovský význam, a to je oprášenie historických stôp a koreňov, ktoré boli v meste Považská Bystrica zotreté rozsiahlou asanáciou skoro celého historického mesta.



obr. 12 – Dnešný pohľad na krajinu pri Považskom Podhradí. (Google earth) V strede hore hradný vrch (a), napravo Manínska tiesňava (b). Dole mesto Považská Bystrica (c) Bariéry v krajine: d) umelé korytu Váhu vyzdvihnuté 7 metrov nad úroveň terénu e) diaľnica f) železničná trať s protihlukovými stenami

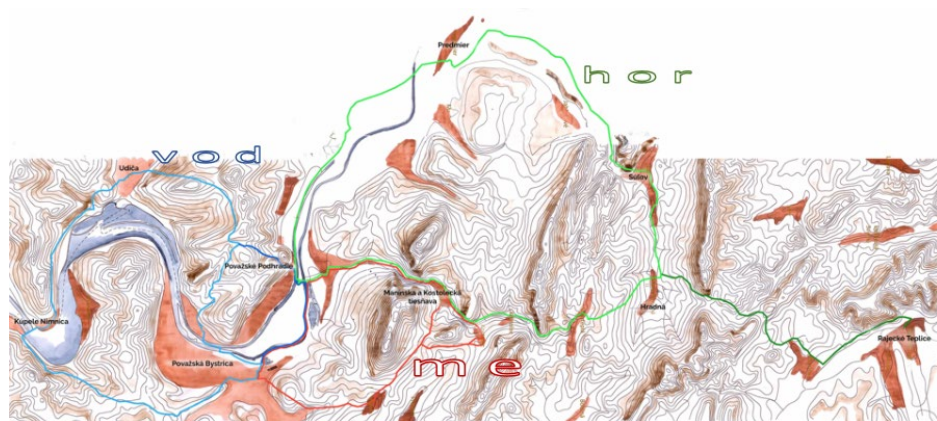
Pre samotný návrh je dôležité pojať niekoľko priestorov. Prvým sú bariéry, ktoré vznikli v údolí Váhu a ktoré bránia zažívaniu krajiny ako harmonickému celku. Dôležitým tu bude ako pojetie bariér, ktoré sú vnímateľné ako zblízka, tak v diaľkových pohľadoch z hradného vrchu, alebo z neďalekej Manínskej tiesňavy, tak plánované vybudovanie spojnice – lávky, či mostu cez rieku Váh. Kľúčovým je priestor medzi kostolom a kaštieľom.



obr. 13 – Predbežný návrh úprav pozostatkov krajinnej kompozície v Podhradí (autor) a) nová situácia so serpentínovými cestičkami ako hlavným prístupom na Považský hrad b) nástupné námestie s parkom c) vizuálny most – diaľkový pohľad z námestia d) nové objekty inšpirované historickými zobrazeniami

Toto priestranstvo tvorí hlavný nástup ku skupine historických objektov Považského Podhradia. Práve v týchto miestach sa v minulosti nachádzal historický parkový pavilón. Možno podobne ako objekt Look, look, look v Herdforthshire aj redizajn výrazného historického pavilónu môže naštartovať ďalšiu rekonštrukciu parku.

Tento dôležitý priestor je na jednej strane ohraničený historickou zástavbou rodinných domov, ktorých charakter je v budúcnosti dôležitý zachovať, na druhej strane zemným násypom hydrocentrály, cez ktorý v oddialených pohľadoch vidíme dramatické skaly Manínskej tiesňavy. Serpentinové cestičky, ktoré sa z veľkej časti zachovali, môžu po ich zabezpečení slúžiť ako vyhliadková a atraktívna cesta na Považský hrad. Hradný kopec má okrem cestičiek ďalšie zaujímavé elementy, skaly, nájdeme tu tiež historické parkové jazierko, ale aj výborné výhľady do krajiny i na historické objekty Podhradia. To svedčí o tom, že by mal byť širšie pojatý ako lesopark s výhľadovými bodmi a priesekami. Keďže časť rovinatej plochy parku sa v 20. a 21. storočí zabrala družstvom a neskôr priemyslom, bude potrebné tieto plochy vizuálne eliminovať. Táto plocha obsahuje aj dve riečky, ktoré pramene v blízkom okolí a dnes sú uzavreté do kanalizačného odtoku. Obnova parku ich môže priznať a vytvoriť zaujímavé miesta bezprostredného okolia historických objektov. Krajinársky park bol plný zvierat, ktoré sa napájali vo Váhu a pásli na jeho lúčach. Svahy nad západnou stranou hradného kopca poskytujú možnosť takéhoto prípadného využitia. Prezentácia a redizajn parku v Považskom Podhradí by mal do seba pojať aj staršie stopy na svojom území. Nachádzajú sa tu stopy osídlenia púchovskou kultúrou, ale tiež pozostatky prameňa s oloveným potrubím z čias renesancie, šibeničný vršok, či pozostatky kríža, ktorý kedysi stál na jednom zo svahov hradného kopca.



obr. 14 – Možné krajinné okruhy nadväzujúce na krajinu Považského Podhradia, ktoré by jej krajinnú kompozíciu začlenili do širšieho rámca (Google earth)

Podobne ako sídlo Twickel a jeho Umfassungsweg aj tu je veľmi potrebné ďalšie doznenie parku v krajine, ale aj prepojenie s mestom. V samotnom meste je možné tiež dosiahnuť previazanie s krajinnou a historickou zástavbou. Revitalizáciou riečky Domanižanka, doplnením o drobnú architektúru a pavilóny, trhoviská, peších a cyklotrás okolo rybníkov – dnes sú vodné plochy medzi Považskou Bystricou a Podhradím v troch výškových rovinách. Krajinné podmienky v údolí Váhu doslova volajú po pokračovaní komponovania krajiny na spojnici medzi Považským hradom a Manínskou tiesňavou – v lokalite Teplanských rybníkov, či vážskej nivy zvanej Široká. Hladina podzemnej vody je tu vysoko. Po odkrytí niekoľkých metrov zeminy sa podobne, ako v prípade okolia vily Farsetti objaví podzemná voda. Táto už dnes vytvára niektoré z vodných plôch rybníkov. Krajinnárskym dopovedaním je potrebné tento atraktívny priestor začleniť do širších súvislostí medzi Podhradím a mestom, ktoré dnes nemajú hodnotné spojenie.



obr. 15 – Úpravy krajiny medzi mestom Považská Bystrica a Považským Podhradím spracované počas diplomovej práce autora (autor)

7 Záver

Vyššie uvedené príklady a ich aplikácia na príklade zdevastovanej kultúrnej krajiny Považského Podhradia ukázali možnosti a cesty k záchranám kultúrnych krajín v zmenených priestorových a spoločenských podmienkach.

Literatura

- ARCHDAILY (2019) Arcade Gallery / Gijs Van Vaerenbergh [online]. 2019 [cit. 2019-12-08]. ISSN 0719-8884. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/925668/arcade-gallery-gijs-van-vaerenbergh>
- ARCHDAILY (2017) Look! Look! Look! / Studio Morison. In: Archdaily [online]. Archdaily, 2019, 2017-07-11 [cit. 2019-12-08]. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/875341/look-look-look-studio-morison>
- ARCHÍV PAMIATKOVÉHO ÚRADU BRATISLAVA (1922), Pamiatkové orgány na Slovensku 1919 – 1951, šk. č. 77 Považské Podhradie, inv. č. 878, Přírodní památky Považské Podhradí – list Županskému úradu Trenčín zo dňa 31. 10.1922.
- BALUŠÍK .L. (2019) RE: Socha Podhradie- info LB,[elektronická pošta], Správa pre: Marek Turošík, 22.10.2019, [cit. 2019-11-20].
- CLIMATE ADAPT (2016) Kruikeke Bazel Rupelmonde (Belgium): a controlled flood area for flood safety and nature protection (2014). Climate adapt [online]. The European Climate Adaptation Platform, 2016, 2016-04-26 [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/metadata/case-studies/kruikeke-bazel-rupelmonde-belgium-a-controlled-flood-area-for-flood-safety-and-nature-protection>
- DIVISARE (2019) Gijs van Vaerenbergh Arcade. Divisare [online]. Kruikeke: Gemeente Kruikeke, 2019, 2019-09-24 [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: <https://divisare.com/projects/413679-gijs-van-vaerenbergh-matthijs-van-der-burgt-arcade>
- FBSR (2018) Il giardino di villa Farsetti a Santa Maria di Sala: Giornale del workshop internazionale [online]. Treviso, 2018 [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: <http://www.fbsr.it/wp-content/uploads/2018/12/GiornaleWorkshop2018.pdf>. Fondazione Benetton Studi Ricerche.
- GREGOROVÁ J. ŠPAČEK R. (2008) Kultúrna udržateľnosť ako podmienka kultivovanej obývateľnosti mesta. Život. Prostr., Vol. 42, No. 5, p. 227 – 234, 2008.
- HEREFORD TIMES (2019) THOMAS, James. Unlocked after 150 years, Herefordshire's secret garden. In: Hereford times [online]. High Wycombe: Newsquest Media Group, 2019 [cit. 2019-12-08]. Dostupné z: <https://www.herefordtimes.com/news/17677251.secret-walled-garden-to-open-to-public/>
- KUPKA, Jiří Kupka. (2012) Komponovaná kulturní krajina. In: *Člověk, stavba a územní plánování VI*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební (2012). Str. 90-96. ISBN: ISBN 978-80-01-05025-5
- KRUIBEKE (2019) Bezoek Kasteel Wissekerke. Kruikeke [online]. Kruikeke: Gemeente Kruikeke [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: <https://www.kruikeke.be/product/441/bezoek-kasteel-wissekerke>
- LANDEZINE (2019), Twickel estate. Landezine [online]. Ljubljana: Landezine Media, 2019, 2011-04-08 [cit. 2019-11-08]. Dostupné z: <http://landezine.com/index.php/2011/04/twickel-estate-by-michael-van-gessel/>
- MEDNYANSKÝ A. (1962 (1844)). Malebná cesta dolu Váhom, Bratislava : Tatran, s. 248
- MĚSTO VLAŠIM (2013) Historie parku. In: Zámek a park Vlašim [online]. Vlašim: Mesto Vlašim, [cit. 2019-12-08]. Dostupné z: <https://www.vlasimskypark.cz/historie-parku/>
- NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV (2010) STRÁNSKÝ, Martin. Chotkové a jejich vliv na trvale udržitelný rozvoj Dolního Povltaví. Veltruský park + Veltrusdominio = Terra didactica [online]. Olomouc: Národní památkový ústav, 2010, , 107 -116 [cit. 2019-11-08]. ISBN 978-80-86570- 17-4.
- NATIONAL TRUST (2019) Rare curved garden opens for the first time. National trust [online]. [cit. 2019-12-01]. Dostupné z: <https://www.nationaltrust.org.uk/berrington-hall/features/rare-curved-garden-returns-to-the-national-trust>
- ONDREIČKOVÁ R., BENCOVÁ J., MORÁVKOVÁ Z. (1974) Kaštieľ Považské Podhradie

- podrobný výskum a program pamiatkových úprav, Bratislava : SÚPSOP, s. nečíslované.
- POVAŽSKÉ PODHRADIE (2019) Kronika obce. Považské Podhradie [online]. Považské Podhradie [cit. 2019-12-08]. Dostupné z: <https://www.povazske-podhradie.sk/kronika-obce/>
- ŠA ZA so sídlom v BY (1408-1892), Panstvo Považská Bystrica 1408-1892
- ŠA ZA so sídlom v BY (1922) Slúžnovský úrad v Považskej Bystrici, šk. 167, spis č. 6028, Odpoveď Notariátu Považské Podhradie zo dňa 16. 10. 1922.
- SME (2004) Z histórie Vážskej kaskády. My Považská (SME) [online]. 2004, 2004-11-30 [cit. 2019-12-08]. Dostupné z: <https://mypovazska.sme.sk/c/1839649/z-historie-vazskej-kaskady.html>
- TWICKEL (2019) Spiegel des tijds. In: Twickel.nl [online]. Twickel: Twickel, 2019 [cit. 2019-11-08]. Dostupné z: <https://twickel.nl/home/landgoed-twickel/de-tuinen/tuin-en-park/>
- TWICKEL (2018) Twickel estate folder. In: Twickel.nl [online]. Twickel, 2018 [cit. 2019-11-08]. Dostupné z: https://twickel.nl/wp-content/uploads/2018/01/TWICKEL-FOLDER-ENGELS-2018_LR.pdf
- UNESCO (1992) *Report of the Expert Group on Cultural Landscapes: La Petite Pierre (France) 24-26 October 1992* [online]. La Petite Pierre: UNESCO World heritage centre, 1992 [cit. 2019-11-27]. Dostupné z: <http://whc.unesco.org/archive/pierre92.htm>
- VEDOVATO, Loris (2003) La Villa Farsetti a Santa Maria di Sala presso Padova. Influenze romane nell'ambito veneto. In: Zeitenblicke [online]. Universität zu Köln, 2003, 2019 [cit. 2019-11-27]. Dostupné z: <http://www.zeitenblicke.de/2003/03/vedovato.htm>

Informace o autorovi

Ing. arch. Marek Turošík

Technická univerzita v Košiciach – Fakulta umení

marek.turosik@gmail.com

Postavení Healthy Safety Environmental managera v nadnárodní stavební společnosti při uskutečňování stavebních objektů

The position of the Health and Safety Environmental Manager within Multinational Construction Company Facilitating Engineering Structures

Katarína Firmentová

Abstract:

It is a common issue that foreign capital investors seek to fill the position of a Health and Safety Environmental manager; yet the job description tends to fit more a technician of Health and Safety based on the legal requirements of the country where the daughter company at that time operates. But when these two positions are inspected individually and objectively - each requires a different set of demands and specifications as far as skills, education, desirable personality traits and people's skills. It is reasonable to assume that each building site is unique and in need of individual customisation to ensure the needs of safety are met during its construction period. It is necessary to ask a question, who is the best suited and what are the requirements for that person. The aim of this article is to determine and evaluate whether the position of the HSE manager (Health and Safety Environmental manager) in a multinational company with its project and task managing is sufficient for a smooth running of basic legal demands within the area of Health and Safety in the respective country, namely the Slovak Republic. Every position brings its job description. The main focus of the whole analysis is in determining whether it is possible for these two seemingly identical positions to sufficiently ensure safety during the construction period. Based on a three year study and analysis of elemental requirements and also on my own experience - it is safe to conclude that these two job positions are markedly different. Included graphs illustrate the basic requirements of specialised skills and job description. The summary offers ascertainment that it is not desirable for a person holding the position of Health and Safety Environmental manager in an multinational company to be also responsible for the position of the technician of Health and Safety at a building site. The reason is the complexity and job entailment of the HSE manager and the conflicting legal and cultural understanding of the technician of Health and Safety at a building site. This ascertainment should be a guideline for the management of these foreign companies about how challenging these both positions are.

Keywords:

Safety at Work; site; health safety manager; multinational company; education

FIRMENTOVA, Katarína (2020). Postavení Healthy Safety Environmental managera v nadnárodní stavební společnosti při uskutečňování stavebních objektů. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 88–103. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687. Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Kto je to manažér HSE a aké sú jeho kvalifikácie a čo obsahuje jeho pracovná náplň? Je možné, aby z pozície manažéra pokryl všetky legislatívne požiadavky na úseku BOZP? Otázka zdanlivo jednoduchá, no nájsť odpoveď nie je až také jednoduché. V nadnárodných korporáciách je tento pojem – pracovná pozícia bežnou súčasťou v organizačnej štruktúre pracovníkov. Jeho postavenie zvyčajne patrí k vrcholovým manažérom spoločnosti a mnoho krát spadá personálne priamo pod generálne riaditeľa, či riaditeľa závodu.

No v slovenských spoločnostiach túto pozíciu nazývame bezpečnostným technikom.

Bezpečnostný technik, kto to je? Existuje presná definícia jeho popisu pracovnej náplne? Aké sú požiadavky na jeho kvalifikácie? Je to ekvivalent pracovnej pozície HSE manažéra?

Na základe zbierania údajov v rokoch 01/2015 až 08/2019 a následného spracovania takto získaných údajov je možné zodpovedať tieto zdanlivo jednoduché otázky.



Ďalším dôležitým pojmom, ktorý je potrebné na začiatok objasniť je stavebný objekt a jeho uskutočňovanie. Existuje viacero definícií, no najčastejšie sa jedná o priestorovo ucelenú, alebo aspoň technicky samostatnú časť stavby s presne vymedzenou funkciou v rámci stavby. Skladá sa z prvkov nižších rádov – zo stavebných konštrukcií, ktoré sa môžu následne členiť na konštrukčné diely. Ako jednoduchý príklad je možné uviesť stavebnú priečku, ktorá sa skladá z tehál, malty, dverí, omietky atď.

2 Metodika a ciele výskumu

Okrem prác s literatúrou príspevkov vznikal hlavne na základe zberu dát za obdobie 05/2015 až 08/2019 a následnej analýzy jednotlivých ukazovateľov – faktorov výskumu. Najväčším prínosom tejto štúdie je odpoveď na otázku, či HSE manager je totožný s technikom BOZP v nadnárodnej stavebnej spoločnosti.

3 Postavenie a úlohy manažéra v nadnárodnej spoločnosti

Proces riadenia je pomerne uzavretý proces, ktorý začína stanovením cieľov, pokračuje ich realizáciou a končí sa dosiahnutím určitých výsledkov.

V oblasti bezpečnosti pri práci sa stretávame s klasickým modelom PDCA:

- P – Planning /plánuj
- D – Doing /konaj
- C – Checking /kontroluj
- A – Acting /akcia

Avšak tento postup je potrebné uplatňovať tímovým spôsobom. Jedná sa predovšetkým o všeobecne použiteľný algoritmus, ktorý sa často používa pri rôznych projektoch. Jeho aplikácia je náročná, proces je dlhodobejší a je nevyhnutné zdôrazniť jeho sústavnosť a dôslednosť. Postupnosť jednotlivých bodov musí byť dodržaná.

Z pohľadu plnenia pracovných úloh na tejto pozícii vychádza predovšetkým z manažérskej práce, a to obsahujúcej tri základné skupiny úloh, a to:

1. Riadenie práce a organizácie
2. Riadenie pracovníkov
3. Riadenie operácií a produkcie

Jednou z ďalších dôležitých súčasti a hlavnou úlohou manažéra HSE je aplikovať štandardy, všeobecné zásady riadenia spoločnosti na úseku BOZP podľa materskej firmy.

3.1 Špecifikácia pracovných povinností HSE manažera

Na základe analyzovaných údajov je možné špecifikovať hlavné úlohy, resp. požiadavky, ktoré zadáva materská firma.

K hlavným pracovným úlohám patria:

- preverovanie, monitorovanie, vývoj a implementácia BOZP,
- aplikácia štandardov materskej spoločnosti,
- participácia pri príprave a implementácii funkčného systému bezpečnosti pri práci
- navrhovanie špecializovaných opatrení čo sa týka problematiky - BOZP, PO a enviromentu
- Implementácia procesu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a údržba systému bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci – ISO 45001,
- poskytovanie technických riešení s ohľadom na BOZP,
- participácia na školeniach, kontrolách a reportoch,
- implementácia procesu ochrany životného prostredia a údržba systému ochrany životného prostredia,
- dohľad a kontrola nad BOZP v súlade so stanovenými predpismi,
- vykonávanie kontroly dodržiavania bezpečnostných predpisov a noriem na pracovisku
- navrhovanie opatrení smerujúcich k odstráneniu zistených nedostatkov
- komunikácia s orgánmi štátneho dozoru v oblasti životného prostredia

Z tohto popisu prác jednoznačne vyplýva, že táto pozícia je prvotne zameraná na dosahovanie interných cieľov materskej spoločnosti a až následne na samotný výkon prác technika bezpečnosti pri práci.

3.2 Osobnosť manažéra a požiadavky na osobnostné a vzdelanostné predpoklady

Kvality dobrého manažéra možno charakterizovať aj pomocou anglického slova „LEADER“, čo v preklade, znamená vodca a odporúčané činnosti, ktoré by mal vykonávať možno potom odvodiť od jednotlivých písmen z ktorých sa slovo skladá:

Lead – schopnosť viesť ľudí

Enable – dáva možnosti

Articulate – schopnosť objasniť vízie

Decide – rozhodovať

Encourage – povzbudzovať

Reward – odmeňovať

Na manažéra ako takého, nie sú v zmysle legislatívy žiadne presne stanovené vzdelanostné požiadavky.

4 Postavenie a úloha BOZP technika v pracovnom procese

Pozícia bezpečnostného technika v organizácii je chápaná ako funkcia, pomocou ktorej vedenie firmy zabezpečuje plnenie legislatívnych požiadaviek na úseku bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. A teda sama priamo zabezpečuje tieto činnosti.

4.1 Osobnosť bezpečnostného technika a požiadavky na osobnostné a vzdelanostné predpoklady

Bezpečnostným technikom môže byť osoba, ktorá:

- má úplné stredné vzdelanie alebo úplné stredné odborné vzdelanie, absolvovala odbornú prípravu v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a na základe vykonanej skúšky získala osvedčenie o odbornej spôsobilosti bezpečnostného technika (osvedčenie bezpečnostného technika) u osoby oprávnenej na výchovu a vzdelávanie, ktorá je právnickou osobou, alebo
- získala odborné vzdelanie v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a osvedčenie bezpečnostného technika na základe vykonanej skúšky v rámci stredoškolského štúdia ukončeného maturitnou skúškou alebo vysokoškolského štúdia na oprávnenej škole (ďalej len „škola“), ktorá vymedzila obsah a rozsah študijného zamerania bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci po dohode s Národným inšpektorátom práce, a tak získala oprávnenie na výchovu a vzdelávanie bezpečnostného technika.

Úplne stredné vzdelanie je zadefinované v zmysle vyhlášky č. 318/2008 Z.z., ukončené maturitnou skúškou.

Následne absolvovaním základného kurzu, ktorý je určený pre pracovníkov, ktorí budú vykonávať funkciu technika bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v zmysle platnej legislatívy v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a zložením skúšky, sa osoba s bližšie nešpecifikovanou maturitnou skúškou stáva bezpečnostným technikom a môže začať plniť úlohy v zmysle 124/2006 Z.z. pre zamestnávateľa, kde svoju prácu vykonáva.

Vyššie uvedené podmienky získania kvalifikácie, na to aby mohla osoba vykonávať prácu bezpečnostného technika však nie sú postačujúce pre výkon v stavebnej oblasti.

Vzhľadom na náročnosť a neustále meniace sa vstupné faktory, keďže stavbu chápeme ako živý proces, slovenská legislatíva požaduje na vykonávanie tejto funkcie technika s autorizáciou – teda autorizovaný bezpečnostný technik. Žiadateľ, teda osoba, ktorá má potreby získania tohto oprávnenia je povinná úspešne absolvovať skúšky na Národnom inšpektráte práce v Košiciach.

Dĺžka odbornej praxe bezpečnostného technika ku dňu podania žiadosti musí byť najmenej dva roky a počítajú sa odo dňa vydania osvedčenia bezpečnostného technika. Prax nemusí byť súvislá, jednotlivé obdobia a formy praxe sa spočítavajú, ale v prípade, že sa obdobia praxe prekrývajú, akceptuje sa len jedno obdobie.

Formy praxe:

- prax vykonáva bezpečnostným technikom ako zamestnanec na pracovnú zmluvu
- prax vykonáva bezpečnostným technikom ako živnostník pre odberateľov
- prax vykonáva bezpečnostným technikom ako odborný zamestnanec bezpečno-technickej služby u odberateľa

4.2 Špecifikácia pracovných povinností technika BOZP

Na základe údajov je možné špecifikovať hlavné úlohy bezpečnostného technika, ktoré vyplývajú z plnenia legislatívnych požiadaviek Slovenskej republiky.

K hlavným pracovným úlohám patrí:

1. Zisťovanie, posudzovanie a hodnotenie:
 - a) rizík a iných ohrození zdravia zamestnancov,
 - b) príčiny vzniku nežiaducich udalostí ako pracovných úrazov, iných úrazov, nebezpečných udalostí, závažných priemyselných havárií,
2. Zabezpečovanie a vypracovanie:
 - a) systému a programov výchovy a vzdelávania zamestnancov i ostatných osôb,
 - b) vnútorných predpisov, pravidiel a pokynov BOZP,
 - c) vnútropodnikového kontrolného systému BOZP,
 - d) harmonogramu prehliadok a skúšok technických zariadení,
 - e) vnútropodnikového informačného systému BOZP a systému vedenia dokumentácie BOZP,
 - f) záznamov z vyšetrovania pracovných úrazov, prevádzkových nehôd,
 - g) plánu preventívnych lekárskeho prehliadok,
 - h) zoznamu rizikových prác,
 - i) zoznamu zakázaných prác pre ženy a mladistvých.
3. Spolupráca s ostatnými oddeleniami zamestnávateľa pri:
 - a) vypracúvaní koncepcie politiky BOZP,
 - b) vykonávaní školení a overovaní vedomostí z požiadaviek BOZP,
 - c) vykonávaní previerok a vyhodnocovaní stavu,
 - d) vypracúvaní harmonogramu odstraňovania zistených nedostatkov a pri ich odstraňovaní,
 - e) vypracúvaní návrhov na úpravu strojov a zariadení, pracovného
 - f) meraní škodlivých činiteľov pracovného prostredia,
 - g) vedení dokumentácie BOZP.
4. Kontrola:
 - a) stavu pracovísk - objektov, komunikácií, strojov,
 - b) dodržiavania bezpečnostných požiadaviek,
 - c) dodržiavania zákazu prác ženám a mladistvým,
 - d) funkciu a spoľahlivosť ochranných, zabezpečovacích a havarijných systémov,
 - e) dodržiavania prijatých systémových a programových dokumentov,
 - f) pridelovania a používania OOPP a starostlivosť o tieto prostriedky,
 - g) vykonávania preventívnych lekárskeho prehliadok,
 - h) dodržiavania podmienok odbornej spôsobilosti,
 - i) dodržiavania dohôd so zamestnancami externých subjektov,
 - j) či zamestnanec nie je pod vplyvom alkoholu, omamných látok alebo psychotropných látok a dodržiavanie zákazu fajčenia na pracoviskách, na ktorých pracujú aj nefajčiari.

5 Porovnanie a analýza osobnostných predpokladov a základných požiadaviek na jednotlivé pracovné pozície

Na základe predchádzajúcich teoretických východísk je možné konštatovať, že postavenie manažéra v systéme riadenia je cieľená a systematická práca, ktorá vyžaduje predovšetkým manažérske zručnosti. Predpokladom pre koordináciu činnosti vrcholového manažmentu je jasne zadefinovaná organizačná štruktúra, ktorá je v nadnárodných spoločnostiach prísne riadená.

Čo sa týka technika BOZP jeho primárnym cieľom je byť nápomocný pri plnení legislatívnych požiadaviek na úseku BOZP pre zamestnávateľa. A samostatným výkonom prac zabezpečuje aj plnenie týchto požiadaviek.

5.1 Metodika - Kľúč výberu a východiskové parametre pre analýzu

1. totožné východiska:
 - a) požadované základné vzdelanie,
 - b) požadované doplňujúce vzdelanie,
 - c) požadované jazykové znalosti,
 - d) požadovaná prax v odbore,
 - e) požadované osobnostné predpoklady,
 - f) požadované počítačové zručnosti.
2. vstupy pre analýzu:

na základe analyzovaných údajov z jednotlivých pracovných portálov, ktoré ponúkali pracovné pozície pod rozličnými názvami, boli tieto rozdelené do dvoch častí:

Jednotné pomenovanie	Názov pozícií podľa zamestnávateľa
technik BOZP	technik BOZP
	autorizovaný bezpečnostný technik
	Bezpečnostný technik s Anglickým jazykom
	Technik/čka BOZP, PO a ŽP
manažér HSE	HSE manager
	Health & Safety Manager
	HSE Coordinator
	Senior HSE Specialist
	EHS Manager (BOZP)

3. nástroje riadenia:
 - a) zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 124/2006 Z.z. o ochrane bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci
 - b) ISO 45 001:2018

5.2 Analýza výsledkov podľa zvolených parametrov

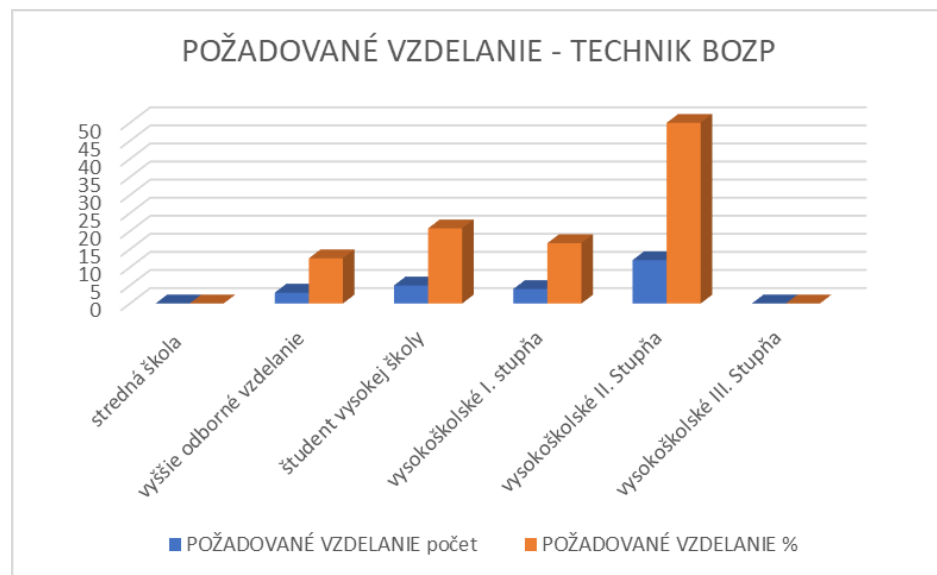
Vzhľadom na nerovnomernosť veľkosti vzoriek, celkové závery boli percentuálne prerátané. Vzorky pracovných pozícií manažér HSE – 65 ks a pracovná pozícií technik BOZP 24 kusov. Ako podklad pre vzorky boli brané do úvahy požiadavky na pracovných portáloch ako profesia.sk, praca.sme.sk, job.sk., ponuky práce v Slovenskej republike.

5.2.1 Vzdelanie

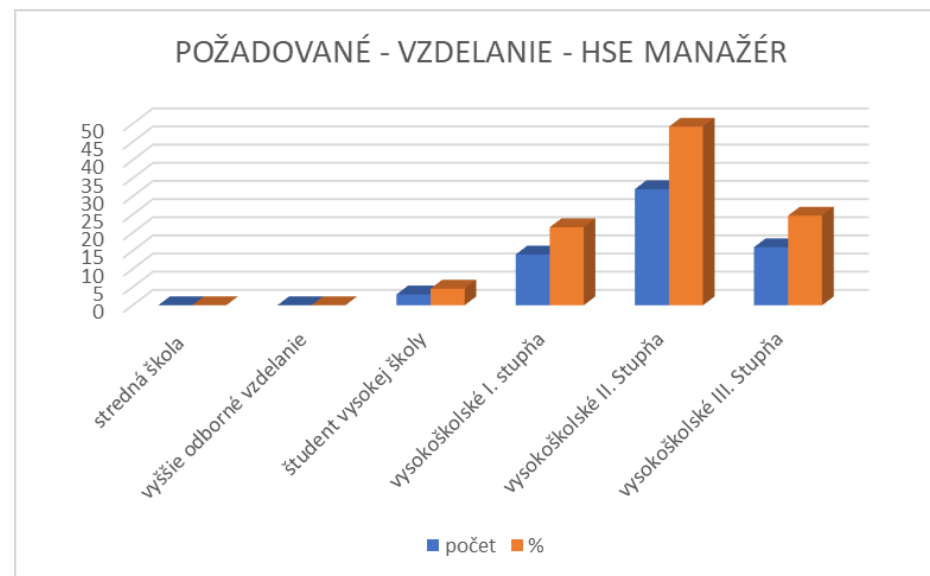
Vzdelanie je súhrn znalostí, vedomostí, poznávacích spôsobilostí a schopností, a zároveň v tomto prípade aj jeden zo základných parametrov analýzy pri konfrontácii pozícií HSE manažér a technik BOZP.

Zo vzorky je viditeľné že 50 % požaduje na HSE manažéra vysokoškolské vzdelanie, pričom u technika BOZP je to 49,2%. V tomto prípade je možné konštatovať, že vzdelanostné požiadavky sú stanovené približne rovnako u oboch pracovných pozícií.

Požadované základné vzdelanie				
ZÁKLADNÉ VZDELANIE	TECHNIK BOZP		HSE MANAŽÉR	
	počet	%	počet	%
stredná škola	0	0	0	0
vyššie odborné vzdelanie	3	12,5	0	0
študent vysokej školy	5	20,8	3	4,6
vysokoškolské I. stupňa	4	16,7	14	21,5
vysokoškolské II. Stupňa	12	50	32	49,2
vysokoškolské III. Stupňa	0	0	16	24,7



graf 1 – Požiadavky na vzdelanie technik BOZP



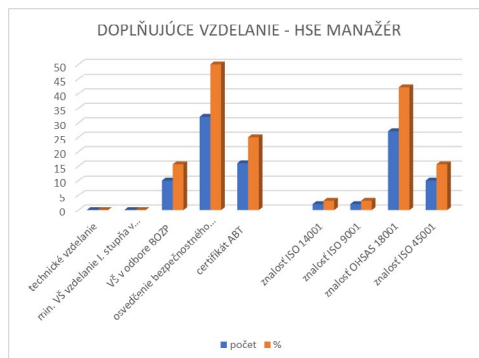
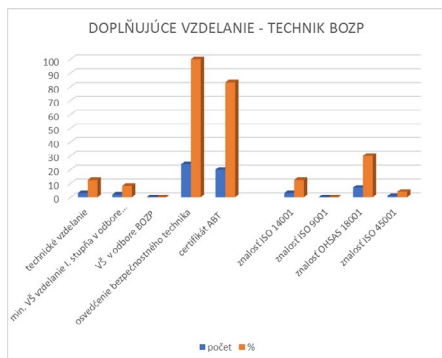
graf 2 – Požiadavky na vzdelanie HSE manažér

5.2.2 Vzdelanie – odborné

Odborné vzdelanie, kým na jednu pozíciu legislatíva taxatívne vymedzuje špecifické požiadavky na prax a vzdelanie na druhú nie sú stanovené ani minimálne požiadavky, a teda závisí na samotnom zamestnávateľovi ako si požiadavky stanoví.

Zo vzorky je viditeľné že iba 50% požaduje na HSE manažéra osvedčenie technika BOZP, pričom u technika BOZP je to 100%. Zároveň z analýzy vyplýva, že vysokoškolské vzdelanie vzdelanie v odbore preferuje viac pozícia HSE manažéra ako technika BOZP.

Požadované doplňujúce vzdelanie				
DOPLŇUJÚCE VZDELANIE	TECHNIK BOZP		HSE MANAŽÉR	
	počet	%	počet	%
technické vzdelanie	3	12,5	0	0
min. VŠ vzdelanie I. stupňa v odbore zameranom na bezpečnosť	2	8,3	0	0
VŠ v odbore BOZP	0	0	10	15,6
osvedčenie bezpečnostného technika	24	100	32	50
certifikát ABT	20	83,3	16	25
znalosť ISO 14001	3	12,5	2	3,1
znalosť ISO 9001	0	0	2	3,1
znalosť OHSAS 18001	7	30	27	42,2
znalosť ISO 45001	1	4	10	15,6



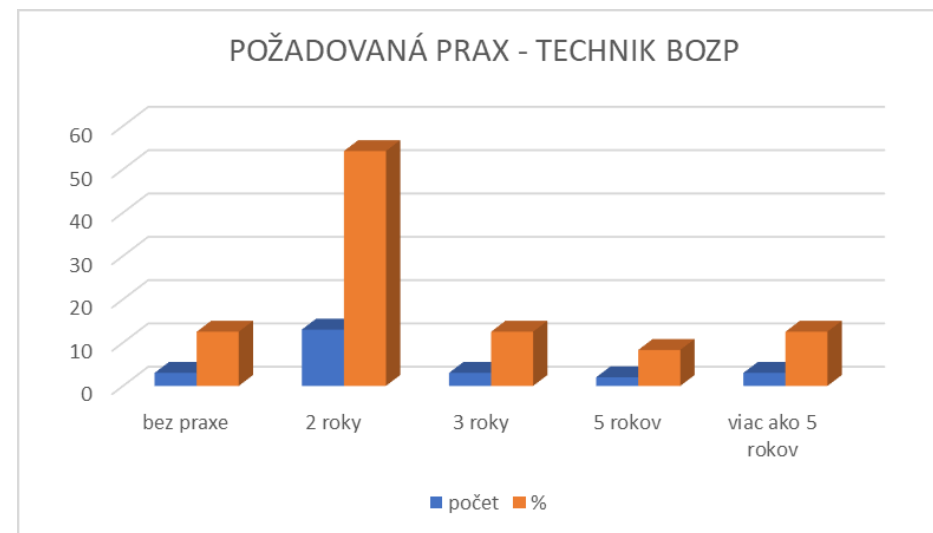
graf 3 (vlevo) – Požiadavky na doplňujúce vzdelanie technik BOZP
graf 4 (vpravo) – Požiadavky na doplňujúce vzdelanie HSE manažér

5.2.3 Prax

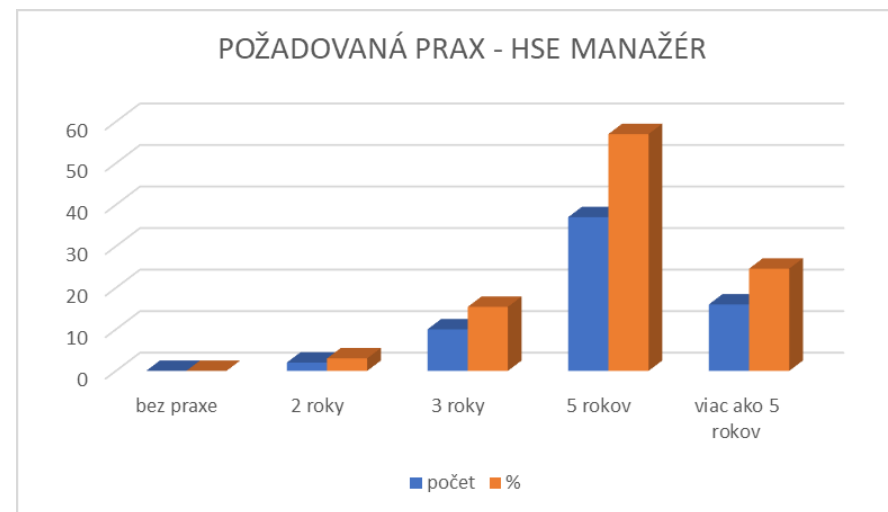
Prax, teda skúsenosti získané praktickou činnosťou v zamestnaní na rovnakej pozícii. Kým pre jednu funkciu je absolútne neprijateľné prijať človeka bez praxe a to HSE manager, druhá pozícia toleruje prax do dvoch rokov až do výšky 54,2%.

Zo vzorky je jednoznačné, že 57 % preferuje na HSE manažéra prax viac ako 5 rokov, pričom u technika BOZP je to len niečo viac ako 8%.

Požadovaná prax v odbore				
DÍŽKA PRAXE	TECHNIK BOZP		HSE MANAŽÉR	
	počet	%	počet	%
bez praxe	3	12,5	0	0
2 roky	13	54,2	2	3
3 roky	3	12,5	10	15,4
5 rokov	2	8,3	37	57
viac ako 5 rokov	3	12,5	16	24,6



graf 5 – Požiadavky dĺžky praxe pre technika BOZP



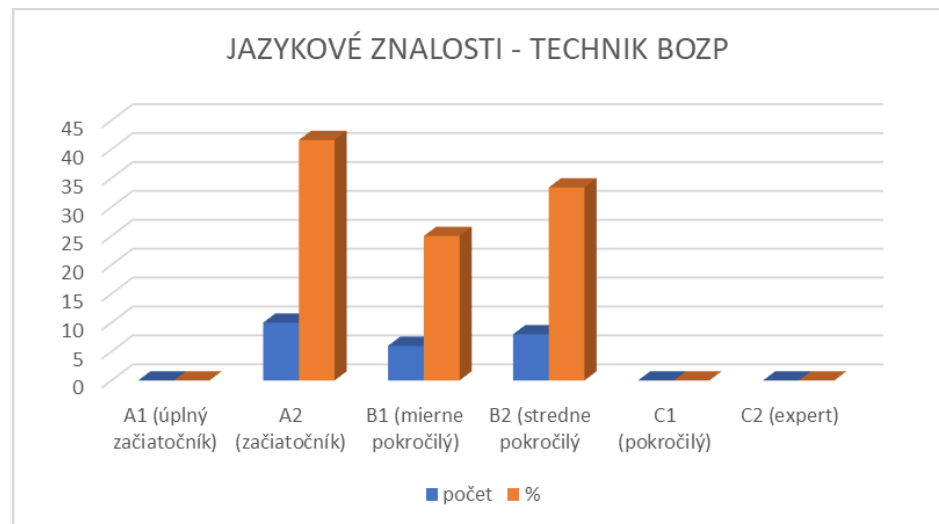
graf 6 – Požiadavky dĺžky praxe pre HSE manažéra

5.2.4 Jazykové znalosti

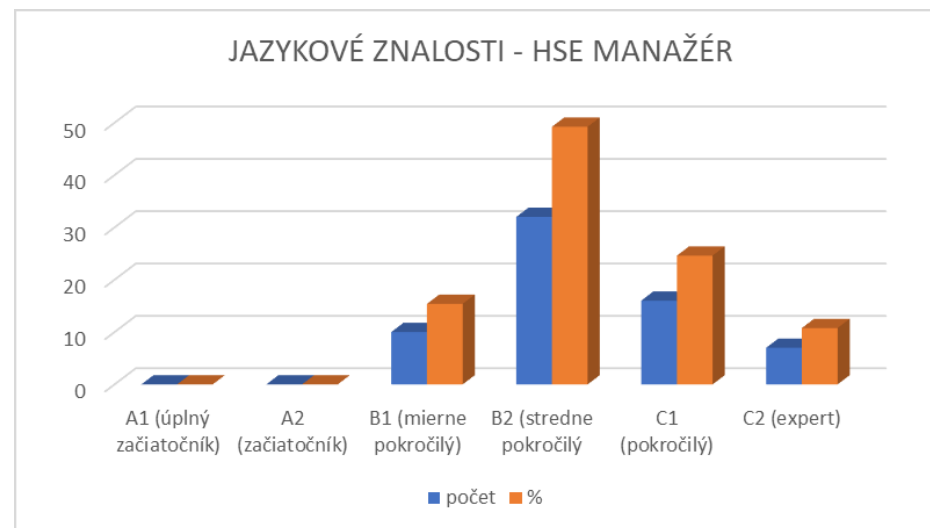
Ovládanie svetových jazykov sa v dnešnej dobe považuje za štandard vzdelania. Avšak nie každá spoločnosť vyžaduje jeho ovládanie. Pokiaľ sa jedná o nadnárodné spoločnosti, takom prípade je na prvom mieste ovládanie cudzieho jazyka a až potom ostné vzdelanostné požiadavky.

Zo vzorky je viditeľné že približne 50 % požaduje na HSE manažéra B2 ovládanie jazyka, pričom u technika BOZP je iba okolo 33%. V tomto prípade je možné konštatovať, že jazykové znalosti sú dôležitejšie pre manažéra ako pre technika BOZP.

Požadované jazykové znalosti				
STUPEŇ VZDELANIA JAZYKOV	TECHNIK BOZP		HSE MANAŽÉR	
	počet	%	počet	%
A1 (úplný začiatočník)	0	0	0	0
A2 (začiatočník)	10	41,6	0	0
B1 (mierne pokročilý)	6	25	10	15,39
B2 (stredne pokročilý)	8	33,4	32	49,23
C1 (pokročilý)	0	0	16	24,61
C2 (expert)	0	0	7	10,77



graf 7 – Požiadavky jazykových znalostí pre technika BOZP



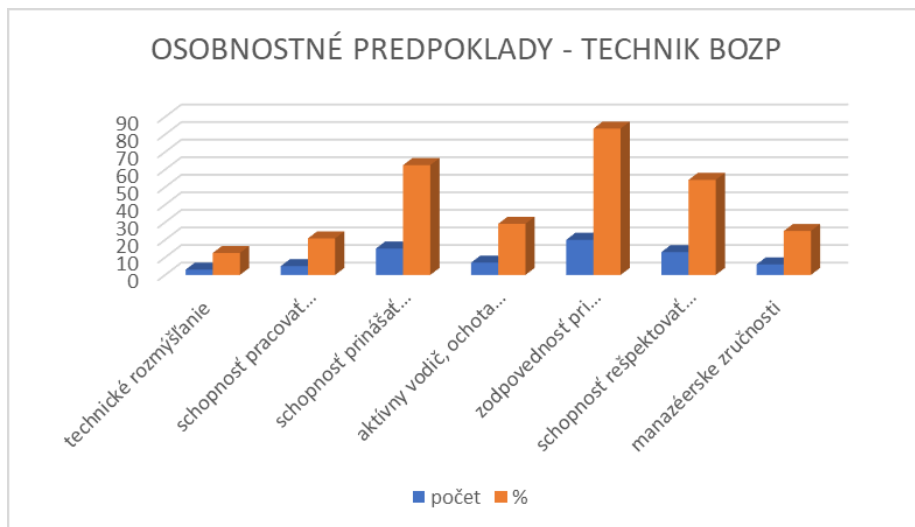
graf 8 – Požiadavky jazykových znalostí pre HSE manažéra

5.2.5 Osobnostné predpoklady

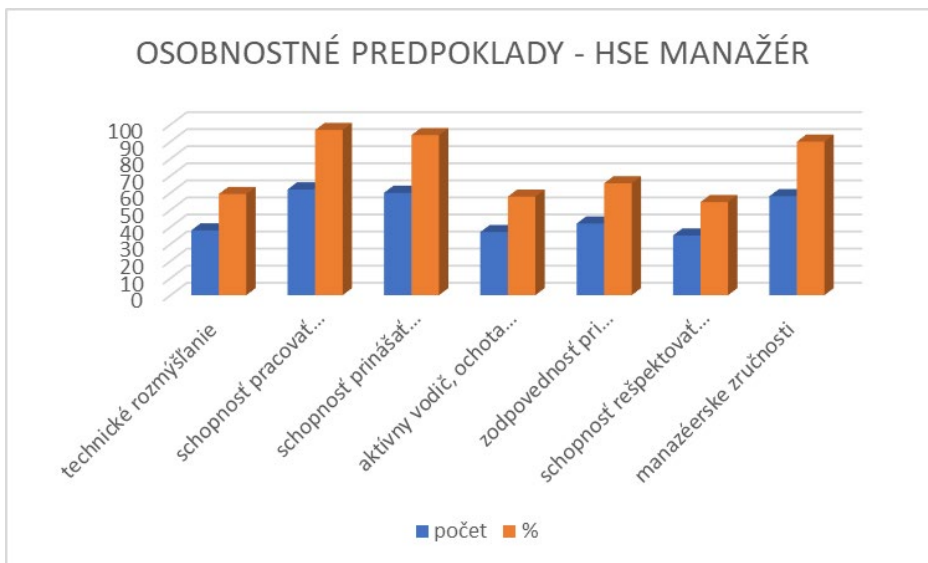
Jednou z dôležitých predpokladov na výkon samotnej funkcie sú samozrejme aj osobnostné predpoklady.

Zo vzorky je viditeľné že 96,8 % požaduje na HSE manažéra aby pracoval samostatne, pričom u technika BOZP je to iba 20,8%. V tomto prípade je možné jednoznačne konštatovať, že požiadavky na HSE sú odlišné od požiadaviek na technika BOZP.

PREDPOKLADY A ZRUČNOSTI	TECHNIK BOZP		HSE MANAŽÉR	
	počet	%	počet	%
technické rozmyšľanie	3	12,5	38	59,3
schopnosť pracovať samostatne	5	20,8	62	96,8
schopnosť prinášať nové riešenia	15	62,5	60	93,8
aktívny vodič, ochota cestovať	7	29,1	37	57,8
zodpovednosť pri plnení úloh	20	83,3	42	65,6
schopnosť rešpektovať dohodnuté pravidlá a postupy	13	54,1	35	54,6
manažérske zručnosti	6	25	58	90



graf 9 – Požiadavky osobnostných predpokladov pre technika BOZP

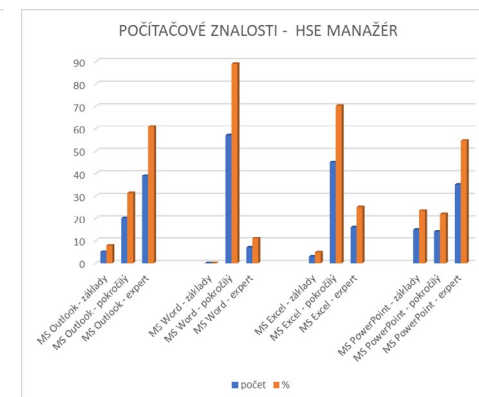
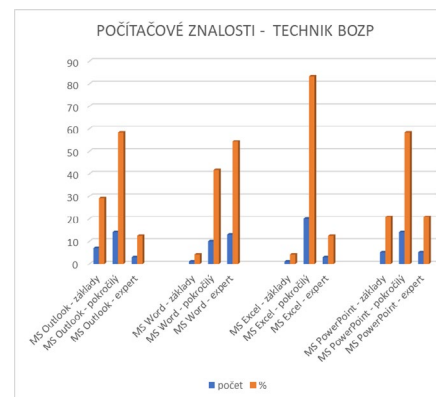


graf 10 – Požiadavky osobnostných predpokladov pre HSE manžera

5.2.6 Počítačové znalosti

Počítačové znalosti patria k základnej gramotnosti ako manažéra, tak aj technika BOZP. Je nutné spomenúť, že manažér prezentuje viac navonok dosiahnutie stanovených cieľov a preto aj požiadavky na jeho prezentačné schopnosti a počítačové zručnosti sú požadované na vyššej úrovni ako technika BOZP.

STUPEŇ VZDELANIA	Požadované počítačové znalosti			
	TECHNIK BOZP		HSE MANAŽÉR	
	počet	%	počet	%
MS Outlook - základy	7	29,1	5	7,8
MS Outlook - pokročilý	14	58,4	20	31,3
MS Outlook - expert	3	12,5	39	60,9
MS Word - základy	1	4,1	0	0
MS Word - pokročilý	10	41,6	57	89
MS Word - expert	13	54,3	7	11
MS Excel - základy	1	4,1	3	4,7
MS Excel - pokročilý	20	83,3	45	70,3
MS Excel - expert	3	12,5	16	25
MS PowerPoint - základy	5	20,8	15	23,4
MS PowerPoint - pokročilý	14	58,4	14	21,9
MS PowerPoint - expert	5	20,8	35	54,7



graf 11 (vlevo) – Požiadavky počítačových znalostí pre technika BOZP
graf 12 (vpravo) – Požiadavky počítačových znalostí pre HSE manžera

5.3 Zhodnotenie výsledkov analýzy

Podľa najčastejších požiadaviek zamestnávateľov a na základe zhodnotenia požadovaných kvalifikácií, vedomostí, skúsenosti uvádzam v nasledovnej tabuľke vzor najčastejších požiadaviek a teda aj samotných kritérií na jednotlivé pozície.

Požiadavky	Technik BOZP	HSE manažér
vzdelanie	vysokoškolské II. Stupňa	vysokoškolské II. Stupňa
doplňujúce odborné vzdelanie	osvedčenie bezpečnostného technika	osvedčenie bezpečnostného technika
prax	2 roky	5 rokov
jazykové znalosti	B2	B2
osobnostné predpoklady	zodpovednosť pri plnení úloh	manažérske zručnosti
počítačové zručnosti	MS Outlook - pokročilý	MS Outlook - expert
	MS Word - expert	MS Word - pokročilý
	MS Excel - pokročilý	MS Excel - pokročilý
	MS PowerPoint - pokročilý	MS PowerPoint - expert

Z uvedených vyplýva, že na jednotlivé pozície sú mnohokrát kladené odlišné požiadavky.

6 Záver

Hlavným cieľom tohto príspevku ako aj samotnej analýzy na základe zadaných parametrov bola odpoveď na otázku: či je vhodné, aby osoba zastávajúca pozíciu HSE manažera v nadnárodnej spoločnosti v dostatočnej miere zabezpečovala aj výkon prác ako technik BOZP. Na základe viacročného zberu vstupných údajov je možné konštatovať, že požiadavky na tieto dve zdanlivo rovnaké funkcie sú diferenciálne odlišné. Preto nie je vhodné aby HSE manager, ktorý má predovšetkým riadiacu funkciu priamo zastával aj funkciu bezpečnostného technika, ktorého na základe pozorovaní možno chápať ako výkonnú funkciu. Teda sú to dve samostatné funkcie s odlišnou náplňou prác a odlišnými požiadavkami na kvalifikáciu.

Literatura

- ISO 45001:2018 Systémy manažérstva bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.1 vyd. SUTN,
SLOVENSKO (2006). Zákon 124/2006 Z.z. . Zákon o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov, Slovenská republika*. 2006,
TRÁVNIK. *Ekonomika stavebného podnikania* Autori: Prof. Ing. Igor Trávník, DrSc. Ing. Zuzana Chodasová, PhD. Ing. Iveta Romancová, PhD. Ing. Zora Petráková, PhD. Názov: Ekonomika stavebného podnikania Náklad: elektronická forma, Rozsah 127 strán, 10 obrázkov, 12 tabuliek, 12,198 AH, 2.prepracované vydanie, elektronická forma, edičné číslo 5054 ISBN 80-227-1895-5
VÁRY, KOPČA (2009) . *Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci bozp II* , : 978-80-2273-047-1,
www.profesia.sk
www.job.sk
www.praca.sme.sk

Informace o autorce

Ing. Katarína Firmentová
firmentovakatarina@gmail.com

VZTAH VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY A SÍDLA

Výsledky dotazníkového šetření k problematice protipovodňové ochrany v územním plánování

Results of the Questionnaire Survey on Flood Protection in Spatial Planning

Kateřina Vetešníková

Abstract:

The paper deals with the results of a questionnaire survey focused on flood protection and water management in the field of spatial planning. The survey was carried out in the second half of 2018 and its objective was to obtain information on the actual state and progress of the acquisition of spatial planning tools in practice.

The survey itself was preceded by an analysis of the means available in the current legislation of the Czech Republic in this area and it was found that the current state of its application was unsatisfactory. In the course of the analysis the most effective tools for work with flood issues and water management proved to be spatial plans and comprehensive concepts (studies). They were precisely them and their acquisition process that were focused on the subsequently formulated series of eight questions of the questionnaire survey. The survey was carried out in the form of an internet application and representatives of the spatial planning department of all municipalities with extended competence in the Czech Republic were invited to fill in the survey. Of the 205 respondents, 76 participated (41.3%). The article deals with the results of the survey and summarizes the findings that will be used for the purposes of further research in the framework of the dissertation thesis focused on this issue.

Keywords:

Questionnaire survey; flood protection; water management; spatial planning; the Czech Republic

VETESNIKOVA, Katerina (2020). Výsledky dotazníkového šetření k problematice protipovodňové ochrany v územním plánování.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 106–119. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Následující text seznamuje čtenáře s výsledky dotazníkového šetření zaměřeného na protipovodňovou ochranu a hospodaření s vodou v oblasti územního plánování. Šetření proběhlo v druhé polovině roku 2018 a jeho cílem bylo získat informace o skutečném stavu a průběhu pořizování nástrojů územního plánování v praxi.

Dotazník měl neočekávaně vysokou účast a odpovědělo více než 40% respondentů. Takový zájem by mimo jiné mohl naznačovat, že toto téma je aktuální a zasluhuje si pozornost. Hesla jako extrémní povodňové situace, globální oteplování, období sucha, snižování hladiny podzemních vod a mnoho dalších slýcháme dnes stále častěji a je otázkou, zda v rámci územního plánování využíváme veškerý potenciál k optimalizaci měnících se podmínek. Ukazuje se, že je třeba stále více a aktivně pracovat se zadržováním vody v krajině a měnit přístup k hospodaření s vodou. To si ale žádá řešit problém v relativně širokém měřítku a napříč různými obory. Postupujeme vzhledem k povaze a rozsahu této oblasti plánování skutečně koncepčně a strategicky? Položené otázky mají svůj původ v domněnce, že současná legislativa a nástroje územního plánování neposkytují dostatečnou oporu pro rozhodování v území vzhledem k hospodaření s vodou a protipovodňové ochraně.

V rámci šetření byli osloveni zástupci všech oddělení územního plánování za jednotlivé obce s rozšířenou působností z celé České republiky a odpovídali na sérii sedmi otázek, které se zabývaly pořizováním nástrojů s koncepčními přístupy k hospodaření s vodou a protipovodňové ochraně a také procesem pořizování územního plánu; zda tyto nástroje nově vznikají, jsou průběžně aktualizovány a jak je to s motivací k jejich pořizování.

Tento příspěvek obsahuje krátké seznámení s průběhem a metodikou dotazníkového šetření, následované rozborem výsledků jednotlivých otázek se stručným komentářem a v závěru jsou zjištění shrnuta a doplněna o náměty k dalšímu výzkumu.

2 Průběh a metodika

Šetření proběhlo v srpnu roku 2018 pomocí internetové aplikace. Cílovou skupinou byli zástupci jednotlivých ORP za oddělení územního plánování (resp. územního rozvoje, stavebního úřadu, odboru pro územní rozvoj). Žádost o vyplnění dotazníku byla rozeslána emailem na konkrétní veřejně dostupné e-mailové adresy kontaktním osobám uvedeným na webových stránkách příslušných úřadů. Dotazníkového šetření se z 205 oslovených zástupců ORP zúčastnilo 76 osob (41,3%). Během prvního dne byl vyplněn 45 respondenty a celkem odpovědělo 76 respondentů během 14 dnů. Další odpovědi nenásledovaly a aplikace byla tedy po měsíci působení uzavřena. Velký zájem byl i o zaslání výsledků dotazníku.

Dotazník obsahoval celkem devět otázek, z nichž první sloužila k identifikaci respondentů za jednotlivá ORP a poslední otázka dávala respondentům volitelný prostor k vyjádření případných poznámek. Stejných sedm otázek, zabývajících se řešenou problematikou, je podrobněji rozebráno dále. Byly položeny formou otevřenou i uzavřenou.

Samotnému šetření předcházela analýza prostředků, které má v rámci této tematiky současná legislativa v ČR k dispozici, a bylo zjištěno, že současný stav jejich využívání se jeví jako nevyhovující pro účinnou práci s protipovodňovou ochranou a hospodaření s vodou.

Nástroje územního plánování poskytují ve svých dokumentacích problematice protipovodňové ochrany a hospodaření s vodou prostor na všech úrovních. Pro celorepublikovou koncepci je Politika územního rozvoje, která stanovuje nadregionální priority a formuluje základní zásady. Ty jsou pro jednotlivé kraje rozvinuty

v Zásadách územního rozvoje a sledovány v Územně analytických podkladech. V tomto měřítku je protipovodňová ochrana velmi těžko uchopitelný jev vzhledem ke své povaze. Pro efektivní řešení protipovodňové ochrany je třeba řešit vodní toky komplexně, s přesahem přes hranice regionů, avšak relativně podrobně vzhledem ke konkrétním podmínkám v území. Další úroveň plánování je potom měřítko územních plánů, studií a územně analytických podkladů v rozsahu územních celků obcí, popřípadě obcí s rozšířenou působností. Zde už často řešené území pokrývá jen část vodního toku.

Můžeme si uvést konkrétní příklad řeky Sázavy: zasahuje na území kraje Vysočina a Středočeského kraje a protéká velkým množstvím obcí. Jak dotčené obce, tak kraje mají zpracované své příslušné dokumentace, ale nikdy není zajištěno komplexní řešení celého vodního toku – až na úrovni celorepublikové, kde se však už zase ztrácí potřebná podrobnost.

Nástroje územního plánování tedy poskytují prostor pro řešení protipovodňových opatření na všech úrovních, nicméně členění územních celků v rámci územního plánování není příznivé pro komplexní řešení vodních toků jako takových. Tento deficit nicméně vyvažují nástroje vodohospodářské, které vodní toky řeší jako celky. Mají vodním tokům odpovídající členění na povodí a dílčí povodí, pro něž pak v jednotlivých úrovních modelují, počítají a navrhuje. Je otázkou, zda a jakým způsobem nástroje územního plánování přebírají zjištění a návrhy z vodohospodářských dokumentací a na jakých úrovních. Také je třeba vzít v potaz životnost těchto dokumentací a délku cyklu jejich aktualizace vzhledem k relativně novým vodohospodářským zjištěním.

Jako nejvíce účinné nástroje pro práci s protipovodňovou problematikou a hospodaření s vodou byly v průběhu analýzy stanoveny územní plány a komplexní koncepce (studie), které se mohou rozsahem řešeného území a zároveň podrobností blížit ideálu pro danou problematiku. Právě na ně a jejich pořizovací proces byla zaměřena posléze formulovaná série otázek dotazníkového šetření, a proto byli jako cílová skupina zvoleni respondenti z řad zástupců ORP.

Cílem dotazníku bylo získat podrobnější vhled do praktického využívání zmíněných nástrojů, zda skutečně současná legislativa a nástroje územního plánování neposkytují dostatečnou oporu pro rozhodování v území vzhledem k hospodaření s vodou a protipovodňové ochraně anebo zda jsou jejich možnosti nedostatečně využívány.

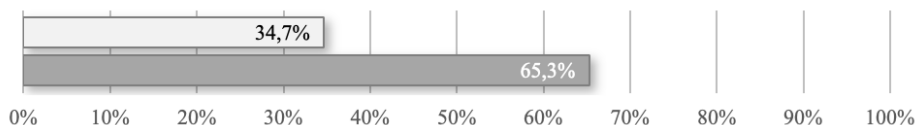
3 Výsledky šetření

V této kapitole je uveden rozbor výsledků jednotlivých otázek. Seznam otázek je uveden v závěru tohoto příspěvku.

3.1 Otázka č. 1

„Je pro území ORP zpracována komplexní koncepce v oblasti plánování hospodaření s vodou či protipovodňové ochrany? (studie, generel ...)“

- ano, je; uveďte prosím, o jakou formu se jedná (např. „studie“): ...
- ne, není



Možnosti odpovědi	Responzí	Podíl
ano, je; uveďte prosím, o jakou formu se jedná (např. „studie“):	25	34,7%
ne, není	47	65,3%

tab. 1 – Výsledky otázky č. 1

Tato otázka byla zodpovězena 72 respondenty, 4 neodpověděli. Otázka byla formulována ve dvou úrovních. Základní uzavřenou otázkou bylo, zda je uvedená koncepce zpracována. Při uvedení odpovědi „ano, je; uveďte prosím, o jakou formu se jedná (např. „studie“): ...“ byl respondent dále vyzván k zodpovězení otevřené podotázky ke specifikaci formy koncepce.

Po prozkoumání vlastních slovních odpovědí na podotázku bylo třeba s daty pro účely výzkumu dále pracovat. Od několika respondentů byla obdržena sporná odpověď (viz tabulka 2 – *Sporné odpovědi na otázku č. 1*), kdy první část odpovědi udávala „ano, je ...“, ale slovní část uváděla jiný nástroj než dotazovanou formu koncepce.

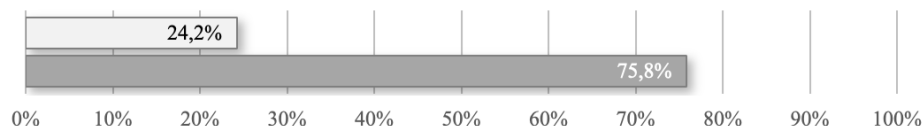
Ozn.	Odpověď na 1. otázku	Odpověď na doplňující otázku
R15	ano, je	Je zpracován protipovodňový plán
R16	ano, je	Digitální povodňový plán ORP Třeboň
R20	ano, je	ne pro celé správní území, ale pouze pro město Nový Bydžov
R21	ano, je	studie - Protipovodňová opatření Město Poděbrady
R23	ano, je	ano: ZÚR Kraje Vysočina, ÚSES a ÚP jednotlivých obcí
R30	ano, je	Existuje povodňový plán pro celý správní obvod obce s rozšířenou působností Roudnice nL, který zahrnuje celkem 33 obcí
R36	ano, je	povodňový plán
R52	ano, je	Krajské dokumentace - např. Plány dílčích povodí pro území Moravskoslezského kraje, Plán rozvoje vodovodů a kanalizací území Moravskoslezského kraje
R57	ano, je	Povodňový plán města, Povodňový plán ORP
R67	ano, je	Povodňový plán Jihomoravského kraje, studie povodňových rizik

tab. 2 – Sporné odpovědi na otázku č. 1

Šest odpovědí (R15, R16, R30, R36, R57 a R67) zmiňuje „povodňový plán“. To je dokument, který neodpovídá zájmové oblasti otázky, tj. „komplexní koncepce v oblasti plánování hospodaření s vodou či protipovodňové ochrany“. Povodňový plán je dokument sloužící jako metodika postupu krizového řízení při ohrožení povodní, nikoli koncepce zabývající se plánováním hospodaření s vodou. Dvě odpovědi (R23, R52) se odkazují na dokumenty, které se týkají většího územního celku, než je dotazováno a jsou zpracovány ve zcela jiném měřítku. Dvě odpovědi (R20, R21) jsou naopak zodpovězeny kladně za celé ORP, přestože v doplňující části je uveden dokument týkající se pouze jednoho sídla:

Na základě těchto zjištění bylo v deseti případech nutno z výsledků vyloučit kladnou odpověď „ano, ...“. Po vyloučení sporných odpovědí je výsledný podíl započítatelných odpovědí následující:

ano, je; uveďte prosím, o jakou formu se jedná (např. „studie“): ...
 ne, není



Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano, je; uveďte prosím, o jakou formu se jedná (např. „studie“):	15	24,2%
ne, není	47	75,8%

tab. 3 – Výsledky otázky č. 1 po zpracování dílčí otázky

Závěry z otázky č. 1.:

Po zpracování výsledků je z odpovědí patrné, že výrazná většina z uváděných ORP takovou koncepcí nedisponuje. Zajímavým jevem je časté uvedení povodňového plánu jako koncepčního prvku pro protipovodňovou ochranu či hospodaření s vodou. To vyvolává otázku, zda jsou respondenti dostatečně seznámeni s možnostmi dokumentů zabývajících se touto problematikou.

3.2 Otázka č. 2

„V případě, že taková koncepce existuje, kdo inicioval její pořízení?“

Na otevřenou otázku respondenti odpovídali vlastními slovy. Bylo získáno celkem 28 odpovědí, z nichž bylo opět třeba pro účely průzkumu některé vyřadit. Pominuty byly sporné odpovědi respondentů vyřazených již v otázce č. 1 (viz tabulka 2 – Sporné odpovědi na otázku č. 1). U respondentů R22, R69 a R74 bylo prostoru pro odpověď využito ke komentáři předchozí otázky, na kterou odpověděli „ne, není“, proto byly i tyto odpovědi vyřazeny. Zbývajících 15 odpovědí se shoduje nejvíce v iniciativě ze strany obecních úřadů ORP (5x: R27, R49, R50, R51, R66) a krajského úřadu (4x: R07, R13, R17, R59). Tři respondenti uvádějí příslušná povodí (R31, R50, R55), jednou se jedná o iniciativu mikroregionu (R47), jednou o invenci správy sítí (R70) a u hl. m. Praha (R60) je uvedena legislativní povinnost. Celkem tedy z 28 odpovědí, z nichž 15 (viz tabulka 4 – Relevantní odpovědi na otázku č. 2) bylo pro průzkum relevantních, celkem 9 jmenuje příslušné úřady.

Závěry z otázky č. 2.:

Ze zpracovaných odpovědí je patrné, že nejčastěji byla iniciativa k pořízení koncepce ze strany úřadů (OÚ ORP, KÚ), nicméně byla zaznamenána i ze správy povodí a sdružení obcí (mikroregionu). Lze tedy usoudit, že ORP pracují i s dokumenty, jež byly pořízeny další stranou nebo jejichž pořízení bylo vyvoláno podnětem další strany.

Ozn.	Odpověď na doplňující otázku k otázce č. 1	Odpověď na 2. otázku
R07	prosím obraťte se na JMK KÚ Brno, neznám název dokumentace	JMK KÚ, OŽP

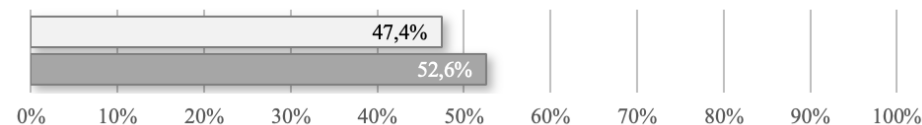
R13	Studie protipovodňové ochrany na území Zlínského kraje	krajský úřad
R17	Ano, Studie	KUOK
R27	protipovodňová ochrana ano, hospodaření s vodou ne	odbor životního prostředí
R31	Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje	Povodí Moravy jménem státu
R47	studie	mikroregion
R49	studie	vedení města
R50	ano, jsou projekty i studie. Uvedené v text.části ÚPO, str.94	Povodí Odry. město Ostrava
R51	studie	Město Svitavy
R55	jedná se o generel	Povodí Moravy
R59	Plán dílčího povodí Moravy, Studie protipovodňové ochrany Zlínského kraje, ...	MŽP, Zlínský kraj
R60	ano, protipovodňová ochrana komplexně: výkres č. 33 ÚP SÚ hl.m. Prahy. Hospodaření s vodou: výkres ÚP č. 9	Již je součástí závazné části ÚP. Dále je ošetřena v regulativech ÚP (opatření obecné povahy č. 6/2009, přílohy č. 1 v platném znění)
R65	studie	není známo
R66	Územní studie krajiny	Město Přeštice
R70	PP SO ORP Hodonín, PP města Hodonín, z hlediska hosp. s vodou je zpracován Plán zásob. vodou v období sucha, nebo Plán náhradního zásobování vodou	Jihomoravský kraj, Město Hodonín, Vodovody a kanalizace Hodonín, a.s.

tab. 4 – Relevantní odpovědi na otázku č. 2

3.3 Otázka č. 3

„V případě, že taková koncepce k dispozici není, cítí ORP potřebu jejího pořízení?“

ano
 ne



Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano	27	47,4%
ne	30	52,6%

tab. 5 – Výsledky otázky č. 3

Tato uzavřená otázka byla zodpovězena celkem 57x, vynechalo ji 19 respondentů, což je v tomto případě zřejmě dáno z velké části podmíněností otázky – „V případě, že taková koncepce není ...“. Je tedy předpokladem, že ji vynechali ti respondenti, kteří zodpověděli otázku 1 kladně. Nicméně se mezi výsledky objevily 4 výjimky, když respondenti R13, R27, R30 a R36 vyjádřili v otázce č. 3 potřebu pořízení koncepce, přestože v otázce č. 1, zda je koncepce pořízena, uvedli „ano, je ...“. Vyřadíme-li tyto 4 anomálie, výsledný poměr je 23 (43,4%) odpovědí „ano“, 30 (56,6%) odpovědí „ne“.

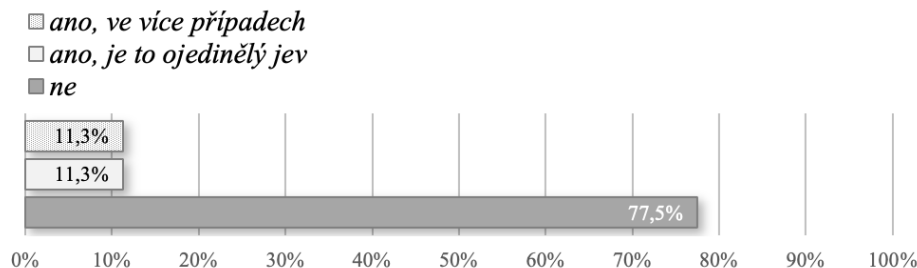
Pro odůvodnění tohoto jevu by byl třeba podrobnější průzkum. Lze se domnívat, že pořízený dokument není dostačující pro současné potřeby (zvolená lokalita, stáří vstupních dat, změna podmínek v území ...).

Závěry z otázky č. 3.:

ORP necítí potřebu pořízení komplexní koncepce řešené problematiky. Sporné odpovědi, uvádějící existenci komplexní koncepce a zároveň poukazující na potřeby jejího pořízení, jsou podnětem pro další průzkum. Prvotní otázkou by mělo být, zda jsou tyto odpovědi „ano máme dokument“ a zároveň „ano, cítíme potřebu jeho pořízení“ pouze kvitováním skutečnosti, že byla potřeba jeho pořízení, anebo je pořízená dokumentace z nějakého důvodu nevyhovující a ORP cítí potřebu pořízení nové.

3.4 Otázka č. 4

„Zaznamenala ORP požadavek na vytvoření takového dokumentu od některé z obcí příslušící do své správy?“



Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano, ve více případech	8	11,3%
ano, je to ojedinělý jev	8	11,3%
ne	55	77,5%

tab. 6 – Výsledky otázky č. 4

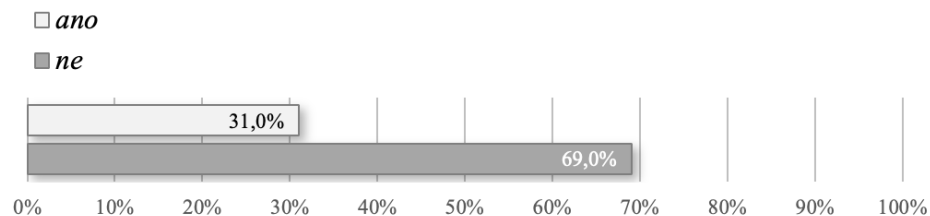
Na tuto uzavřenou otázku odpovědělo 71 respondentů, 5x zůstala nezodpovězena. Výsledky jsou naprosto jednoznačné. Je srovnatelný počet odpovědí „ano, ve více případech“ (8x) a „ano, ale je to ojedinělý jev“ (8x). Oproti tomu „ne“ bylo zvoleno 55x. Pokud sečteme odpovědi s kladnou hodnotou, je to 16x „ano ...“ (22,5% ze všech odpovědí) proti 55x „ne“ (77,5% ze všech odpovědí).

Závěry z otázky č. 4.:

Z výsledků lze dedukovat, že ORP nejsou tlačena do vytvoření takové koncepce ze strany obcí ve své gesci.

3.5 Otázka č. 5

„Proběhla v reakci na některou z posledních velkých povodní aktualizace územního plánu?“



Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano	22	31,0%
ne	49	69,0%

tab. 7 – Výsledky otázky č. 5

Na tuto uzavřenou otázku odpovědělo opět 71 respondentů a 5x zůstala nezodpovězena.

Závěry z otázky č. 5.:

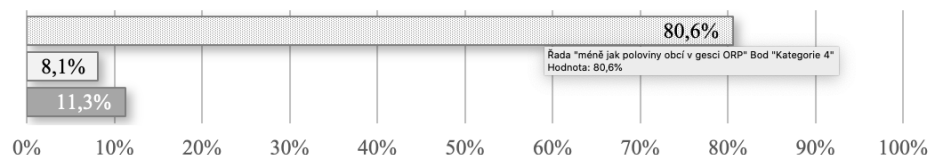
U přibližně třetiny dotazovaných případů došlo k aktualizaci územního plánu v reakci na některou z posledních velkých povodní. Tento jev poukazuje na nutnost změny původní platné dokumentace z důvodu nedostatečného zohlednění možné povodňové aktivity u dokumentace, jež prošla připomínkovacím a schvalovacím procesem, kde by měly být tyto nedostatky odhaleny, a byla používána pro rozhodování v území.

Vezmeme-li v potaz souvislost s dále uvedenou otázkou č. 7: „Uplatnila správa povodí nějaké konkrétní požadavky v rámci projednání návrhu zadání územního plánu, nebo byl jejich vstup do jednání čistě formální?“ (odpovědi: „ano, uplatnili konkrétní požadavky“ – 36,4%; „ne, neuplatnili“ – 63,6%), je z výsledku patrné, že požadavky týkající se protipovodňové ochrany a hospodaření s vodou nejsou dostatečně formulovány anebo adekvátně reflektovány v územních plánech.

3.6 Otázka č. 6

„V průběhu posledních pěti let byl pořízen nový územní plán nebo proběhla jeho velká aktualizace (se změnou významně zasahující do hospodaření s vodou v území):“

- méně jak poloviny obcí v gesci ORP
- poloviny obcí v gesci ORP
- více jak poloviny obcí v gesci ORP



Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
méně jak poloviny obcí v gesci ORP	50	80,6%
poloviny obcí v gesci ORP	5	8,1%
více jak poloviny obcí v gesci ORP	7	11,3%

tab. 8 – Výsledky otázky č. 6

Na tuto uzavřenou otázku odpovědělo 62 respondentů, 14x zůstala nezodpovězena. Nižší počet odpovědí lze vysvětlit náročností otázky. K zodpovězení je třeba nejen respondentův přehled nad jednotlivými obcemi v oblasti ORP, ale i přehled o stáří dotazovaných územních plánů. Zde je zajímavé, že přestože byly dotazy směřovány často přímo na vedoucí pracovníky odborů územního plánování nebo stavebního úřadu, případně na uvedené kontaktní osoby, klesá u této otázky počet zodpovězení. Je možné se domnívat, že důvodem je nedostatečná informovanost o současné situaci územně plánovací dokumentace v rámci ORP.

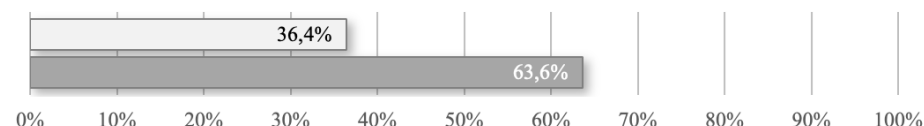
Závěry z otázky č. 6.:

Nedochází ke změnám územních plánů směrem ovlivňujícím hospodaření s vodou v území. Vzhledem k tomu, že vodohospodářská data a modely se aktualizují podle měnící se situace v území a přírodních podmínek a navrhují různá opatření, která nejsou následně realizována, je toto námětem pro další výzkum ve smyslu komunikace mezi jednotlivými nástroji sloužícími pro návrh opatření a rozhodování v území a jejich závaznosti.

3.7 Otázka č. 7

„Uplatnila správa povodí nějaké konkrétní požadavky v rámci projednání návrhu zadání územního plánu, nebo byl jejich vstup do jednání čistě formální?“

- ano, uplatnili konkrétní požadavky
- ne, neuplatnili



Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
ano, uplatnili konkrétní požadavky	24	36,4%
ne, neuplatnili	42	63,6%

tab. 9 – Výsledky otázky č. 7

I u této uzavřené otázky až překvapivě klesá počet odpovědí. Zodpovězena byla 66x, ponechána bez odpovědi 10x. Územní plán je základním dokumentem pro rozhodování v území. Při jeho pořizování je stěžejní formulace zadání, která ovlivňuje celkovou koncepci územního plánu. V rámci zadání územního plánu by měly být uvedeny veškeré požadavky na plánování související s hospodařením s vodou. Pokud tyto požadavky nejsou specifikovány, nebo nejsou specifikovány dostatečně konkrétně v zadání, vzniká návrh, který nereflektuje potřebná opatření v území. Ten je buď přijat bez zohlednění těchto požadavků, nebo je jejich dodatečná implementace do zpracovaného návrhu komplikovaná, nesystematická anebo nemožná.

Závěry z otázky č. 7.:

Dle výsledku neuplatnila správa povodí ve většině případů konkrétní požadavky v rámci projednání návrhu zadání územního plánu a jejich vstup do jednání byl čistě formální.

Zde je možná spojitost s otázkou č 5.: „Proběhla v reakci na některou z posledních velkých povodňových aktualizací územního plánu?“ („ano“ – 31%, „ne“ – 69%). Ze zjištěných hodnot je patrné, že požadavky týkající se protipovodňové ochrany a hospodaření s vodou nejsou dostatečně formulovány. Výsledky také poukazují na nedostatečnou komunikaci zúčastněných stran při tvorbě zadání územního plánu.

3.8 Závěrečná doplňující otázka

„Zde je prostor pro případné doplnění či rozšíření odpovědi:“

Doplňující otázka byla do dotazníku zakomponována jako prostor, kde měli respondenti možnost doplnit či dovysvětlit své odpovědi. Byla využita v 19 případech, z nichž se některé shodly společným tématem.

Pojmem „záplavové území“ se zabývaly odpovědi 5 respondentů (R08, R39, R46, R51, R52). Zřejmě zde šlo o logickou návaznost na předchozí otázky zabývající se pořizováním a změnami územních plánů vzhledem k protipovodňové ochraně a jejich doplnění. Odpověď respondenta R14 poukazuje na snahu některých lokalit problematiku řešit dostupnými prostředky: „Spíše doplnění některých povinností ze zákona. V rámci ORP se zpracovávají komplexní pozemkové úpravy, které tuto problematiku řeší. Protipovodňová opatření, suché poldry, záchytné nádrže, průlehy, konkrétní výsadby na polích. V rámci územních plánů je spíše řešeno zachování remízů, výsadba alejí, zeleně. Na Vítkovsku je méně problémů, jelikož máme vodní nádrž Kružberk a Hartu. Díky těmto nádržím je při současném klimatu i menší problém z vysychajícími toky.“ Respondenti R40, R41, R43, R45 uvádějí, že právě probíhá pořizování studie krajiny. Taková studie není studií, která by se zabývala hospodařením s vodou jako takovým, nicméně nabízí prostor toto téma zohlednit a diskutovat vliv různých opatření na poměry v řešeném území.

Poživování studií a generelů, které problematiku hospodaření s vodou a protipovodňových opatření komplexně řeší, má ještě jedno významné úskalí. Odkazují na něj odpovědi respondentů R41 a R56. Tyto odpovědi byly s respondenty více diskutovány v telefonickém rozhovoru, ze kterého vyplynulo, že nepovažují pořizování takových dokumentů za přínosné, protože není nástroj, kterým by bylo možné nárokovat realizování konkrétních opatření. Také byl opakovaně zmíněn nedostatek financí na pořizování dokumentací.

Dovolím si zde na závěr uvést jednu z odpovědí (R74), která se podstatou shoduje právě s minimálně dalšími dvěma názory, jež byly komunikovány telefonicky: „Problematika vodního hosp. a práce s vodou v krajině i mimo ní se většinou neřeší příliš koncepčně, ale spíše až v konkrétních správních řízeních. Z hlediska územního plánování by byl vhodný koncepční podklad, který bychom v procesu pořizování ÚPD mohli vyhodnocovat. ORP BNL-SB momentálně pořizuje územní studii krajiny, která se bezesporu okrajově bude zabývat i diskutovanou problematikou. Při pořizování ÚPD tuto problematiku okrajově hlídají DO. Chybí přeshraniční koordinace problematiky.“

Ozn.	Odpovědi na 8. otázku
R07	Protipovodňová opatření jsou realizována v obcích Novosedly, Jevišovka .. tam kde byla tsakováto ochrana potřeba. Dalšího území se netýká
R08	správa povodí požaduje vyjmutí návrhových ploch pro zástavbu ze záplavového území a jeho aktivní zóny
R10	Uplatňovány pouze požadavky životního prostředí pro nakládání se srážkovými vodami při povolování pozemních staveb.
R11	Na území obcí ORP Vyškov se nenachází významné vodní toky, které vyžadují řešení komplexní koncepce v oblasti plánování hospodaření s vodou či protipovodňové ochrany.
R14	Spíše doplnění některých povinností ze zákona. V rámci ORP se zpracovávají komplexní pozemkové úpravy, které tuto problematiku řeší. Protipovodňová opatření, suché poldry, záchytné nádrže, průlehy, konkrétní výsadby na polích. V rámci územních plánů je spíše řešeno zachování remízů, výsadba alejí, zeleně. Na Vítkovsku je méně problémů, jelikož máme vodní nádrž Kružberk a Hartu. Díky těmto nádržím je při současném klimatu i menší problém z vysychajícími toky.

R25	některé obce v rámci ORP mají zpracované dílčí projekty na ochranu proti vodě, ale komplexně se tím nikdo nezabýval
R31	Správce povodí není dotčeným orgánem, takže se k ÚP nevyjadřuje, dodržení koncepcí hlídá vodoprávní úřad, v rámci aktualizací ÚP narážíme na velké problémy, protože většina obcí na Valašsku jsou historicky založeny v údolních nivách, založeny podél vodních toků, problémy s rozvojem, s infrastrukturou atd...
R38	máme pouze zastaralý povodňový plán a někreří starostové při změnách územních plánů požadují umožnění realizace menších poldrů v krajině
R39	s povdňovými stavy se dlouhodobě počítá jako s obecně známou skutečností, jednotlivé územní plány toto respektují
R40	Jihlava v současné době pořizuje studii hospodaření s dešťovými vodami
R41	ORP vytváří studii krajiny kde bude hospodaření s vodou začleněno, samostatné studie a renery bez přímé možnosti promítnutí do území (tj. chybí nástroje pro realizaci) nepovazujeme za přínosné
R43	momentálně se zpracovává územní studie krajiny pro celou ORP, kde se řeší i protipovodňová ochrana a koncepce hospodaření s vodou
R45	V současné době se zpracovává Územní studie krajiny, od které očekávám jednak identifikaci problémů v území a jednak návrh, co a kde řešit. Následně předpokládám tyto návrhy konkretizovat v ÚPD.
R46	V rámci průběžně aktualizovaných „územně analytických podkladů“ máme k dispozici všechna záplavová území a ta průběžně zpracováváme do změn ÚP. V našem ORP byly nové ÚP pořizeny v letech 2009-2013. V současnosti pořizujeme „Územní studii krajiny SO ORP Kopřivnice“, která zahrnuje také hospodaření s vodou v krajině.
R51	Protipovodňová opatření se postupně realizují, takže byla následně upravena i hranice záplavového území
R52	Nově vyhlášené záplavové území aktualizujeme ve všech územních plánech při projednání změny ÚP. V každém ÚP je konkrétně zpracována koncepce vodního hospodářství a vodní režim.
R56	Existuje spousta strategií, které jsou velmi obecné, nepromítají se konkrétně ani do zákonů ani územních plánů, protože dotčené orgány (krajų, ORP) z těchto obecných formulací neumějí konkretizovat požadavky do svých stanovisek. projektant ani pořizovatel ÚP se tak nemá v odůvodnění návrhu o co opřít.
R59	Prosím o seznámení s výsledky průzkumu
R60	Správa povodí uplatňuje požadavky společně s vodoprávním úřadem při tvorbě nového ÚP (metropolitní plán hl. m. Prahy)
R69	Město Olomouc má studii http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/pro-projektanty/kvh
R74	Problematika vodního hosp. a práce s vodou v krajině i mimo ní se většinou neřeší příliš koncepčně, ale spíše až v konkrétních správních řízeních. Z hlediska územního plánování by byl vhodný koncepční podklad, který bychom v procesu pořizování ÚPD mohli vyhodnocovat. ORP BNL-SB momentálně pořizuje územní studii krajiny, která se bezesporu okrajově bude zabývat i diskutovanou problematikou. Při pořizování ÚPD tuto problematiku okrajově hlídají DO. Chybí přeshraniční koordinace problematiky.

tab. 10 – Odpovědi na otázku č. 8

4 Závěr

Samotná úspěšnost vyplnění dotazníku vypovídá o naléhavosti a aktuálnosti tématu. Z 205 rozeslaných žádostí o vyplnění byl dotazník během prvního dne vyplněn 45 respondenty. Celkem odpovědělo 76 respondentů, což je 41,3% úspěšnost. Velký zájem byl i o zaslání výsledků dotazníku.

Většina dotazovaných ORP nedisponuje komplexní koncepcí v oblasti plánování hospodaření s vodou či protipovodňové ochrany (otázka 1), ačkoli v téměř polovině případů je vyjádřena potřeba jejího pořízení (otázka 3). Tam, kde koncepce pořízena je, byla iniciativa k jejímu zajištění převážně na straně úřadů /OÚ ORP, KÚ/ (otázka 2). Chybí motivace k pořizování takových dokumentů (otázka 4). Důvodem se jeví nedostatečný koncepční nadregionální/celestátní legislativně podpořený přístup a chybějící prostředky (doplňující otázka).

Využití nástrojů územního plánování je v rámci řešené problematiky v současnosti nevyhovující (otázka 5, doplňující otázka). Z výsledků provedeného průzkumu není jasné, co je příčinou tohoto nedostatku. Možnými důvody mohou být některé z bodů, na které bylo v rámci dotazníkového šetření poukázáno, nicméně pro vyvození jednoznačných závěrů je nutné tuto problematiku zkoumat podrobněji. Nabízí se tedy další otázky: zda jsou tyto nástroje dostatečně využívány, a to na všech úrovních (zejména na úrovni státu), zda existují prostředky motivace k účinnému řešení problematiky povodní a hospodaření s vodou, a tedy její optimální implementace do používaných nástrojů. Dalším tématem k řešení je, zda není třeba používané nástroje doplnit na úrovni celestátní koncepce s cíli a úkoly k řešení.

Výsledky dotazníkového šetření ukazují, že přibližně u třetiny dotazovaných se vyskytly případy, kdy bylo nutné aktualizovat stávající územní plány v souvislosti s proběhlými povodněmi (otázka 5), bohužel však nebylo předmětem šetření, z jakých důvodů byly tyto dokumentace nevyhovující a zda jejich změna vedla ke zlepšení situace. Mohlo by se jednat o cenné poznatky využitelné jako precedenty.

Uvedená zjištění poukazují na nedostatečnou komunikaci zúčastněných stran při tvorbě zadání územního plánu v oblasti hospodaření s vodou (otázka 7), kdy dle výsledku dotazníku správa povodí ve většině případů neuplatnila konkrétní požadavky v rámci projednání návrhu zadání územního plánu a jejich vstup do jednání byl čistě formální. Spolu s poznatkem, že přibližně u třetiny dotazovaných se vyskytly případy, kdy bylo nutné aktualizovat stávající územní plány v souvislosti s proběhlými povodněmi (otázka 5), vede výsledek k domněnce, že požadavky týkající se protipovodňové ochrany a hospodaření s vodou nejsou dostatečně formulovány anebo adekvátně reflektovány v územních plánech.

Toto je podnětem pro další výzkum ve smyslu propojenosti mezi nástroji územního plánování a návrhy vodohospodářských opatření. Nezanedbatelné je v tomto případě hledisko závaznosti navržených vodohospodářských opatření pro oblast územního plánování. (otázka 6, doplňující otázka). Pravděpodobně také bude brzy možné čerpat i ze zjištění a zkušeností souvisejících s tvorbou a užíváním územních studií krajiny.

Tématem do budoucna by mělo být pořizování podrobných koncepcí a otázka motivace k jejich pořizování – koncepcí v měřítku přesahujícím sídelní celky, na úrovni povodí malých vodních toků, které nerespektují hranice územních celků, a tedy jsou v rámci členění území velmi těžko uchopitelné. Přitom právě takové celestní koncepce se dle doposud získaných dat jeví jako velmi užitečné, avšak k jejich pořizování dle výsledků dotazníku nedochází.

S otázkou motivace k pořizování výše uvedených koncepcí souvisí oblast dotačních programů či obdobného způsobu podpory na celorepublikové úrovni. Další průzkum situace na poli dotačních programů by mohl vést ke shromáždění příkladů vhodných motivačních řešení.

5 Seznam otázek dotazníkového šetření

0. Nejprve prosím uveďte název obce s rozšířenou působností, za kterou dotazník vyplňujete: ...
1. Je pro území ORP zpracována komplexní koncepce v oblasti plánování hospodaření s vodou či protipovodňové ochrany (studie, generel ...)?:
 - a) ne, není
 - b) ano, je; uveďte prosím o jakou formu se jedná (např. „studie“): ...
2. V případě, že taková koncepce existuje, kdo inicioval její pořízení? ...
3. V případě, že taková koncepce k dispozici není, cítí ORP potřebu jejího pořízení?
 - a) ano
 - b) ne
4. Zaznamenala ORP požadavek na vytvoření takového dokumentu od některé z obcí příslušící do své správy?
 - a) ano, ve více případech
 - b) ano, ale je to ojedinělý jev
 - c) ne
5. Proběhla v reakci na některou z posledních velkých povodní aktualizace územního plánu?
 - a) ano
 - b) ne
6. V průběhu posledních pěti let byl pořízen nový územní plán nebo proběhla jeho velká aktualizace (se změnou významně zasahující do hospodaření s vodou v území):
 - a) méně jak poloviny obcí v gesci ORP
 - b) poloviny obcí v gesci ORP
 - c) více jak poloviny obcí v gesci ORP
7. Uplatnila správa povodí nějaké konkrétní požadavky v rámci projednání návrhu zadání územního plánu, nebo byl jejich vstup do jednání čistě formální?
 - a) ano, uplatnili konkrétní požadavky
 - b) ne, neuplatnili
8. Zde je prostor pro případné doplnění či rozšíření odpovědí: ...

Informace o autorce

Ing. arch. Kateřina Vetešníková

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

katerina.vetesnikova@fsv.cvut.cz

Přístřešky a zastřešení nástupišť hromadné dopravy v Praze

Shelters and Public Transportation Platform Roofing in Prague

František Brynda

Abstract:

Public transportation is a common and essential part of all modern cities. What motivates passengers to use public transportation is not just the cost but mostly its simplicity, speed, attractiveness and comfort. Apart from the level of provided service (vehicle stock, connection frequency and capacity, fare system etc.) it is equally important to build and restore a proper infrastructure. Besides "linear" infrastructure, such as metro tunnels, tram tracks, reserved bus lanes etc., the stops and their equipment are basic elements of the system followed by interchange hubs, big transport hubs, metro stations and train stations.

It is the surroundings of stops or transport hubs that is one of the most frequented places in public space. Each stop should be equipped according to transportation system requirements. The fundamental facilities are always the same – shelters or different forms of platform roofing which should provide comfort for passengers. The article deals with different types of shelters and roofing of the public transportation platforms in Prague and compares them to selected examples from other cities in the Czech Republic or foreign countries. It concerns standardized bus or tram shelters in different variations, platform roofing of bus terminals in the vicinity of metro stations and roofing of important transport hubs in the city centre.

Keywords:

Bus shelter; public transportation roofing; platform; bus stop; tram stop; interchange hub

BRYNDA, František (2020). Přístřešky a zastřešení nástupišť hromadné dopravy v Praze. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 120–139. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.
Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Veřejná doprava je běžnou a nepostradatelnou součástí všech moderních měst. To, co cestující motivuje k použití veřejné dopravy, nejsou zdaleka jenom finance, ale především její jednoduchost, rychlost, atraktivita a pohodlnost. Vedle úrovně poskytované služby (vozidlový park, frekvence a kapacita spojů, tarifní systém apod.) je neméně důležité budování a obnova potřebné infrastruktury. Kromě „lineárních“ infrastrukturních staveb, jako jsou tratě a tunely metra, tramvajové tratě, vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy atd., je jedním ze základních prvků samotná zastávka a její vybavení. Následují malé přestupní body, velké přestupní uzly, stanice metra nebo železniční nádraží.

Důležitá je také úloha dopravy ve veřejném prostoru. V blízkosti zastávek se díky větší koncentraci obyvatel daří drobným podnikatelům a tato místa se tak stávají přirozenými lokálními centry. Okolí zastávek nebo přestupních bodů je jedním z nejméně frekventovaných míst ve veřejném prostoru. Každá zastávka by měla mít vybavení, které je definováno požadavky konkrétního dopravního systému. Jedná se například o zastávkový označnický systém, plochy pro informování cestujících (nástěnky, vitríny, prostor pro umístění jízdních řádů, mapy apod.), odpadkový koš, elektronický informační systém a jednotný mobiliář. Jedním ze základních vybavení je však přístřešek nebo jiná forma zastřešení prostoru pro cestující.

Ve většině měst jsou nejčastěji používány unifikované zastávkové přístřešky. Jde o jednoduchou konstrukci, která je mnohdy používána bez větších rozdílů hned v několika městech. Různé varianty se mohou lišit drobnými odchylkami danými například výrobní sérií. V lepších případech se zvolen modulární systém, který umožňuje prodloužit nebo naopak zkrátit délku přístřešku dle konkrétní zastávky. Pokud to daný typ neumožňuje, je nutné umístit i několik stejných přístřešků vedle sebe. Dalším možným řešením je zastřešení celého nástupiště případně celého přestupního uzlu. V zahraničí běžná věc se v Praze, potažmo v České republice, příliš nepoužívá. Zejména v Praze se zastřešená nástupiště vyskytují až na výjimky jen u stanic metra v prostoru dopravních terminálů. Významné přestupní uzly v centru Prahy jsou buď zcela bez zastřešení nebo jsou vybaveny pouze základními variantami unifikovaných přístřešků.



obr. 1 – Zastřešení nástupní zastávky v tramvajové smyčce u stanice metra Radlická (Zdroj: autor)

2 Terminologie

Zastávkovým stanovištěm se rozumí předepsaným způsobem označený prostor v rámci zastávky, kde fyzicky zastavuje vozidlo veřejné dopravy (tramvaj, autobus či trolejbus) obsluhující zastávku, tedy dle ČSN 73 6425-2 příjezdové nebo odjezdové stání. Nácestná zastávka standardně zahrnuje dvě zastávková stanoviště – pro každý směr jedno. Na jednom nástupišti může být umístěno jedno nebo více zastávkových stanovišť.

Význam termínu zastávka je odlišný od významu uvedeném v ČSN 73 6425-1/2, termín zastávkové stanoviště tato technická norma vůbec neuvádí. Cílem volby tohoto názvosloví je zajištění srozumitelnosti a přehlednosti zejména v pasážích popisujících varianty vzájemného umístění zastávkových stanovišť, případně v souvislosti s popisem řešení přestupních bodů. (Standard zastávek PID, 2017)

3 Situace v Praze

V současné době se v Praze ve většině případů používají unifikované přístřešky, které vlastní a spravuje reklamní agentura. Vyskytuje se zde několik typů podobných přístřešků, které se liší především řešením konstrukce střešky (obloukové zastřešení, vodorovné panely, skloněná skleněná rovina apod.). U jednoho zastávkového stanoviště bývají v případě potřeby umístěny i dva zastávkové přístřešky (typicky tramvajové zastávky v centru města), v mnoha případech však toto řešení kapacitně nedostačuje. V autobusové dopravě jsou používány stejné přístřešky. Můžeme se setkat také s atypickými řešeními, která vzešla buď od městských částí, nebo od jiných reklamních společností či firem.

Zejména v okrajových částech města se lze setkat se staršími variantami přístřešků, u kterých je nezřídka zanedbávána údržba. Většinou to jsou ocelové přístřešky s bočnicemi a zadní stěnou z plechu či v lepším případě z drátoskla.

3.1 Historie přístřešků v Praze

V městské dopravě se dříve používaly čekárny společné pro více zastávkových stanovišť. Často to byly zděné nebo dřevěné stavby, které poskytovaly cestujícím úkryt před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Dále se v prostoru čekárny nacházely například vitríny s jízdními řády, telefonní automat, dopravní kancelář nebo zařízení technické infrastruktury související s provozem elektrických drah (přepínací stanice primární elektrické sítě, zapínací stanice veřejného osvětlení aj.) (Fojtík, 2010)



obr. 2 – Čekárna na Josefském náměstí, postavená v roce 1900. V roce 1926 byla přestěhována na Čechovo náměstí ve Vršovicích, kde sloužila ještě několik desítek let. (Zdroj: FOJTÍK, Pavel. Tramvaje a tramvajové tratě: historické centrum a Holešovice.)

3.2 Požadavky na přístřešky

Obecné požadavky na přístřešky řeší ČSN 73 6425-1. Ta se zabývá zejména technickými parametry (výška zastřešení, odstupové vzdálenosti, průchozí šířky, zásady pro umístění a další).

Požadavky na přístřešky v hl. m. Praze definují Manuál tvorby veřejných prostranství a Standard zastávek PID. Účelem přístřešků zastávek veřejné dopravy je zajistit pohodlí pro čekající cestující a jejich ochrana před nepříznivým počasím. (Melková, 2014)

Požadavek na umístování reklamy by měl být podřízen hlavní funkci přístřešku. Z přístřešku by měl být primárně dobrý výhled na přijíždějící vozidlo veřejné dopravy, při volbě bočnic je tedy vhodné upřednostnit transparentní typ. Na opačné straně, kde nebude bránit ve výhledu, lze umístit citylight s reklamou. (Melková, 2014). To ostatně potvrzuje i norma, která říká, že stěny přístřešku nesmí bránit výhledu cestujících na přijíždějící vozidla a rozhledu řidičů na přechody pro chodce. (ČSN 73 6425-1, článek 5.6.2.3)

Při rozhodnutí o umístění přístřešku je zapotřebí nejprve vyhodnotit bezprostřední okolí zastávky, pakliže přilehlé budovy tvoří přirozenou ochranu jako například podloubí, pasáže, markýza, je vhodné je využít a přístřešek před ně neumístit. Obdobně při architektonickém návrhu veřejného prostranství je možné neumístit unifikovaný přístřešek, ale přizpůsobit jeho návrh charakteru místa (Melková, 2014). Na frekventovaných zastávkách je možné použít specifické nebo alternativní typy přístřešků.



obr. 3 (vlevo) – Přístřešek bez bočnic na nástupním ostrůvku. (Zdroj: autor)

obr. 4 (vpravo) – Na frekventovaných zastávkách je možné použít specifické nebo alternativní typy přístřešků (Mnichov, Westfriedhof) (Zdroj: Autor)

Standard zastávek PID přímo říká, že standardní přístřešek musí být prosklený, osvětlený, snadno udržovatelný, esteticky a barevně sladěný s ostatním mobiliářem a odolný proti vandalismu. Součástí přístřešku nesmí být odpadkový koš, naopak však musí přístřešek umožňovat instalaci dalších prvků, jako například laviček, informačních vitrín, elektronických panelů, jízdenkového automatu či informačního kiosku. (Standard zastávek PID, 2017)

3.2.1 Umístění přístřešku

Při splnění požadavků daných normou je zásadní také umístění ve vztahu k zastávkovému stanovišti a orientace vzhledem k příjezdu vozidla. Zejména u tramvajových zastávek, kde je úzký nástupní ostrůvek, bývají přístřešky často umístovány na chodník. To sice norma povoluje, ale vždy je nutné zvážit, nakolik je toto řešení vhodné. Není problematické, pokud není na komunikaci příliš velký provoz. Během rekonstrukce tramvajové trati však bývá na ostrůvek doplněno zábradlí a pokud je přístřešek ponechán na stejném místě, je od zastávky dokonale oddělen. Ve stísněných poměrech lze použít přístřešky bez bočnic nebo se zkrácenými bočnicemi, které lze osadit i na úzký ostrůvek.

4 Stav zastřešení nástupišť a zastávkových přístřešků v Praze

V Praze je celkem 267 tramvajových zastávek, 1 197 autobusových zastávek a 61 stanic metra (počty dle názvů). Počet zastávkových stanovišť je celkem 3 770 (z toho je 67 stanovišť sdružených pro tramvaje a autobusy). (TSK, 2019)

Následující data využívají především údaje z přepravních průzkumů prováděných organizací ROPID a Dopravním podnikem hl. m. Prahy v letech 2015–2019. Údaje o přístřešcích a zastřešení byly doplněny až následně průzkumem autora. Seznamy nejvytíženějších zastávkových stanovišť a přestupních uzlů byly upraveny tak, aby je nezakreslovaly zastávky, které slouží pouze pro výstup nebo pouze pro noční dopravu (noční doprava v datech není zohledněna).

4.1 Tramvajové zastávky

Na tramvajových zastávkách převládají unifikované přístřešky. Na frekventovanějších zastávkách jsou používány stejné typy, jako na okrajích města. Pokud je potřeba zvýšit kapacitu, jsou u jedné nástupní hrany umístěny přístřešky dva, z nichž ten druhý bývá zpravidla v pozici, kde zastavuje druhá tramvajová souprava, nebo je použita prodloužená verze přístřešku.

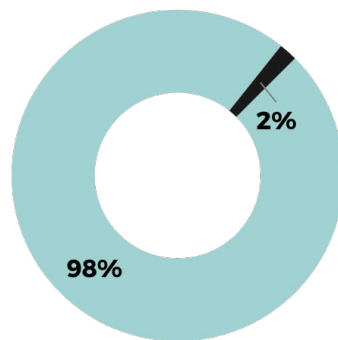


obr. 5 – Prodloužený přístřešek v zastávce Kobylisy (Zdroj: Autor)

Situace není lepší ani v okolí stanic metra, kde bývá velká frekvence cestujících, kteří přestupují z metra na tramvaje a obráceně. I přesto, že zastřešení nástupišť autobusových zastávek u stanic metra je již delší dobu standardem, u tramvajové dopravy je situace odlišná. Pouze u dvou z 34 stanic metra (stanice, kde je možné přestoupit na tramvajovou dopravu) jsou nástupišť na tramvajových zastávkách zastřešena.

4.1.1 Zastřešení nástupišť tramvajových zastávek

Tři tramvajové smyčky jsou vybaveny zastřešením nástupišť již z doby jejich výstavby. Jednou z nich je smyčka Starý Hloubětín, kde jsou zastřešeny dvě nástupní zastávky (každá v délce jedné soupravy). Ve smyčce Nádraží Braník je zastřešena pouze jedna nástupní zastávka v obratišti (v celé délce). Původně byla zastřešena obě odjezdová nástupišť.

Zastřešení nástupišť:
zastávky TRAM

■ Počet zastávkových stanovišť TRAM celkem: 601

■ Zastřešená stanoviště TRAM: 11

graf 1 – Zastřešení samostatných stanovišť – TRAM (vlastní zpracování)

Při výstavbě tramvajové tratě na barrandovské sídliště v roce 2003 byla všechna nástupiště vybavena atypickými přístřešky. 3 z 6 zastávek dokonce mají zastřešena nástupiště v celé své délce (konečná zastávka Sídliště Barrandov pouze ve směru do centra).



obr. 6 – Zastřešená nástupní zastávka Sídliště Barrandov
(Zdroj: nasregion.cz)

Zastávka	Číslo stanoviště	Směr	Obrat	Počet přístřešků	Zastřešení
1. I. P. Pavlova	2 (B)	Bruselská, Nám.Míru	30 367	2	–
2. I. P. Pavlova	1 (A)	Štěpánská	26 882	2	–
3. Anděl	2 (B)	Bertramka	23 801	2	–
4. Anděl	1 (A)	Zborovská, Arbesovo nám., (od Bertramky)	23 291	1	–
5. Hradčanská	2 (B)	Vítězné nám., Pražný most	23 208	2	–
6. Hradčanská	1 (A)	Sparta, Chotkovy sady	20 976	2	–
7. Národní třída	2 (B)	Národní divadlo	19 049	–	Přesah střechy přilehlé budovy
8. Anděl	4 (D)	Na Knížecí	19 010	1	–
9. Václavské náměstí	2 (B)	Jindřišská	18 534	0	–
10. Karlovo náměstí	1 (A)	Novom. radnice, Štěpánská (od Moráně)	18 414	2	–
11. Václavské náměstí	1 (A)	Vodičkova	18 381	–	Loubí přilehlé budovy
12. Národní třída	1	Lazarská, Karlovo nám.	18 172	1	–
13. Anděl	3 (C)	Zborovská, Arbes.nám. (od Na Knížecí)	17 378	1	–
14. Náměstí Míru	2 (B)	Jana Masaryka, Šumavská	16 831	3	–
15. Palmovka	1 (A)	Invalidovna, Krejčířek	16 519	2	–
16. Karlovo náměstí	2 (B)	Moráň, Štěpánská (od Lazarské)	16 202	1	–
17. Masarykovo nádraží	3 (C)	Jindřišská, Hlavní nádraží	15 578	–	Markýza nádražní budovy
18. Masarykovo nádraží	4 (D)	Bílá labuť, Nám.Republiky	15 124	2	–
19. Palmovka	2 (B)	Balaběnka	14 547	1	–
20. Moráň	4 (D)	Palackého nám., Botan. zahrada	14 371	1	–
21. Karlovo náměstí	3 (C)	Moráň, Novom. Radnice (od Štěpánské)	14 333	0	–
22. Malostranská	2 (B)	Chotkovy sady, Čechův most, Královský letohrádek	14 222	1	–
23. Malostranská	1 (A)	Malostranské nám., Staroměstská	13 379	1	–
24. Vltavská	1 (A)	Strossmayerovo nám. (od Pražské tržnice)	13 052	–	Celá délka nástupiště
25. Jindřišská	2 (B)	Hlavní nádr., Masarykovo nádr.	12 687	1	–
26. Vltavská	2 (B)	Pražská tržnice	12 329	–	Celá délka nástupiště
27. Flora	2 (B)	Olšanské hřbitovy	12 153	1	–
28. Hlavní nádraží	2 (B)	Husinecká	11 948	2	–
29. Flora	1 (A)	Orionka, Olšanské nám., Radhošská	11 868	1	–
30. Náměstí Míru	1 (A)	I.P.Pavlova, Bruselská	11 725	3	–
31. Náměstí Republiky	1 (A)	Masarykovo nádr., Bílá labuť	11 668	2	–
32. Letenské náměstí	2 (B)	Korunovační	11 451	1	–
33. Strossmayerovo náměstí	4 (D)	Kamenická, Veletržní palác, Vltavská (od nábreží)	11 439	1	–
34. Náměstí Republiky	2 (B)	Dlouhá třída	11 321	1	–
35. Jindřišská	1 (A)	Václavské náměstí	10 943	2	–
36. Smíchovské nádraží	2 (B)	ČSAD Smíchov	10 773	1	–
37. Novoměstská radnice	13 (M)	Lazarská, Myslíkova (od Karlova nám.)	10 470	1	–
38. Smíchovské nádraží	1 (A)	Plzeňka	10 418	–	částečně (rozšířené zastřešení vstupu do metra)
39. Hlavní nádraží	1 (A)	Masarykovo nádr., Jindřišská	10 382	0	–
40. Husinecká	2 (B)	Lipanská	10 187	1	–
41. Národní divadlo	2 (B)	Národní divadlo, Újezd	10 167	0	–

Zastávka	Číslo stanoviště	Směr	Obrat	Počet přístřešků	Zastřešení
42. Florenc	1 (A)	Těšnov, Bílá labuť	10 143	2	–
43. Vítězné náměstí	4 (D)	Lotyšská, Dejvická	10 047	2	–
44. Palackého náměstí (nábreží)	7 (G)	Zborovská, Jiráskovo nám., Palackého nám.	9 947	1	–
45. Malostranské náměstí	2 (B)	Staroměstská, Právnická fakulta, Malostranská	9 932	0	–
46. Florenc	2 (B)	Karlínské náměstí	9 796	2	–
47. Letenské náměstí	1 (A)	Kamenická	9 778	1	–
48. Vítězné náměstí	3 (C)	Prašný most, Hradčanská	9 737	1	–
49. Strossmayerovo náměstí	1 (A)	Vltavská, Nábř. Kpt. Jaroše, Veletržní palác (od Letné)	9 606	1	–
50. Vodčková	1 (A)	Lazarská	9 597	1	–
51. Palmovka	4 (D)	Stejskalova	9 450	1	–
52. Kobylisy	2 (B)	Střelničná, Březiněveská	9 235	1	–
53. Husinecká	1 (A)	Hlavní nádraží	9 200	0	–
54. Národní divadlo	1 (A)	Národní třída	9 177	0	–
55. Malostranské nám.	1 (A)	Hellichova	9 168	0	–
56. Lazarská	1 (A)	Karlovo nám., Národní třída, Myslíkova	9 159	1	–
57. Lipanská	2 (B)	Olšanské náměstí	8 861	0	–
58. Biskupcova	2 (B)	Ohrada, Krejčíarek	8 816	1	–
59. Štěpánská	2 (B)	I.P.Pavlova	8 628	1	–
60. Kobylisy	1 (A)	Ke Stírce	8 604	2	–
61. Slavia	1 (A)	Koh-i-noor	8 537	2	–

tab. 1 – Zastávková stanoviště TRAM v Praze
(vlastní zpracování, zdroj dat: Přepravní průzkumy ROPID)

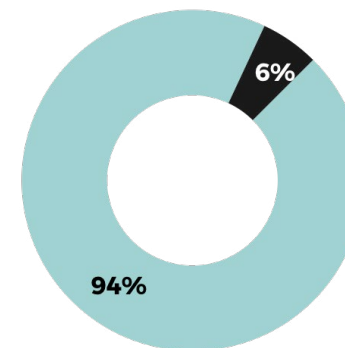
Tabulka 1 zobrazuje zastávková stanoviště tramvajových zastávek, kde je průměrný obrat cestujících větší než 500 za hodinu, tj. při délce průzkumu 17 hod. (6–23 hod.) denní obrat cestujících větší než 8 500. Takových zastávkových stanovišť je v Praze 61. Z tabulky je patrné, že nejvytíženější zastávková stanoviště mají pouze unifikované přístřešky (někde jich bývá u jednoho stanoviště i více), komfortní zastřešené celé nástupní hrany má však pouze zastávka Vltavská, která je až na pomyslné 24. a 26. příčce.

4.1.2 Zastřešení nástupišť tramvajových zastávek v blízkosti metra či železnice

Pouze u dvou stanic metra jsou nástupiště tramvajových zastávek zastřešené. Jedná se o již zmíněnou stanic Vltavská, kde jsou zastřešena 2 zastávková stanoviště před vestibulem metra. Druhou je stanice Radlická, kde je zastřešena pouze nástupní hrana. Oproti stanici Vltavská, kde zastřešení pochází z doby výstavby stanice, bylo v obratišti Radlická zastřešení dobudováno dodatečně při prodloužení tramvajové tratě ke stanici metra v roce 2008.

V Praze se nenachází žádné nádraží, u kterého by bylo zastřešené nástupiště tramvajové zastávky. Jedinou výjimkou je stanice Praha-Braník, kde je zastřešení realizováno v tramvajovém obratišti Nádraží Braník, a zastávka Vltavská (u stanice Praha-Bubny Vltavská) – oba případy zmíněny výše.

Zastřešení nástupišť: přestupní uzly TRAM u metra



■ Počet zastávek TRAM u metra: 34
■ Počet zastřešených zastávek TRAM (alespoň jedno stanoviště): 2

graf 2 – Zastřešení přestupních uzlů u metra – TRAM (vlastní zpracování)

4.1.3 Významné přestupní uzly s tramvajovou dopravou

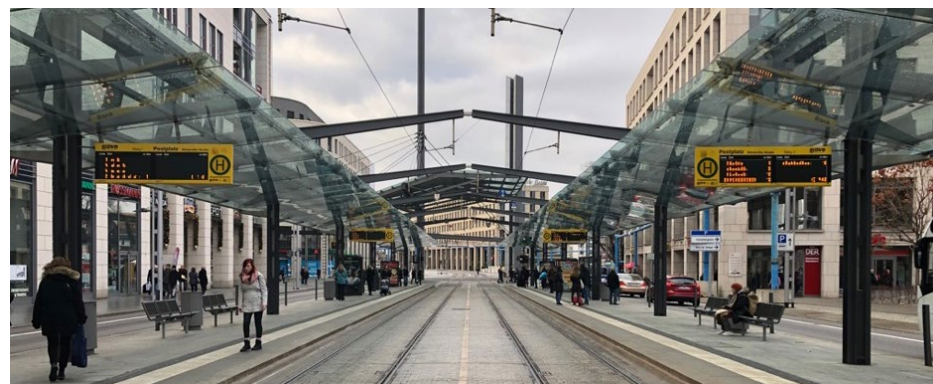
V centru Prahy se nachází hned 4 přestupní uzly (tramvajové zastávky), kde denní obrat (tj. výstup a nástup) přesahuje 50 000 cestujících za den. Ani jeden z nich však nemá zastřešená nástupiště a cestující si tak musí vystačit pouze s malými přístřešky. Jde o uzly Anděl, Karlovo náměstí (včetně zastávek Moráň a Novoměstská radnice), I. P. Pavlova a Palmovka.

Uzel	Přestup na	Obrat cestujících	Počet stanovišť	Počet přístřešků	Zastřešení
1. Anděl	Metro B	83 480	4	5	–
2. Karlovo nám. (+ Moráň + Novoměstská radnice)	Metro B	73 790	5	5	–
3. I. P. Pavlova	Metro C	65 552	4	4	–
4. Palmovka	Metro B	54 688	7	6	–
5. Karlovo náměstí	Metro B	48 949	3	3	–
6. Hradčanská	Metro A + vlak	44 184	2	4	–
7. Národní třída	Metro B	37 221	2	1	1 stanoviště (přesah budovy)
8. Václavské náměstí	Metro A	36 915	2	0	1 stanoviště (loubí)
9. Strossmayerovo náměstí		32 952	4	3	–
10. Palackého nám. (náměstí + nábřeží)	Metro B	31 324	4	4	–
11. Masarykovo nádraží	Metro B + vlak	30 702	2	1	1 stanoviště (markýza nádražní budovy)
12. Náměstí Míru	Metro A	28 556	2	6	–
13. Malostranská	Metro A	27 601	4	2	–
14. Národní divadlo		26 395	4	1	–
15. Vltavská	Metro C + vlak	25 381	4	–	Celá nástupiště u metra
16. Flora	Metro A	24 021	2	2	–
17. Jindřišská		23 630	2	3	–
18. Náměstí Republiky	Metro B	22 989	2	3	–
19. Hlavní nádraží	Metro C + vlak	22 330	2	2	–
20. Letenské náměstí		21 229	2	2	–
21. Smíchovské nádraží	Metro B + vlak	21 191	4	1	1 stanoviště částečně (rozšířené zastřešení vstupu do metra)
22. Želivského	Metro A	20 599	6	4	–
23. Florenc	Metro B a C	19 939	2	4	–
24. Vítězné náměstí	Metro A	19 784	2	3	–
25. Husinecká		19 387	2	1	–
26. Malostranské náměstí		19 100	2	0	–
27. Vodičkova		18 020	2	2	–
28. Kobylisy	Metro C	17 839	2	3	–
29. Palackého nám. (nábřeží)	Metro B	17 810	2	3	–
30. Biskupcova		17 077	2	2	–
31. Lazarská		17 005	2	2	–

tab. 2 – Přestupní uzly TRAM v Praze (vlastní zpracování)

Tabulka 2 zobrazuje tramvajové zastávky (přestupní uzly), kde je průměrný obrat cestujících větší než 1 000 za hodinu, tj. při délce průzkumu 17 hod. (6–23 hod.) denní obrat cestujících větší než 17 000. Sledován byl počet stanovišť v rámci přestupního uzlu, počet přístřešků a typ zastřešení nástupišť. V Praze je hned 31 tramvajových zastávek s takovým obratem. Jedná se zejména o zastávky, kde je možný přestup na metro či na vlak. Pouze 5 z 31 zastávek má alespoň nějakou formu kapacitnějšího zastřešení nástupišť.

V zahraničí je zcela běžné, že takto významné uzly mají vlastní konstrukci zastřešení. Ta může být zajímavě architektonicky řešena. Jedním z těchto příkladů může být Postplatz v Drážďanech, kde jsou zastřešeny 4 nástupiště tramvajových zastávek ve dvou ulicích.



obr. 7 – Konstrukce zastřešení umožňuje přestup „suchou nohou“ mezi zastávkovými stanovišti ve dvou ulicích (zastávka Postplatz, Drážďany) (Zdroj: Autor)

4.2 Autobusové zastávky

V autobusové dopravě je v Praze podobná situace jako v dopravě tramvajové. Téměř každá autobusová zastávka je vybavena unifikovaným přístřeškem. Dle Standardu zastávek je nutné vybavit přístřeškem všechny zastávky kromě zastávek kategorie E (zastávky s malými obraty cestujících), což jsou zastávky malého významu typicky na okrajích měst či větších obcích, zastávky v malých obcích a zastávky v extravilánu. Výjimku tvoří pouze zastávky sloužící převážně pro výstup, kde přístřešek být nemusí. (Standard zastávek PID, 2017)

4.2.1 Zastřešení nástupišť autobusových zastávek

Samostatnou konstrukci zastřešení autobusové zastávky (kromě přístřešků) bychom v Praze našli spíše ojediněle. Často ale bývá využíván krytý vyčkávací prostor, který je součástí blízké budovy. Zastávky v samostatných autobusových obřadních bývají zastřešené jen zřídka kdy.



obr. 8 – Unifikovaný přístřešek na zastávce Albertov (Zdroj: autor)

Zastávka	Číslo stanoviště	Směr	Obrat	Počet přístřešků	Zastřešení
1. Kačerov	3 (C)	Nem. Krč, Novodvorská	11 901	–	Celá délka nástupiště
2. Kobylisy	3 (C)	nástupní / Odra, Čimice	11 231	1*	Velkokapacitní přístřešek
3. Vysočanská	6 (F)	Nádraží Libeň	10 307	–	Pouze přední polovina délky nástupiště
4. Kačerov	2 (B)	Nem. Krč, Nové dvory	10 299	–	Celá délka nástupiště
5. Dejvická	6 (F)	nástupní / Suchdol	9 878	1	–
6. Černý Most	1 (V1)	výstupní / Horní Počernice	9 850	–	Celá délka nástupiště
7. Opatov	6 (F)	Litochleb. nám., Bachova	9 732	–	Celá délka nástupiště
8. Kačerov	4 (D)	Pod Dálnicí, V Zápolí	9 501	–	Celá délka nástupiště
9. Opatov	2 (B)	U Dálnice, Ke Kateřin., Šeberov	9 184	–	Celá délka nástupiště
10. Nádraží Veleslavín	11 (2)	nást. / Div. Šárka, Letiště	9 152	–	Celá délka nástupiště
11. Budějovická	3 (C)	Brumlovka, Polikliniky Budějovická, Lísek	9 121	1	–
12. Nemocnice Motol	1 (A)	Vypich	8 869	0	–
13. Háje	5 (E)	nástupní / Horčičkova	8 786	1	–
14. Nemocnice Motol	2 (B)	Motol	8 638	1	–
15. Kobylisy	4 (D)	nást. / Sídl. Kobylisy, Dunajecská	8 594	1	–
16. Háje	3 (C)	nástupní / Modrá škola, Horčičkova, Miličov	8 399	–	Celá délka nástupiště
17. Letňany	3 (C)	Letňanská, Čakovická	8 390	–	Celá délka nástupiště
18. Florenc	4 (D)	Pernerova	7 958	1	–
19. Smíchovské nádraží	10 (F)	nástupní / Lihovar, Přistaviště	7 383	–	Celá délka nástupiště
20. Kobylisy	8 (H)	Ládví	7 358	–	Loubí objektu metra
21. Zeměděl. univerzita	4 (D)	Kamýcká	7 095	1	–
22. Zeměděl. univerzita	2 (B)	Internacionální (Suchdol)	7 073	1	–

tab. 3 – Zastávková stanoviště BUS v Praze (vlastní zpracování)

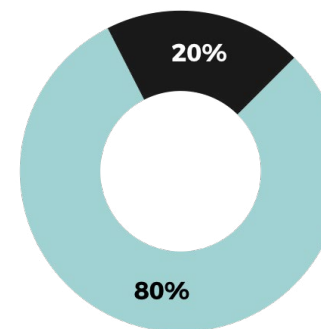
Tabulka 3 zobrazuje zastávková stanoviště autobusových zastávek, kde je průměrný obrat cestujících větší než 500 za hodinu, tj. při délce průzkumu 14 hod. (6–20 hod.) denní obrat cestujících větší než 7 000. Takových zastávkových stanovišť je v Praze 22. Oproti tramvajové dopravě je vidět patrné zlepšení v zastřešení nástupišť. Ještě příznivěji působí tabulka 4, kde jsou zastávky seskupeny po uzlech, ale data jsou tudíž mírně zkreslená. Například zastávka Dejvická (stanoviště F) je v autobusové dopravě šestou nejvytíženější, ale cestující mají k dispozici pouze jeden malý přístřešek (druhá nejvytíženější – Kobylisy – má alespoň prodloužený přístřešek v délce 4 klasických přístřešků). Nejhůře se na tom dle dat z tabulky zdá být zastávka Nemocnice Motol ve směru k Vypichu, kde není ani přístřešek ani žádná jiná forma zastřešení.

4.2.2 Zastřešení nástupišť autobusových zastávek v blízkosti metra či železnice

Oproti tramvajové dopravě je u autobusové dopravy situace v okolí stanic metra příznivější. Alespoň nejvytíženější zastávky jsou vybaveny zastřešením, které vzniklo většinou již s výstavbou stanic metra. Z 61 stanic metra je u 52 z nich možné přestoupit na autobusy a u 13 je alespoň jedno z nástupišť pro autobusy zastřešeno.

Na některých místech bývá využívána kombinace zastřešení nejvytíženějších nástupišť a přístřešků u „vedlejších“ stanovišť. Ne vždy je to však zvoleno vhodně. Přístřešky také suplují zastřešení tam, kde je zastřešena pouze část nástupní hrany (např. zastávka Vysočanská směr Prosek).

Zastřešení nástupišť: přestupní uzly BUS u metra



■ Počet zastávek BUS u metra: 52

■ Počet zastřešených zastávek BUS (alespoň jedno stanoviště): 13

graf 3 – Zastřešení přestupních uzlů u metra – BUS (vlastní zpracování)

Uzel	Přestup na	Obrat cestujících	Počet stanovišť	Počet přístřešků	Zastřežení
1. Kačerov	Metro C + vlak	49 857	5	–	Všechna stanoviště v celé délce
2. Kobylisy	Metro C	49 237	8	3	2 stanoviště (loubí objektu metra)
3. Smíchovské nádraží	Metro B + vlak	47 967	9	0	5 stanovišť zastřešeno v celé délce, 1 stanoviště (přesah střechy výpravní budovy)
4. Budějovická (+ Polikl. Budějovická)	Metro C	36 684	11	4	3 stanoviště (loubí administrativní budovy)
5. Dejvická	Metro A	32 471	7	5	1 stanoviště zastřešeno
6. Černý Most	Metro B	29 748	20	2	15 stanovišť zastřešeno v celé délce, 3 stanoviště (loubí objektu metra)
7. Háje	Metro C	29 077	5	1	2 stanoviště zastřešena v celé délce
8. Opatov	Metro C	28 603	7	–	Všechna stanoviště v celé délce
9. Vysočanská	Metro B + vlak	27 301	4	1	Zhruba polovina délek nástupních hran
10. Letňany	Metro C	27 038	13	–	Všechna stanoviště v celé délce
11. Želivského	Metro A	25 509	9	2	4 stanoviště zastřešena v celé délce
12. Skalka	Metro A	23 205	7	1	5 stanovišť zastřešeno v celé délce
13. Na Knížecí	Metro B	21 531	13	3	7 stanovišť zastřešeno v celé délce
14. Nemocnice Krč	–	19 425	8	7	–
15. Zličín	Metro B	18 953	10	11	1 stanoviště v celé délce
16. Ládví	Metro C	18 450	4	3	–
17. Nádraží Veleslavín	Metro A + vlak	18 183	6	2	2 stanoviště zastřešena v celé délce
18. Nemocnice Motol	Metro A	17 507	2	1	–
19. Florenc	Metro B a C	16 633	6	2	–
20. Prosek	Metro C	16 361	6	5	–
21. Zemědělská univerzita	–	15 036	3	3	–

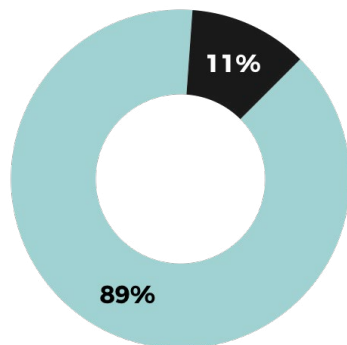
tab. 4 – Přestupní uzly BUS v Praze (vlastní zpracování)

Tabulka 4 zobrazuje autobusové zastávky (přestupní uzly), kde je průměrný obrat cestujících větší než 1 000 za hodinu, tj. při délce průzkumu 14 hod. (6–20 hod.) denní obrat cestujících větší než 14 000. Oproti tramvajové dopravě je opět vidět lepší stav, z 21 nejvytíženějších autobusových zastávek jich 15 má alespoň jedno nástupiště zastřešené nebo poskytuje cestujícím jiný úkryt před nepříznivými podmínkami. Opět se jedná zejména o zastávky, kde lze přestoupit na metro či na vlak.

Různý přístup lze vidět u výstavby nových stanic metra. Pokud porovnáme dva naposled zprovozněné úseky metra (IV.C.2 Ládví – Letňany a V.A Dejvická – Nemocnice Motol), zjistíme, že ze 7 nových stanic byla pouze u dvou z nich vybudovaná zastřešená nástupiště. Jedná se o stanici Letňany, kde je velký autobusový terminál, a o stanici Nádraží Veleslavín, kde je zastřešeno pouze jedno nástupiště. U ostatních stanic jsou většinou unifikované přístřešky. Na zastávkách Nemocnice Motol (směr Vypich) a Bořislavka (směr Horoměřice a směr Hanspaulka) dokonce chybí jakýkoli úkryt před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Starší stanice (zejména dále od centra města) jsou na tom daleko lépe – všechny vytižené zastávky u stanic metra II.C (zprovozněno v roce 1980) mají zastřešená nástupiště.

U pražských nádraží či železničních zastávek lze zastřešení nástupišť pro autobusy nalézt jen zřídka. Co je na železnici poměrně běžnou věcí se tak mimo obvod dráhy stává v Praze raritou, přitom obrat cestujících v těchto stanicích a zastávkách může být srovnatelný. Na území hl. m. Prahy je 45 stanic a zastávek, z toho u 39 z nich lze přestoupit na autobusy. S výjimkou stanic a zastávek, které mají vazby i na metro (Nádraží Holešovice, Nádraží Veleslavín, Smíchovské nádraží a Kačerov), kde jsou nástupiště zastřešené díky výstavbě metra, je zastřešení pouze u jediné stanice, a to Praha-Braník, v autobusovém obratišti Nádraží Braník.

Zastřešení nástupišť: přestupní uzly BUS u vlaku



■ Počet zastávek BUS u vlaku: 39

■ Počet zastřešených zastávek BUS (alespoň jedno stanoviště): 5

graf 4 – Zastřešení přestupních uzlů u vlaku – BUS (vlastní zpracování)

4.2.3 Další významné přestupní uzly s autobusovou dopravou

V Praze nejsou žádné přestupní uzly bez návaznosti na metro či vlak, které by měly zastřešení. Přitom obraty v některých zastávkách jsou poměrně velké. Například uzly Nemocnice Krč a Zemědělská univerzita mají obě denní obraty cestujících přes 15 000 osob, přesto jsou zde k dispozici pouze malé přístřešky.

4.3 Provizorní přístřešky

Na mnoha místech lze najít „trvalé provizorium“. Jedná se o zastávky, kde byly dočasně umístěny mobilní přístřešky – v drtivé většině případů černá ocelová konstrukce s plechovými bočnicemi.



obr. 9 (vlevo) – Provizorní přístřešek na zastávce Prosek (Zdroj: autor)

obr. 10 (vpravo) – Nová verze provizorního přístřešku na zastávce Plaňanská (Zdroj: autor)

Dopravní podnik hl. m. Prahy, ve spolupráci s organizací ROPID, nedávno pořídil dalších 50 mobilních prosklených přístřešků. Postupně bylo vytipováno několik míst, kam by přístřešky měly být umístovány. V současné době je 31 z nich již instalováno, 1 čeká na instalaci a dalších 16 čeká buď na vyjádření (dotčených úřadů, vlastníků pozemků, městských částí apod.) či na vydání souhlasu k umístění.

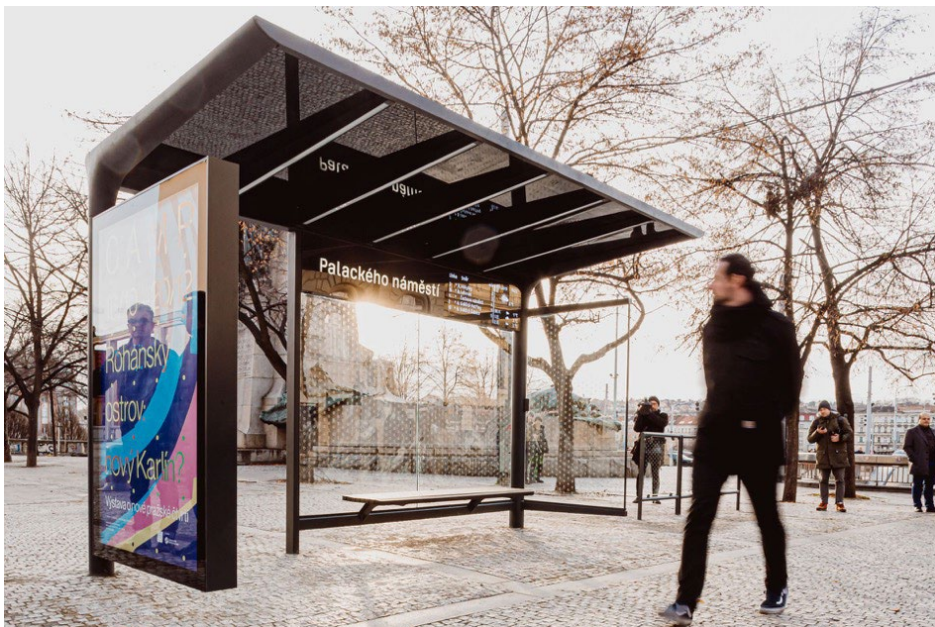
Přístřešky jsou instalovány například na zastávkách Stadion Strahov (směr Vypich), Vypich (směr Petřiny), Výstaviště Holešovice (nástupní zastávka v obratišti) či Ruská (směr Čechovo náměstí). Nejedná se zdaleka jen o místa na okrajích metropole, naopak jejich využití je poměrně vysoké i v širším centru města či na sídlištích.

Nové mobilní přístřešky mají unifikovanou velikost. Jejich nevýhodou je, že jsou umístěny na chodník, tak kvůli podestě vzniká schod a přístřešek tak není bezbariérově přístupný. Na některých zastávkách se to podařilo vyřešit tím, že byl přístřešek zapuštěn do dlažby.

5 Nové zastávkové přístřešky pro Prahu

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy zorganizoval soutěž na podobu nových zastávkových přístřešků. Předmětem byl návrh pražského mobiliáře – zastávkového přístřešku a zábradlí. Cílem bylo nalézt kultivovanou podobu obou prvků tak, aby spolu vzájemně vizuálně korespondovaly, splňovaly všechny funkční požadavky a umožňovaly variantní řešení v závislosti na požadavcích plynoucích z kontextu jednotlivých zastávek a umístění v prostoru města. Vítězný návrh patří autorům Artěl, spol. s r. o. – prof. MgA. Michal Froněk prof. M.A. Jan Němeček, MgA. Aleš Kachlík, Ing. arch. Martin Klanica. (IPR, 2019)

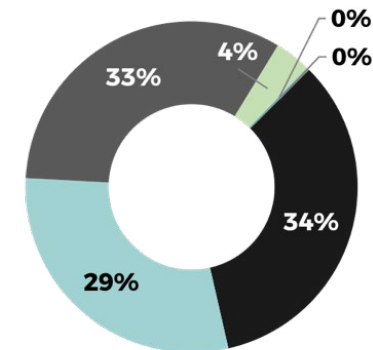
Prototyp je testován od listopadu 2019 na Palackého náměstí. Navrženo bylo několik variant přístřešků – s plnými bočnicemi, zkrácenými bočnicemi, bez bočnic, prodloužený přístřešek, oboustranný přístřešek apod. Teprve čas ukáže, jak se podaří přístřešky implementovat do městského prostředí. Nové přístřešky by měly nahradit všechny stávající unifikované přístřešky od reklamních společností a snad i jejich plechové předchůdce, které se ve městě stále hojně vyskytují.



obr. 11 – Testovaný prototyp nového přístřešku dle vítězného návrhu soutěže o jednotný městský mobiliář (Zdroj: IPR Praha)

6 Shrnutí

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2018



■ Metro ■ Tramvaje ■ Autobusy ■ Železnice ■ Lanovka ■ Přívozy

graf 5 – Počet a podíl přepravených cestujících v PID (vlastní zpracování, data: TSK)

Z grafu 5 je vidět, v jakém poměru je využívána veřejná doprava v Praze. Zatímco metro s 34 % všech přepravených cestujících je koncipováno velice velkoryse (stanice jsou prostorné, jsou v nich užívány téměř luxusní materiály a jejich údržba je na velmi dobré úrovni), autobusová a tramvajová doprava zůstává nadále poněkud pozadu. Přitom v součtu (62 %) přepraví více cestujících než metro (34 %). Těmto druhům dopravy by proto měla být věnována větší pozornost. Nabídka spojů a úroveň vozového parku je také na dobré úrovni, ale infrastruktura mírně zaostává. Mnoho zastávek je již rekonstruovaných a cestující se tak mohou těšit lepším povrchům nebo prostorovému uspořádání. Mnohdy se však nemají kde schovat před deštěm nebo přímým sluncem.

6.1 Zásady pro umístování přístřešků ve veřejném prostranství

Nejdříve se nabízí otázka, zda je na zastávce vůbec přístřešek potřeba. To může být rozhodnuto například na základě intenzity provozu nebo podle obratu cestujících. Dále je potřeba vyhodnotit, zda bude lepší použít přístřešek či zvolit jinou formu zastřešení. Pokud je zastávka umístěná například u loubí či na jiném místě, které cestujícím samo o sobě poskytuje krytý vyčkávací prostor, není nutné budovat další zastřešení.

Přístřešek by měl být umístěn na přirozeném místě největší koncentrace cestujících na zastávce v dostatečné blízkosti místa zastavení vozidla, ale zároveň nesmí bránit rychlým přesunům cestujících k/od vozidla nebo podél vozidla. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně objemný prvek, je nutné přístřešek umístit obezřetně s ohledem na prostorové parametry chodníku tak, aby netvořil bariéru běžného pěšího pohybu a nebránil plnohodnotnému užívání uličního prostranství. Přístřešek by rovněž neměl narušovat kompozici prostoru a tvořit vizuální bariéru (např. v charakteristických průhledech). (Standard zastávek PID, 2017)

6.2 Změna přístupu

Nejvytíženější zastávky by měli poskytovat cestujícím co nejlepší zázemí, což samozřejmě platí i pro jejich zastřešení. Ne úplně vhodný přístup byl zvolen u tramvajových zastávek Anděl. Ty jsou v prostředí, jenž prošlo v posledních desetiletích obrovskou proměnou a jsou obklopeny moderní zástavbou. Větší zastřešený prostor pro čekání cestujících by zde byl výhodou. Z hlediska památkové ochrany jistě není jednoduché implementovat tato řešení do Pražské památkové rezervace, ale mimo ni by to neměl být problém. Jako příklad lze uvést již zmíněnou zastávku Postplatz v Drážďanech, kde jsou zastřešena všechna nástupiště tramvajových zastávek (4 zastávková stanoviště) a navíc jsou propojena zastřešením části přilehlé křižovatky, takže lze veškeré přestupy realizovat pod střechou. Zastávky na Andělu mají podobné uspořádání, ale místo zastřešení je zde umístěno 5 unifikovaných přístřešků. Přitom tudy denně projde přes 80 000 cestujících.

Jednou za čas (například při rekonstrukcích povrchů, tramvajových tratí či obnově nebo modernizaci veřejného prostranství) by bylo potřeba v určitých místech konfrontovat stávající stav s požadavky na moderní dopravní systémy.

7 Závěr

Kvalitní infrastruktura je základ každého dopravního systému. Pokud chceme i nadále zlepšovat modal split ve prospěch městské hromadné dopravy, bude nutné se daleko více věnovat prostředí, ve kterém se pohybují nejen cestující, ale i jiní obyvatelé či návštěvníci města. Cílit lze například na atraktivní a komfortní prostředí zastávek a přestupních uzlů ve veřejných prostranstvích.

Splnění základních požadavků a poskytnout cestujícím alespoň nějaký úkryt před nepříznivými povětrnostními podmínkami (většinou pomocí unifikovaných přístřešků) by sice v některých případech mělo stačit, na důležitých nebo exponovaných místech ale stojíme před daleko větší výzvou, kterou bychom neměli promarnit. Většina západních metropolí si je toho vědoma a cíleně buduje zastřešení přestupních uzlů nejen v místech s přestupem na metro či železnici, ale také na jiných vytižených místech v centru nebo na jeho okrajích. Praha by mohla využít dobré výchozí pozice, kdy je městská doprava hojně využívána, a dále rozvíjet její potenciál zlepšováním podmínek pro cestující. Nová řešení se dají aplikovat buď při modernizacích veřejných prostranství, rekonstrukcích tramvajových tratí či úplných novostavbách přestupních uzlů. Nemělo by to však být podmínkou – budování lepších podmínek pro cestující přeci může být samo o sobě investiční akcí s poměrně dobrou návratností finančních prostředků.

Literatura

- ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007-05.
- FOJTÍK, Pavel. *Tramvaje a tramvajové tratě: historické centrum a Holešovice*. Praha: Paseka, 2010. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-039-2. s. 48
- IPR Praha. *Městský mobiliář: zastávkový přístřešek* [online]. 2019 [cit. 7.12.2019]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/mobiliarzastavka>
- MELKOVÁ, Pavla. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. 1. vyd. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014, 289 s. ISBN 978-80-87931-09-7. s. 219–220
- Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje*. V Praze: České vysoké učení technické, 2017. ISBN 978-80-01-06345-3. s. 231
- Ročenka dopravy Praha 2018*. V Praze: Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI), 2019. s. 17–23

Další zdroje

- Přepavní průzkumy PID – BUS 2015–2019. ROPID
- Přepavní průzkumy PID – TRAM 2017. ROPID

Článek byl podpořen grantem SGS18/111/OHK1/2T/11 „Vývoj a potenciál veřejných prostranství“.

Informace o autorovi

Ing. arch. František Brynda
Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze
Frantisek.Brynda@gmail.com

Náves jako veřejný prostor versus doprava

Village Green as Public Space versus Transportation

Irena Klingorová

Abstract:

The territory of Bohemia and Moravia has dense settlement structure which was founded in the Middle Ages, but the roots of some settlements go deeper into history. The total number of settlements in the Czech Republic is around 6 250. Less than five thousand of them stay behind one thousand inhabitants. Although these small settlements form the most of the whole, their development lags behind in many ways. There is a lack of basic amenities and basic settlement infrastructure, where an important issue is a communication network including squares or village greens i.e. a system of public spaces which are crucial for smaller settlements in terms of living life and mutual interaction of inhabitants.

The work deals with transportation within smaller settlements, with the road network in relation to public spaces. In villages the public space means roads and a village square. In smaller structures, the driving profile of the road is often not clearly defined. Similarly, there is no designated space for individual users (motor transport, pedestrians and cyclists) in larger public areas. Even parking is not solved in any way. Due to this fact there is a crossing and intertwining of space users routes, which can be very dangerous in many cases. An analysis of a wide range of smaller settlements, especially villages, with a different ground plan typology should show the current concept of traffic on the village green. Particular cases show frequent problems or collisions or on the other hand solutions which complete the public space and bring further possibilities of use. For the purposes of this analysis, a special division of typology of villages has been created that is able to cover the relationship between transport and the spatial structure of the settlement.

Keywords:

Transportation, Small settlement, Village, Public space, Village green, Road network

KLINGOROVA, Irena (2020). Náves jako veřejný prostor versus doprava. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 140–171. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687. Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Pohyb spolu se zakládáním a rozvojem sídel jsou jedněmi z elementárních prvků vývoje společnosti. Bez pohybu, respektive dopravy, by neexistovala rozlehlá síť sídelní struktury a bez sídelní struktury by neexistovala současná lidská společnost, pro kterou je fungování v rámci sídel podstatou bytí.

Jak doprava, tak sídla prochází neustálým vývojem a proměnami v závislosti na potřebách člověka. Zprvu veškerý vývoj směřoval k naplnění základních potřeb člověka, po jejich dosažení však pokračoval a stále pokračuje dále a to cestou, která má usnadnit a zjednodušit fungování společnosti. Při snaze naplnit veškeré požadavky z diametrálně rozdílných oblastí tak každý den vznikají myšlenky a produkty, které významně ovlivňují každodenní život lidstva a to jak ve směrech pozitivních, tak i negativních.

Pokud se zaměříme na oblast dopravy a sídel, tak demonstrativním příkladem výše uvedeného je obyčejný automobil – k jeho vyvinutí vedla myšlenka usnadnění transportu lidí, věci nebo informací. Na jejím základě byla vyvinuta motorová vozidla, která dané požadavky naplnila, nicméně tyto produkty během pár desítek let doslova zaplavily většinu planety. V současné době přehnané automobilizace lze dokonce polemizovat o tom, zda automobily život spíše nekomplikují, obzvláště v místech s vyšší koncentrací lidí, tedy v sídlech.

V posledních letech se objevuje snaha tyto negativní dopady dopravy eliminovat, ale díky skokovému rozšíření po prakticky celém území vyspělých oblastí nebylo za tak krátkou dobu možné obsáhnout a vyřešit danou problematiku ve všech rovinách s ní souvisejících. Primárně se řeší místa s vysokou koncentrací lidí, kde pochopitelně hrozí nejvíce střetů. V současnosti existují návrhy řešení a manuály pro zvýšení bezpečnosti v oblasti dopravy v metropolích, velkoměstech a městech, které jsou koncipovány pro sídla s městským charakterem a není možné je aplikovat na malá sídla s vesnickým charakterem, která mají, především v Čechách a na Moravě, svůj specifický charakter, svého Genia Loci. Aby nedošlo k porušení jedinečných rysů těchto sídel, je třeba k úpravám přistupovat velmi citlivě a s povědomím zachování daných specifik těchto míst, která jsou diametrálně rozdílná od městského prostředí. Jedním z významných rysů malého vesnického sídla je jeho centrální prostor zvaný náves, který je zejména pro českou vesnici typický. Právě tyto prostory jsou stěžejním tématem této práce.

Tento text má za úkol analyzovat návsi z hlediska urbanistického, jako veřejná prostranství, ve vazbě na dopravu, která v dnešní době ve většině případů přesahuje kapacity nejen návsi, ale ve velké většině veškerých veřejných prostranství. Uvádí konkrétní výčet typů vsí, kterých se tato problematika přímo týká. Ke každému typu jsou uvedeny typizované příklady doporučující řešení spolu s popisem, v jakých případech je vhodné jeho použití za účelem zachování fungování veřejného prostoru. Tato „univerzální“ schémata jsou pro ucelení doplněna konkrétními komentovanými ukázkami existujících řešení dopravy v typologicky různých vsích z tuzemska a ze zahraničí.

2 Veřejná prostranství, vesnice a doprava

V úvodu textu je nezbytné vymezit několik základních pojmů, respektive definovat a popsat jejich význam takovým způsobem, který je ve shodě s jejich konkrétním použitím v této práci.

2.1 Veřejné prostranství

Pojem *veřejné prostranství* lze definovat jako fyzickou část veřejného prostoru. Jedná se o prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostranství nebo jeho části. Veřejná prostranství tvoří systém, který může být funkčně a významově hierarchizován.¹

¹ Zkrácená definice dle *Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2017*.

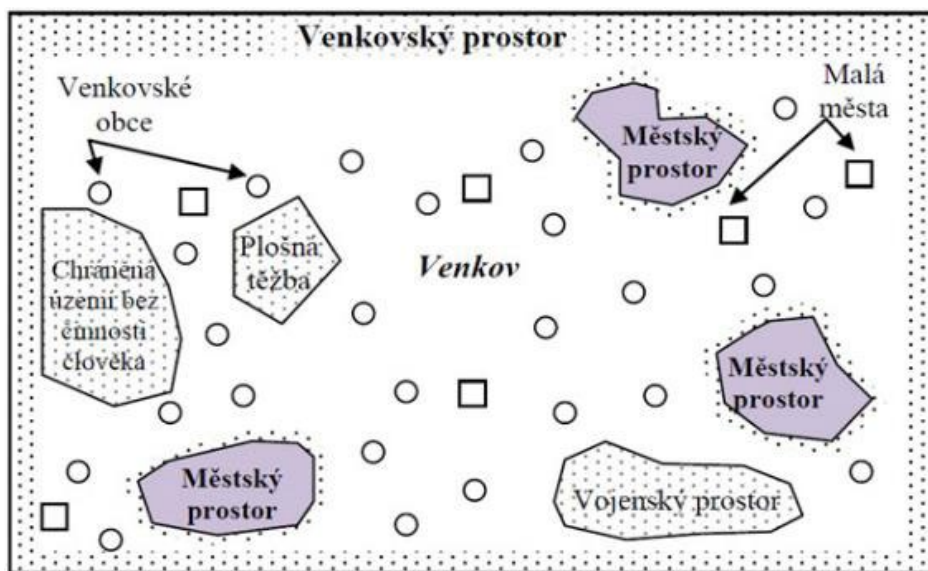
Legislativa pojem definuje takto: „Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“ (Zákon č. 128/2000 Sb.).

Bývá pravidlem, že velikost veřejných prostranství bývá přímo úměrná velikosti sídla, jeho význam pro sídlo s ubývající velikostí však roste. Větší vesnice mají strukturu ulic v závislosti na jejich typologické struktuře doplněnou o centrální veřejný prostor nazývaný náves, u drobných více může veřejné prostranství tvořit pouze jedna ulice.

2.2 Venkovská sídla – vesnice

Pro přesné vymezení pojmu *venkovské sídlo*, též vesnice, je nutné vysvětlit obě části tohoto sousloví zvlášť.

Pojem *sídlo* je prostorově vymezená jednotka tvořena skupinou domů, která má nebo alespoň v minulosti měla obytnou či rekreační funkci. Tato jednotka je od dalších sídel oddělena volným, tedy nezastavěným, prostorem. Pojem *venkov* lze definovat jako prostor, který je charakterizován nižší hustotou zalidnění s typickým charakterem osídlení a architekturou, s výrazným kulturními, sociálními a společenskými znaky a se zaměřením převážně na zemědělskou výrobu (Binek a kol., 2009). Perlín (2010) venkov definuje jako prostor, který zahrnuje jak krajinu, tak i venkovská sídla. „Pojem venkov tedy integruje jak nezastavěné území tak i zastavěné území malých sídel – vesnic. Pro venkov jsou charakteristické menší intenzity sociálně ekonomických kontaktů, menší hustota vazeb mezi jednotlivými subjekty, které se ve venkovském prostoru pohybují.“ (Perlín, 2010). Zjednodušeně lze říci, že venkov je prostor mimo městské osídlení a nízkou hustotou osídlení.



obr. 1 – Prostorová struktura území z hlediska vymezení venkova (zdroj: Binek a kol., 2009)

Pokud tedy hovoříme o venkovském sídle, jedná se o prostorové uspořádání domů v určité konfiguraci v prostoru venkova. Pro lepší představu je na obrázku 1 uvedeno grafické znázornění (volný prostor představuje venkov a kruhové značky venkovská sídla).

Z urbanistického hlediska je pro účely této práce také vhodná definice dle RNDr. Perlína: „Venkovské sídlo je vymezeno jako sídlo s typickou urbanistickou strukturou nízkopodlažní zástavby s vysokým podílem rodinných domů s málo vyvinutou uliční sítí s dominantním prostorem návsí jako společenského a kulturního centra sídla a vysokým podílem zeleně v sídle.“ (Perlín, 2008). Z této definice je patrné, že zanedbaná a nevyvinutá uliční síť je v těchto sídlech velmi častou záležitostí.

3 Doprava

Pohyb a výměna je základním prvkem přežití a rozvoje člověka a společnosti. Právě pohyb osob a nákladů je realizován dopravou, která tvoří spojitou dopravní infrastrukturu. Doprava má v osídlení území charakter především spojující, v některých případech může ale rozdělovat (Kotas, 2007). Dopravní síť tvořená liniemi a uzly propojuje a prochází veškerými sídly bez ohledu na jejich velikost. I v malých sídlech vesnického charakteru je doprava nepostradatelnou propojující a sociální složkou. Pojem *doprava* jako takový je velmi obsáhlý – lze pod ním chápat jak přepravu vzduchem, po vodě či dopravu po zemi, kde mezi nejvýznamnější a v sídlech nejvíce řešené patří doprava motorová, pěší a v poslední době i cyklistická.

V průběhu staletí lze pozorovat jasné spojení mezi vývojem urbanismu a vývojem v dopravě. Před druhou světovou válkou dopravní systém odpovídal organizaci společnosti. V tomto období byl automobil na počátku vývoje a byl společností respektován stejně jako starosta, lékař nebo právník. Vesnice a města se vyvíjeli převážně pro cyklisty a chodce, vozíky a povozy, rychlost provozu byla relativně nízká ve srovnání se současnými standardy. V průběhu rehabilitace sídel v poválečném období se však dosavadní přístup k dopravě markantně změnil. Společnost se začala zabývat především projekty, v nichž bylo klíčové množství a s tím spjatí mnohonásobně větší měřítko. Více lidí si mohlo dovolit auto, které se tak stalo během šedesátých let spíše trvalým než náhodným jevem (CROW, 2009). Od této doby vliv dopravy stále více narůstal a na konci 20. století mu byla téměř veškerá ostatní urbanistická odvětví podřízena. V současnosti však existuje snaha tuto situaci obrátit, především v intravilánu sídel.

4 Typologická struktura malých sídel

4.2.1 Historické souvislosti

Velká většina vesnických sídel na území Česka vznikala přibližně v období od 13. století do počátku 15. století, tedy ve vrcholném středověku. Toto období se nazývá též lokační (z důvodu vzniku velkého množství plánovitě založených sídel) a je i obdobím, kdy byla ustanovena základní škála různých půdorysných typologií. Některé půdorysné typy mohou být spojovány s i dřívějším obdobím, takzvaným předlokačním, řada vesnic vznikala i po období středověkého lokačního rozmachu, v 17. - 19. století. Novověké vesnice většinou vycházely ze starších půdorysných schémat, v tomto období vzniklo pouze pár nových, většinou přísně geometrických, typologických forem.

Díky tomu, že vesnice byly a jsou neoddelitelně spjaty se zemědělskou výrobou a s klimatickými podmínkami daného místa, je důležité v popisu charakteristik brát ohled i na způsob organizace zemědělského zázemí, takzvané plužiny. Pro tuto práci, která se zabývá pouze centrálním prostorem malých sídel, však není toto téma určující, ale protože se jedná o nedílnou součást typologie vesnic, je okrajově zmíněno.

4.2.2 Určení půdorysné typologie

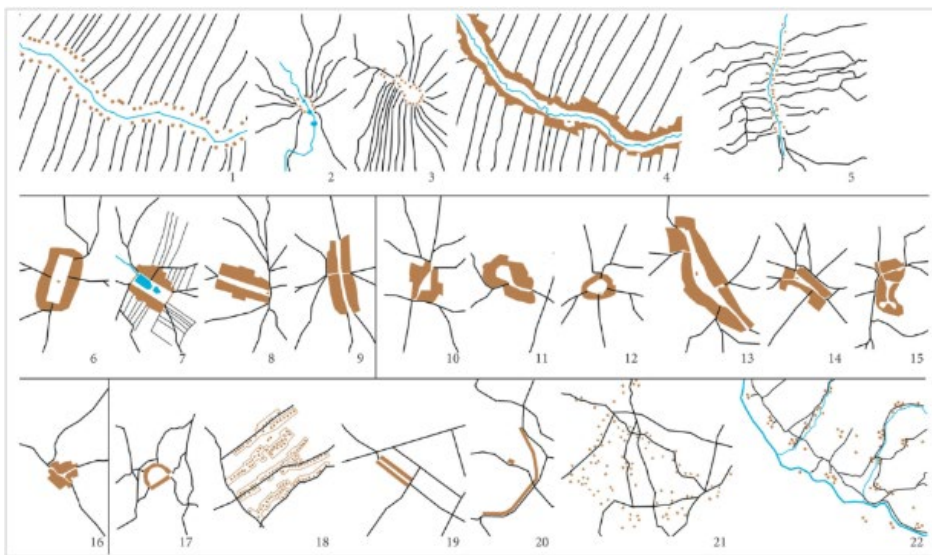
Typologická struktura nebo taktéž půdorysná typologie, tedy kombinace konfigurace budov, veřejných prostranství a terénu vychází ze základní vývojové formy sídla, která byla stabilizována při založení sídla. To se dělo převážně v období vrcholného

středověku nebo v novověku. Pozdější změny jako je například nárůst zástavby po obvodu nebo lineárně podél komunikací či zastavění návsi základní typologickou formu nijak neovlivňují, ale mohou ztížit její určení. Pro určení konkrétní struktury je vhodné využívat starší mapový poklad, zejména císařské otisky - staré mapy z počátku 18. století. Tyto mapy jsou prvním komplexním geografickým materiálem, kde jsou sídelní struktury zachycené krátce po svém založení, tedy, dle Pešty (2000) ve své nejčistší půdorysné podobě.

4.2.3 Typologie vsí s veřejným prostranstvím

Pro analýzu veřejného prostranství návsi jsou vhodné především typologické struktury návsní. Na níže uvedeném schématu půdorysných typologií (obrázek 2) lze tyto typy vsí jasně vyčíst. Tato typologická struktura zahrnuje kromě vsí návsních také lánové vsí radiální a částečně novověké parcelační vsí.

U vsí lineárních, uličních, komunikačních či potočních je prostor návsi většinou nahrazena ulicí, která tvoří lineární veřejné prostranství. V některých případech se ale lineární prostor ulice v určitých místech rozšíří a vytváří náves. Takovéto konfigurace půdorysných typologií pak mají upřesňující označení „návsní“, například ves komunikační návsní.



11. Půdorysné typy vesnických sídel.
Kresba Karel Kuča. Převzato z Atlasu krajiny.

obr. 2 – Půdorysné typy vesnických sídel (zdroj: kresba Karel Kuča, Atlas krajiny)

4.1 Náves

Náves je veřejně přístupný ústřední prostor vsi vymezený průčelím staveb obytného či hospodářského charakteru nebo ohradními zdmi s vjezdovými branami. Nabývá ideálně pravidelného obdélného či oválného tvaru, což ale není to pravidlem – její tvar vychází z terénní konfigurace a způsobu založení. Uprostřed takto vymezeného prostoru bývá situována sakrální stavba či drobná zástavba, která vznikla v pozdějším období. Kromě těchto drobných staveb může být do návsi začleněna vodní plocha nebo vzrostlá zeleň. Tvar a velikost návsi, parametry, pomocí kterých se hodnotí historický vývoj a stáří sídla, byly stanoveny při zakládání vsí, ve výjimečných případech při její přestavbě. Samotná velikost návsi byla určena počtem sedláků, respektive počtem průčelí domů směřujících do tohoto veřejného prostranství.



obr. 3 – Ukázka pravidelné kruhové návsi (obec Byšičky, autor: Zdeněk Fiedler, 11/2011)

4.2 Přehled půdorysných typologií s veřejným prostranstvím návsi

Následující typologie vesnic vychází z dělení dle půdorysné struktury vesnických sídel od Jana Pešty² s drobnými úpravami, které reflektují potřeby použití struktury ve vazbě na analýzu cestní sítě v malých sídlech.

2 Schémata různých půdorysných typů vesnic (použité i dále v jednotlivých rozbořech) - ideální modely byly použity z publikace: PEŠTA, Jan. 2000: Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech, Průzkumy památek II/2000, str. 153 – 166.

Forma	Typologie	Podnázev	Schéma	Výskyt, poznámka
PRAVIDELNÁ	návesní vesnice	radiální a polygonální		- území Čech, Vysočina
PRAVIDELNÁ	návesní vesnice	radiální a polygonální		- území západních Čech
PRAVIDELNÁ	lánové vesnice	soustředěné návesní radiální		- jihozápadní a jihovýchodní pohraničí - další typy: lineární/ortogonální/ radiální krátké lánové vesnice lánové návesní vesnice lesní návesní vesnice
PRAVIDELNÁ	komunikační vesnice	návesní		- Čech a Moravy, vzácně -další typy: návesní ulicovka návesní silnicovka s návsí vřetenovitého tvaru s návsí trojúhelníkového a jiného tvaru
ROSTLÁ	hromadné vesnice	soustředěné		- celé území Čech - v některých případech není prostor návsi vytvořen
ROSTLÁ	komunikační vesnice	návesní		- Čechy, Morava
PRAVIDELNÁ	vesnice vzniklé druhotnou parcelací dvora	návesní	přesné geometrické tvary návsi	- rozptýlené po celém území
SMÍŠENÉ OSTATNÍ	vesnice komponované	návesní	přesné geometrické tvary návsi	- rozptýlené po celém území - vznik v novověku

4.3 Náves a doprava

Každá náves je zpřístupněna dopravní infrastrukturou, která zajišťuje dopravní dostupnost a propojení s okolními sídly a krajinou. Ve většině případů bývá náves průjezdná, jen ve zlomku případů přístupová cesta na návsi končí. Tato trasa, který propojuje sídlo s okolím, bývá hlavní komunikací nebo páteřní komunikací pro cestní síť. Ta je pak doplněna účelovými komunikacemi, kterými mohou být například příjezdové cesty ke stavením nebo cesty pro hospodářské účely.

Původní trasy vznikaly při založení sídla a byly konstruovány pro potřeby hospodářských a obslužných vozidel, tedy pro povozy taženými koňmi, drobná pomocná vozítka a především pro pěší provoz. S přihlédnutím k těmto potřebám byly poměrově v souladu i návsi, kterými trasy procházely. Dnešní doba však přináší velmi odlišný způsob dopravy a přepravy. Prostředkem dopravy jsou motorová vozidla, především automobily, a to v několikanásobně větším počtu, než bývalo koňmi tažených povozů.

Tomuto vývoji společnosti se přizpůsobují i samotné komunikace. Většina z nich je opatřena asfaltovým povrchem a jejich šířkové uspořádání se snaží adaptovat na zvýšenou frekvenci provozu. Nelze opomenout ani potřebu uložení inženýrských sítí do vozovky, případně do zeleného pásu nebo chodníku. Prostor pro tento rozvoj však může být díky historickým danostem limitovaný, především v zastavěném území není možné komunikace neomezeně rozšiřovat či přizpůsobovat aktuálním potřebám, což platí i v případě vedení komunikací přes návse.

Náves primárně slouží jako veřejné prostranství, prostor pro střetávání a život lidí, doprava by zde tedy neměla tvořit majoritní funkční složku. Její úplné vyloučení však není z hlediska obslužnosti daného prostoru a přilehlých staveb možné. Úkolem je tedy najít určitou synergii mezi životem na návsi a dopravou, nastavit vyvážený stav všech složek a funkcí, které se na návsi uplatňují a tím zajistit funkčnost tohoto prostoru.

5 Řešení dopravy na návsi – koncepce

Jak již bylo výše naznačeno, řešení návsi jako funkčního celku není jednoduchou záležitostí. Protože není možné dopravu z veřejného prostranství zcela vyloučit, je nutné hledat takový stav, aby veškeré funkce a procesy v rámci návsi byly v harmonii.

Z hlediska řešení dopravy na návsi lze k této problematice přistupovat v několika naprosto odlišných případech. Rozdělení je pro tuto práci následující:

- doprava neprůjezdná;
- doprava průjezdná;
- doprava tranzitní průjezdná.

Výše uvedené případy jsou seřazeny dle frekvence dopravy a zároveň i náročnosti vypořádání se s danou problematikou. V případě neprůjezdné dopravy nejsou většinou úpravy či zásahy zapotřebí, v následujících případech je však pro zachování či obnovení funkce návsi jako veřejného prostranství potřebný racionální a odborný přístup. Zejména v případě, kdy hrozí ohrožení bezpečnosti, tedy když komunikace procházející veřejným prostranstvím tvoří frekventovanou trasu pro tranzitní dopravu.

V následujících odstavcích je proveden rozbor jednotlivých sídel dle výše uvedených skupin v kombinaci s členěním jednotlivých případů dle půdorysné typologie. Ke každému případu jsou uvedeny typizované příklady doporučující řešení spolu s popisem jeho vhodnosti. Každý případ je navíc doplněn komentovanou ukázkou konkrétního existujícího řešení dopravy na návších z tuzemska a zahraničí. Tyto příklady zachycující typologicky odlišné vsi byly vybírány na základě pozorování in-situ tak, aby byly schopné ukázat možné funkční řešení v reálném provozu.

POZN.: Vesnice s veřejným prostranstvím návsi jsou typické převážně pro Českou republiku. Návesní vesnice nejsou za hranicemi naší země až tak obvyklé a jejich

četnost výrazně nižší, než u nás. V zahraničí se sídla ve velké míře vyvíjela rostlou formou. Převažují vesnice hromadné a vesnice řadové, jejichž součástí nebývá náves. Vsi hromadné jsou nejstarším typem vsí a zároveň nejobvyklejší formou malých sídel. Velké hromadné vesnice jsou charakteristické pro území bývalých Uher a vyskytuje se po celém Slovensku, zejména na jižním Slovensku. Jejich nepravidelná zástavba je poměrně uzavřená a většinou obklopuje komunikaci, která prochází skrze sídlo. Vesnice řadové tvoří jedna nebo častěji dvě řady usedlostí liniově řazených podél komunikace nebo vodního toku. Pro Německo, Rakousko či Francii jsou typické takzvané silniční vesnice, řadové rozvolněné vesnice, které vznikaly podél silnice, po jedné nebo po obou stranách (Chalupa, 2011).

5.1 Vsi s neprůjezdnou dopravou

Neprůjezdná doprava se objevuje u vsí, které jsou na konci určité trasy, doprava skrz ně neprochází dále do dalších cílů. Neprůjezdných vesnic není mnoho, přesto existují. Díky tomu, že frekvence dopravy v nich není vysoká, omezuje se prakticky pouze na takový objem, který je dán množstvím cílů v daném místě (obydlí, pracovní příležitosti apod.), nevyplývá většinou v těchto případech požadavek na nové řešení dopravy.

5.1.1 Teoretické řešení problematiky

Jak již bylo řečeno, tato situace většinou nevyžaduje zvláštní řešení či úpravy, trasy komunikací se vyvinuly přirozeně. Jediným „úskalím“ bývá pouze zajištění otáčení vozidel, protože většina komunikací je slepých. Pro plynulý provoz je potřeba dostatečný prostor pro obrácení vozidel, což lze elegantně vyřešit v rámci návsi jednosměrnou komunikací po obvodu, která zároveň slouží jako obslužná komunikace pro okolní zástavbu. Pokud v rámci návsi není dostatek prostoru, lze komunikaci z návsi vyvést do prostor, kde je prostor pro realizaci jednoduchého obrátěště.

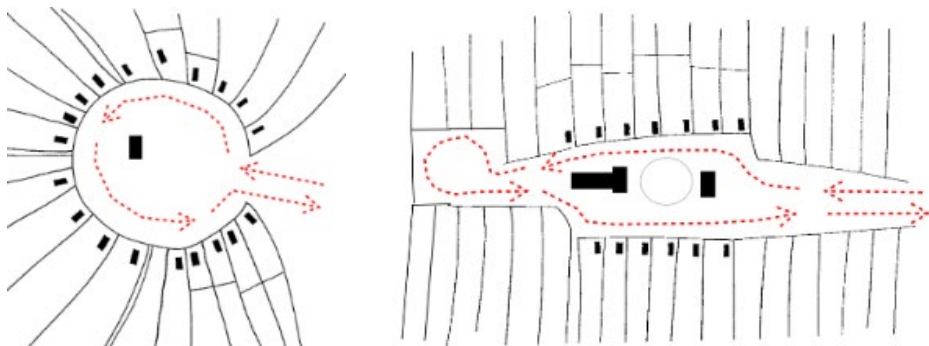
Výhody:

- prostor návsi využitelný v celé ploše včetně komunikace;
- díky minimální frekvenci dopravy je zajištěna bezpečnost na komunikaci.

Výhody / nevýhody:

(v tomto případě nelze striktně oddělit výhody či nevýhody, záleží na úhlu pohledu)

- prostor pro otáčení vozidel;
- nízká frekvence pohybu externích obyvatel.

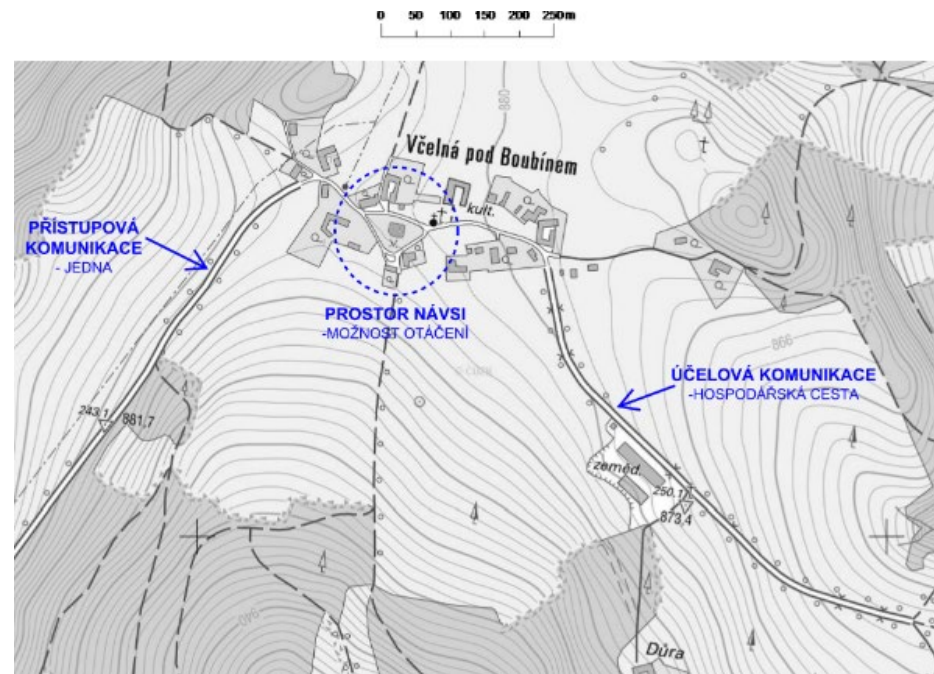


obr. 4 a 5 – Ideální řešení provozu v rámci neprůjezdné návsi s dostatkem prostoru (návesní radiální ves) / se stísněným prostorem na návsi (lánová návesní ves)

5.1.2 Konkrétní příklady

Typickými představiteli vsí s neprůjezdnou návsi jsou malé vsi a vsky v podhůří, horské vsi či vsi na koncích komunikací, přes které nevede doprava do dalších destinací. Takovýto sídel není mnoho, přesto existují a díky své klidné atmosféře bývají oblíbenými místy pro rekreaci.

5.1.2.1 Včelná pod Boubínem – Prachaticko

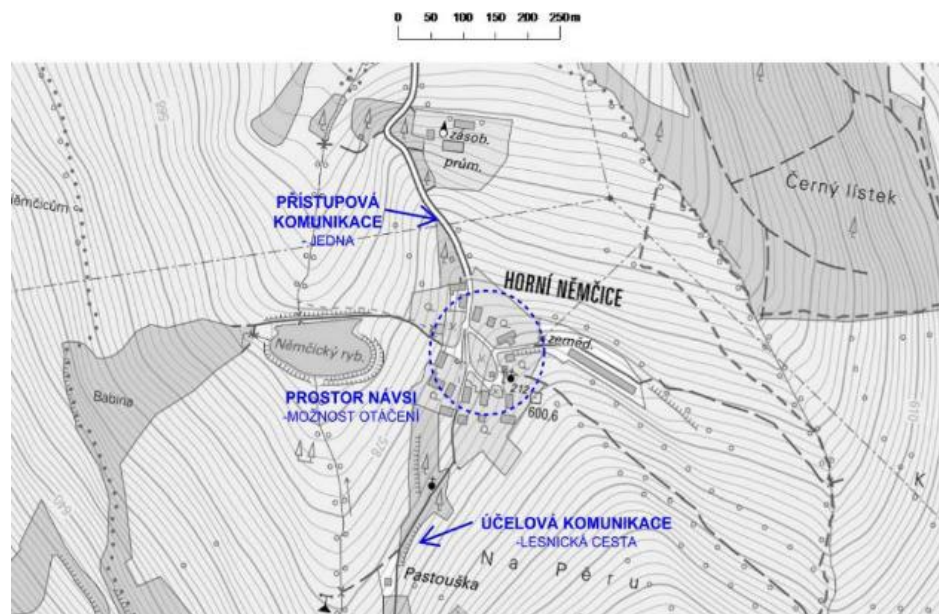


obr. 6 – Neprůjezdná náves – ves Včelná pod Boubínem (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.czuk.cz/>)

Včelná pod Boubínem je ves klasického jihočeského charakteru v podhůří Šumavy. Většina staveb v současné době slouží k rekreaci. Svou půdorysnou typologií se řadí ke vsím rostlým, radiálním návesním. Na návsi je dostatek prostoru a doprava je v jejím prostoru řešena jako jednosměrná objízdná, komunikace však nekopíruje celý obvod návsi. Stavení jsou obsluhována jednotlivě vždy nejkratší cestou z hlavní příjezdové komunikace a z komunikací na návsi. Z návsi je vyvedena slepá komunikace obsluhující druhou část návsi a zemědělské stavení kousek za vesnicí.

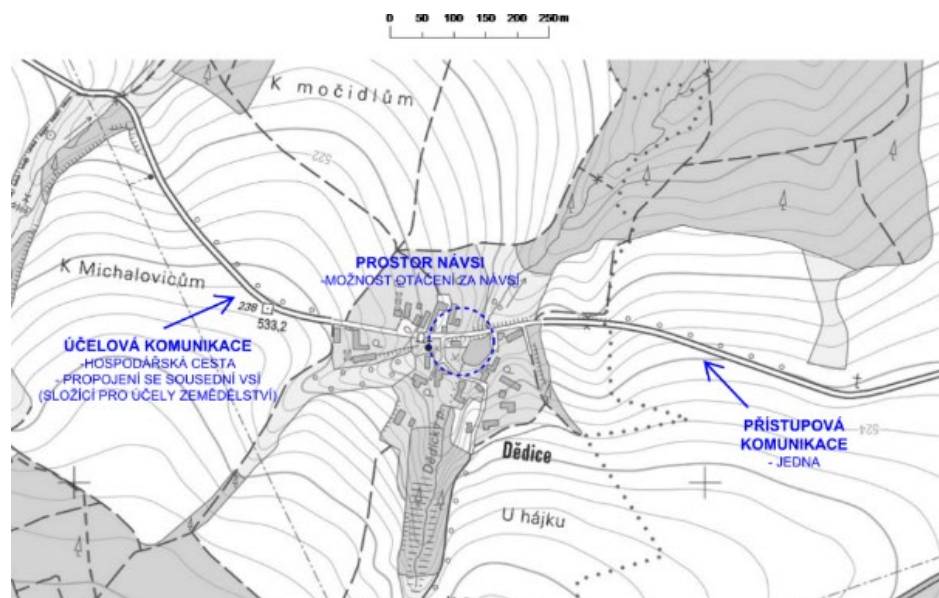
5.1.2.2 Horní Němčice – Klatovy

Horní Němčice se nachází na Klatovsku na hranici CHKO Šumava. Svou půdorysnou typologií se řadí ke vsím rostlým, hromadným návesním. Na návsi je dostatek prostoru a doprava je v jejím prostoru řešena jako jednosměrná objízdná, obdobně jako u předchozího příkladu s rozdílem, že zde je komunikace vedena po celém obvodu návsi. Většina staveb je obsluhována přímo z veřejného prostranství. Dále jsou z návsi vyvedeny slepé komunikace obsluhující samoty v horách, drobná hospodářská stavení a cesty sloužící pro údržbu lesa a CHKO Šumava.



obr. 7 – Neprůjezdná návěs – ves Horní Němčice
(zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)

5.1.2.3 Dědice – Kutná Hora



obr. 8 – Neprůjezdná návěs – ves Dědice (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)

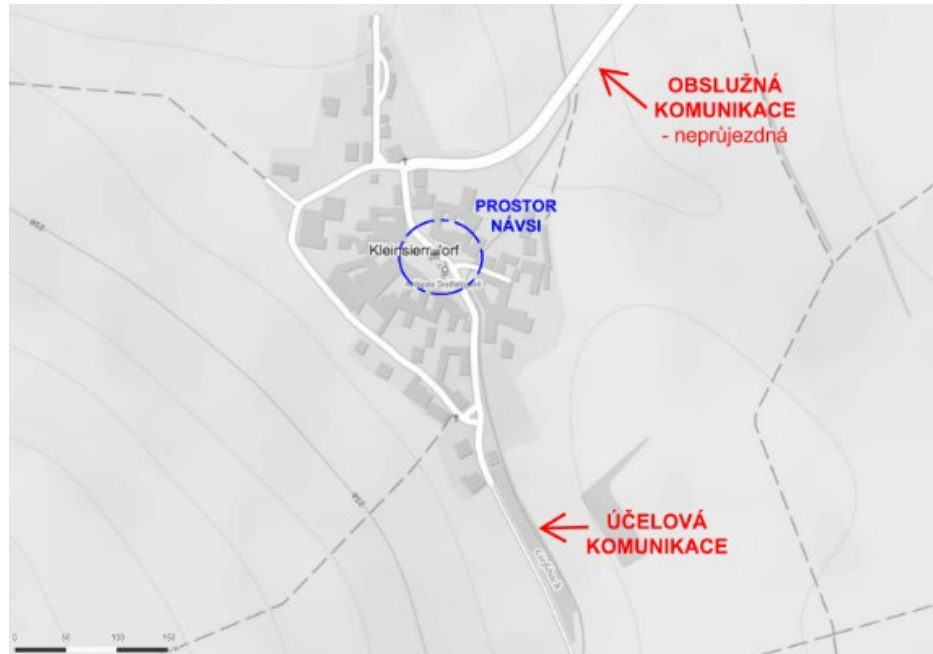
Ves Dědice se se nachází v Hornosázavské pahorkatině. Svou půdorysnou typologií se řadí ke vsím rostlým, hromadným návěsním. Na návsi je umístěna vodní plocha, komunikace však oproti původnímu členění již neprochází po obvodu návsi, prochází jí skrz umožňuje otočení vozidel kousek za návsi. Z návsi je vyvedena slepá komunikace obsluhující druhou část sídla za návsi.

5.1.2.4 Kleinsierndorf, Rakousko

Vesnice Kleinsierndorf leží na severovýchodě Rakouska, přibližně 120 kilometrů severovýchodně od okresního města Hollabrunn. Tato ves byla založena ve 13. století jako hromadná ves návěsní. Uprostřed ortogonální návsi se nachází kaple. Sídlo je neprůjezdné, vzdálené přibližně 1 kilometr od frekventované komunikace. Středem návsi vede obslužná komunikace, ze které jsou obsluženy okolní stavení pomocí příjezdových cest. Další obslužná komunikace vede i okolo návsi a umožňuje tak bezproblémové objetí sídla bez nutnosti otáčení se komunikaci.



obr. 9 – Ortofoto – Kleinsierndorf, okres Hollabrunn, spolková země Dolní Rakousy, Rakousko
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



obr. 10 – Kleinsierndorf – přehled uspořádání dopravy a veřejného prostranství
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)

5.2 Náves s neintenzivní průjezdnou dopravou

Vsi s průjezdnou neintenzivní dopravou tvoří majoritní většinu vsí na našem území. V případech, kdy doprava ve vsi není příliš intenzivní, je žádoucí ji zachovat a naopak vytvářet podmínky a příležitosti pro její fungování v rámci návsi, přináší totiž do vsi život. Vymístění veškerého provozu mimo náves, respektive mimo ves, by mohlo způsobit nenávratné přerušování kontaktu sídla s okolím a tím pádem i jeho celkový úpadek. Nutno však zdůraznit, že se jedná o vsi s neintenzivní dopravou. U vsí s tranzitní dopravou, obzvláště kamionovou, tento postup nelze využít – viz samostatný odstavec tranzitní průjezdná doprava.

5.2.1 Teoretické řešení problematiky

Výsledná koncepce návsi je závislá na frekvenci a typu dopravy v kombinaci se specifickými požadavky na využití veřejného prostranství. V níže uvedených teoretických příkladech je brána v úvahu únosná průměrná frekvence dopravy (přibližně 2500 motorových vozidel / den) v kombinaci s využitím návsi jako typického veřejného prostranství určeného pro pobyt a shromažďování lidí.

V některých případech může nastat situace, že stávající řešení, které se vyvinulo přirozeně spolu s životem na návsi, je vyhovující a není třeba do něj zasahovat. To je většinou případ vsí s velmi nízkou intenzitou dopravy. U vsí s vyšší intenzitou provozu motorových vozidel je pravděpodobnost vzniku nebezpečných situací mnohem vyšší. Pro eliminaci těchto nebezpečných situací, které degradují úroveň veřejného prostranství nebo dokonce ohrožují bezpečnost provozu je třeba jim věnovat větší pozornost a návazně aplikovat řešení případných problematických situací či míst.

V některých případech postačí ke zlepšení jednoduchá úprava, někdy je však třeba celý prostor znovu komplexně vyřešit. V případě nového komplexního řešení dopravy v rámci návsi se nabízí několik variant, které jsou popsány níže. U každé varianty jsou popsány pozitiva i negativa daného řešení.

5.2.1.1 Průjezdná doprava vedena po jednom okraji návsi

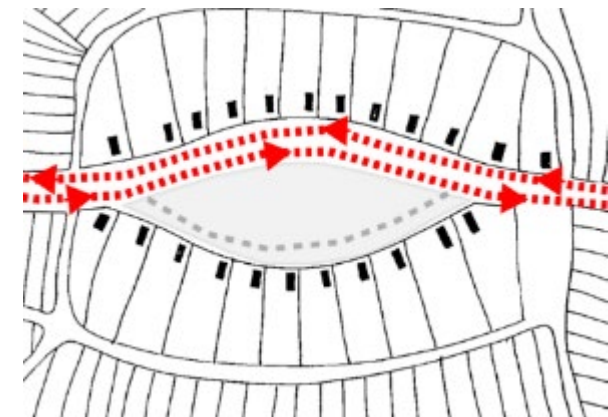
Obousměrná průjezdná komunikace je vedena podél zástavby na jednom okraji návsi. Okolní zástavba je obsluhována přímo z této komunikace, popřípadě se objevuje pomocná obslužná komunikace podél vzdálenějšího okraje zástavby, respektive podíl druhého okraje návsi – viz obr. 7. Umístění průjezdné komunikace při okraji návsi umožňuje maximální využití prostoru návsi jako celku. Komunikace s frekventovanějším provozem však může pomyslně oddělit přilehlou zástavbu od veřejného prostranství a naopak vzdálenější zástavbu může být komplikovanější obsloužit.

Výhody:

- prostor návsi využitelný téměř v celé ploše bez přerušování;
- doprava je vedena v jedné linii.

Nevýhody:

- vzdálenost protější zástavby od komunikace;
- „odříznutí“ zástavby u komunikace.



obr. 11 – Schéma vedení dopravy po okraji návsi (komunikační ves návsní)

5.2.1.2 Průjezdná doprava vedena jednosměrně po okrajích návsi

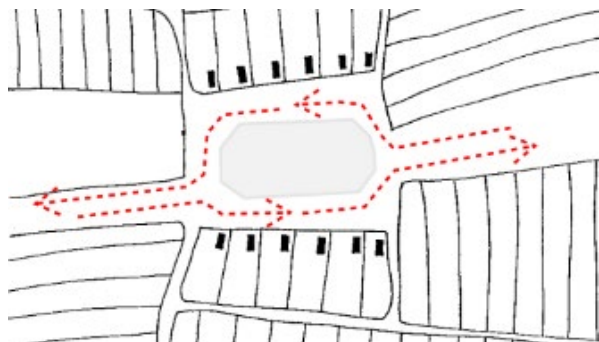
Obousměrná komunikace se v místě návsi rozděluje a každý směr je veden po obvodu návsi svou trasou. Díky tomu dojde k přerozdělení dopravy, respektive k jejímu rozmělnění v rámci prostoru. Komunikace tak nepůsobí jako liniová bariéra. Okolní zástavba je obsluhována přímo z komunikací. Prostoru návsi je opět pojat jako celek, navíc lépe přístupný ze všech směrů díky „korigované“ jednosměrné dopravě. Nevýhodou však může být právě jednosměrný provoz a to zejména při obsluze zástavby.

Výhody:

- prostor návsi využitelný v celé ploše bez přerušování;
- doprava není koncentrována v jedné linii.

Nevýhody:

- doprava situovaná po celém obvodu návsi;
- jednosměrný provoz před zástavbou.



obr. 12 – Schéma vedení dopravy po okrajích návsi jednosměrně (návesní vesnice ortogonální)

5.2.1.3 Průjezdná doprava vedena středem návsi

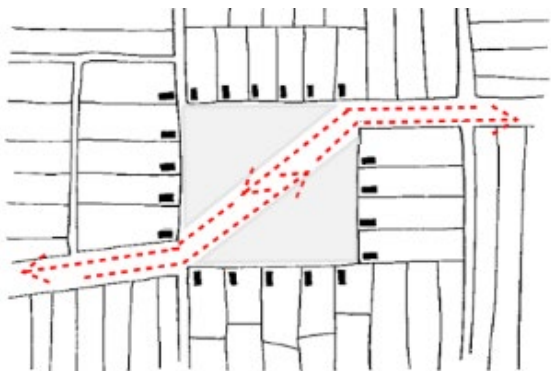
Obousměrná průjezdná komunikace je vedena přes střed návsi a rozděluje jí tak na dvě části. Okolní zástavba je obsluhována přímo z této komunikace, zřídka se mohou objevit pomocné obslužné komunikace po obvodě návsi. Tento model býval často aplikován při zakládání vsí v minulosti, je používán dodnes a v mnoha případech funguje bez vážnějších bezpečnostních rizik. Toto řešení je vhodné v případě, že frekvence průjezdné dopravy není vysoká. V opačném případě se z komunikace může stát pomyslná bariéra, která by mohla bránit funkčnosti návsi jako celku a tím pádem i jako veřejného prostranství.

Výhody:

- doprava je vedena jednotným prostorem;
- dostatek prostoru před okolní zástavbou.

Nevýhody:

- rozdělení prostoru návsi;
- liniová bariéra (v závislosti na intenzitě provozu).



obr. 13 – Schéma vedení dopravy středem návsi (návesní ves ortogonální)

5.2.1.4 Průjezdná doprava vedena mimo návěs

Průjezdná komunikace je vedena vesnicí, ale neprochází přímo přes návěs. Tím pádem se v rámci návsi realizuje pouze doprava obslužná (pro přilehlou zástavbu, případně služby). Takovéto řešení se může jevit jako ideální, protože průjezdná doprava

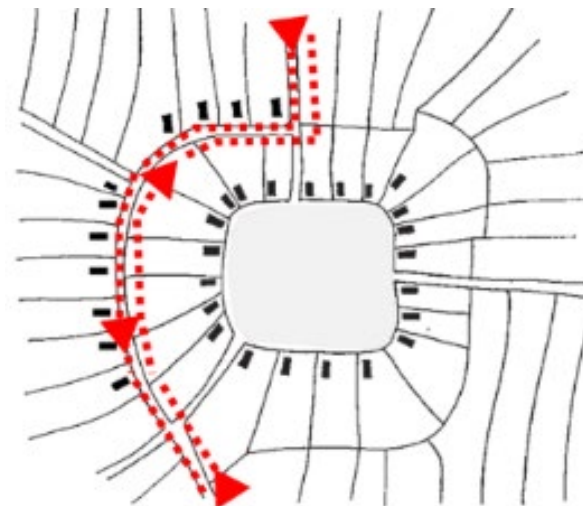
ve veřejném prostranství je eliminována na minimum. Druhou stránkou tohoto řešení je však otázka, jak zajistit kontinuální udržení života ve veřejném prostranství, což není nemožné. Jedním ze způsobů zajištění pohybu na návsi je implementovat do veřejného prostranství funkce podporující sociální a společenský život, v případě vesnice může jít například o hospodu.

Výhody:

- eliminace jakékoliv průjezdné dopravy na návsi;
- prakticky celý prostor využitelný jako veřejné prostranství.

Nevýhody:

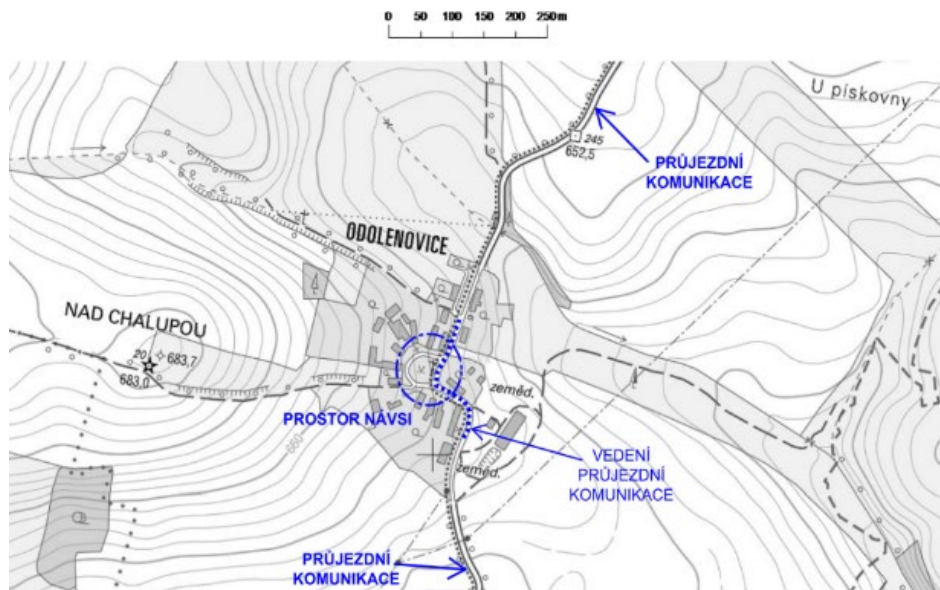
- významné snížení „ruchu“ a života ve veřejném prostranství;
- možná horší či snížená obslužnost zástavby z návsi.



obr. 14 – Schéma vedení dopravy mimo návěs (návesní ves smíšená)

5.2.2 Konkrétní příklady

Vsi s průjezdnou neintenzivní dopravou jsou rozmístěné po celém území Česka. Jejich výskyt není závislý na oblasti či terénní konfiguraci. Frekvence dopravy a míra veřejného života je vždy závislá na konkrétní vsi. V některých případech je stávající řešení dopravy ve veřejném prostranství vyhovující, někdy je však třeba odborného zásahu a provedení drobných či rozsáhlejších úprav.



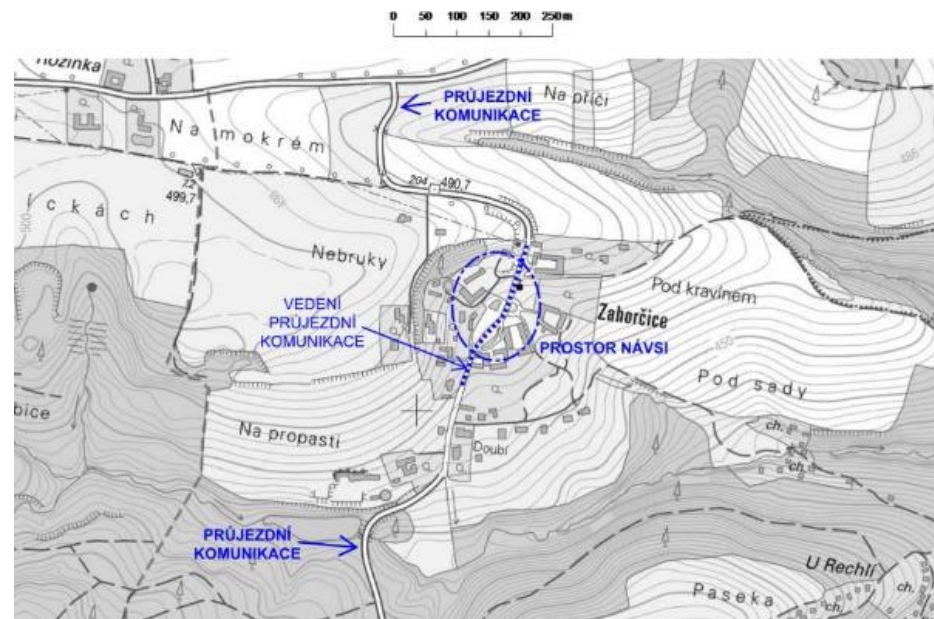
obr. 15 – Průjezdná náves po okraji návsi – Odolenovice
(zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)

5.2.2.1 Odolenovice - Karlovarsko

Odolenovice u Krásného Údolí na Karlovarsku jsou typickou založenou lokační vsí s pravidelnou radiální návěsní půdorysnou typologií ležící na hranici CHKO Slavkovský les. Průjezdná doprava na návsi je řešena po jednom jejím okraji, okolo zbylé části návsi je vedena pomocná obslužná komunikace. Uprostřed v prostoru návsi je vytvořeno veřejné prostranství trvalého charakteru – zelená plocha se vzrostlou zelení tvořící stín, doplněná o lavičky, drobné sakrální stavby a dětské hřiště. Na okraji tohoto prostoru jsou u průjezdné komunikace umístěny nádoby na tříděný odpad spolu se zastávkou autobusu. Tato náplň zaručuje, že náves bude sloužit jako veřejné prostranství a bude využívána.

5.2.2.2 Zahorčice - České Budějovice

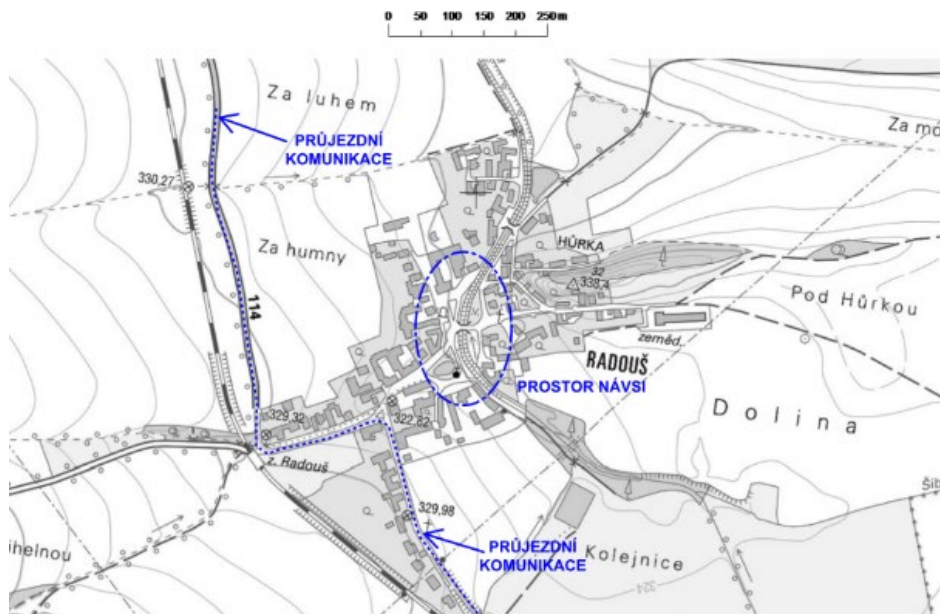
Zahorčice v katastrálním území Boršova nad Vltavou byly původně vesnicí drobné šlechty. V dnešní době se vesnice na jihu rozšířila o novou zástavbu, původní rostlá hromadná návěsní typologická forma obklopená klasickými staveními je zde však stále čitelná. Náves oválného tvaru je přetata komunikací, která vede jejím středem a v určitých místech se rozšiřuje a umožňuje tak obrácení vozidel. Po obou stranách komunikace je v převážné většině travnatá plocha se vzrostlými stromy, vodní plochou, barokní kaplí sv. Jana Nepomuckého a mobiliářem - lavičky, koše. Toto vybavení podporuje střetávání a pobývání lidí ve veřejném prostranství. Veřejné prostranství prošlo v nedávné době rekonstrukcí, která významně pomohla řešení bezpečnosti dopravy, ale díky charakteru použitých prvků a materiálů transformovala původní rurální vesnickou návěs na unifikované městské prostředí s vysokými obrubníky, žulovou dlažbou v kombinaci se zámkovou dlažbou ve velkých plochách.



obr. 16 – Průjezdná náves středem – Zahorčice (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)



obr. 17 – Neždařilá rekonstrukce povrchů návsi
(zdroj panoramatického pohledu: <https://mapy.cz/>)



obr. 18 – Průjezdná doprava vedená vedle návsi – Radouš
(zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)

5.2.2.3 Radouš - Beroun

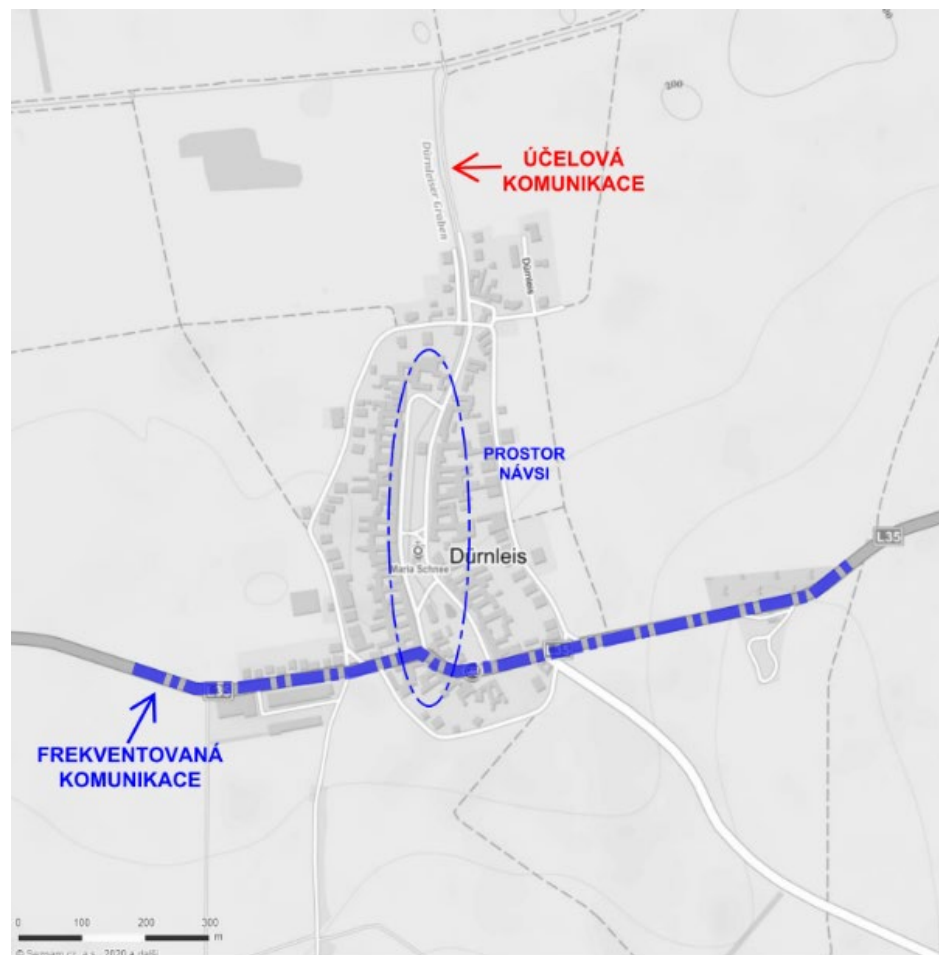
Radouš na Berounsku je typickým příkladem vsi, přes kterou je vedena průjezdná doprava, vyhýbá se však návsi. Původní pravidelná náves ortogonálního tvaru byla z jedné strany určena potokem, dnes je potok veden středem veřejného prostranství a náves je podél něj po obou stranách prodloužena na sever do novější zástavby. Poměrně velký travnatý prostor se vzrostlými stromy je členěn komunikacemi – hlavní asfaltovou, obsluhujícími zpevněnými štěrkovými. V jednotlivých částech je oživen různými prvky, jako je kaplička, jezírko, dětské hřiště či mobiliář. Nechybí ani volný prostor pro konání různých vesnických akcí.

5.2.2.4 Dürnleis, Rakousko

Katastrální obec Dürnleis je součástí tržního města Nappersdorf-Kammersdorf, působí ale jako samostatná vesnice. Leží na severovýchodě Rakouska, přibližně 15 kilometrů severovýchodně od okresního města Hollabrunn. Tato ves byla založena na počátku 13. století jako komunikační ves návěsí, přesněji potoční ves návěsí. Uprostřed podlouhlé přibližně 400 metrů dlouhé návsi situované kolem potoka se nachází kaple a další drobná zástavba doplněná o vzrostlou zeleň. Sídlo je průjezdné, po okraji návsi prochází frekventovaná okresní komunikace L35. Provoz na ní je upraven pomocí svislého značení a komunikace je po obou stranách opatřena chodníky. Kromě této komunikace je vesnice neprůjezdná. Kolem návsi vede obsluhující komunikace, která je v několika místech propojena přes náves. Další obsluhující komunikace vede po obvodu vesnice.



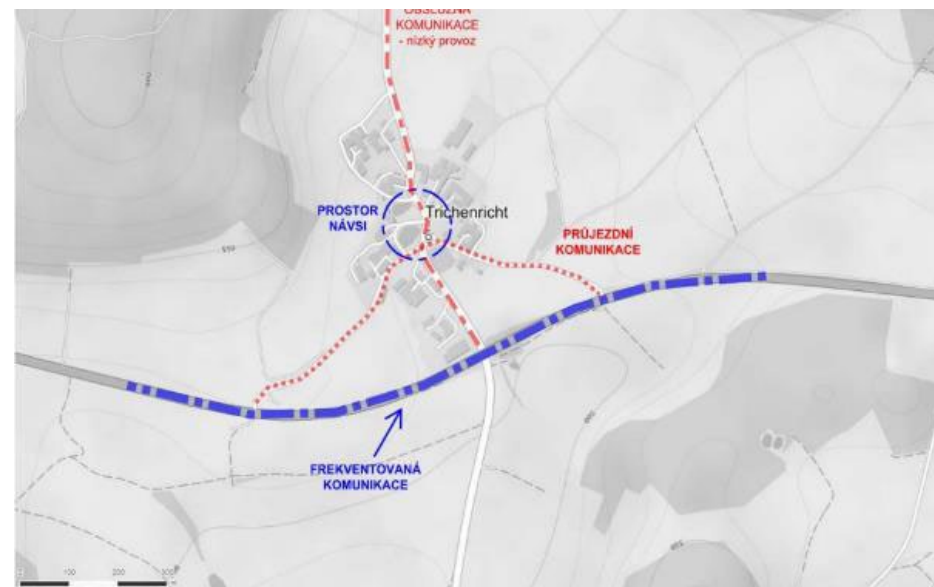
obr. 19 – Ortofoto – Dürnleis, okres Hollabrunn, spolková země Dolní Rakousy, Rakousko
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



obr. 20 – Dürnleis – přehled uspořádání dopravy a veřejného prostoru
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)

5.2.2.5 Trichenricht, Německo

Trichenricht je hromadná ves s kruhovou návší nacházející se u města Guteneck v okrese Horní Falc v Bavorsku. Její založení se datuje na přelom 11. až 12. století v druhé osídlovací vlně venkova Bavorska. Náves je nepravidelného oválného tvaru, dominantním prvkem jsou dvě vodní plochy doplněné o sakrální stavbu. Po okraji prochází málo frekventovaná průjezdní komunikace. Vesnice je situovaná u hlavní silnice II. třídy, který prochází mimo její zástavbu, čímž nijak neohrožuje bezpečnost v sídle. Z hlavní komunikace vedou do vesnice tři obslužné komunikace, přičemž jedna pokračuje do sousední vsi a zbytek slouží k plynulému projetí vsí a opětovně se napojuje na hlavní komunikaci. Díky tomuto by-passu z hlavní komunikace je provoz přes sídlo plynulý a zároveň není narušen provoz na frekventované komunikaci.



obr. 21 – Trichenricht - přehled uspořádání dopravy a veřejného prostoru
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



obr. 22 – Ortofoto - Trichenricht, Horní Falc, Německo (zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)

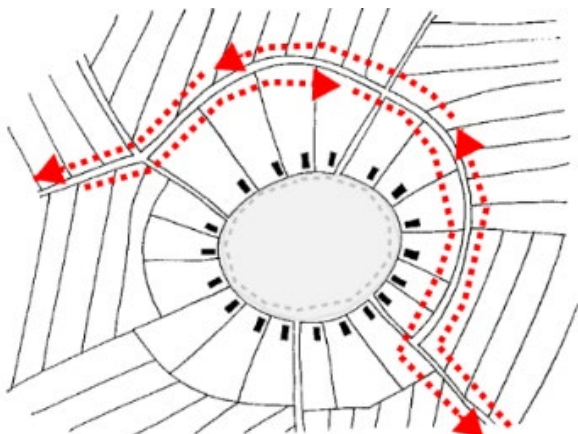
5.3 Návesi s tranzitní průjezdnou dopravou

Vsi situované na hlavních tranzitních tazích nejsou v Čechách ojedinělým případem. Díky neucelené dálniční síti a síti rychlostních komunikací, je doprava, která by měla být realizovaná jejich prostřednictvím, vedena po silnicích I., II. či tříd nižších, které ve velké většině kopírují původní historické trasy, které procházejí skrze jednotlivá sídla. Frekventované komunikace jsou vnímány jako bariéra, která významně narušuje urbanistickou strukturu sídla tím, že ji přetíná na dvě poloviny. Tato situace může dojít až do extrému, kdy se tyto části začnou rozvíjet jako dvě samostatná sídla, aby nemusely překonávat bariéru rušné komunikace (Rozmanová a kol., 2018).

5.3.1 Teoretické řešení problematiky

Koncepční řešení, které zahrnuje symbiózu dopravy a funkčnosti veřejného prostranství je v takovýchto případech prakticky jediné – vymístění intenzivní dopravy z návsi či prospěšněji zcela za jeho hranice. Vytvoření takzvaného obchvatu či by-passu v sobě skrývá nespočet pozitiv. Z hlediska dopravního odvede většinu průjezdné dopravy mimo strukturu sídla, čímž výrazně uleví intravilánu od intenzivní dopravní zátěže. S vyloučením dopravní zátěže je přímo spojeno i snížení hluku a emisí z dopravy. Z hlediska sociálního zmizí bariéra frekventované silnice a obyvatelé pak mají možnost využívat sídlo jako celek. Pro prostor návsi jakožto veřejného prostranství znamená snížení dopravní zátěže vytvoření podmínek pro vytvoření „místa pro lidi“, místa vhodného pro veřejné prostranství. Trasy místní či dálkové veřejné dopravy (především autobusové dopravy) a jejich zastávky v sídle zůstávají v maximální míře zachovány nebo jsou situovány na průjezdní komunikaci v docházkové vzdálenosti od sídla.

Existují názory, že vymístění dopravy může vést ke snížení ruchu a návštěvnosti sídla, v extrémních případech až k ekonomické a sociální degradaci sídla z důvodu nulové návštěvnosti. Ze zkušeností většiny sídel, která vymístila průjezdnou tranzitní dopravu formou realizace obchvatů však vyplývá, že tomu tak není. Naopak, těmto sídlům se díky eliminaci vysoké frekvence dopravy „rozvázaly ruce“ ve směru realizace funkčních veřejných prostranství. Argumentace, že sídlo díky vymístění dopravy upadne v zapomnění není tedy v případě *tranzitní dopravy* na místě.



obr. 23 – Ideální řešení vedení tranzitní dopravy – obchvat mimo zástavbu

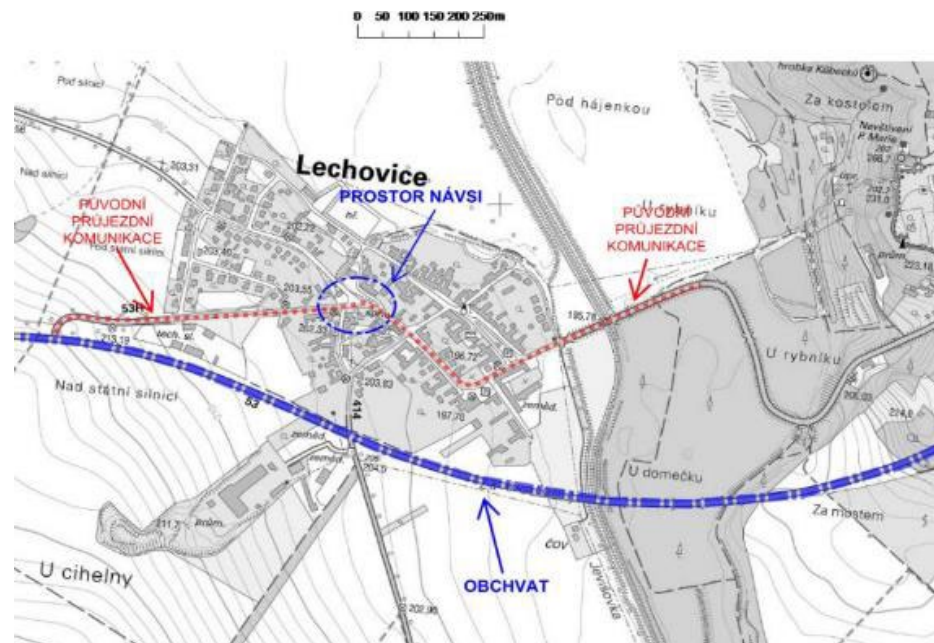
5.3.2 Konkrétní příklady

V případě intenzivní tranzitní dopravy se neobjevují potřeby v sídle zastavovat, samotná komunikace je koncipovaná pro přímý průjezd a prakticky neumožňuje prostor pro zastavení vozidla. Jejím vymístěním se sídlo tedy výrazně neublíží, neskýtá totiž žádné příležitosti pro rozvoj sídla, ba naopak.

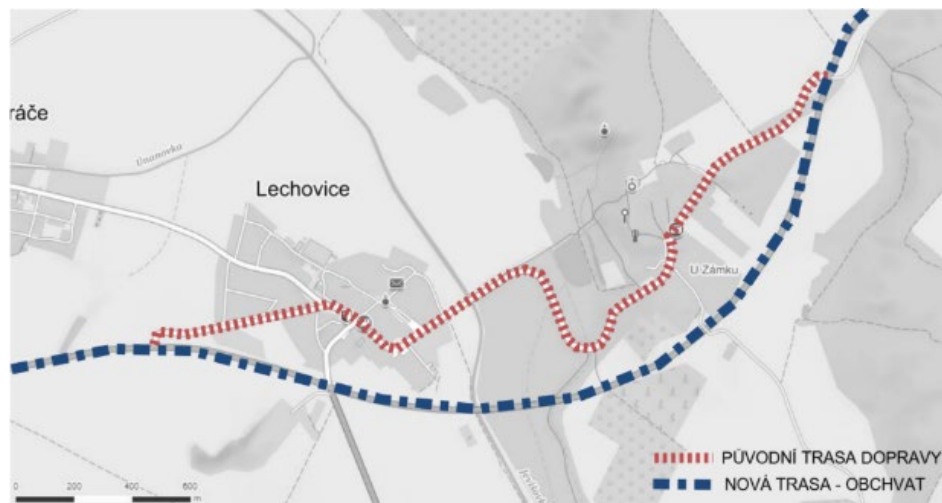
Nutno podotknout, že vybudování obchvatu je značně nákladnou investicí, 1 kilometr dálnice se pohybuje zhruba okolo 152 milionů korun (Ministerstvo dopravy ČR, 2018), obchvat s jedním pruhem v každém směru stojí přibližně polovinu. Pro místní obyvatele je však nevyčísitelným přínosem, umožní totiž rozvoj sociálního života ve vsi.

5.3.2.1 Lechovice – Znojensko

Obchvat lánové ortogonální vesnice Lechovice byl zřízen z důvodu velmi frekventované dopravy na průjezdní komunikaci, jež byla jednou z hlavních příjezdových tras do Znojma. V tomto případě bylo vymístění dopravy mimo ves vysloveně žádoucí, protože průměrná frekvence dopravy necelých 9 tisíc vozidel (ŘSD ČR, 2016) za den byla pro život v sídle nebezpečná a neúnosná. V létě roku 2019, kdy byl obchvat zhotoven, se tak sídlo výrazně ulevilo a zároveň se zjednodušila a urychlila i samotná tranzitní doprava.



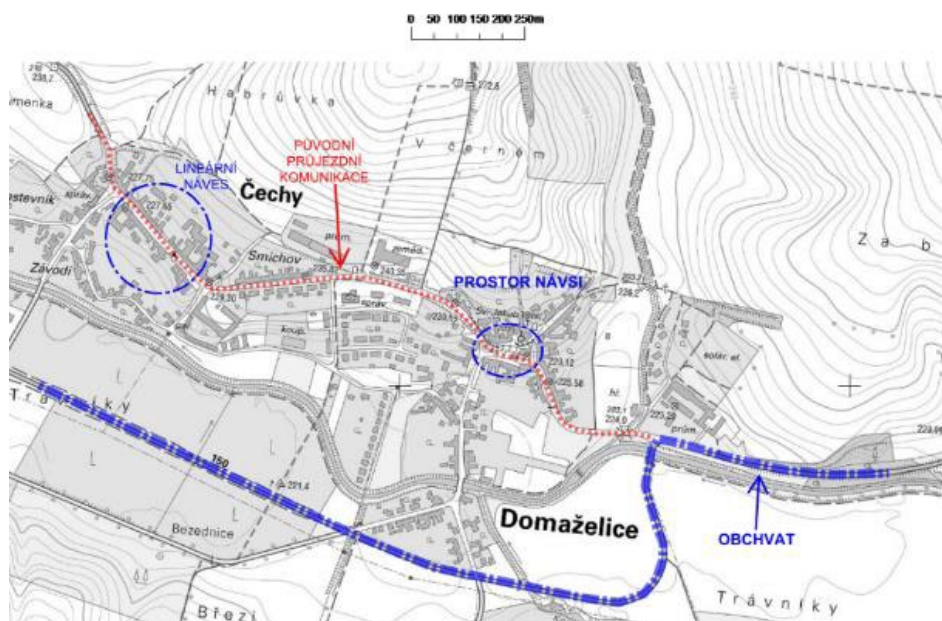
obr. 24 – Obchvat Lechovic (zdroj mapového podkladu <https://geoportal.cuzk.cz/>)



obr. 25 – Celkový pohled vedení obchvatu Lechovic (zdroj mapového podkladu <https://mapy.cz/>)

5.3.2.2 Domaželice, Čechy – Přerovsko

Obchvat vesnic Domaželice (hromadná ves návesní) a Čechy (lánová ves soustředěná lineární) ulehčil návsím těchto sídel od necelých 4 tisíc⁴ projíždějících vozidel denně, včetně frekventovaní kamionové dopravy. Místní autobusová doprava přitom zůstala zachována v původní trase.



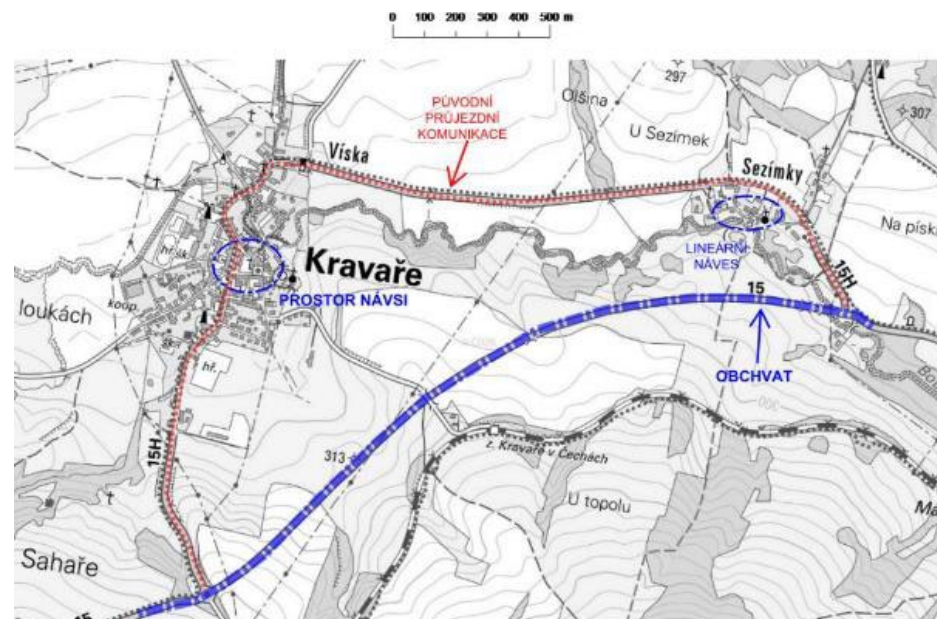
obr. 26 – Obchvat Domaželic a Čech (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)



obr. 27 – Celkový pohled vedení obchvatu Domaželic a Čech (zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)

5.3.2.3 Kravaře, Sezimky – Česká Lípa

Obchvat obcí Kravaře (ves návesní s trojúhelníkovou návší) a Sezimky (rostlá ves komunikační) na Českolipsku byl otevřen v listopadu 2019, přičemž byl plánován již od roku 1990. Trvalo tedy skoro 30 let, než si tato sídla mohly ulevit od dopravní zátěže o objemu více jak 4 tisíce⁴ vozidel denně. Obec Kravaře navíc originálně vyřešila možnou problematiku „upadnutí sídla v zapomnění“ poutačem u kruhového objezdu na obchvatu v hollywoodském stylu.



obr. 28 – Obchvat Kravařů (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)

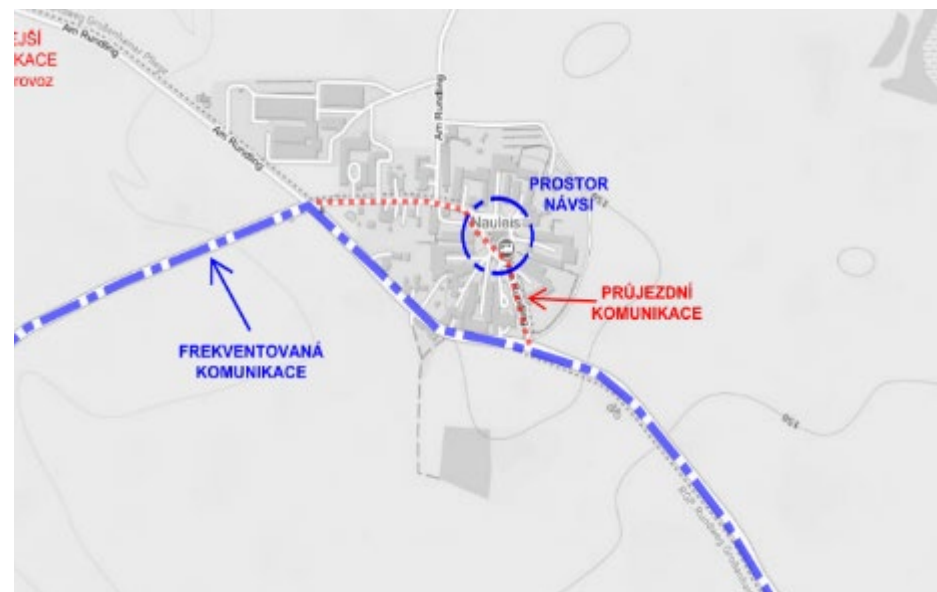


obr. 29 – Připomenutí existence obce
(autor fotografie: Robert Lůžek, zdroj: <https://ceskolipsky.denik.cz/>)

5.3.2.4 Nauleis, Německo



obr. 30 – Ortofoto – Nauleis (Priestewitz), spolková země Sasko, Německo
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



obr. 31 – Nauleis – přehled uspořádání dopravy a veřejného prostranství
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)

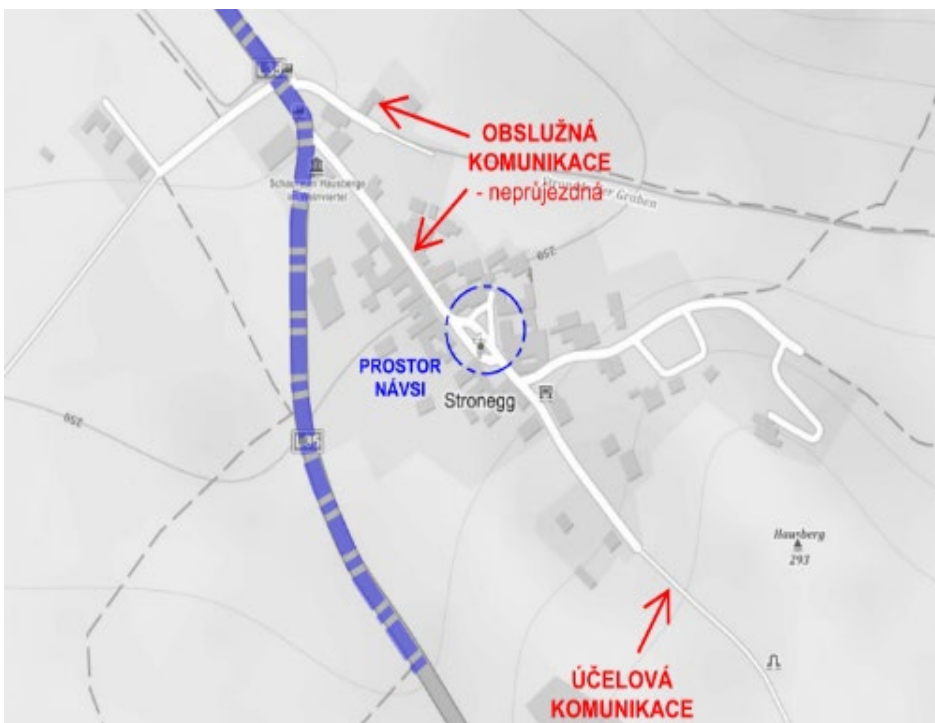
Vesnice Nauleis leží na severovýchodě Německa, asi pět kilometrů východně od města Priestewitz vedle okresní silnice. Tato vesnice je záměrně založená se čtvercovou návší, která je omezena poměrně mohutnými zemědělskými staveními. Uprostřed návsi se nachází rybník. Tato vesnice je typickým příkladem vedení dopravy mimo zástavbu. Vesnice leží přímo vedle frekventované okresní silnice, která je však situována až za hranicí zástavby. Na návěs vede obslužná komunikace, která umožňuje plynulý průjezd vsí a opětovné napojení na okresní komunikaci. To umožňuje i bezproblémovou obsluhu veřejnou dopravou. Tímto způsobem je v Německu a Rakousku řešena doprava v rámci malých sídel ležících na frekventovaných komunikacích.

5.3.2.5 Sronegg, Rakousko

Vesnice Sronegg leží na severovýchodě Rakouska, asi 20 kilometrů severozápadně od města Mistelbach, vedle komunikace II. třídy. Dle půdorysné typologie se jedná o hromadnou ves návěsní s trojúhelníkovou návší. Uprostřed návsi se nachází kaple. Tato vesnice je typickým příkladem vedení dopravy mimo zástavbu. Leží přímo vedle frekventované okresní silnice L35, která je ale situovaná mimo zástavbu. Samotné sídlo je neprůjezdné. Na návěs vede obslužná komunikace, která umožňuje obsluhu veškerých budov. Na návši je navíc možnost otáčení vozidel.



obr. 32 – Ortofoto – Stronegg, okres Mistelbach, spolková země Dolní Rakousko, Rakousko
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



obr. 33 – Stronegg – přehled uspořádání dopravy a veřejného prostoru
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)

6 Závěr

Téma řešení dopravy v rámci návsi není, jak by se na první pohled mohlo díky velikosti daných sídel a současnému trendu urbanizace zdát, tématem nepodstatným. Naopak se jedná o klíčové téma pro zachování fungování života v malých sídlech. Doprava je v dnešní době oblastí, která je v mnoha případech činitelem pozitivním a perspektivním, na druhé straně je však třeba si uvědomit, že může být i činitelem destruktivním a to zejména ve svém objemu a intenzitě, která je pro současnou dobu typická. Obzvláště pokud jde o dopravu v intravilánu sídel, kde jsou její projevy několikanásobně více citelné.

Práce je postavená na ukázkách jednotlivých případů typologicky rozdílných sídel, které se zaměřuje na postavení návsi vzhledem k dopravě. Uvádí koncepční řešení pro idealizované případy, které mají sloužit jako pomoc při řešení jednotlivých konkrétních případů. Samotné řešení v konkrétní vesnici je však vždy unikátní, protože zahrnuje jednotlivá specifika daného místa – návsi v kombinaci s ostatními souvislostmi, které nelze ignorovat a je třeba brát je v úvahu. Lze konstatovat, že uvedená „typová řešení“ jsou logickými závěry každého problematického případu, nicméně současný stav dopravy v rámci návsi neodpovídá tomu, že by tato řešení byla obecně známá a uplatňována. V neposlední řadě je třeba upozornit, že je vždy potřeba nad veřejným prostranstvím přemýšlet jako nad celkem, ne jen řešit koncepci fungování dopravy. Proto hraje v případě návrhu důležitou roli odborník - urbanista, který dokáže svým přístupem zachovat jak genia loci a při tom elegantně a funkčně vyřešit provoz v daném prostranství. Příklad obce Zahorčice ukazuje, že lze funkčně vyřešit bezpečnost dopravy, ale za cenu degradace typického vesnického prostředí návsi implementací městských prvků místo toho, aby zde byla projevována snaha zachovat něco tak jedinečného, jako je náves.



obr. 34 – Možnosti pojetí návsi v moderním stylu se zachováním průjezdné dopravy – Velká Polom
(autor fotografie: Roman Polášek, Jaroslav Spišák, ATELIER 38 s.r.o., zdroj: <https://www.stavbaweb.cz/naves-velka-polom-17728/clanek.html>)

Je třeba rozvážit, jaká intenzita dopravy je pro sídlo únosná, respektive přínosná, a jaký objem motorových vozidel dokáže fungovat v harmonii se životem na veřejném prostranství, v případě vesnic na návších a v ulicích. Tuto problematiku je prakticky nezbytné řešit za přítomnosti či s podporou odborníků, kteří má v této oblasti zkušenosti. Tímto postupem se zamezí úpravám a zásahům, které by dané veřejné prostranství, v tomto případě náves, degradovaly nebo dokonce postavily do pozice, kdy by zcela ztratilo svou funkčnost. Cílem by vždy mělo být udržování prostranství tak, aby bylo schopné naplňovat svou funkci, aby umožňovalo setkávání lidí, aby skýtalo prostor pro odpočinek i pro různé aktivity a v neposlední řadě i prostor pro dopravu.

Literatura

- BINEK, J., SVOBODOVÁ, H., HOLEČEK, J., GALVASOVÁ, I., CHABIČOVSKÁ, K. *Synergie ve venkovském prostoru – aktéři a nástroje rozvoje venkova*. Brno: GaREP Publishing, 2009. 96 s. ISBN 978-80-904308-0-8.
- CROW. *Road safety manual: English version*. Record 26. BA Ede, the Netherlands: CROW Ede, 2009. ISBN 978-90-6628-531-6.
- CHALUPA, Petr a Dana HÜBELOVÁ. *Sídelní struktury v přehledu a cvičeních*. V Brně: Mendelova univerzita, 2011. ISBN 978-80-7375-506-5.
- KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.
- KUČA, Karel. *Půdorysné typy sídel*. In: Hrnčiarová, Tatiana – Mackovčín, Peter– Zvara, Ivan, et al.: *Atlas krajiny České republiky / Landscape Atlas of the Czech Republic*. Ministerstvo životního prostředí Praha, Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví v.v.i. Průhonice 2009, oddíl 3.2, mapa č. 51: s. 82–83.
- KUČA, Karel. *Urbanismus venkovských sídel v českých zemích*. [online]. [cit. 2020-06-03]. Dostupné z: <http://elearning.historickededictvi.com/zobraz/materialy/odborne-texty/urbanismus>
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2018. [online]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Kilometr-dalnice-stoji-o-pulku-mene-nez-pred-deset>
- PERLÍN, Radim. *Venkov, typologie venkovského prostoru*. [online]. 2010, 21 s. [cit. 2020-06-01]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/soubor/perlin.pdf>
- PERLÍN R., KULDOVÁ S. (2008): *Typology of rural areas*. In: Majerová, V. (ed.): *Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference Venkov je náš svět, Countryside – Our World*. ČZU, Praha, s. 487–509.
- PEŠTA, Jan. 2000: *Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech*, Průzkumy památek II/2000, str. 153 – 166.
- ROZMANOVÁ, N., POKORNÁ, Z., MOKRUS, J. . *Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územních plánech: verze 2018* [online]. 2. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018 [cit. 2020-01-03]. ISBN 978-80-7538-173-6. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema3/publikace-charakter-a-struktura-venkovskych-sidel-02-2018-2-aktualizovane.pdf>
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČESKÉ REPUBLIKY, 2016. *Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR 2016*, [online]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

Legislativa:

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Informace o autorce

Ing. arch. Irena Klingorová

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování
iklingorova@gmail.com

Velké projekty dopravní infrastruktury v rámci územního plánování a možnosti veřejnosti do něj zasahovat

Large Transport Infrastructure Projects within Spatial Planning and the Possibility of Public Intervention

Pavel Krupík

Abstract:

The paper deals with the description of the whole process of spatial planning of large transport infrastructure projects whose total investment costs without VAT exceed CZK 1.8 billion, from the detection of the need for construction of new transport infrastructure, through the evaluation of its necessity by the EIA process, followed by the approval of the Central Commission of the Ministry of Transport of the Czech Republic, until issuing of the final zoning decision and above all the possible influence of the public on it.

The aim of the paper is to map the legislation in force at the time of submission of the article which allows the public to enter and intervene in the process of spatial planning of large transport infrastructure projects in various stages. Furthermore; it describes the process of construction of transport structures from the beginning of the plan to the territorial procedure.

Keywords:

Spatial planning; transport infrastructure; the public

KRUPÍK, Pavel(2019). Velké projekty dopravní infrastruktury v rámci územního plánování a možnosti veřejnosti do něj zasahovat.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování* 13. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 172–183. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Proces územního plánování velkých projektů dopravní infrastruktury, jejichž celkové investiční náklady bez DPH přesáhnou 1,8 mld. Kč, obsahuje spoustu na sebe navazujících kroků. Do průběhu tohoto procesu má v určitých momentech možnost zasahovat odborná i neodborná veřejnost, která má rovněž určité možnosti požadovat změny nebo úpravy velkých projektů dopravní infrastruktury na základě svých podnětů a připomínek a tím i jejich realizaci pozdržet nebo úplně zastavit. Střetává se zde tedy zájem státu (zastupující občany) s na druhé straně stojící veřejností přímo dotčenou projektem dopravní infrastruktury (popřípadě různými spolky). Příspěvek se zabývá popisem celého procesu územního plánování od odhalení vzniku potřeby na výstavbu nové dopravní infrastruktury, přes vyhodnocení její potřebnosti, průchodnosti územím a proveditelnosti (vyhledávací studie, různé varianty trasování, studie proveditelnosti), proces EIA, následované schválením Centrální komisí Ministerstva dopravy České republiky, až do vydání pravomocného územního rozhodnutí, a především možným vlivem veřejnosti na něj.

Při procesu územního plánování se zjednodušeně řečeno střetávají zájmy veřejnosti a státu. Stát zde naráží na českou povahu nebo způsob myšlení, kdy všichni chtějí hustou a kapacitní síť dopravní infrastruktury, ale ideálně ne v jejich bezprostřední blízkosti. Je potřebné najít balanc mezi potřeby státu a vlastnickým právem.

2 Cíl a metodologie

Cílem příspěvku je zmapovat právní úpravu platnou v době odevzdání článku, která umožňuje veřejnosti vstupovat a zasahovat do procesu územního plánování velkých projektů dopravní infrastruktury v jednotlivých fázích. Dále popsat proces vzniku dopravních staveb od počátku záměru až po územní řízení.

Výzkum je řešen formou rešerše právně závazných dokumentů a dostupných materiálů. Z nich je sestaven celý proces vzniku dopravních staveb v rámci územního plánování. Dále jsou pak hledány formy a možnosti, jak může veřejnost do těchto procesů vstupovat a ovlivňovat je ve svůj prospěch.

3 Proces přípravy dopravních staveb v rámci územního plánování

V následující kapitole je popsán celý proces vzniku dopravních staveb krok po kroku, tak jak na sebe jednotlivé fáze od počátku záměru až po územní řízení navazují. U fází, do kterých může veřejnost zasahovat, je popsáno jak, a je zhodnocena použitelnost stávající právní úpravy v praxi, zda jsou dostačující, či nikoliv. Případně jsou zde uvedeny možné varianty řešení a návrhy na změny. Ve většině případů, kdy může veřejnost vstupovat do procesu územního plánování je spojena s vlastnickým právem. Jak uvádí Adamová (2011): „*Vlastnické právo je přitom institut umožňující jak účast v příslušných řízeních, tak v řadě případů institut zakládající možnost domáhat se soudního přezkumu schváleného rozhodnutí či opatření. Je rovněž významnou hodnotou pro posouzení, zda má být konkrétní záměr realizován, neboť musí být respektovány základní ústavní a potažmo i občanskoprávní kautely stanovící míru možných zásahů do vlastnického práva. Bude záležet na okolnostech, zdali v daném případě bude ochrana poskytovaná vlastnickému právu současně i ochranou zájmu širšího okruhu subjektu. Nelze přehlédnout, že postavení vlastníka je v mnoha ohledech silnější, než subjektu, jemuž zákon umožňuje hájit v daném řízení veřejné zájmy, ať už jde o veřejného zmocněnce v případě zásad územního rozvoje, územního plánu či opatření o stavební uzávěře, nebo o občanské sdružení v územním řízení.*“

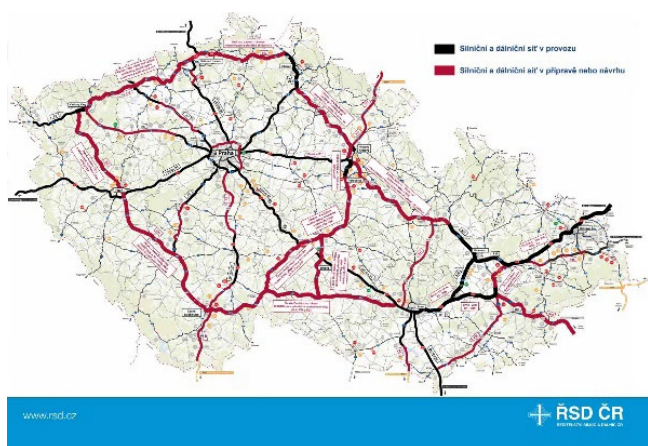
3.1 Nový stavební záměr

Celý proces začíná odhalením vzniku potřeby na výstavbu nové dopravní infrastruktury. Vzhledem k tomu, že se článek zabývá projekty dopravní infrastruktury, jejichž celkové investiční náklady bez DPH přesáhnou 1,8 mld. Kč, jedná se o opravdu rozsáhlé projekty, kde už jsou záměry většinou známy. Pokud se například zaměříme na dálniční síť, pak je znám výhledový stav dálniční sítě, který zachycuje obrázek č. 1.



obr. 1 – Výhledový stav dálniční sítě, Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Přesto se však Ředitelství silnic a dálnic začíná zabývat plánováním tzv. druhé dálniční sítě. Jedná se o novou síť dálnic, která má spojit krajská města. Plán je zobrazen na obrázku č. 2. Stále tedy vznikají nové stavební záměry.



obr. 2 – Druhá fáze dálniční sítě, Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Menší dopravní projekty mohou vznikat například na základě nedodatečné kapacity stávající sítě (např. nárůstu počtu vozidel) nebo vlivem zvýšené hlukové zátěže (protihlukové stěny).

3.2 Studie

Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací rozlišuje čtyři druhy studií:

- **Vyhledávací studie**, která řeší samotné umístění stavebního záměru a to ve všeobecně přijatelné trase především z pohledu životního prostředí. Hledají se v ní vhodné lokality a zpracovávají se možné verze stavebního záměru.
- **Studie proveditelnosti a účelnosti**, která porovnává varianty vzniklé jako výstup z vyhledávací studie metodou multikriteriálního hodnocení. Ověřuje především, zda je stavební záměr realizovatelný z pohledu technických parametrů, zda splňuje svůj účel, zda je průchodný dotčeným územím z hlediska životního prostředí, zda je ekonomicky přijatelný a realizovatelný z hlediska financování.
- **Technická studie**, která řeší základní ekonomické, dopravní, architektonické a technické problémy stavebního záměru.
- **Dopravní studie** se zpracovává v případech, že při plánování nelze využít údaje z celostátního sčítání dopravy.

Všechny z těchto studií by měly být zpracovány v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

3.3 Dokumentace pro posuzování vlivů na životní prostředí (SEA)

Proces SEA (Strategické posuzování vlivů na životní prostředí) je upraven zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů. Vyhodnocují se v něm vlivy na udržitelný rozvoj území v rámci stabilizace koridoru dopravní stavby v územně-plánovací dokumentaci na úrovni celostátní (rozvojové programy a koncepce) i regionální (územní plány).

V rámci procesu SEA jsou posuzovány koncepce uvedené v § 3 písm. b) a § 10a odst. 1 výše uvedeného zákona.

Dle §32 odst. 2 a §36 odst. 1. zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) je proces SEA povinný při zpracování Politiky územního rozvoje České republiky a Zásad územního rozvoje kraje. Pro zpracování územního plánu je dle §47 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) proces SEA povinný, jen pokud ho nařídí příslušný krajský úřad.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

K návrhu koncepce může dle § 10f odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, každý „zaslat své písemné vyjádření k návrhu koncepce příslušnému úřadu nejpozději do 5 dnů ode dne konání veřejného projednání návrhu koncepce. V téže lhůtě může zaslat předkladatel příslušnému úřadu své písemné vyjádření k vyhodnocení.“ Jedná se tedy o první možnost v rámci procesu územního plánování do něj veřejností zasahovat.

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Jedná se o první možnost veřejnosti zasahovat do procesu územního plánování. Tyto možnosti jsou z pohledu autora dostatečné, byť ze strany veřejnosti vyžadují notnou dávku zájmu o tuto problematiku (sledování úředních desek).

3.4 Územně plánovací podklady

Řadí se mezi koncepční nástroje územního plánování. Svou povahou jsou nejobecnějšími nástroji územního plánování. Jedná se většinou o podklad pro pořizování a poklad pro ostatní nástroje (Damohorský 2007).

Územně plánovací podklady se dělí na územně analytické podklady a územní studie. Územně plánovací podklady slouží dle § 26 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) k „zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci“. Územní studii lze dle § 30 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) použít k prověření a posouzení jakékoliv změny využití území, tedy i pro umístění dopravní infrastruktury.

3.5 Politika územního rozvoje České republiky

Politika územního rozvoje ČR je celostátní koncepce a je závazná pro všechny druhy územně plánovací dokumentace (např. zásady územního rozvoje, územní plány obcí nebo regulační plány) a pro rozhodování v území.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

Politika územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č. 3 byla projednána na základě Usnesení vlády České republiky ze dne 2. září 2019 č. 630. Dle § 33 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) „Ministerstvo zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup návrh politiky územního rozvoje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, oznámí místo a dobu konání veřejného projednání nejméně 30 dnů předem a stanoví lhůtu pro podání písemných připomínek obcí a veřejnosti, která nesmí být kratší než 30 dnů ode dne veřejného projednání.“

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Veřejnost má opět možnost zasahovat do procesu územního plánování. Tyto možnosti jsou z pohledu autora dostatečné, byť podobně jako bod 2.3 ze strany veřejnosti vyžadují notnou dávku zájmu o tuto problematiku.

3.6 Územně plánovací dokumentace

Je to soustava nástrojů územního plánování s dílčí územní působností a svým obsahem navazuje na Politiku územního rozvoje České republiky. Všechny typy územně plánovací dokumentace jsou vydávány formou opatření obecné povahy, takže je možné veřejností podávat přezkum. Některými autory sem bývá zařazována i vymezení zastavěného území (Sládeček, Pouperová 2014). Konkrétně se jedná:

3.6.1 Zásady územního rozvoje (kraje)

Z hlediska dopravní infrastruktury vymezují zásady územního rozvoje koridory pro veřejně prospěšné stavby.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

Dle § 37 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) „Krajský úřad oznámí místo a dobu společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jednotlivě nejméně 15 dnů předem dotčeným orgánům, ministerstvu a sousedním krajům. Dotčené orgány

vyzve k uplatnění stanovisek ve lhůtě 30 dnů ode dne jednání, ve stejné lhůtě mohou sousední kraje uplatnit připomínky.“ Dále dle § 39 odst. 2: „Dotčené obce, oprávněný investor a zástupce veřejnosti mohou podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje. Námitky s odůvodněním a vymezením dotčeného území lze uplatnit do 7 dnů ode dne veřejného projednání. Ve stejné lhůtě může každý uplatnit připomínky k návrhu a vyhodnocení.“

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Do tohoto procesu má veřejnost možnost zasahovat. Záhumenská (2014) uvádí, že s účinností novely č. 350/2012 Sb. přibyla možnost veřejnosti vyjádřit se po vypracování návrhu. Do té doby se veřejnost měla možnost zapojit až při veřejném projednávání. Z tohoto důvodu jsou možnosti veřejnosti dle autora dostačující.

3.6.3 Územní plány (obcí)

Územní plán usměrňuje rozvoj obce v souladu se zásadami územního rozvoje kraje. Územní plán obce se vydává pro celé její území. Návrh územního plánu se projednává ve dvou fázích.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

Na konci první fáze dojde ke zveřejnění přípravné verze návrhu ÚP. Následně může dle § 50 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) „každý uplatnit u pořizovatele písemné připomínky.“

Územní plán je pak dále ve druhé fázi projednáván veřejně dle § 52 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a dle odst. 2 mohou „námitky proti návrhu územního plánu podat pouze vlastníci pozemků a staveb dotčených návrhem řešení, oprávněný investor a zástupce veřejnosti.“

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Do procesu mají možnost zasahovat podáním námitek nebo připomínek v rámci řízení především vlastníci pozemků a dále pak zástupce veřejnosti. Připomínku smí uplatnit každý. Tyto možnosti jsou z pohledu autora dostatečné.

3.6.3 Regulační plány (obcí)

Regulační plán v řešené ploše stanoví podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb včetně veřejné infrastruktury a zároveň vymezuje veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření, tedy i velké projekty dopravní infrastruktury.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

Podle § 65 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) může „do 15 dnů ode dne doručení každý u pořizovatele uplatnit písemné připomínky k návrhu regulačního plánu.“

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Možnosti vstupovat veřejnosti do procesu pořizování regulačního plánu jsou z pohledu autora opět dostatečné.

3.7 Schválení záměru projektu Centrální komisí na Ministerstvu dopravy

Posouzení záměru projektu orgánem s rozhodovací pravomocí ve věci problematik souvisejících s přípravou a realizací dopravních staveb se řídí podle Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012, změna č. 4. U projektů dopravní infrastruktury, jejichž celkové investiční náklady bez DPH přesáhnou 1,8 mld. Kč, je vyžadováno navíc i zpracování oponentního posudku k záměru projektu.

3.8 Dokumentace pro posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) a závazné stanovisko

Proces EIA je upraven zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů. Při posuzování vlivů na životní prostředí se provádí dokumentace EIA (Environmental Impact Assessment), jejímž cílem je získat představu o výsledném vlivu stavby na životní prostředí. Na základě vypracované studie EIA a jejím projednáním je vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 9a výše uvedeného zákona, bez kterého není možné jakoukoliv stavbu zahájit

V rámci procesu EIA jsou podle přílohy č. 1 výše uvedeného zákona posuzovány Ministerstvem životního prostředí celostátní dálnice I. a II. třídy.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

Podle ustanovení § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, se může veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky vyjádřit k oznámení záměru nejpozději do 30 dnů ode dne zveřejnění.

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Veřejnost má možnost se vyjádřit. Tyto možnosti jsou z pohledu autora dostatečné, byť podobně jako v jiných bodech ze strany veřejnosti vyžadují notnou dávku zájmu o tuto problematiku.

3.9 Předběžný geotechnický průzkum

Předběžný geotechnický průzkum má objasnit geotechnický problém a posoudit realizovatelnost stavby v navrženém území pro potřeby zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Cílem je získání informací o geologických poměrech v místě stavby tak, aby bylo možné stavbu vyprojektovat s minimálním dopadem na okolí a maximálně hospodárně. Zpravidla se realizuje pro již umístěnou stavbu.

a) Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování

Podle § 2f zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, je každý „povinen umožnit provádění měření a průzkumných prací v rámci přípravy stavby dopravní infrastruktury prováděné oprávněným investorem, a to i před zahájením řízení, kterým se stavba umísťuje nebo povoluje, nebo řízení, kterým se stavba umísťuje a povoluje. Za tímto účelem má oprávněný investor a jím zmocněné osoby právo vstupovat a vjíždět na cizí nemovité věci. Oprávněný investor nebo jím zmocněné osoby jsou povinni co nejvíce šetřit práv vlastníků dotčených nemovitých věcí a nejméně 14 dní předem jim provádění měření nebo průzkumných prací na jejich nemovité věci písemně oznámit na adrese podle § 3 odst. 2. V oznámení podle předchozí

věty musí být uveden důvod provádění měření nebo průzkumných prací na nemovité věci, popis činností, které mají být provedeny, rozsah, způsob, termín a upřesnění místa jejich provedení, označení oprávněného investora, jeho kontaktní údaje, datum vyhotovení oznámení a jméno, příjmení, funkce a podpis osoby oprávněné zastupovat oprávněného investora. Po skončení prací jsou oprávněný investor nebo jím zmocněné osoby povinni uvést nemovité věci do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícímu předchozímu účelu nebo užívání dotčené nemovité věci a bezprostředně písemně oznámit tuto skutečnost vlastníku nemovité věci na adrese podle § 3 odst. 2. Pokud byl vlastník nebo uživatel nemovité věci v důsledku výkonu práv oprávněného investora nebo jím zmocněné osoby podle tohoto odstavce omezen v obvyklém užívání nemovité věci nebo mu vznikla újma na majetku, má právo na přiměřenou jednorázovou náhradu ve výši dvojnásobku částky stanovené podle zákona o oceňování majetku“.

b) Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení

Problémem je, že v zákoně č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, chybí jasná definice pojmů měření a průzkumné práce. Podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, příloze č. 2 má dokumentace pro územní rozhodnutí obsahovat: „výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.“. V rámci ujasnění pojmů by bylo vhodné v tomto duchu doplnit vysvětlení i do výše uvedeného zákona.

Jako problémová z hlediska dotčené veřejnosti (v tomto případě vlastníka pozemku) se může jevit lhůta pro oznámení měření nebo průzkumných prací a to minimálně 14 dní předem.

Zákon č. 62/1988 Sb., Zákon České národní rady o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, § 6 odst. 3 stanovuje, že „projekt geologických prací a jeho změny obsahující strojní vrtné práce hlubší než 30 m nebo strojní vrtné práce, jejichž celková délka přesahuje 100 m, je organizace povinna zaslat krajskému úřadu, v jehož správním obvodu mají být práce spojené se zásahem do pozemku prováděny, a to nejméně 30 dní před zahájením prací spojených se zásahem do pozemku.“ Dále pak § 9a odst. 3 stanovuje, že „nejméně patnáct dní před zahájením geologických prací spojených se zásahem do pozemku je organizace povinna oznámit účel, rozsah a očekávanou dobu provádění uvedených prací obci, na jejímž území mají být provedeny.“ Je zde tedy vidět určitý nepoměr povinnosti oznamovat provádění těchto prací a to vlastníkovu pozemku 14 dní předem, obci 15 dní předem a krajskému úřadu 30 dní předem. Vlastník pozemku je tedy jako dotčený subjekt v tomto ohledu nejvíce upozaděn.

3.10 Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)

Zpracování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) definuje účel stavby, její umístění a napojení na technickou i dopravní infrastrukturu (napojení budoucí stavby na pozemní komunikaci, na vodovod, kanalizaci či elektrické vedení) a charakterizuje majetkoprávní vztahy (zahrnuje souhlas vlastníka pozemku, pokud není žadatel sám jeho vlastníkem a není zde žádné věcné břemeno). Cílem DÚR je dokázat, že stavba je za daných podmínek realizovatelná a je v souladu se všemi normami a předpisy, proto slouží jako podklad pro získání územního rozhodnutí (rozhodnutí o umístění stavby) vydávaného příslušným stavebním úřadem.

3.11 Projednání s dotčenými orgány státní správy (včetně žádosti o verifikační stanovisko EIA) a provedení biologického průzkumu

K vydání územního rozhodnutí je potřebné doložit vyjádření dočtených orgánů státní správy. Orgán kraje v přenesené působnosti povoluje podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v kategorii ohrožených, uvedených v příloze č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Verifikační stanovisko EIA se vydává podle § 23a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, pro prioritní dopravní záměry.

3.12 Územní řízení

Územní řízení je zahájeno pouze na žádost stavebníka. Na základě vydání územního rozhodnutí je stavba umístěna v území

Vydáním pravomocného územního rozhodnutí končí celý proces územního plánování. Následují pak další fáze.

a) *Možnosti veřejnosti zasahovat do přípravy staveb v rámci územního plánování*
Účastníky územního řízení jsou podle § 85 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon):

a) vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě,

b) osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno."

Podle § 87 odst. 1 a 2 stavebního zákona:

„(1) Stavební úřad oznámí zahájení územního řízení a k projednání žádosti nařídí ústní jednání, a je-li to účelné, spojí jej s ohledáním na místě; oznámení o konání ústního jednání se doručí nejméně 15 dnů předem. Stavební úřad může upustit od ústního jednání, jsou-li mu dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný podklad pro posouzení záměru. Upustí-li stavební úřad od ústního jednání, stanoví lhůtu, do kdy mohou účastníci řízení uplatnit námitky a dotčené orgány závazná stanoviska; tato lhůta nesmí být kratší než 15 dnů. Oznámení o zahájení územního řízení a další úkony v řízení se doručují účastníkům řízení a dotčeným orgánům jednotlivě, nejde-li o řízení s velkým počtem účastníků; v řízení s velkým počtem účastníků se oznámení o zahájení řízení a další úkony v řízení doručují postupem podle § 144 odst. 6 správního řádu, dotčeným orgánům a obci, která je účastníkem řízení podle § 85 odst. 1 písm. b), se doručuje jednotlivě; účastníky řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu jsou vždy účastníci řízení podle § 85 odst. 1 písm. a) a § 85 odst. 2 písm. a).

(2) V případech záměrů, pro které je vyžadováno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, může stavební úřad nařídít k projednání žádosti veřejné ústní jednání. Pro doručování oznámení o zahájení územního řízení a dalších úkonů v řízení se použije odstavec 1 obdobně; konání veřejného ústního jednání se oznamuje veřejnosti veřejnou vyhláškou, která musí být vyvěšena nejméně 30 dnů předem. Po tuto dobu musí stavební úřad umožnit každému nahlédnout do podkladů pro vydání rozhodnutí."

b) *Zhodnocení použitelnosti v praxi a návrhy na úpravu stávajícího řešení*

V případě účastníka územního řízení podle § 85 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) písm. B) (osoby, jejichž

vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno) je ve většině případů velkých projektů dopravní infrastruktury doručováno oznámení o zahájení územního řízení veřejnou vyhláškou a to na rozdíl od účastníků územního řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) (vlastníků dotčených pozemků), kterým je oznámení doručováno jednotlivě.

Zde autor spatřuje rozpor v doručování účastníkům řízení. Pokud vezmeme v potaz, že v případě velkých projektů dopravní infrastruktury je o jejich přibližném umístění (územní rezerva) rozhodnuto už při schválení politiky územního rozvoje České republiky a dá se tedy předpokládat s pravděpodobností hraničící jistotou, že budou státem (Ředitelství silnic a dálnic ČR; Správa železnic, státní organizace nebo Ředitelství vodních cest ČR) dříve nebo později vykoupěny, pak je nejednotnost v doručování nepodložená.

V případě vlastníků dotčených pozemků po územním řízení po vydání pravomocného územního rozhodnutí jsou jejich pozemky vykoupěny/směněny, a tudíž pro ně mohou být podmínky rozhodnutí „nezajímavé“. To ale neplatí pro majitele sousedních pozemků, kteří budou i po výstavbě pořádku sousedé a tudíž jejich požadavky mohou být podstatně (např. umístění ochranného zemního valu).

Nabízí se tedy varianta doručovat oznámení o zahájení územního řízení jednotlivě všem účastníkům řízení a samotné rozhodnutí v souladu s § 2 odst. 5 zákona č. 416/2009 Sb., Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, doručovat veřejnou vyhláškou.

4 Spolky

Samotnou kapitolou jsou spolky, tedy nevládní organizace podporujících ochranu životního prostředí. Jejich možné účastenství v územním řízení (navazující dle EIA) je dáno dle § 9c odst. 3 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, pokud se přihlásí jako „dotčená veřejnost“, kterou zákon výše vymezuje v § 3 písm. i) mimo jiné jako spolky, jejichž předmětem činnosti je ochrana životního prostředí nebo veřejného zdraví za podmínky, že spolek existuje alespoň 3 roky nebo sesbíral 200 podpisů. Takový spolek se může účastnit navazujících řízení, pokud svou účast oznámí do 30 dnů od zveřejnění oznámení o zahájení navazujícího řízení. Spolky nejsou o zahájení těchto navazujících řízení jednotlivě informovány, je proto nutné sledovat úřední desku příslušného úřadu a do navazujících řízení se aktivně přihlásit.

Spolek má taktéž dle § 9c odst. 4 zákona výše možnost v navazujícím řízení podat odvolání proti rozhodnutí i v případě, že se do řízení nepřihlásil a tedy nebyl účastníkem řízení od počátku. Stejně tak mají spolky dle § 9d odst. 1 zákona výše možnost žalovat u krajského soudu rozhodnutí vydané v navazujícím řízení a napadat hmotnou nebo procesní zákonnost tohoto rozhodnutí.

5 Závěr

Cílem příspěvku bylo uvést možnosti veřejnosti vstupovat a zasahovat jako účastníci řízení do procesu územního plánování těchto projektů s ohledem na závazné legislativní dokumenty. Dále popsat proces vzniku dopravních staveb od počátku záměru až po územní řízení.

Zapojení veřejnosti do plánování rozvoje státu, regionů i města vesnic je vysoce žádoucí. Vyhodnocení vhodné míry zapojení veřejnosti a nalezení efektivního bodu, kdy jsou hájeny zájmy veřejnosti a zároveň je zamezeno obstrukcím při přípravě nejen dopravních staveb.

Současný stav s možností spolků „hájit veřejné zájmy“ se autorovi zdá být příliš

benevolentní a převažuje misky vah na jednu stranu. Z hlediska životního prostředí hájí/měly by hájit tyto zájmy dotčené orgány a tedy nepřísluší do díky spolků. Bohužel/bohudík (záleží na úhlu pohledu) právo spolků účastnit se navazujících řízení v platné legislativě vychází z Aarhuské úmluvy o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí, která pro Českou republiku vstoupila v platnost dne 4. 10. 2004.

Naopak ochrana vlastníků a jejich práv je dostatečná. Nicméně je potřebné balancovat mezi veřejnými zájmy státu (a tedy i jeho občanů) a právem vlastnit majetek (nemovitě věci), který je ukotven v Listině základních práv a svobod.

Výhledově možná změni možnosti veřejnosti vstupovat do procesu územního plánování nový stavební zákon. V této souvislosti se hovoří neustále o potřebě urychlit výstavbu projektů dopravní infrastruktury. Jak jsou právní úpravy úspěšné, dobře vystihuje závěr Nejvyššího kontrolního úřadu, který učinil po provedení inventarizace přípravy a výstavby dálnic v letech 2013 až 2017. Lepší zprávou je, že ceny dálnic v průměru klesly v porovnání s roky 2008 až 2012 v průměru o 55 procent. Špatný: příprava staveb se prodlužuje a základní dálniční síť nebude dokončena ani v roce 2050.

Literatura

- ADAMOVÁ Hana. VLASTNICKÉ PRÁVO JAKO PROSTREDEK ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI DO ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, COFOLA 2011 The Conference Proceedings. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2011. 1766 s. ISBN 978-80-210-5582-7.
- ČESKÁ REPUBLIKA (1988). Zákon č. 62/1988 Sb., Zákon České národní rady o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění zákona č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, účinného od 1. 1. 2018. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1988, částka 10, s. 60-64.
- ČESKÁ REPUBLIKA (2001). Zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, účinného od 1. 1. 2018. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2001, částka 40, s. 100.
- ČESKÁ REPUBLIKA (2006). Vyhláška č. 499/2006 Sb., Vyhláška o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 405/2017 Sb., kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., a vyhláška č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr, účinné od 1. 1. 2018. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 163, s. 498 - 503.
- ČESKÁ REPUBLIKA (2006). Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 312/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, účinného od 1. 2. 2020. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 63, s. 2226 – 2290.
- ČESKÁ REPUBLIKA (2009). Zákon č. 416/2009 Sb., Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění Zákona č. 169/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, účinného od 31. 8. 2018. In: *Sbírka zákonů,*

- Česká republika. 2009, částka 135, s. 416-423.
- ČESKÁ REPUBLIKA (2019). Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2019, částka 107.
- DAMOHORSKÝ, M. a kol. *Právo životního prostředí*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-498-1.
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2009). *Technické podmínky TP-76, Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace*. ARCADIS Geotechnika a.s. [24.11.2019]. Dostupné z http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_76B.pdf.
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2015). *Směrnice č. V-2/2012, změna č. 4, Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu*. Odbor infrastruktury a územního plánu [3.11.2019]. Dostupné z [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Ministerstvo/Vnitrozorní-predpisy-\(1\)/Vnitrozorní-predpisy/Smernice-V-2-2012,-zmena-c-4-dopravní-infrastruktura.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Ministerstvo/Vnitrozorní-predpisy-(1)/Vnitrozorní-predpisy/Smernice-V-2-2012,-zmena-c-4-dopravní-infrastruktura.pdf.aspx)
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2017). *Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací*. Ing. Ivan Rybák (PRAGOPROJEKT, a.s.) [27.10.2019]. Dostupné z http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_11_METODICKE_POKYNY/SDS_PK_2017.pdf.
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2017). *Metodický pokyn Ministerstva dopravy ČR pro přípravu, realizaci a sledování liniových dopravních staveb ve vztahu k riziku svahových deformací včetně řešení mimořádných událostí*. Česká geologická služba a Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR, v.v.i. [11.9.2019]. Dostupné z <http://www.geology.cz/extranet/sgs/svahove-destability/metodicky-pokyn-md-deformace.pdf>
- Nejvyšší kontrolní úřad. Kontrolní závěr auditorské akce 17/05: Výstavba, modernizace a rekonstrukce dálnic. In: Nejvyšší kontrolní úřad: Na podzim roku 2017 se nezačala stavět žádná z plánovaných 15 dálničních staveb. Vina jsou problémy s přípravou [20. 6. 2020]. K dispozici online na adrese: <https://www.nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/do-podzimu-2017-se-nezacala-stavet-ani-jedna-z-planovanych-15-staveb-dalnic--na-vine-jsou-problemy-s-pripravou-id9349/>
- SLÁDEČEK, V., POUPEŘOVÁ, O. a kol. *Správní právo – zvláštní část (vybrané kapitoly)*. 2. vydání. Praha: Leges, 2014. ISBN 978-80-87576-48-9.
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE (2019). Obec a územní plánování – postavení a činnost obcí v územním plánování. *Urbanismus a územní rozvoj*. 3/2019, mimořádná příloha. ISSN 1212-0855.
- ZAHUMENSKÁ, V., HUMLÍČKOVÁ, P. Územní plánování v datech se zaměřením na účast veřejnosti. *Časopis pro právní vědu a praxi* 3/2014. str. 260. LIT51029CZ.

Informace o autorovi

Ing. Pavel Krupík
České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební,
Katedra ekonomiky a řízení ve stavebnictví
pavel.krupik@fsv.cvut.cz

OTÁZKY BYDLLENÍ

Spektrum nástrojov strategického plánovania pre zabezpečenie dostupného bývania v českých sídlach

*Set of Tools for Strategic Planning to Ensure Affordable
Housing in Czech Residencies*

Lucia Dobrucká, Michal Kohout, Petr Štěpánek, David Tichý

Abstract:

Housing is a basic human right. It has a profound impact on the quality of life, wellbeing, health, environment, mobility and society as a whole. Well-planned housing solutions are a prerequisite for cities and other human settlements to become socially, ecologically and economically sustainable and culturally adequate. Lack of housing that inhabitants can afford leads to heavy problems such as unhealthy environment, poverty and homelessness, social crises, and an overall non-competitiveness. Therefore, an affordable housing have become a particularly important policy objective over last decades.

This article discusses what the role of strategic planning is when municipalities strive for improved housing affordability. It considers the connections between affordable housing, strategic planning, and all the aspects of physical planning, environmental sustainability, economic feasibility, and social cohesion. It states a few examples of actions and tools which can be set up via strategic plans, and which municipalities might use to provide more affordable housing for their inhabitants. Those include methodological tools (e.g. audit of housing possibilities or a concept of housing development), regulative tools (e.g. in urban plans), restrictive tools (e.g. taxes on non-used empty houses or foreign investments) as well as proactive tools (e.g. creating funds for housing development or supporting good image of a locality). The listed actions and tools are divided into six categories: a) political, legislative, and administrative, b) social, c) economic, d) rooted in infrastructure and environment, e) dealing with planning system and processes, and f) based on reputation, marketing, and branding. Also, they point on the whole process of strategic planning.

The article warns that when the listed criteria are applied individually, none of them is able to solve the situation of unaffordable housing. It stresses the necessity to combine the wide set of actions and tools which are mutually interconnected and create synergies. However; this requires stronger involvement of local actors, a more effective cross-sectoral cooperation, and coordination between national and local authorities.

Keywords:

Affordable housing; strategic planning; actions; tools

DOBRUCKÁ, Lucia, KOHOUT, Michal, ŠTĚPÁNEK, Petr, TICHÝ, David (2020).

Spektrum nástrojov strategického plánovania pre zabezpečenie dostupného bývania v českých sídlach.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování* 13. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 186–201. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Bývanie patrí medzi základné ľudské práva. Má podstatný vplyv na kvalitu života, primeranosť prostredia pre život, zdravie obyvateľov a ich mobilitu, aj na spoločnosť ako celok. Dobre nastavená politika bývania je predpokladom k tomu, aby boli mestá a obce sociálne, ekologicky aj ekonomicky udržateľné a kultúrne adekvátne. Nedostatok takého bývania, ktoré si občania môžu dovoliť, vedie k zásadným problémom, ako sú chudoba a bezdomovecstvo, sociálna vylúčenosť a konflikty, nezdravé prostredie či celkovo nedostatočná konkurencia schopnosť obce. Preto v posledných dekádach rastie význam problematiky dostupného bývania.

Verejná správa pôsobiaca v liberálnom tržnom prostredí má v zásade dva spôsoby, ako ovplyvniť dostupnosť bývania. Prvým je správa existujúceho bytového fondu, kde môžu mestá a obce kompenzovať nerovnováhy spôsobované inherentnou neelasticitou bytového trhu prostredníctvom vlastnej politiky a stratégie, či svojou úlohou tržného regulátora (vrátane verejne vlastneného či neziskového bývania, ktoré sa na tvorbe tržného prostredia podieľa). Druhým významným spôsobom je územná politika, ktorá zaisťuje podmienky pre výstavbu, či už v intraviláne sídel (transformácie) alebo v extraviláne (záber). V kontexte systému priestorového plánovania uplatňovaného v strednej Európe zároveň platí, že územné plány vyjadrujú priemet rozvojových aktivít do usporiadania územia a regulatív, ktoré sú zásadným nástrojom pre implementáciu nastavených rozvojových zámerov, a sociálno-ekonomický rozvoj je doménou najmä strategických plánov. Aj keď sú územné a strategické plány vzájomne previazané, v tomto texte sa venujeme strategickému plánovaniu.

Príspevok sa zaoberá otázkou: Akú úlohu môže mať strategické plánovanie miest a obcí pri zabezpečovaní a zlepšovaní dostupnosti bývania? Popisuje príklady opatrení a nástrojov, ktoré je možné nastaviť v rámci strategických plánov, a ktoré môžu mestá a obce využiť na zvýšenie dostupnosti bývania v tržnom prostredí. Príspevok rozdeľuje navrhované opatrenia a nástroje do šiestich kategórií: a) politické, legislatívne a administratívne, b) sociálne, c) ekonomické, d) zamerané na infraštruktúru a životné prostredie, e) zamerané na systém a procesy plánovania, f) založené na reputácii, budovaní imidžu a PR aktivitách (niektoré opatrenia môžu byť súčasťou viacerých kategórií). Jednotlivé kategórie kombinujú opatrenia metodické (napr. audit bytového fondu či tvorba koncepcií bývania), regulačné (napr. v rámci územných plánov), reštriktívne (napr. zdanenie nevyužívaných prázdnych bytových domov či zahraničných investícií) aj proaktívne (napr. podpora nových právnych foriem bytových spoločností, tvorba fondu rozvoja bývania či budovanie dobrej adresy). Uvedené opatrenia a nástroje sú tiež prepojené s kapitolami strategického plánu (napr. analýzy, stanovenie cieľov a financovanie) a procesom jeho tvorby (napr. manažment a participácia aktérov). Rozsah tohto príspevku je limitovaný, preto uvádzame iba niekoľko príkladov na vykreslenie problematiky, a to bez ambície zoradiť ich podľa dôležitosti. Dôvodom je, že v pestrej štruktúre českých miest a obcí nie je možné stanoviť jeden odporúčaný prístup. Vhodnejším prístupom sa javí predstavenie širšieho spektra nástrojov, z ktorých si môžu mestá a obce vyberať podľa vlastných špecifik.

Príspevok zároveň upozorňuje na fakt, že žiadne z uvedených opatrení implementované v mestách a obciach samostatne nevedie k vyriešeniu situácie s nedostupným bývaním. Zdôrazňuje nutnosť uplatňovať kombinácie opatrení a nástrojov a dbať na spoluprácu lokálnej, krajskej a štátnej úrovne, ktoré sú vzájomne prepojené a vytvárajú synergické efekty. Pre dosiahnutie žiadúcich efektov je tiež potrebná väčšia angažovanosť lokálnych aktérov, efektívnejšia medzi-sektorová spolupráca a kvalitný manažment daného mesta či obce.

2 Problematika (ne)dostupnosti bývania a význam strategických plánov

Problematika (ne)dostupnosti bývania sa u nás často obmedzuje na zabezpečenie tzv. sociálnych bytov. Tým myslíme byty pre sociálne slabých a znevýhodnených obyvateľov, ktorí si nedokážu zabezpečiť bývanie vlastnými silami a sú odkázané na rôzne formy priamej pomoci. Ako je to však s dostupnosťou primerane kvalitného bývania u iných než priamo ohrozených skupín, napr. u strednej vrstvy obyvateľov? A prečo by sa touto problematikou mal popri územnom pláne zaoberať aj strategický plán?

2.1 (Ne)dostupné bývanie

V kontexte tohto článku hovoríme o bývaní v zmysle zaistovania potrieb domácností, pričom na strane poskytovateľov bývania sú sektor verejný (štát a obce) a súkromný (ziskový, neziskový a vlastnícky). Takáto široká štruktúra poskytovateľov poukazuje na fakt, že bývanie je komplexný statok s (neraz konfliktnými) parametrami súkromného vlastníctva aj verejného blaha, strategickej investície aj dennej nutnosti, finančnej náročnosti aj sociálno-kultúrnej hodnoty. Zároveň bývanie občanov (domácnosti) bolo a zostáva primárnou funkciou miest a obcí (týka sa ho cca 75% stavebných povolení), cez ktorú mestá a obce ovplyvňujú svoj sociálno-demografický vývoj. Preto je potrebné venovať adekvátnu pozornosť bytovej politike. Bytová politika (z pohľadu verejného sektora) je súhrn aktivít, ktoré vytvárajú vhodné právne, inštitucionálne a ekonomické prostredie pre všetkých aktérov na trhu s bývaním.

V súčasnosti sa v oblasti bývania odzrkadľuje tzv. paradox prosperity. Ten hovorí, že pri zvyšujúcej sa prosperite spoločnosti rastie dopyt po bývaní, a tým aj ceny bývania. Ceny bývania však rastú rýchlejšie než príjmy spoločnosti, a preto má rastúci blahobyt spoločnosti ako celku za následok nižšiu dostupnosť bývania pre stále väčšiu časť obyvateľov. Priamy dopad tohto javu dnes pociťujú už aj stredné vrstvy. Teda ľudia, ktorí nespĺňajú kategóriu sociálne slabých občanov, a napriek tomu na vlastné bývanie nedosiahnu. Bežným príkladom sú pomerne vzdelaní ľudia pracujúci v pomáhajúcich profesiách, ako sú učitelia, zdravotní a sociálni pracovníci, policajti, štátni zamestnanci, a podobne. Títo ľudia majú na jednej strane príliš vysoké príjmy na to, aby si mohli nárokovať na sociálne byty či podporu od štátu. Na strane druhej im príjmy neumožňujú zabezpečiť si kvalitné bývanie v rámci bežných tržných cien. Keďže ide o ľudí vzdelaných, tak majú prirodzene vyššie nároky na zabezpečenie seba i svojej rodiny. Práve nemožnosť získať bývanie primerané spoločenskému statusu (tzv. nedostupnosť bývania) je častým dôvodom odchodu kvalitných ľudí z verejne prospešných profesií. To má negatívne dopady na celé mesto či obec, pretože práve tieto profesie sú nevyhnutné pre zabezpečenie primeranej kvality, stability a udržateľnosti danej lokality.

Za touto situáciou je ukrytý celý rad aspektov, kvôli ktorým je trh s bývaním veľmi špecifický, komplexný a komplikovaný, a to v celosvetovom meradle. Je ovplyvňovaný cenami na kúpu bytu aj nákladmi na bývanie, cenami pozemkov aj lokalitou, verejnými politikami bývania, systémom regulácií a dotácií, legislatívnym rámcom ochrany majiteľov aj nájomníkov, finančnými produktami bánk, pomerom zahraničných investícií, demografickým vývojom, systémom hodnôt vyznávaných v danej lokalite, mierou korupcie a klientelizmu, subjektívnymi očakávaniami budúcich príjmov u ľudí a ich spoločenským statusom, životným štýlom, nevyhnutnosťou bývať či naopak túžbou investovať, citovým vzťahom a mnohými ďalšími faktormi (napr. Sunega, Mikeszová, Lux, 2009; Suhaida, et.al, 2011; Sunega, Lux, 2013; Schipper, 2015; Ram, Needham, 2016; Zufan, 2016; Kraftová, Šmidová, 2017; Wyatt, 2018; Clegg, Farstad, 2019; Deschermeier, Haas, Voigtländer, 2019; Ryan-Collins, 2019; a ďalší). Pri nákupe nehnuteľností ide teda o širokú kombináciu objektívnych aj subjektívnych faktorov, ktoré vedú k rozhodnutiam racionálnym aj čisto emotívnym.

Nízka elasticita trhu s bývaním je tiež podmienená legislatívnym rámcom vplývajúcim na proces výstavby, administráciu povolení a technické parametre stavieb (napr. Wallbaum, et.al, 2012; Mulliner, Smallbone, Maliene, 2013; Nanyam, Sawhney, Gupta, 2017; a ďalší). Známym je nesúlad medzi existujúcim bytovým fondom a požiadavkami kladenými na novú výstavbu. Stavebné štandardy sú na jednej strane žiadúce, na druhej strane predražujú stavby domov a bytov a zvyšujú mieru ich nedostupnosti. Indikátory udržateľnosti zdôrazňujúce kvalitu sú nezriedka v rozpore s kritériami dostupnosti, najmä ekonomickými. Funkcia stavieb a ich vzťah k spôsobu života spoločnosti aj fyzickému okoliu zastaráva podstatne rýchlejšie než ich fyzická životnosť. Špecifikom Českej republiky (najmä Prahy) je tiež mimoriadne dlhý, nepružný a administratívne náročný proces získania stavebného povolenia (napr. Hudeček, et.al, 2019).

Problematika (ne)dostupnosti bývania je teda značne ošemetná, globálna a ďaleko presahuje diskusiu o sociálnom bývaní.

2.2 Strategické plány

Priestorové plánovanie je v strednej Európe postavené na troch pilieroch – strategickom, územnom a krajinno-ekologickom (napr. Dobrucká a kol., 2007; Finka a kol., 2009; Schöffel, Jamečný a Ondrejčíková, 2014). Každý z týchto troch pilierov má svoje špecifiká a vytvára interakcie s ďalšími dvoma piliermi. Environmentálne hľadisko hodnotí dopady ľudskej činnosti na životné prostredie a hľadá optimálne využívanie zdrojov. U nás je zohľadňované pri všetkých plánovacích procesoch v podobe krajinno-ekologického plánu, (M)ÚSES, SEA či EIA. Územné plány určujú funkčné využívanie územia s ohľadom na analýzy aktuálneho stavu i rozvojové zámery a určujú regulatívy tohto využívania. Zameriavajú sa na obytné a obývatelne prostredie. Doménou strategických plánov je najmä sociálno-ekonomický rozvoj riešeného územia. Sú zamerané na dlhodobú budúcnosť, okrem aktuálneho stavu analyzujú tiež vývojové trendy a hľadajú synergie medzi široko akceptovateľnými rozvojovými prioritami. Strategické plány vnímajú bývanie ako hodnotový aspekt kvality života občanov. Aj keď sú všetky tri uvedené dokumenty vzájomne previazané, v tomto texte venujeme pozornosť strategickému plánovaniu.

Strategický plán je v legislatíve ukotvený najmä metodicky, zostáva však dobrovoľným a flexibilným dokumentom bez záväznej formálnej stránky. V porovnaní s územným plánom využíva širšiu škálu voľných pojmov a významových interpretácií, je preto ľahšie čitateľný pre rozličné skupiny aktérov. Navyše ide o dokument známy vo sfére verejnej, komerčnej aj neziskovej, čím zvyšuje zrozumiteľnosť procesu hľadania spoločne akceptovaných cieľov. Ako uvádza Dobrucká (2018), vďaka týmto charakteristikám podporuje strategický plán spoluprácu naprieč spektrom rozvojových priorít, projektov, rezortov, oddelení, odborníkov, záujmových skupín a občanov. Je vhodnou bázou pre diskusiu, vyjednávanie a nastavovanie rozvojových stratégií, ako aj pre vznik spolupráce a partnerstiev založených na win-win prístupe. Zároveň umožňuje identifikáciu nežiadúcich spoločenských javov a dohodu o akceptovateľných formách využívaných na ich prevenciu či potlačenie. Strategický plán teda poskytuje platformu pre koordináciu bývania s inými rozvojovými prioritami (hľadanie synergií medzi rôznymi aktivitami) i pre vzájomnú koordináciu jednotlivých opatrení a nástrojov vzťahujúcich sa k bývaniu (komplexné nastavenie lokálnych bytových politík).

Z uvedených dôvodov je vhodné a žiadúce hľadať presahy medzi strategickými plánmi a problematikou bývania. Tento príspevok sa venuje špecificky možnostiam zvýšenia dostupnosti bývania prostredníctvom opatrení a nástrojov nastaviteľných v strategickom pláne. Rozličné krajiny a mestá volia pri hľadaní riešenia rozličné prístupy, politiky a sady nástrojov, a to s rôznym úspechom a dopadmi (napr. Scanlon, 2017; Balmer, Gerber, 2018; Granath Hansson, 2019; Wakely, 2019; a ďalší). Nižšie ponúkame príklady opatrení a nástrojov, ktoré môžu využiť mestá a obce v Českej republike. Niektoré z nich sú využiteľné takmer ihneď, iné sú podmienené širšími zmenami legislatívy, inštitucionálneho zázemia či dokonca zvyklostí.

3 Opatrenia a nástroje ovplyvňujúce dostupnosť bývania v strategických plánoch miest a obcí

Táto kapitola ponúka tri pohľady na opatrenia a nástroje pre zabezpečenie dostupnosti bývania: 3.1) šesť kategórií v členení podľa oblasti ich vplyvu (tzv. funkčné členenie), 3.2) tri kategórie v členení podľa ich vzťahu k procesu tvorby strategického plánu (tzv. procesné členenie) a 3.3) význam vo vzťahu k manažmentu sídla, spolupráci medzi rozličnými zložkami riadenia a participácii aktérov. Niektoré opatrenia a nástroje môžu byť súčasťou viacerých kategórií (napr. opatrenie „dotácie na opravy využívaných budov“ je možné zaradiť funkčne do troch kategórií – ekonomické, administratívne a environmentálne – a procesne do poslednej fázy zabezpečenia implementácie). Pre lepšiu názornosť obsahuje každý bod v rámci týchto troch pohľadov (a príslušných kategórií) aj jeden či dva vybrané príklady. Pripomínáme, že v tomto príspevku nejde o vymenovanie všetkých opatrení a nástrojov, ale o rámcový prehľad ich spektra, zvýraznenie pestrej mozaiky, ktorú majú mestá a obce k dispozícii (reálne vo vlastnej réžii aj potenciálne za predpokladu spolupráce so štátom), a načrtnutie súvislostí. Komplexnejší zoznam s popismi je uvedený v záverečnej správe z projektu TAČR ÉTA č. TL01000413 „Udržiteľné a dostupné bydlenie v strategických plánoch miest“.

3.1 Opatrenia a nástroje podľa oblasti ich vplyvu

Prvé členenie navrhovaných opatrení a nástrojov je takzvané funkčné, založené na oblasti vplyvu daného opatrenia či nástroja. Ide o šesť kategórií.

3.1.1 Politické, legislatívne a administratívne

Tieto opatrenia a nástroje reflektujú verejný záujem, hodnoty zdieľané lokálnymi aktérmi a ideové východiská politickej reprezentácie daného mesta či obce. Ich nevýhodou je, že vyžadujú politickú vôľu na prijatie špecifického legislatívneho rámca na príslušnej úrovni, či už štátnej alebo lokálnej, a v mnohých prípadoch je takáto vôľa v nedohľadne. Ak sa však podarí tieto opatrenia nastaviť, môže ísť o vysoko účinné nástroje, pretože reflektujú zdieľané hodnoty aktérov a stávajú sa záväznými. Táto skupina opatrení a nástrojov je veľmi pestrá. Môžeme sem zaradiť reštriktívne zdanenie (napr. nevyužívaných prázdnych bytových domov, druhej nehnuteľnosti či zahraničných investícií), regulácie (obmedzenie nemestotvorných aktivít, úprava stavebných predpisov) aj aktívne podpory a intervencie (využívanie obecného majetku, podpora zdieľaného bývania).

Príklad – Zdanenie nevyužívaných bytových domov: Nevyužívané či prázdne domy sú pre danú lokalitu negatívnym javom. Znižujú ponuku na realitnom trhu, a tým prispievajú k celkovému rastu cien, zároveň však znižujú hodnotu nehnuteľností v bezprostrednom okolí. Prinášajú technické, sociálne i estetické riziká, ktoré môžu generovať externality v podobe degradácie verejného priestoru, znižovania kultúrnej či historickej hodnoty, tvorby negatívnej reputácie danej lokality i nárastu sociopatologických javov. Preto je tlak na využívanie rezidenčných budov (napr. formou prenájmu) verejným záujmom. Reštriktívne zdanenie je v našej daňovej legislatíve možné cez previazanie miesta trvalého pobytu na výšku dane z nehnuteľnosti. Výnosy z tejto dane by mohli byť zdrojom pre účelovo viazaný fond rozvoja bývania, čím by došlo k zdvojeniu pozitívneho dopadu na oblasť bývania. Opatrenie je však zároveň politicky citlivé, preto vyžaduje prácu s verejnosťou a dobrú informovanosť.

Príklad – Zdanenie zahraničných investícií: Ide o politické opatrenie, ktoré reaguje na vnímanie bývania ako strategické investície obchodovanej na globálnom trhu, v dôsledku čoho dochádza k zlyhaniu lokálneho trhu v určitom mieste a čase. Luxusné bývanie (resp. špekulatívne investície) začína postupne prevládať nad dostupným, a to nezriedka už z pohľadu pracujúcej strednej triedy. Tento stav je nežiadúci v prípade, ak

znižuje lokálnu konkurencie schopnosť a udržateľnosť. Zdanenie zahraničných investícií zvýhodňuje lokálnych, resp. štátnych aktérov voči globálnym, a tým posilňuje sociálnu funkciu bývania oproti investičnej. Možným a žiadúcim efektom tohto opatrenia je posun na realitnom trhu v prospech ponuky, zníženie cien rezidenčných nehnuteľností a reštrukturalizácia trhu smerom k ekonomicky a sociálne udržateľnejšej a viac diverzifikovanej bytovej výstavbe. V Českej republike je však potrebné prepojenie opatrenia so Zákonom o dani z nemovitých vecí (338/1992 Sb.).

3.1.2 Sociálne

Sociálne opatrenia a nástroje reflektujú potrebu sociálnej kohézie a udržateľnosti, tj. súdržnosť generačnú, národnostnú a komunitnú. Nakoľko strategické plány pracujú nielen s aktuálnym stavom, ale aj s analýzami dlhodobých trendov vývoja, umožňujú tvorbu prognóz sociálnych a demografických zmien danej lokality a možných scenárov budúceho vývoja. Zároveň pomáhajú formulovať spoločný hodnotový rámec. Príkladmi sú využívaná výstavba sociálnych bytov pre skupiny obyvateľov v núdzi, ale tiež aktívna bytová politika vo vzťahu k žiadúcim skupinám (nie nutne odkázaným občanom, ale občanom potrebným pre danú lokalitu), politika tvorby sociálneho mixu či podpora komunitného života. Aj keď tieto opatrenia nepatria medzi politicky populárne, sú účinné najmä pre svoj preventívny charakter. Vo všeobecnosti totiž platí, že prevencia sociálnych problémov je efektívnejšia (a lacnejšia) než riešenie už vzniknutých problémov a sociopatologických javov.

Príklad – Politika sociálnej a demografickej diverzity (tzv. sociálny mix): Vo svete využívaným spôsobom, ktorým je toto možné docieľiť, je povinný podiel (typicky 10-20%) bytov v developerských projektoch alokovaný ako sociálne (resp. dostupné). Tým je zabezpečené dostupné bývanie pre rozličné príjmové skupiny obyvateľov, vrátane obyvateľov so štandardne vyššími nárokmi na kvalitu života avšak žiadúcich pre mesto (napr. verejné profesie ako učítelia, lekári, sociálni pracovníci, policajti). Žiadúcim dopadom je rovnomernejšie rozloženie mestom spravovaných bytov rozličnej kvality naprieč rôznymi časťami mesta, a tým aj rovnomernejšie rozloženie žiadaných profesií či skupín obyvateľov. Dochádza k prevencii vzniku monolitických (tj. nestabilných) štruktúr, vylúčených lokalít a nežiadúcich sociálnych javov. Podporovaná je sociálna funkcia bývania pred investičnou. Táto politika sa v rámci EU opiera o sdelení Generálneho riaditeľstva pro vnitřní politiku Social housing in the EU (2013). V rámci ČR sa jej dotýkajú Zákon o obcích (128/2000 Sb.), Nařízení vlády o podmínkách použití finančních prostředků Státního fondu rozvoje bydlení na pořízení sociálních a dostupných bytů a sociálních, smíšených a dostupných domů (112/2019 Sb.) a Koncepce bydlení jednotlivých měst a obcí (pokial' existujú).

3.1.3 Ekonomické

Ekonomické opatrenia a nástroje využívajú spektrum motivačných aj reštriktívnych finančných nástrojov, ktoré sú (v maximálnej možnej miere) oddelené od iných rozpočtových položiek. Príkladom je diverzifikácia finančných nástrojov použiteľných v kontexte bývania (napr. vytvorenie fondu rozvoja bývania ako účelovej rozpočtovej položky, investície cez PPP projekty, príjmy z prenájmov obecných bytov), aktívne využívanie majetku mesta či obce (zvyšovanie hodnoty či naopak úspory nákladov), ciele dotácie (napr. podpora žiadúceho spôsobu užívania bytového fondu, investícií do rekonštrukcií, nových environmentálne šetrných materiálov) aj reštrikcie (zamedzenie nežiadúcemu spôsobu užívania nehnuteľností).

Príklad – Fond rozvoja bývania: Cieľom je vytvoriť účelový peňažný fond, ktorý by bol viazaný priamo na investície do rezidenčného bývania, podporu stavebnej kultúry a urbánneho životného prostredia, poskytovanie účelových pôžičiek, apod. Zdrojom príjmov do tohto fondu môžu byť napr. príjmy z privatizácie, výnosy z nájmu a daň

z nehnuteľností (priamo viazané na bývanie), ale tiež zdroje z rozpočtu mesta, dotácie či sankčné poplatky za externality viazané k bývaniu. Medzi doporučené ustanovenia a pravidlá fungovania fondu rozvoja bývania patria vymedzenie jeho pôsobnosti, nastavenie grantových schém (vrátane indikátorov), zoznam uplatniteľných finančných nástrojov (vrátane revolvingových), deklarovaná previazanosť na bytovú politiku, a ďalšie. Dopadom nástroja je dlhodobé, udržateľné, stabilné a politicky nezávislé zaistenie rozpočtových zdrojov pre účely tvorby a využívania bytového fondu, ale tiež zvýšenie transparentnosti hospodárenia obcí. Inšpirovať sa možno napr. z fondov životného prostredia, ktoré v ČR fungujú dlhodobo a úspešne. V súčasnom systéme zriadení obdobného účelového fondu na podporu bývania mestám a obciam nič nebráni.

Príklad – Regulácia cestovného ruchu na platformách zdieľanej ekonomiky (napr. Airbnb): Toto opatrenie je špecifické tým, že môže fungovať ako reštrikcia aj ako stimul (zamedzenie či podpora určitého javu na vybranom území). Vzhľadom na narastajúci problém s dostupnosťou bývania je primárnym cieľom zvýšiť dostupnosť rezidenčného bytového fondu, teda obmedzenie premeny bytov z funkcie bývanie (základná potreba, statok dennej spotreby) na funkciu krátkodobé ubytovanie (ekonomická investícia, finančný zisk). Avšak vo vybraných lokalitách môže fungovať aj opačný cieľ, tj. krátkodobé ubytovanie ako nástroj na redistribúciu turistických aktivít v rámci mesta, podporu podnikateľských aktivít a investícií do nehnuteľností v menej exponovaných lokalitách. Konkrétne nástroje sa môžu pohybovať od úplného zákazu v určitých miestach či typoch bytov, cez spoplatnenie a účelové zdanenie takto využívaných bytov až po limitovanie počtu dní na prenájom.

3.1.4 Zamerané na infraštruktúru a životné prostredie

Tieto opatrenia a nástroje cielia na výstavbu, ktorá je vnímaná holisticky, zvyšuje kvalitu života a znižuje náklady na bývanie, do istej miery teda podmieňujú udržateľnosť bývania. Príkladom je politika adaptácie na klimatické zmeny v spojení s reflektovaním demografických zmien (seniori sú citliví na efekt mestských tepelných ostrovov, preto sú byty pre seniorov a verejné priestranstvá v okolí prispôbené trendom zelenej architektúry), znižovanie bezpečnostných rizík (napr. v kontexte dopravy či využívania zdrojov) alebo projekty znižujúce energetickú náročnosť budov (a ich dopady na zníženie rizika energetickej chudoby).

Príklad – Energetický manažment bytových domov: Toto opatrenie pomáha šetriť zdroje vlastníkov bytov (úspory nákladov) aj bytových spoločností (presun úšetrených nákladov za energie do príjmov z nájmov). Pozitívne dopady sú v oblasti environmentálnej (ochrana klímy, ovzdušia a zdravia) aj v ekonomickej udržateľnosti (prevencia energetickej chudoby a navýšenie účelových prostriedkov spojených s bytovým fondom). Napomáha sociálnej a demografickej diverzite aj stabilite danej lokality. Môže zvýšiť reputáciu mesta či obce. Opatrenie síce vyžaduje investície, je však viazané na stratégiu pre udržateľný rozvoj *Strategický rámec Česká republika 2030* (2017). Na jeho realizáciu je preto možné získať prostriedky z rozsiahlej verejnej podpory, napr. cez Program MŽP a SFŽP Nová zelená úsporám, prostredníctvom integrovaného regionálneho operačného programu alebo vďaka Sociálnemu fondu rozvoje bydlia.

3.1.5 Plánovacie

Plánovacie opatrenia a nástroje z tejto skupiny majú presahy aj do iných skupín, najmä do prvej pre svoj regulatívny charakter (administratívne nástroje). Nezriedka bývajú pevne legislatívne a metodicky ukotvené, vykazujú vysokú mieru vplyvu expertov, majú potenciál dosiahnuť stanovené ciele s nižšími investičnými nákladmi a súčasne umožňujú diverzifikáciu opatrení v územiach s odlišným charakterom, a tým reagovať na ich špecifiká (napr. historické centrá, kompaktné mesto, sídlisko, transformačné územie, atď). Patria sem najmä územné plány s regulačnými prvkami, ale tiež rôzne štúdie (napr. územná štúdia, demografická štúdia, štúdia revitalizácie verejných priestranstiev, apod.).

Príklad – Územný plán s regulačnými prvkami: Územný plán je dokument, ktorý má jasne vymedzený právny rámec a metodiku postupov, podlieha schvaľovaniu zastupiteľstvom a jeho záväzná časť má charakter lokálnej právnej normy. Regulačné prvky územného plánu je možné vnímať ako rozšírenie pravidiel pre výstavbu tak, aby bola zabezpečená kultúrna udržateľnosť lokality, urbanisticko-architektonický ráz miesta a kvalita stavieb aj verejného priestoru medzi nimi. Ukotvenie problematiky dostupného bývania v územnom pláne, ktorý je zároveň prepojený na strategický plán, vytvára silný nástroj pre nasmerovanie rozvojových aktivít k žiaducim prioritám a vymáhanie stanoveného smeru. Priestorová regulácia podstatným spôsobom určuje charakter a kvalitu bývania, mieru sociálnej diverzifikácie aj kvalitu komunitného života vo verejných priestoroch. V niektorých prípadoch môže existencia regulačných prvkov zjednodušiť proces získania stavebného povolenia a zrýchlenie rezidenčnej výstavby, i keď je to v praxi podmienené dodržaním stanovených prvkov na strane stavebníkov a politickou vôľou na stanovenie a následné dodržiavanie pravidiel na strane mesta či obce. Základné predpoklady k tomu existujú, nakoľko je toto opatrenie ukotvené v existujúcom Stavebnom zákone (183/2006 Sb.) a metodických pokynoch Ministerstva pro místní rozvoj ČR vzťahujúcich sa k územným štúdiám.

3.1.6 Reputačné, komunikačné a marketingové

Ide o tzv. mäkké opatrenia a nástroje, ktoré však majú veľký dopad na ekonomickú a sociálnu udržateľnosť mesta či obce. Hodnota danej lokality totiž závisí od jej povesti, ktorá je tvorená lokálnym manažmentom, samotnými obyvateľmi, geniom loci a vnímaným image, kvalitou života, apod. Dajú sa zhrnúť pod stratégiu goodwill, resp. stratégiu dobrej adresy.

Príklad – Stratégia goodwill /stratégia dobrej adresy: Toto stredno- až dlhodobé opatrenie smeruje primárne k podpore sociálnej a ekonomickej udržateľnosti, demografickej stabilite, sociálnej kohézii a konkurencie schopnosti mesta či obce. Založené je na formulovaní a aktívnej tvorbe identity miesta prostredníctvom marketingových nástrojov, komunikácie a PR aktivít. Využíva pritom všetky atribúty lokality, ako je geografická poloha, história aj legendy, urbanisticko-architektonický ráz, ikonické stavby, národnostný charakter, sviatky a významné udalosti, kultúrne špecifiká, významné osobnosti, symbolu a ďalšie. Budovanie pozitívnej reputácie úzko súvisí so subjektívnym vnímaním kvality života v konkrétnej lokalite (nezriedka bez vzťahu k realite), a tým pomáha predchádzať negatívnym javom, ako sú odcudzenie, odchod obyvateľov a premena na postihnutú lokalitu.

3.2 Opatrenia a nástroje podľa ich vzťahu k tvorbe strategického plánu

Iný spôsob členenia opatrení a nástrojov reflektuje ich prepojenie na jednotlivé kapitoly strategického plánu a/alebo na proces jeho tvorby.

3.2.1 Analýzy

Prvým krokom, resp. kapitolou strategického plánu bývajú analýzy danej lokality. V praxi sú bohužiaľ často neaktuálne, statické a bez súvislostí. Dáta zamerané špecificky na bývanie bývajú nedostatočné, povrchné a bez prepojenia na pravdepodobný demografický vývoj. Príkladmi opatrení a nástrojov v tejto kategórii sú analýzy a štúdie obsahujúce vývojové trendy, dáta v súvislostiach a potreby lokality, napr. vzájomne prepojené demografická štúdia a audit bytového fondu (tj. predpokladaný sociálno-demografický vývoj lokality a pripravenosť bytového fondu na daný vývoj).

Príklad – Audit bytového fondu: Ide o administratívne opatrenie, ktoré je realizované na úrovni miest a obcí, a ktoré súvisí so získaním relevantných dát pre bytovú politiku. Cieľom je vytvorenie a aktualizácia bázy znalostí o existencii a využívaní majetku obce (a iných verejných subjektov), ktorý je určený na bývanie či perspektívne

rekonštruovateľný pre tento účel. Vedľajším avšak nezanedbateľným prínosom je zvýšenie transparentnosti správy obecného majetku, informácie o dôvodoch znehodnotenia či dokonca straty bytového fondu, zneužívaní verejného majetku, možnostiach harmonizácie štandardov a zhodnocovania, apod. Formou by mal byť pasport (priestorový, stavebný, technický a technologický) apod. Formou by mal byť pasport (priestorový, stavebný, technický a technologický) apod. Bohužiaľ, prehľad o bytovom fonde a jeho aktuálnom aj možnom využívaní nie je samozrejmosťou, brániť auditu môže i samotná politická reprezentácia.

3.2.2 *Kľúčové smery rozvoja a kvantifikované ciele*

Obvyklým krokom, resp. kapitolou po analýzach býva stanovenie kľúčových smerov rozvoja mesta či obce, čiže vízia, priority a strategické ciele. Strategický plán je dokument, ktorý umožňuje interakcie medzi rozličnými aktérmi, zladovanie záujmov a formulovanie synergických efektov. Stanovenie priorit a cieľov rozvoja je významným aspektom aktívnej bytovej politiky (napr. štandardy bývania by mali zodpovedať požiadavkám preferovanej skupiny obyvateľov aj zníženiu rizika vzniku nežiadúcich sociálnych javov). Príkladmi nástrojov a opatrení môžu byť „nastavenie priority“ (napr. posilnenie politiky sociálneho mixu alebo nadradenie problematiky bývania), ale tiež „absencia priority“ (napr. zníženie počtu nemestotvorných ekonomických aktivít ich vypustením zo žiadúcich rozvojových aktivít, prípadne reštrikciou). Súčasťou nastavenia smerov rozvoja môžu byť aj konkrétne kvantifikované ciele, špecifikácia krokov a nastavenie indikátorov (napr. kvóty sociálnej výstavby či žiaduce parametre v rámci energetického manažmentu bytových domov).

Príklad podpory žiadúceho – Nadradenie miestnej bytovej politiky v strategickom pláne: Výsledky bytových politík nezávisia ani tak od jednotlivých opatrení a nástrojov, ako skôr od ich harmonizácie navzájom aj s inými rozvojovými politikami. Miera úspešnosti intervencií na trhu s nehnuteľnosťami je priamo úmerná schopnostiam vedenia mesta či obce vytvoríť tzv. synergické efekty. Práve z tohto pohľadu je evidentný prínos strategického plánu, ktorý vytvára priestor pre široký ideový konsenzus a nastavenie prierezových paradigiem. Povýšenie problematiky bývania na úroveň hodnotovej priority (ako sú tiež napr. trvalá udržateľnosť, kvalita života, sociálna kohézia či konkurenčná schopnosť) vytvára rámec pre koordináciu všetkých rozvojových zámerov v prospech zvolenej bytovej politiky tým, že navrhované aktivity a projekty posudzuje optikou ich vplyvu na dostupnosť bývania. Týmto prístupom dochádza k znásobovaniu pozitívnych efektov každého prijatého opatrenia.

Príklad utlmenia nežiadúceho – Regulácia nemestotvorných podnikateľských aktivít: Ide napr. o herne, zastavárne, sexuálny priemysel, necitlivé turistické aktivity, apod., teda o aktivity, ktoré deštruujú rezidenčný charakter miesta a kvalitu života obyvateľov, znižujú mieru objektívnej aj subjektívnej bezpečnosti, zhoršujú priestorovú a sociálnu priestupnosť, devalvujú kultúrne parametre a architektonickú hodnotu, prípadne inými externalitami zhoršujú sociálnu a ekonomickú udržateľnosť aj reputáciu danej lokality. Dlhodobým dopadom vysokej koncentrácie nemestotvorných aktivít môže byť postupná premena lokality na horšiu adresu, odchod obyvateľov strednej a vyššej vrstvy a koncentrácia nízkoprijmových skupín, a s tým spojený nárast negatívnych sociálnych javov. V konečnom dôsledku dôjde k finančnému zaťaženiu, pretože náprava je vždy nákladnejšia než prevencia. Toto opatrenie môže byť realizované na úrovni miestnych noriem prostredníctvom vyhlášok, procesov, rozhodnutí samosprávy a cez územné plány. Vyžaduje však spoločenský konsenzus a politickú vôľu.

3.2.3 *Zabezpečenie implementácie*

Súčasťou strategického plánu, a predovšetkým akčných plánov, býva konkretizácia zabezpečenia realizácie vo forme finančných zdrojov, technicko-personálnych kapacít a inštitucionálneho zázemia. Ide o veľmi praktickú časť dokumentu (prípadne nadväzujúcich dokumentov) so zásadným vplyvom na realizovateľnosť

plánovaných aktivít. V kontexte bývania ide teda o pragmatické opatrenia a nástroje spojené s realizáciou, zamerané najmä na financie (napr. fond rozvoja bývania, dotácie podporujúce využívanie domov a ich opravy, podpora výstavby sociálnych bytov) a na inštitucionálne zabezpečenie (napr. inštitút verejného developera, podpora nových právnych foriem bytových spoločností, PPP projekty, architektonické súťaže, podpora komunitných aktivít).

Príklad – Inštitút verejného developera: Cieľom je zaistiť rezidenčnú výstavbu vo verejnom záujme. Primárne ide o správu pozemkov vo vlastníctve mesta a ich verejno-prospešné využitie, ktorá môže ale nemusí byť doplnená stavebnou činnosťou. Výhodou tohto inštitútu je priama kontrola nad majetkom mesta či obce. Možným dopadom je vytvorenie silného hráča, ktorý ovplyvňuje žiadúcim smerom lokálny reálny trh, vrátane parametrov kvality výstavby a verejného priestoru. Forma by mala kombinovať výhody verejného subjektu s princípmi fungovania komerčných developerov (typicky ide o mestom zriadenú samostatnú organizáciu). Limitom pre realizáciu opatrenia je nutnosť vysokej miery politického konsenzu.

3.3 **Opatrenia a nástroje vo vzťahu k manažmentu sídla**

Dôležitým aspektom prepojenia politiky dostupného bývania a strategického plánovania je fakt, že žiadne z vyššie uvedených opatrení nevedie k riešeniu situácie s nedostupným bývaním ak je implementované samostatne. Je nevyhnutné uplatňovať širšie spektrum opatrení a nástrojov, vzájomne ich prepájať a vytvárať synergické efekty (ako bolo uvedené vyššie v rámci príkladu „nadradenie miestnej bytovej politiky v strategickom pláne“). K tomu je však potrebná väčšia angažovanosť lokálnych aktérov, efektívnejšia medzi-sektorová spolupráca a efektívna koordinácia medzi lokálnymi a národnými autoritami, čiže manažment daného mesta či obce.

Špecifickou témou v rámci diskusie o bytových politikách na zabezpečenie dostupného bývania je teda kvalita manažmentu a participácia lokálnych aktérov, miera a formy ich spolupráce, a to v procese plánovania aj neskôr pri implementácii plánov. Bohužiaľ, znalosti, schopnosti a vôľa jednotlivcov vo funkciách konkrétnych samospráv sú často na nízkej úrovni a podobne nízka je ochota k spolupráci naprieč sektormi, oddeleniami či rozvojovými zámery. Aktivity mnohých záujmových skupín bývajú individuálne a zamarené úzko na vybranú oblasť, bez širšieho nadhľadu, súvislostí a spolupráce. Skutočný záujem obyvateľov o veci verejné je dnes skôr výnimkou než pravidlom. Z týchto dôvodov hrajú mimoriadne významnú úlohu tie opatrenia a nástroje, ktoré priamo súvisia so štýlom riadenia miest a obcí. Patria sem dodržiavanie územného plánu s regulačnými prvkami a stavebných predpisov, využívanie architektonických súťaží (kde hlavným kritériom výberu nie je iba cena), zhoda lokálnej reprezentácie na podpore nových právnych foriem bytových spoločností a postoj k aktívnym intervenciám do realitného trhu. Pozornosť je však potrebné venovať predovšetkým prepájaniu jednotlivých opatrení a nástrojov, ich koordinovanej implementácii.

Príklad – Aktívna bytová politika: V strede tohto opatrenia je aktívny postoj mesta či obce voči situácii na trhu s bývaním a ochota robiť intervencie s cieľom dosiahnuť rovnováhu, dostupnosť a udržateľnosť bývania – čiže nehmotná charakteristika štýlu manažmentu. Tento postoj zásadným spôsobom závisí od hodnotového systému obyvateľov aj politických reprezentantov. V primárnej rovine ide o plánovaciu a manažérsku kapacitu pre oblasť bývania, ktorá v sebe zahŕňa nielen správu bytového fondu (obvyklý význam bytového oddelenia), ale tiež priebežné zhromažďovanie a vyhodnocovanie dát o trhu v bývaní, príprava a koordinácia opatrení vo vzťahu k tomuto trhu aj následné vyhodnocovanie efektivity jednotlivých nástrojov. K ďalším prejavom „štýlu riadenia“ patria tiež postoj k privatizácii (tj. znižovanie obecného majetku) a k budovaniu bytového fondu (tj. investovanie do rozširovania majetku), (ne)existencia parametrov a pravidiel na posudzovanie (ne)vhodnosti predaja a investície, a v neposlednej

rade miera (ne)zamedzovania špekulatívnym obchodom. Komplikovanejším prejavom postoja k bytovej politike je etablovanie bytových družstiev s podielom obce či inštitút verejného developera. Ide teda o široko definované politicko-administratívne opatrenie, ktoré je priamym odrazom kvality manažmentu mesta či obce a má ďalekosiahle dopady na dostupnosť bývania aj na jeho sociálno-ekonomickú udržateľnosť.

Opatrenie „aktívna bytová politika“ je dobrým príkladom nutnosti prepojiť každé prijaté opatrenie na iné opatrenia, a tým vytvoriť komplexný „balíček“ prístupu k politike bývania. Aktívna bytová politika vytvára nevyhnutné väzby na audit bytového fondu a demografickú štúdiu (potreba relevantných dát pre intervencie) a na územný plán (toto sú nutné predpoklady pre vyjadrenie aktívneho postoja politických predstaviteľov, príslušných zamestnancov aj verejnosti). Následne môže byť aktívna bytová politika prepojená tiež na inštitút verejného developera, podporu nových právnych foriem bytových spoločností, podporu zdieľaného bývania, reguláciu cestovného ruchu na platformách zdieľanej ekonomiky, reštriktívne zdanenia prázdnych bytov a ďalšie opatrenia a nástroje.

Vhodným príkladom aktívnej bytovej politiky je Viedeň, ktorá dlhodobo uplatňuje princípy udržateľného rozvoja, aktívnej participácie občanov a v posledných rokoch aj koncept smart city. Problematika bývania je v centre manažmentu Viedne a synchronizovaného úsilia veľkého množstva opatrení. Nadradená politika sociálnej a demografickej diverzity (sociálny mix) je podporená premyslenou urbanistickou štruktúrou mesta (nastavenie a dodržiavanie územného plánu), inštitútom verejného developera (Wiener Wohnen je najväčší developer v Európe, ktorý prispieva k harmonizácii kvality, efektívite aj transparentnosti napĺňania verejného záujmu), podporou nových právnych foriem bytových spoločností (rakúsky zákon o neziskovom bývaní, zákon o podpore bytovej výstavby, zákon o určení nájomného, zákon o vlastníckom bývaní, apod.), zvýšenou ochranou práv nájomníkov (nastavenie rovnovážneho stavu práv medzi nájomcom a nájomníkom, pravidiel k úpravám nájomného, bytu aj zariadenia, odstránenie neprimeranej neistoty a nepremlčateľné právo uspokojenia pohľadávok za bývanie) a mnohými ďalšími opatreniami.

Za úspechom Viedne je však potrebné vidieť nielen konkrétne opatrenia a nástroje, ale najmä koncepčné a vytrvalé smerovanie k udržateľnej kvalite života, vyššej konkurencie schopnosti a schopnosti čeliť sociálnym, demografickým, ekonomickým a environmentálnym výzvam. Podľa Rámcovej stratégie (2014), základného strategického dokumentu Viedne, je nosným princípom samosprávy aj jednotlivých mestských častí najmä vzájomné prepájanie jednotlivých cieľov, ktoré je podmienené spolupracou, harmonizáciou čiastkových dokumentov a zapojením všetkých relevantných aktérov. Rámcová stratégia (str. 82) uvádza: „nedostatok spolupráce spôsobuje vysoké náklady v podobe nekonzistentnosti, duplicití vo vynaloženom úsilí alebo rozporov.“ V rovine rozhodnutí o rozvoji Viedne je uplatňovaná rovnováha medzi politickou a operatívnu úroveň riadenia. Tá je založená najmä na vyžadovanej dohode medzi primátorom mesta a riaditeľom magistrátu (pozície zabezpečujúce vzájomnú protíváhu), čím je daná aj silná spoločná pozícia voči zastupiteľstvám a následná kontinuita politických rozhodnutí. V praktickej rovine sa to premieta nielen do postupnej harmonizácie všetkých rozvojových projektov, ale tiež do rozpočtu Viedne. Ten sa nedelí na smart aktivity a iné „štandardné“ aktivity, ale existuje iba ako jeden smart rozpočet s rovnakými kritériami na všetky položky. Riaditeľ magistrátu Erich Hechtner sa k princípom riadenia Viedne vyjadril takto: „Ne-smart rozvoj už viac neexistuje. Rozvoj je tu tak či onak, tak prečo by nemal byť rovno smart?“ (rozhovor s Pamelou Mühlmann, zástupkyňou TINA Vienna – Smart City Agentur & Energy Center, rozhovor dňa 28.9.2016). Viac o princípoch manažmentu vo Viedni v Štěpánek a kol., 2016.

4 Záver

Po určitom historickom období, kedy mala verejná správa malý záujem o problematiku bývania a prenechala ho takmer výlučne tržnému mechanizmu (reakcia na socialistickú snahu riadiť bývanie centrálné) sa dnes vraciame k stredno- a západoeurópskemu štandardu starostlivosti o bývanie a koordinácii bytových politík zo strany verejnej správy. Zároveň narastá význam otázky (ne)dostupnosti bývania, a to ďaleko nad rámec bývania sociálneho. Silnie diskusia o politikách, opatreniach a nástrojoch, ktoré je možné využívať na riešenie či aspoň zlepšenie situácie, a ktoré pokrývajú oveľa širšie spektrum subjektov a životných situácií než v minulosti. Tento príspevok uviedol tri pohľady na opatrenia a nástroje, ktoré by mohli viesť k zlepšeniu situácie na trhu s bývaním, sú opodstatnené v kontexte Českej republiky a je ich možné nastaviť v rámci strategických plánov miest a obcí (aj keď nie nevyhnutne okamžite).

V členení podľa oblasti vplyvu boli opatrenia a nástroje rozdelené do šiestich kategórií:

- politické, legislatívne a administratívne** – napr. reštriktívne zdanenie (nevyužívaných prázdnych bytových domov, druhej resp. tretej nehnuteľnosti, zahraničných investícií), regulácie (obmedzenie nemestotvorných aktivít, úprava stavebných predpisov), podpora a intervencie (využívanie obecného majetku, podpora zdieľaného bývania)
 - sociálne** – napr. výstavba sociálnych bytov pre skupiny obyvateľov v núdzi, aktívna bytová politika vo vzťahu k žiadúcim skupinám, politika tvorby sociálneho mixu, podpora komunitného života
 - ekonomické** – napr. diverzifikácia finančných nástrojov použiteľných v kontexte bývania (fond rozvoja bývania, PPP projekty, príjmy z prenájmov obecných bytov), aktívne využívanie majetku mesta či obce (zvyšovanie hodnoty či naopak úspory nákladov), dotácie (podpora žiadúceho spôsobu užívania bytového fondu, investícií do rekonštrukcií a nových environmentálne šetrných materiálov), reštrikcie (zamedzenie nežiadúcemu spôsobu užívania nehnuteľností)
 - infraštruktúrne a environmentálne** – napr. politika adaptácie na klimatické zmeny, znižovanie bezpečnostných rizík, projekty znižujúce energetickú náročnosť budov
 - plánovacie** – napr. územné plány s regulačnými prvkami, štúdie (územná štúdia, demografická štúdia, štúdia revitalizácie verejných priestranstiev)
 - reputačné, komunikačné a marketingové** – napr. stratégia dobrej adresy
- V členení podľa vzťahu opatrení a nástrojov k procesu tvorby strategického plánu, resp. s jeho kapitolami boli uvedené tri kategórie:
- analýzy** – napr. analýzy a štúdie obsahujúce vývojové trendy, dáta v súvislostiach a potreby lokality (napr. prepojené demografická štúdia a audit bytového fondu)
 - klúčové smery rozvoja** – napr. nastavenie priority (politika sociálneho mixu, nadradenie problematiky bývania), absencia priority (zníženie počtu nemestotvorných ekonomických aktivít), kvantifikované ciele (kvóty sociálnej výstavby, parametre v rámci energetického manažmentu bytových domov)
 - zabezpečenie implementácie** – napr. zamerané na financie (fond rozvoja bývania, dotácie podporujúce využívanie domov a ich opravy, podpora výstavby sociálnych bytov), na inštitucionálne zabezpečenie (inštitút verejného developera, podpora nových právnych foriem bytových spoločností, architektonické súťaže)

V poslednej časti bol zdôraznený význam manažmentu mesta či obce, ktorý odráža také charakteristiky, ako sú postoje aktérov voči bytovým politikám, miera spolupráce medzi rozličnými zložkami riadenia a participácia aktérov (aktívna bytová politika). Ako príklad bola uvedená Viedeň, kde za úspechom stojí najmä dlhodobý vyvážený manažment mesta.

Tento príspevok určite neuviedol všetky existujúce a možné opatrenia a nástroje. Jeho cieľom bol iba rámcový prehľad ich spektra, zvýraznenie pestrej mozaiky, ktorú majú mestá a obce k dispozícii (teraz alebo perspektívne) a načrtnutie súvislostí bytových politik. V pestrej štruktúre českých miest a obcí sa tento prístup javí vhodnejším než zoradenie opatrní podľa dôležitosti či návrh konkrétneho riešenia, pretože takto si môžu mestá a obce nastavovať vlastné kombinácie podľa vlastných špecifik a potrieb. Viac opatrení a nástrojov, vrátane ich podrobnejšieho popisu je možné nájsť v záverečnej správe z projektu TAČR ÉTA č. TL01000413 "Udržiteľné a dostupné bývanie v strategických plánech miest".

Literatúra

- Balmer, Ivo, Gerber, Jean D. (2018). Why are housing cooperatives successful? Insights from Swiss affordable housing policy. In: *Housing Studies*, Vol. 33, No. 3, pp. 361-385, DOI: 10.1080/02673037.2017.1344958
- Clegg, Liam, Farstad, Fay M. (2019). The local political economy of the regulatory state: Governing affordable housing in England. In: *Regulation and Governance*, Article in press, DOI: 10.1111/rego.12276
- ČESKO (1992). Zákon 338/1992 Sb. o dani z nemovitých věcí [online]. [vid. 10. 8. 2019]. Dostupné z: <https://zakony.kurzy.cz/338-1992-zakon-o-dani-z-nemovitych-veci/>
- ČESKO (2000). Zákon 128/2000 Sb. o obcích [online]. [vid. 10. 8. 2019]. Dostupné z: <https://zakony.kurzy.cz/128-2000-zakon-o-obcich/>
- ČESKO (2006). Zákon 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 63, s. 2226 – 2290.
- ČESKO (2019). Nařízení vlády 112/2019 Sb. o podmínkách použití finančních prostředků Státního fondu rozvoje bydlení na pořízení sociálních a dostupných bytů a sociálních, smíšených a dostupných domů [online]. [vid. 12. 8. 2019]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2019-112>
- Deschermeier, Philipp, Haas, Heide, Voigtländer, Michael (2019). Impact of housing market transformation in Germany on affordable housing: the case of North Rhine-Westphalia. In: *Journal of Housing and the Built Environment*, Vol. 34, No 2, pp. 385-404. DOI: 10.1007/s10901-018-09641-z
- Dobrucká, Lucia, ed. (ed.) (2007). *Strategický rozvojový plán obce*. Bratislava: Peter Mačura – PEEM. ISBN 978-80-89197-77-4.
- Dobrucká, Lucia (2018). Strategický plán ako nástroj komunikácie s developermi: Príklad dostupného bývania. *Regionální rozvoj mezi teorií a praxí*, číslo 4, str. 4-12.
- Dobrucká, Lucia, ed. (2019). *Dostupné bydlení v 21. století (sborník z mezinárodní konference)*. Vysoké učení technické v Praze. ISBN 978-80-01-06640-9.
- Dobrucká, Lucia, Kohout, Michal, Kubcová, Jana, Peňázová, Veronika, Štěpánek, Petr, Tichý, David (2019). *Dostupné bydlení v 21. století (souhrnná výzkumná zpráva)*. Vysoké učení technické v Praze.
- Evropský parlament, Generálního ředitelství pro vnitřní politiku (2013). *Social housing in the EU* [online]. Spracovateľ IZA - Institut pro výzkum práce, Michela Braga a Pietro Palvarini. Brusel. [cit. 15. 8. 2019]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/getmedia/c73c2300-eb55-4274-9a38-da1d1e89cd45/Socialni-bydleni-v-EU.pdf>

- Finka, Maroš, ed. (2009). *Priestorové plánovanie*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave. ISBN 978-80-223-2741-1.
- Granath Hansson, Anna (2019). *City strategies for affordable housing: the approaches of Berlin, Hamburg, Stockholm, and Gothenburg*. In: *International Journal of Housing Policy*, Vol. 19, No. 1, pp. 95-119, DOI: 10.1080/19491247.2017.1278581
- Hudeček, Tomáš, Hlaváček, Pavel, Hainc, Jaromír, Červinka, M. (2019). Statistics and Governance. Current Issues of Affordable Housing: The Case of Prague. In: *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, Vol. 290, No. 1, DOI: 10.1088/1755-1315/290/1/012166
- Institut plánování a rozvoje hlavního města prahy (2016). *Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze* [online]. [vid. 25. 8. 2019]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/bydleni>
- Institut plánování a rozvoje hlavního města prahy (2017). Analýza bydlení a realitního trhu na území hl.m. Prahy z pohledu jeho dostupnosti a potřeby [online]. [vid. 25. 8. 2019]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/bydleni>
- Institut plánování a rozvoje hlavního města prahy (2019). Stav a vývoj obecního bytového fondu v městských částech hl.m. Prahy [online]. [vid. 25. 8. 2019]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/bydleni>
- Kraftová, Ivana, Šmidová, Jitka (2017). Diferenciační faktory bydlení a jejich zmeny v regionech české republiky. In: *Scientific Papers of the University of Pardubice, Series D: Faculty of Economics and Administration*, ročník 24, číslo 39, str. 98-106.
- Ministerstvo pro místní rozvoj (2010). Územní studie, metodický pokyn [online]. [cit. 20. 8. 2019]. Dostupné z: https://mmr.cz/getmedia/f653ecc5-e6e8-4825-b36d-374042a4b167/UzemniStudie_17122010.pdf
- Ministerstvo pro místní rozvoj (2015). Územní studie veřejného prostranství, metodický návod pro pořízení a zpracování [online]. [cit. 20. 8. 2019]. Dostupné z: <https://www.dotaceu.cz/getmedia/003217c0-2c21-437a-b4d0-a9e4ee4a29e7/Uzemni-studie-verejneho-prostranstvi-3-11.2015.pdf>
- Ministerstvo pro místní rozvoj (2016). Koncepce bydlení České republiky do roku 2020, revidovaná [online]. [cit. 3. 8. 2019]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/465cbc40-0ecf-491f-ad09-f9488697cb08/KB-R_VIII-2016_web-min_4.pdf?ext=.pdf
- Ministerstvo pro místní rozvoj (2018). Prověřování aktuálnosti a úpravy územních a urbanistických studií, metodický pokyn [online]. [cit. 20. 8. 2019]. Dostupné z: <http://www.ur.cz/images/8-stanoviska-a-metodiky/od-01-01-2018/12-aktualizace-uzemni-studie-11595-2018.pdf>
- Mulliner, Emma, Smallbone, Kieran, Maliene, Vida (2013). An assessment of sustainable housing affordability using a multiple criteria decision making method. In: *Omega (United Kingdom)*, Vol. 41, No. 2, pp. 270-279. DOI: 10.1016/j.omega.2012.05.002
- Nanyam, Nihar V.P.S., Sawhney, Anil, Gupta, Prateek A. (2017). Evaluating Offsite Technologies for Affordable Housing. In: *Procedia Engineering*, Vol. 196, pp. 135-143, DOI: 10.1016/j.proeng.2017.07.183
- Ram, Padmini, Needham, Barrie (2016). Why is Public Policy for Affordable Housing in India Changing So Slowly: Explaining Institutional Inertia. In: *Environment and Urbanization ASIA*, Vol. 7, No. 2, pp. 177-195, DOI: 10.1177/0975425316664634
- Ryan-Collins, Josh (2019). Breaking the housing-finance cycle: Macroeconomic policy reforms for more affordable homes. In: *Environment and Planning A*, Article in press, DOI: 10.1177/0308518X19862811
- Scanlon, Kathleen (2017). Social housing in England: Affordable vs 'affordable'. In: *Critical Housing Analysis*, Vol. 4, No. 1, pp. 21-30, DOI: 10.13060/23362839.2017.4.1.321

- Schipper, Sebastian (2015). Urban social movements and the struggle for affordable housing in the globalizing city of Tel Aviv – Jaffa. In: *Environment and planning A*, Vol. 47, No. 3, pp. 521-536, DOI: 10.1068/a140249p
- Schöffel, Joachim, Jamečný, Lubomír, Ondřejčková, Silvia (eds.) (2014). *Participativné plánovanie na úrovni samospráv: príručka pre samosprávy*. Bratislava: ROAD/SPECTRA Centrum Excelencie. ISBN 978-80-88999-48-5.
- Suhaida, M.S., Tawil, M.M., Hamzah, N. Che-ani, a.i., Barsi, H., yuzainee, M.Y. (2011) Housing affordability: A conceptual overview for house price index. In: *Procedia Engineering*, Vol. 20, pp. 346-353. DOI: 10.1016/j.proeng.2011.11.176
- Sunega, Petr R., Mikeszová, Martina, Lux, Martin R.N. (2009). Příčiny regionálních nerovností ve finanční dostupnosti bydlení v ČR. In: *E a M: Ekonomie a Management*, ročník 12, číslo 2, str. 55-75.
- Sunega, Petr R., Lux, Martin R.N. (2013). Systémová rizika trhu bydlení v ČR. In: *E a M: Ekonomie a Management*, ročník 16, číslo 4, str. 55-70.
- Štěpánek, Petr (ed.) (2016). *Praha - Vídeň: Možnosti Cesty k Smart City ve Střední Evropě*. Praha: BEZK, z.s., ISBN 978-80-905254-8-1.
- Úřad vlády České republiky, Odbor pro udržitelný rozvoj (2017). Strategický rámec Česká republika 2030 [online]. Polygrafie Úřadu vlády České republiky v Praze. [cit. 16. 8. 2019]. Dostupné z: <https://www.cr2030.cz/strategie/dokumenty-ke-stazeni/>
- Viedeň (2014). *Smart City Wien: Framework Strategy*. Wien: Vienna City Administration.
- Wakely, Patrick (2019). Partnership: a strategic paradigm for the production & management of affordable housing & sustainable urban development. In: *International Journal of Sustainable Development*, Article in press, DOI: 10.1080/19463138.2019.1647016
- Žufan, Pavel (2016). Development of costs of living in the south moravian region of the Czech Republic, and affordable housing. In: *Lecture Notes of the Institute for Computer Sciences, Social-Informatics and Telecommunications Engineering LNICST*, Vol. 166, pp. 598-604, DOI: 10.1007/978-3-319-33681-7_51
- Wallbaum, Holger, Ostermeyer, York, Salzer, Corinna, Zea Escamilla, Edwin (2012). Indicator based sustainability assessment tool for affordable housing construction technologies. In: *Ecological Indicators*, Vol. 18, pp. 353-364, DOI: 10.1016/j.ecolind.2011.12.005
- Wyatt, Peter J. (2018). Can land value uplift deliver affordable housing? Experiences from England. In: *Journal of European Real Estate Research*, Vol. 11, No. 1, pp. 87-101, DOI: 10.1108/JERER-02-2017-0009

Tento článok bol vytvorený s podporou Technologickej agentúry ČR v rámci Programu ĚTA, projekt č. TL01000413 „Udržitelné a dostupné bydlení ve strategických plánech sídel“.

Informace o autorech

Mgr. Lucia Dobrucká, PhD.
ČVUT v Praze – Masarykův ústav vyšších studií,
ldobrucka@gmail.com

Prof. Ing. arch. Michal Kohout
ČVUT v Praze – Fakulta architektury,
michal.kohout@fa.cvut.cz

Ing. arch. Petr Štěpánek, PhD.
ČVUT v Praze – Masarykův ústav vyšších studií,

Doc. Ing. arch. David Tichý, PhD.2
ČVUT v Praze – Fakulta architektury,

Konceptie urbanity – interakcie hotelov a mestského prostredia

Urbanity Concept - Interaction of Hotels and Urban Environment

Radka Kubaliaková, Zuzana Tóthová

Abstract:

The question of the significance of hotels as physical and functional elements of the structure of the city is rising nowadays when we are witnessing a high mobility in tourism, business, science and research. This boom brings the cities the pluses and cons. In the paper we focus mainly on the interaction of the hotel's position with the function and form, in the sense of optimizing aspects supporting the hotel's urbanity in the central city zone of Bratislava. The boundary of hotel intimacy and public accessibility, which is crucial for the city's life, will be explored. The analysis of hotels in the context of the urban environment will take place in two forms, in which the architectural and social aspects of individual hotels will be evaluated in relation to the public space. The aim is to monitor and analyze urban and architectural elements of city hotels, on the basis of which it is possible to confirm, respectively to refute the urban, city-openness of hotels, as the hotel as a phenomenon is composed of private rooms, but also semi-public and public spheres. Research factors to be investigated will be: urban integration of the hotel in the context of the city, relation of the hotel to the corresponding public spaces (Nolli maps), activity and permeability of the parterre (hotel lobby), hotel versatility, horizontal or vertical zoning of the hotel. The comparison of the results of the research methods used will serve as a basis for the evaluation of aspects affecting the quality of the hotel in relation to the public space. Is the hotel turning its back to the city? Or the other way? What is the hotel's urbanity?

Keywords:

Hotel; public space; city; urban environment

KUBALIAKOVÁ, Radka, TÓTHOVÁ Zuzana (2020). Konceptie urbanity – interakcie hotelov a mestského prostredia. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování* 13. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 202–219. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Tendencie zahusťovania urbánnych štruktúr v rámci miest vytvárajú často rozsiahle monofunkčné územia bez impulzov podmieňujúcich aktivít a preto sa verejné pristanstvá stávajú významným sociálnym fenoménom mesta. V príspevku sa zameriame hlavne na interakciu polohy hotela, ako fyzických a funkčných prvkov štruktúry mesta, s funkciou a formou, v zmysle optimalizácie aspektov podporujúcich urbanitu hotela v centrálnej mestskej zóne Bratislavy. Cieľom príspevku je vedeckými poznatkami prispieť k eliminácii negatív a k podpore kladných stránok vyššie uvedených javov, čo môže mať preklenutie do architektúry a typológie hotelov. Základná výskumná otázka v príspevku znie: Ako môže hotelové zariadenie ovplyvniť udržateľnosť priestoru a jeho „život“, a spätne ako potenciál miesta a funkčný verejný priestor ovplyvní urbanitu hotela? V rámci trendu koncentrácie obyvateľstva v mestách, začína vystupovať do popredia potreba riešenia problematiky verejných pristanstiev ako základnej kostry transformácie vnútromestskej štruktúry, respektíve jej nového rozvoja.

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

Analýza a skúmanie vybraných hotelov v kontexte mestského prostredia preto prebehla v troch formách, v ktorých boli hodnotené architektonické a sociálne aspekty jednotlivých hotelov v nadväznosti na ich prislúchajúci verejný priestor. Hlavným cieľom bolo sledovanie urbanistických a architektonických prvkov mestských hotelov, na základe ktorých je možné potvrdiť mestsť, mestotvornosť hotelov, keďže hotel ako fenomén je zložený zo súkromných priestorov izieb, ale i vyhradených a verejných sfér. Okrem práce s literatúrou, príspevok vznikol použitím teoreticko-logických metód, zberom dát v archívoch a konzultáciami s architektmi, ktorí sa podieľali na návrhoch analyzovaných hotelov. Najväčším prínosom tejto štúdie je hľadanie nových súvislostí v rôznorodom kontexte mestských štruktúr v centrálnej mestskej zóne Bratislavy s vedeckým posúdením meraného aktívneho parteru mestských hotelov.

2 Metodika a ciele výskumu

Meranie a komparácia v kauzalite mestského prostredia boli hlavnými metódami, pomocou ktorých bolo možné hodnotiť súčasný stav hotelov v kontexte mestského prostredia v centrálnej mestskej zóne Bratislavy. Tento článok poukazuje najmä na porozumenie aktívneho parteru stavieb v urbanizme a v územnom plánovaní mesta. Problematike aktívneho parteru sa venuje *Matthew Carmona* v publikácii *Public Places Urban Spaces* (Carmona, 2010), ktorý uvádza klasifikáciu priepustnosti a intenzity aktivít parteru, spracovanú podľa architektov *Llewelyn-Davies* (Llewelyn-Davies, 2000). Pri posúdení aktívneho mestského parteru hotelov bola použitá práve táto metóda merania. V článku sa spájajú všetky základné pojmy konferencie „Človek, stavba a územné plánovanie“, ľudská mierka v podobe živého parteru, vzťah hotela k urbanistickej štruktúre mesta, rovnako polohový vzťah k funkcii miesta a k doprave. Medzinárodné výskumy zaoberajúce sa hotelmi, sa zameriavajú hlavne na sociálne, geografické a ekonomické témy. Málo je tých, ktoré sa venujú samotnému zapojeniu stavby mestského hotela do urbánnej štruktúry mesta, zaoberajúce sa vzťahom verejného, vyhradeného verzu súkromného priestoru hotelov. Cieľom tejto štúdie je hľadanie nových súvislostí a schopností mestských hotelov nadviazať na existujúcu mestskú sieť v rôznych typoch urbanistických štruktúr mesta Bratislavy.

V rámci napĺňania nami stanovených cieľov a overovania výskumných otázok boli absolvované nasledujúce etapy výskumného procesu.

Etapy výskumného procesu:

- Náčrt výskumného harmonogramu.
- Stanovenie cieľov, otázok a metód.
- Rešerš a pasportizácia súčasných poznatkov.
 - Štúdium, vymedzenie a analýza problematických termínov.
 - Prehľad v literatúre, štúdium súčasných poznatkov o danej problematike z knižných a internetových zdrojov.
 - Pasportizácia a analýza rekonštrukcií i novostavieb mestských hotelov a jej interpretácia ku skúmanej problematike dizertačnej práce.
 - Historický vývoj a historická analýza hotelov v kauzalite mestského prostredia.
- Získavanie dát a informácií z území.
 - Výskum vybraných mestských hotelov v kontexte urbanistickej štruktúry mesta v troch dimenziách (*poloha, funkcia a forma*), s cieľom určiť vplyv faktorov urbanistickej štruktúry na mestskosť hotelov.
 - Výskum aplikovaný na 45 vybraných mestských hoteloch, už vo vopred definovanej polohe mesta (*centrálna mestská zóna*) spočíva z vyhodnocovania vzájomných väzieb verejného priestoru, funkcie a formy hotela s cieľom objektivizovať kvalitatívne parametre v území a ich relevantnosti. Pre záznam výsledkov výskumu bol pre každý typ urbanistickej štruktúry vytvorený *passport*, hodnotiaci tabuľka, komentár a pridelenie stupňa priepustnosti a intenzity aktivít mestského parteru.
 - Výskum prebiehal aj formou skúmania hraníc hotelovej intimity a verejnej priepustnosti, meraním aktívnych a pasívnych hraničných línií mestského parteru. Taktiež formou dotazníkov, kde boli skúmané sociálne a ekonomické aspekty mestského hotela.
 - Pre výskum mestských hotelov v kontexte mestského prostredia boli využívané metódy *merania*, predovšetkým *porovnanie a korelácia*, *komparatívne metódy* porovnávania parteru a funkcií mestských hotelov, posúdenie interakcie polohy, s funkciou a formou v zmysle optimalizácie aspektov podporujúcich mestskosť hotelovej architektúry.
 - V záverečnej časti analytického výskumu bola pre návrh zovšeobecnených princípov, uplatnená metóda *Best practise (osvedčená prax)*. Princípy by mali prispieť k mestotvornejším riešeniam hotelov v rôznych typoch urbanistickej štruktúry mesta a stať sa tak podporným nástrojom urbanistických regulácií miest.
- Spracovanie dát.
 - Písomná a grafická analýza nameraných dát *polohy*, ako vyjadrenie vzťahu hotela k urbanistickej štruktúre mesta a vyhodnotenie váženého aritmetického priemeru.
 - Písomná a grafická analýza nameraných dát *funkcie*, ako vyjadrenie interakcie hotela verus mestského prostredia a vyhodnotenie váženého aritmetického priemeru.
 - Analýza nameraných dát *formy*, ako vyjadrenie aktívneho mestského parteru hotela, vyhodnotenie merania aktívnych a pasívnych hraničných línií.
 - Spojenie dát (súhrn informácií) z rôznych typov urbanistickej štruktúry mesta a porovnanie s dotazníkmi, kde boli skúmané sociálne a ekonomické aspekty mestského hotela.
- Vyhodnotenie dosiahnutých výsledkov.
- Zhrnutie výsledkov a záverov, odporúčania a návrhy riešenej problematiky pre teóriu, vedu a architektonické navrhovanie.

2.1 Teoretická časť

K získavaniu, triedeniu a spracovávaniu dostupných teoretických materiálov sme v predkladanej práci použili analytické postupy, sústreďujúce sa najmä na analýzu odborných textov, článkov a publikácií v oblasti skúmanej problematiky. Zamerali sme sa na vymedzenie teoretického postavenia vzťahu mestského hotela k mestskému prostrediu, k zadefinovaniu mestského hotela, ako fenoménu, ktorý sme popisali a rozobrali z rôznych hľadísk a rôznych pohľadov na tematiku hotel v kontexte mestského prostredia. Pri stanovovaní výskumných otázok a cieľov sme využili metódu syntézy, ktorá spája poznatky získaných analytickým prístupom. V práci sme taktiež využili normatívny prístup ku skúmaniu, ktorý vychádza z podrobnej analýzy, navrhuje teoretické postupy a predikciu budúcnosti (MOLNÁR, 2012, s.29). V teoretickej časti dizertačnej práce sú ďalej použité i „*párové metódy*“ abstrakcie a konkretizácie, myšlienkové procesy, ktorých cieľom je vymedziť podstatné charakteristiky u rôznych objektov a vyhľadať konkrétny výskyt určitého javu z určitej triedy javov a snažiť sa naň aplikovať charakteristiky platné pre túto triedu javov (MOLNÁR, 2012, s.41). Pri spracovaní práce bolo nevyhnutné využiť metódu porovnávania v podobe komparatívnych analýz slúžiacich ako podklad pre vyhotovenie aspektov ovplyvňujúcich kvalitu mestského hotela v nadväznosti na verejné priestranstvo v rôznych typoch urbanistickej štruktúry mesta.

2.2 Analytická časť

Pri stanovovaní pracovného harmonogramu analytickej časti predkladaného výskumu sme si rozdelili mesto na tri základné časti (periféria mesta, centrálna mestská zóna, historické jadro) a prostredníctvom štúdia už existujúcich výskumov sme hľadali možnosti ako najefektívnejšie zistiť štatisticky významnú súvislosť medzi mestským hotelom, verejným priestranstvom a urbanistickou štruktúrou mesta. Historický urbánny priestor miest predstavuje väčšinou centrum a historické jadro mesta. Práve historické jadro a centrum mestskej štruktúry bývajú ohniskom mestského spôsobu života a obyčajne aj prvým miestom, kam zamieria návštevníci. Ako však tvrdí Kratochvíl „...*historické časti mesta predstavujú len malú časť celkového teritória mesta...obzvlášť vo veľkých mestách v súčasnosti predstavujú historické jadrá len malý ostrov uprostred rozsiahlej aglomerácie...*“ (HALÍK, KRATOCHVÍL, NOVÝ, 1996, s.171). Rozhodli sme sa preto pre hlbšie štúdium centrálnej mestskej zóny so zámerom získania dát pre výskum hotelov v kontexte mestského prostredia. Porovnávaním viacerých typov urbanistickej štruktúry mesta sme určili najvhodnejší a najefektívnejší postup v súlade s cieľom nášho výskumu. Stanovili sme kritéria porovnávania – poloha, dostupnosť, funkcia mestského hotela, využiteľnosť, prevádzkovo-priestorová organizácia hotela, forma, aktívny mestský parter, implementácia na širokú verejnosť v súlade s cieľom nášho výskumu. Súčasťou analytickej časti je prevedená *pasportizácia* 45 mestských hotelov už vo vybranej polohe – centrálna mestská zóna v interakcii s verejným priestranstvom mesta, ktorá slúži na zber dát, informácií a materiálov.

2.3 Pasportizácia

Hodnotenie a pasportizácia mestských hotelov porovnáva, komparatívnymi analýzami fyzické aspekty mestského prostredia (poloha) a základné parametre mestských hotelov (funkcia a forma). Pri vyhodnocovaní analytickej časti sme mali za cieľ získané dáta analyzovať (kvantitatívna analýza) zvlášť pre každý typ urbanistickej štruktúry mesta a následne výsledky porovnať. Pri hodnotení lokalizácie hotelov vnútornej štruktúry mesta sme sledovali predovšetkým ich polohu voči hlavným funkčným plochám a prvkom urbánneho priestoru. Analýza si dávala za cieľ taktiež vyhodnotiť vzťah verejných, vyhradených a súkromných priestorov hotelov v kauzalite mestského prostredia. Nájsť a vyriešiť kritické body, zhodnotiť ako ovplyvňuje hotelové zariadenie

verejný priestor a naopak ako verejný priestor zasahuje do prevádzky a funkcie hotela, aby sme výsledky ďalej mohli zovšeobecniť a uplatniť aj v iných mestských štruktúrach. Pri vyhodnocovaní sme využili aj metódu grafického zobrazenia. Finálne vyhodnotenie získaných dát prostredníctvom pasportizácie pozostáva zo získania dát a overenia štatisticky významných súvislostí, v podobe korelácie medzi dominantnými vlastnosťami mestských hotelov a urbánou štruktúrou mesta.

V závere analytickej časti sme pracovali empirickou metódou merania, ktorá je založená na bezprostrednom živom obraze reality. Ide o metódu, ktorou možno zistiť *konkrétne jedinečné vlastnosti* objektov, či javov v realite (MOLNÁR, 2012, s.40). Využívame taktiež deskriptívny prístup, ktorý má induktívny charakter, je založený na empirickom rozbere už existujúcich a uskutočnených systémov a *ukazuje, ako to v skutočnosti je* (MOLNÁR, 2012, s.29). Týmto prístupom sme popisovali aktuálny stav mestských hotelov v rôznych typoch urbanistickej štruktúry mesta, zároveň sme merali mäkké a tvrdé hraničné línie v miestach, kde sa mestská štruktúra stretáva s budovami. Pre výpočet pomeru plôch aktívnych a pasívnych hraničných línií sme využívali nasledujúci vzorec:

$$x = \frac{A_{L1} + A_{L2} + A_{L3}}{\frac{P_p}{100}} \quad (\%)$$

Kde: A_{L1} = aktívna hraničná línia (vstup pre peších), A_{L2} = aktívna hraničná línia (vyjazd pre autá), A_{L3} = aktívna hraničná línia (okná a výklady), PP = celková plocha meraného mestského parteru.

3 Koncepcie urbanity hotelovej architektúry v troch dimenziách

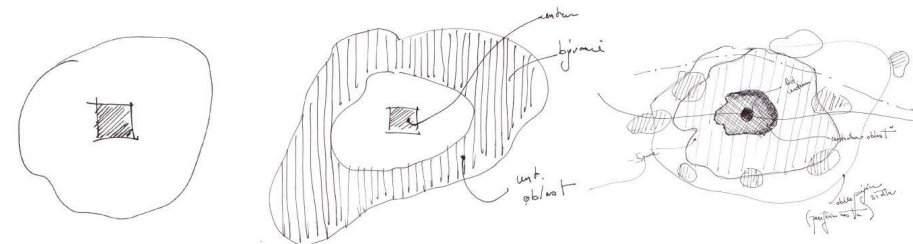
„Živé mesto potrebuje rôznorodý a komplexný život, kde sa kombinujú odpočinkové a sociálne aktivity s priestorom pre pešiu komunikáciu, rovnako aj možnosti zúčastňovať sa mestského života...“ (Gehl, 2012, s. 63)

Otázka vzťahu hotelov ako funkčných a fyzických prvkov štruktúry mesta a verejného priestranstva je v súčasnej dobe, keď sme svedkami vysokej mobility v oblasti cestovného ruchu, stále aktuálna. Tento rozmach prináša mestám svoje klady aj zápory. Vzťah hotela k mestu je preto hlavnou témou tejto štúdie, kde budú rozoberané rôzne pohľady na urbanitu mestského hotela v nadväznosti na verejnú sféru mesta Bratislavy. Skúmanie urbanity hotelov prebehlo v troch dimenziách. V prvej časti sme skúmali *vzťah hotela* k rôznym typom *urbanistickej štruktúry*, venovali sme sa urbanizmu centrálnejestskej zóny Bratislavy, kde sme na základe vybraných hotelov analyzovali urbánny priestor v kontexte hotelovej haly. Venovali sme sa hlavne polohe, funkcii a forme mestských hotelov v interakcii s verejným priestranstvom mesta. V mestotvornej funkcii hotela je dôležitá, okrem *prepojenia hotela s verejným priestranstvom*, otvorenosti, priepustnosti parteru, vyťahnuti vyhradených, verejných priestorov hotela do verejnej sféry mesta, ktorej sme sa venovali ako ďalšej z dimenzií tohto príspevku, aj *aktívnosť parteru*, teda zapojenie ľudského merítka.

3.1 Vzťah hotela k urbanistickej štruktúre mesta

V prvej časti pasportizácie mestských hotelov boli skúmané ikonické, rekonštruované i súčasné novodobé mestské hotely v rôznych polohách a typoch urbanistických štruktúr mesta. Mestské prostredie bolo rozdelené do troch základných častí: *historické jadro*, *centrálna oblasť* a *periféria mesta*. (obr.1) V tejto časti pasportizácie sme sa snažili zaznamenať riešenia hotelovej architektúry v nadväznosti na stabilnú mestskú štruktúru, ktoré v sebe odrážajú kvalitu mestského prostredia ale i život v meste. Pre zúženie výskumu boli ďalej vybrané len hotely situované v centrálnejestskej zóne

Bratislavy. Cieľom pasportizácie bolo pozorovanie a analyzovanie určitých spoločných znakov, na ktorých možno potvrdiť, respektíve vyvrátiť urbanitu, teda mestskosť, mestotvornosť hotela, zistiť, aké sú hranice hotelovej intimity a verejnej priepustnosti mestských hotelov v centrálnej oblasti mesta. Rovnako aj definovať princípy hotelovej architektúry, ktoré neoslabujú urbanizmus mestského organizmu ale naopak reagujú na verejnú sféru a prispievajú tak k mestotvorným realizáciám. Analýzy prebehli posúdením interakcie *polohy s funkciou* a *formou* mestského hotela, rovnako i metódou *Space Syntax*, ktorá popisuje priestorovú architektúru mesta.



obr. 1 – Schéma rozdelenia mestského prostredia na tri časti (zľava – historické jadro, centrálna mestská oblasť, periféria mesta (Zdroj:R.Kubaliaková, autorská skica)

3.1.1 Poloha, ako vyjadrenie vzťahu hotela k urbanistickej štruktúre mesta

Poloha a lokalita hotela v živom organizmeestskej štruktúry je jeden z najpodstatnejších determinantov, ktorý ovplyvňuje koncept a výstavbu hotelov. Mesto, ako živý organizmus nám poskytuje rôzne polohy a typy urbanistických štruktúr pre tvorbu a návrh mestských hotelov. Jedným z kritérií je začlenenie objektu do existujúcej zástavby, komunikačné napojenie na miestnu dopravnú a funkčnú infraštruktúru, rovnako i nároky na územie a podmienky využitia pozemku. Pri sledovaní urbanistických štruktúr v centrálnejestskej zóne Bratislavy sa stretávame s dvoma polohami urbanistických štruktúr.

- A – Budovy definujúce priestor (uličná zástavba, prieluka, mestský blok...)
- B – Budovy v priestore (samostatne stojace objekty, výškové dominanty, solitéry...)

Porovnávaním jednotlivých urbanistických štruktúr v centrálnej oblasti mesta (obr.2) sme sa snažili zistiť, ako sú artikulované hranice, predovšetkým rozhranie medzi súkromnou a verejnou sférou mesta a to i pomocou uplatnenia princípu Nolliho mapy. Východiskovým bodom nášho skúmania bola tradičná mestská forma, ktorá je nositeľom tradičného mestského priestoru, do ktorého spadajú i typy verejných priestranstiev. Tie môžeme odvodiť od základných typov urbanistických priestorov mesta, vďaka ktorým sme mohli lepšie rozdeliť skúmané hotelové štruktúry v kontexte dvoch typov.

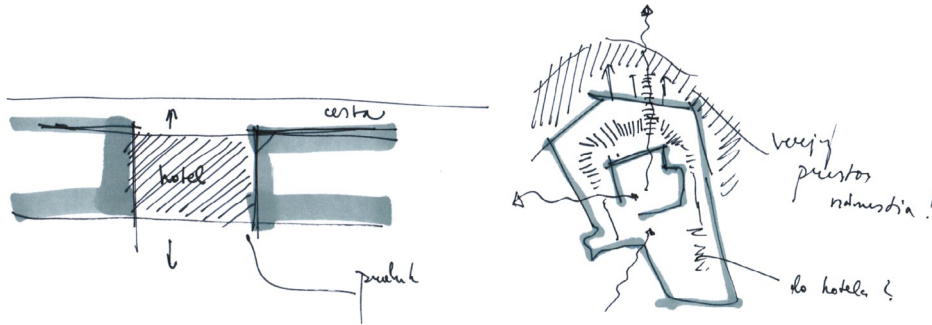
- L – Líniové priestory
- U – Uzlové priestory

Za základné typy líniových a uzlových priestorov je možné označiť *ulice* a *námestia*. Ide o ťažiskové priestory mesta, od ktorých sú odvodené i ďalšie typy verejných priestranstievestskej štruktúry. Každý lineárny alebo uzlový verejný priestor je v princípe prepojujúcim prvkom, ktorý umožňuje návštevníkom nasávať atmosféru z rôznych častí miest centrálnejestskej zóny Bratislavy a rovnako tak integrovať chodca do pouličného ruchu v kontexte hotelovej haly. V štúdii pozorujeme hmotné kvality mestského priestoru, od ktorých závisí aj motivácia k rôznym aktivitám parteru. Gehl (2012, st.21) delí vonkajšie aktivity na nevyhnuté, voliteľné a spoločenské. Práve tieto

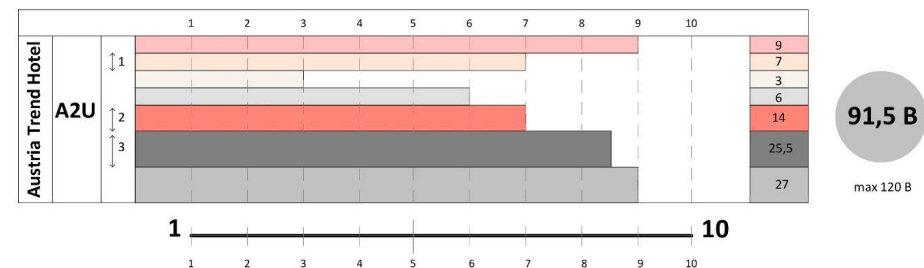
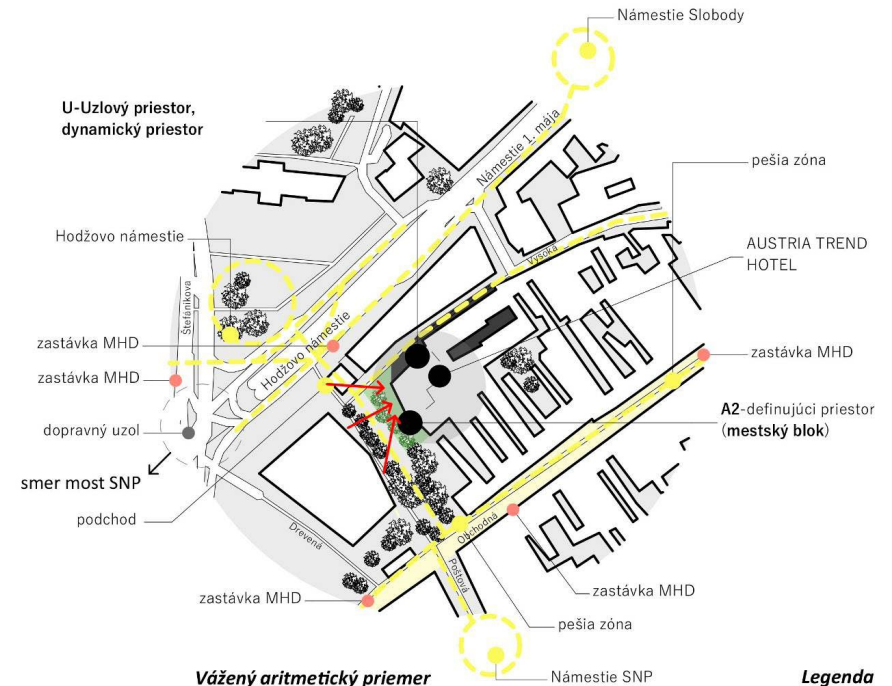
aktivity v kontexte hotelovej haly pozorujeme v rôznych typoch urbanistických štruktúr, v rôznych polohách mesta Bratislavy a hodnotíme

- pešiu dostupnosť hotela
- parkovanie
- možnosť výhľadov
- verejne prístupnú zeleň
- kontext s verejným priestranstvom
- orientáciu na verejný dopravný prostriedok, komunikačné napojenie
- polohový vzťah k funkcii miesta

Podľa dôležitosti skúmaných častí udávame vážnosť jednotlivým hodnoteným bodom a porovnávame interakciu hotelovej architektúry v rôznych polohách centrálnej mestskej zóny Bratislavy. Sledujeme, ako poloha v živom organizme mesta ovplyvňuje urbanitu mestských hotelov.



obr. 2 – Princíp analyzovania mestských hotelov v rôznych štruktúrach mestského prostredia (zľava – mestský hotel situovaný v prieluke – budovy definujúce priestor, mestský hotel situovaný v mestskom bloku – budovy definujúce priestor) (Zdroj:R.Kubaliaková, autorská skica)



obr. 3 – Prípadová štúdia analyzovaného mestského hotela – Austria Trend Hotel, Bratislava, A – poloha (Zdroj:R.Kubaliaková, 2019)

Prípadová štúdia analyzovanej polohy mestského hotela Austria Trend Hotel, ako vyjadrenie vzťahu k urbanistickej štruktúre mesta, poukazuje na interakciu hotelovej haly s verejným mestským prostredím. Objekt sa dvojpodlažným parterom otvára k Poštovej ulici, kde vytára akési malé námestie čím z urbanistického hľadiska odľahčuje priestor pred nárožím Tatracentra. Analyzovaný mestský hotel patrí v našej štúdii do polohy A – budovy definujúce priestor, A2 – mestský blok, v kontexte uzlového dynamického priestoru námestia. Pozorujeme lokalitu, polohu hotela v centrálnej mestskej zóne a snažíme sa pomocou vážnosti jednotlivých meraných bodov ohodnotiť mestské hotely v rôznych typoch urbanistických štruktúr. (obr.3)

3.2 Interakcia hotela a mestského verejného prostredia

Urbanitu mestského hotela môžeme charakterizovať i druhou dimenziou tohto príspevku a to vzťahom mestského hotela k verejnej sfére mesta. Verejné priestranstvo je neoddeliteľnou súčasťou mestského prostredia a zároveň aj zrkadlom kultúrnych, spoločenských pomerov. Verejným priestranstvom sa v teoretickej a praktickej rovine zaoberajú viacerí 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.“ (Vitková, 2015, st. 23)

„Verejný priestor slúži ako miesto stretávania sa a komunikácie vo všetkých jeho rovinách od politicko-právnej cez sféru sociálnu až k fyzickej podstate tohto priestoru...“ (Čáblová, Maceková, Mičák, 2011)

„Verejný priestor je integrálnou súčasťou mestského prostredia, keďže sa týka všetkých častí umelo vytvoreného a prírodného prostredia, kam má verejnosť voľný prístup...Spadajú sem aj rozhrania kľúčových vnútorných a vonkajších priestorov a privátne priestory, do ktorých má verejnosť bežne voľný prístup...“ (Carmona, Magalhaes, Hammond, 2008, st. 5)

Pre správne fungovanie verejného priestranstva je dôležité, ako sú artikulované jeho hranice. Ide predovšetkým o rozhranie medzi súkromnou a verejnou sférou mesta. Touto témou sa zaoberal holandský architektonický štrukturalizmus, najmä Herman Hertzberger. V teórii ale i vo svojich realizáciách hľadal riešenie prechodu medzi súkromným interiérom stavby a verejným exteriérom mestskej štruktúry. Snažil sa vytvárať priestory, ktorými by si spomínané dva svety našli medzi sebou živý vzťah. Tvrdil, že

„...pointa spočíva v tom, že je potrebné vytvoriť medzilahlé priestory, ktoré hoci oficiálne patria buď do súkromnej alebo verejnej sféry, sú z oboch sfér rovnako prístupné...“ (Hertzberger, 2012, st. 75).

Ako terminologické synonymá pre pojem verejný priestor sú všeobecne používané pojmy urbánny priestor, interiér mesta, alebo urbánna scéna.

„Krásu miest, ako krásu všetkých jeho prvkov harmonicky spojených v organický celok (Vitková, 2015, st. 23)

Prelínanie jednotlivých sfér môže mestský verejný priestor oživiť, respektíve rozšíriť podnetmi vychádzajúcimi zo súkromnej sféry hotelovej architektúry. Základným atribútom urbanistickej štruktúry sú voľné priestory medzi budovami, priestory verejne prístupné. Tu sa odohráva život mesta, tu sa ľudia pohybujú, vzájomne sa stretávajú a medzi sebou komunikujú. Prostredie centrálnej oblasti musí byť rozmanité, uspokojíť

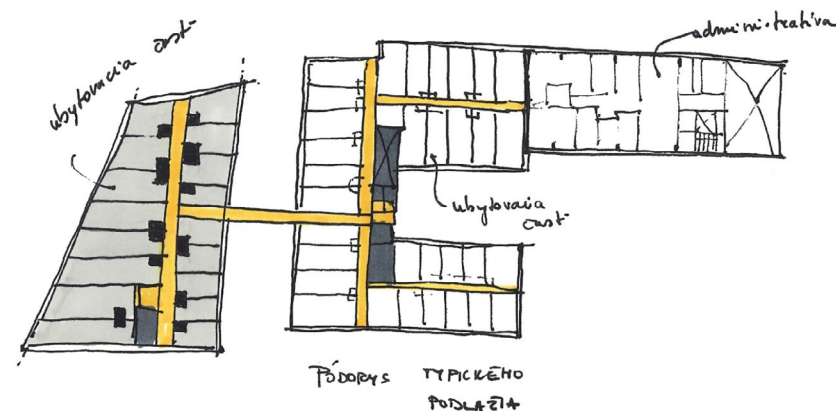
rôzne potreby a nároky obyvateľov a užívateľov. Sústava verejných priestranstiev je ako pavučina väzieb medzi ľuďmi, komunitami, mestom a krajinou a preto je správne integrovať do verejnej sféry mesta aj stavby, ktoré sa uzatvárajú, nekomunikujú a izolujú sa do svojho vlastného sveta. S izolovanosťou hotelovej architektúry súvisia i hmotovo-priestorové riešenia v centrálnej polohe mesta Bratislavy, bez žiadanej artikulácie a prirodzenej hierarchie verejných, vyhradených a súkromných priestorov mestských hotelov. Verejný priestor je zrkadlom mesta a určuje dynamiku, život v meste a práve interakcia hotelov do verejnej sféry môže pomôcť k atraktivite verejného mestského prostredia v rôznych typoch urbanistických štruktúr v centrálnej mestskej zóne Bratislavy, pretože lokality, ktoré sú bez interakcie s verejnou sférou, sú rovnako aj bez potenciálneho rastu v oblasti turistického ruchu.

Pre prácu môže byť verejné priestranstvo chápané ako „...komplexný jav, do ktorého sa premietajú široké charakteristiky kultúrne a spoločenské ako aj úzke kategórie priestoru a charakteru miesta...“ (KRYKOROVÁ, 2008, st.23) „...ktorý silno ovplyvňuje náš pocit bezpečia...musí byť preto prehľadný, jednoduchý a hlavne príťažlivý...“ (MUŽÍK, 2008, s.27).

3.2.1 Funkcia ako vyjadrenie interakcie hotela a mestského prostredia

Okrem prepojenia hotela s verejnou sférou mesta je v mestotvornej funkcii dôležitá aj viacúčelovosť a multifunkčnosť hotelov. Na skiciach, schémach analyzujeme členitosť funkcií vybraných hotelov v rôznych polohách centrálnej oblasti mesta Bratislavy. Hlavným cieľom tejto časti príspevku je vedeckými poznatkami zistiť, či je hotelové zariadenie zakomponované do širšieho spektra funkcií a zároveň, či je funkcia ovplyvnená polohou hotela v meste. Na pôdorysoch a rezoch ďalej zdokumentovať prevádzku, dispozičné riešenie hotelových zariadení od úseku príjmu hosťa cez nové koncepty hotelových izieb až po zázemie mestských hotelov. Analyzovať správne prepojenie jednotlivých relatívne samostatných častí hotelovej prevádzky, rovnako i klasickú prevádzkovo-priestorovú organizáciu mestského hotela. (obr.4) V štúdii podľa vážnosti skúmania hodnotíme:

- triedu hotela
- prevádzkovo-priestorovú organizáciu hotela
- vybavenosť hotela smerom k verejnosti
- poskytované služby

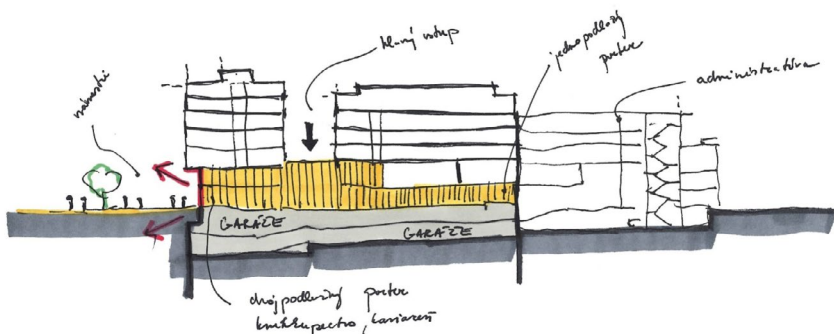


obr. 4 – Schéma pôdorysu typického podlažia analyzovaného mestského hotela - Austria Trend Hotel, Bratislava (Zdroj:R.Kubaliaková, autorská skica)

V súvislosti s dispozično-prevádzkovými okruhmi je nutné spomenúť základné rozdelenie priestorovej skladby prevádzkového procesu.

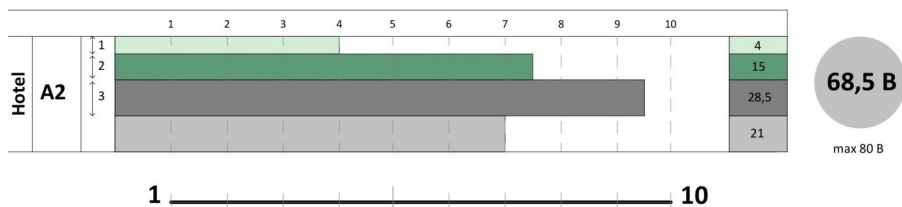
- V - Vertikálne členenie
- H – Horizontálne členenie

Pre mestské prostredie sú charakteristické vertikálne schémy, kde možno pozorovať rôzne usporiadanie funkcií mestských hotelov. (Obr.5) Z klasických schém umiestnenia vstupného úseku hosťa, odbytových stredísk a služieb v spodných podlažiach, sa v súčasnosti vyvinuli nové tendencie hybridizácie a zmiešavania funkcií, ktoré sledujeme aj v našom výskume. Rovnako aj križovanie a prepájanie priestorov služieb s ubytovacími priestormi, ktoré sú radené v rôznych podlažiach analyzovaných hotelov. Tieto atribúty výrazne ovplyvňujú samotné dispozičné riešenie, no je nutné zvážiť, či pri rozšírení komunikačného jadra o ďalšie komunikácie vzhľadom na separovanie prevádzok budú ekonomicky prínosné.



obr. 5 – Schéma využitia mestského verejného parteru v analyzovanom mestskom hoteli - Austria Trend Hotel, Bratislava (Zdroj:R.Kubaliaková, autorská skica)

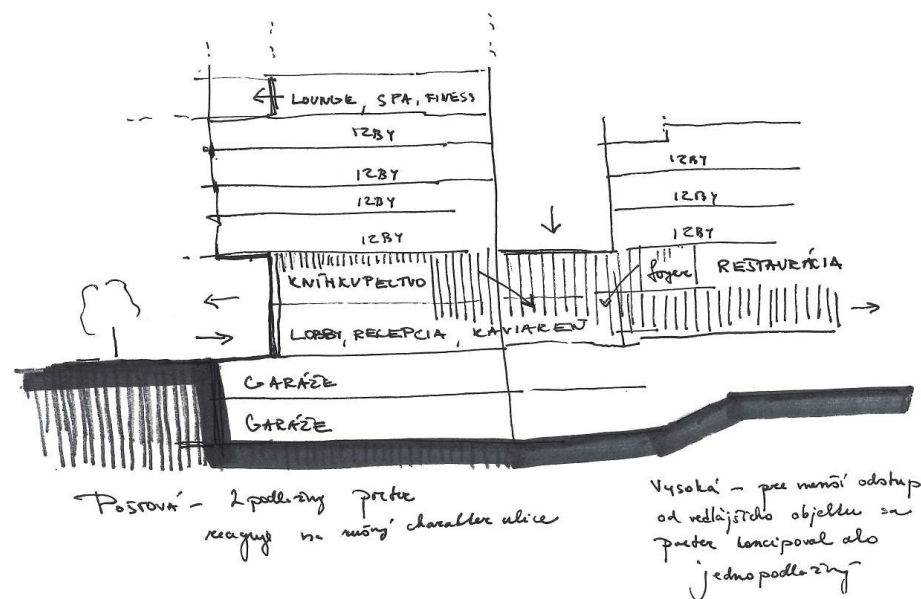
- x1 trieda hotela /****
- x2 dispozičné riešenie / hotelová hala, úsek príjmu hosťa, hotelová izba, hotelové komunikácie, zázemie
- x3 vybavenosť hotela smerom k verejnosti / reštaurácia v kontakte s verejným priestorom
- x3 poskytované služby / ubytovanie, reštaurácia, wellness, fitness, kongres



obr. 6 – Prípadová štúdia analyzovaného mestského hotela - Austria Trend Hotel, Bratislava, B – funkcia (Zdroj:R.Kubaliaková, 2019)

Nie v každej polohe, v každom type urbanistickej štruktúry, v centrálnej časti mesta Bratislavy je možné vytiahnuť verejné a vyhradené priestory mestských hotelov. Niekedy stačí vhodná funkcia, ktorá je určená nielen pre ubytovaných hostí, ale slúži aj pre verejnosť a zapája obyvateľov mesta do života budovy. Práve funkcia mestského hotela je jedným z momentov silne ovplyvňujúcich postavenie hotela v meste a je súčasťou skúmanej koncepcie urbanity hotela v rámci rôznych polôh v centrálnej mestskej zóne Bratislavy.

Prípadová štúdia analyzovaného mestského hotela Austria Trend Hotel Bratislava poukazuje na vertikálne členenie funkcií. V súvislosti s dispozično-prevádzkovými okruhmi môžeme poukázať na dvojpodlažný multifunkčný parter orientovaný tvárou k malému námestiu. (Obr.7) Prevádzka mestského hotela sa otvára k mestskému prostrediu, koncepcia variabilnej átriovej haly ponúka rovnako prepojenie s rušnou povahou ulice pred hotelom. I v druhej dimenzii sa pomocou vážnosti jednotlivých meraných bodov snažíme vyhodnotiť interakciu hotela s mestským prostredím.



obr. 7 – Schéma dispozično-prevádzkových okruhov v analyzovanom mestskom hoteli - Austria Trend Hotel, Bratislava (Zdroj:R.Kubaliaková, autorská skica)

3.3 Ľudská mierka, aktívny parter hotela

„Ak je celok zaujímavý a pútavý v úrovni očí, potom bude zaujímavá aj celá oblasť. Preto sa snažte, aby bola hraničná zóna lákavá a bohatá na detaily, a šetrite svoje úsilie na horných podlažiach, ktoré sú omnoho menej dôležité, a to funkčne aj vizuálne...“ (Gehl, 2012, s. 82)

Mestské prostredie zamerané na človeka by malo byť lemované aktívnym parterom. Je dôležité pracovať s hierarchiou peších trás a rozširovať trasy v líniových a uzlových priestoroch, ktoré zabezpečujú pestrejší verejný život, rovnako i naviazať na atraktívne funkcie mestského prostredia v rôznych polohách centrálnej oblasti Bratislavy.

Vitálnosť pouličného parteru hotelov, môže prispieť k fungujúcemu a zdravému mestskému organizmu centrálnej oblasti mesta. Prírodný aktívny klaster prevádzok, ktorý reaguje na rýchly a intenzívny pohyb návštevníkov zlepšuje prepojenie medzi súkromnou sférou hotelovej prevádzky a verejného prostredia pred mestským hotelom. Skúmaním aktívneho využitia mestského parteru možno vyčítať kontinuálny charakter miesta hotelových zariadení v rôznych typoch urbanistických štruktúr. Je veľmi dôležité aby mestotvorný hotel, ako súčasť mestského organizmu, nevytváral jazvy vo verejnej sfére mestského prostredia, pretože

„...v prostredí mesta, 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, st. 15)

Mestskosť hotela potom môžeme vnímať ako plynulý prechod z verejného priestoru centrálnejestskej zóny, cez vyhradený priestor aktívneho parteru až po vyhradené a súkromné priestory mestského hotela. Pojem mestskosť môžeme chápať aj ako vlastnosť urbánnej štruktúry mesta, ktorá súvisí so špecifickosťou a atmosférou miesta. Podporovaním mestskosti sa zlepšuje i orientácia chodcov a identita v meste.

3.3.1 Forma, ako vyjadrenie aktívneho parteru hotela

Mestský hotel priťahuje svojich zákazníkov okrem svojej polohy, ktorá ponúka krátke vzdialenosti a dobrú dostupnosť k mestským atraktivitám, ponúkaných služieb a vybavenosti hotela, aj prostredníctvom architektúry a formy. Mnohé hotely majú tendenciu uzatvárania sa, chýba im interakcia s verejnou sférou mestského prostredia. Už v minulosti sa architekti pri mnohých návrhoch koncentrovali prevažne na interiér, no po vývoji v posledných rokoch si to mestské hotely situované v centrálnych mestských oblastiach nemôžu dovoliť. Vytvárali by akési jazvy v živom organizme mesta. Základným prvkom podporujúci sociálny kontakt s verejnosťou je otvorený mestský parter.

„...mestský parter by sa dal chápať ako priestor, ktorý pri chôdzi po ulici vnímame bežným uhlom pohľadu...pri bližšom vizuálnom kontakte obsiahneme maximálne prvé poschodie budov, hoci mnohí nevzhladnu ani len do úrovne vlastných očí...parter, to je taká verejná spoločenská miestnosť, v centrách miest a mestečiek až takmer spoločná obývačka...“ (Nováková, 2012)

Týmto sa dostávame k najdôležitejšej časti nášho výskumu a to k meraniu mestského parteru hotelovej haly v rôznych typoch urbanistických štruktúr v centrálnejestskej zóne Bratislavy. Ako bolo spomenuté v úvode článku, meriame priepustnosť parteru empiricky metódou merania podľa architektov Llewelyn-Davies. Cieľom analýzy je poskytnúť náhľad do pomeru využitia mestského parteru v kontexte hotelovej haly s verejným priestranstvom centrálnej oblasti mesta. Keďže mestský parter spája mestský verejný priestor a súkromný priestor hotela, zameriavame sa predovšetkým na otvorené alebo uzavreté časti parteru, ktorými je alebo nie je vidieť dovnútra hotelovej haly. Meriame šírku a výšku okien, dverí a výkladov, šírku a výšku uzavretých častí priestoru, ktoré pri chôdzi po verejnej sfére ulici vnímame najviac. Zapájanie oživujúcich a zobytných prvkov v mestskom prostredí môže vytvoriť sofistikované verejné prostredie, ktoré komunikuje s vyhradenou sférou hotela.

Živosť a aktivitu mestského parteru hotelov v rôznych typoch urbanistických štruktúr meriame výpočtom pomeru plôch

- vstupu pre peších

- vstupu pre autá
- okien a výkladov, ktorými je vidieť dovnútra hotelovej haly
- uzavretých plôch, ktorými nie je vidieť dovnútra hotelovej haly
- celkovej plochy mestského parteru hotelov v rôznych typoch urbanistických štruktúr

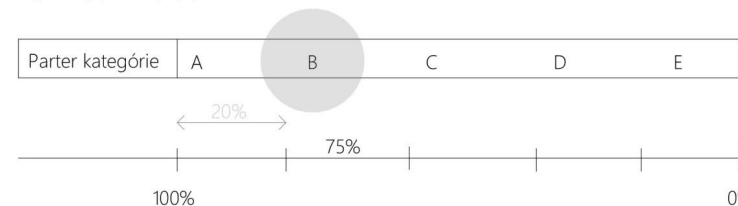
AL	Aktívna hraničná línia - vstup pre peších	45 m ²	● dvojpodlažný parter
AL	Okná a výklady, ktorými je vidieť dovnútra hotela	318 m ²	
PL	Uzavreté plochy, ktorými nie je vidieť dovnútra hotela	121 m ²	
PP	Celková plocha meraného parteru	484 m ²	

$$100\% = 484 \quad X = 484:100 = 4,84$$

$$X = 45 + 318 \quad X = 363:484:100$$

.....➔ Vstupy, výklady, okná zaberajú 75% parteru mestského hotela

Aktívny parter _ klasifikácia parteru podľa intenzity aktivít (5 kategórií A-E, najprestupnejší parter, po najmenej priestupný parter)



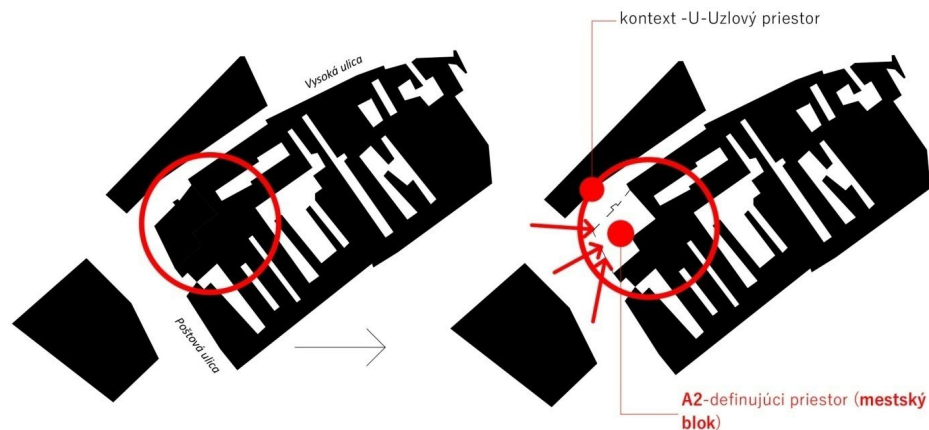
obr. 8 – Výpočet merania analyzovaného mestského hotela - Austria Trend Hotel, Bratislava, C – forma (Zdroj: R. Kubaliaková, 2019)

Pri tretej dimenzii skúmania urbanity hotelov sme v prípadovej štúdii meraného parteru mestského hotela Austria Trend Hotel Bratislava vyhodnotili pomer uzavretých a otvorených plôch mestského parteru. (obr.8) Zistili sme, že mestský hotel reaguje na verejný život v centrálnej polohe mesta. Aktívny parter zaberá 75 % plochy z meraného parteru a podľa klasifikácie intenzity aktivít sa dostal do kategórie B. Ďalej sme zistili, že pri mestských hoteloch, hrá fasáda, no najmä prízemný, funkčný parter veľmi dôležitú úlohu. Odráža v sebe kvalitu mestského prostredia, je hraničnou, ktorá spája súkromný a verejný mestský priestor, zároveň pomáha tvoriť živé a bezpečné prostredie. Hraničná línia pozdĺž mestského parteru hotelov je súčasne i zónou, v ktorej sú situované hlavné vstupy a miesta interakcií medzi exteriérom a interiérom vstupnej hotelovej haly.

„Tieto hraničné línie poskytujú príležitosť k tomu, aby život v budovách a tesne pred budovami reagoval na život v meste. Je to zóna, kde sa aktivity vo vnútri budov môžu rozšíriť do verejného priestoru mesta...“ (Gehl, 2012, s. 75)

J. Gehl vo svojej knihe *Města pro lidi* uvádza dve hraničné línie: *mäkkú* a *tvrdú hraničnú líniu* mestského parteru. Transparentné, otvorené priečelia, výklady a široké

okná charakterizujú mäkkú líniu, ktorá je dôvodom k spomaleniu, ba priam k zastaveniu návštevníka. Diametrálne odlišným kontrastom je tvrdý, uzavretý uličný mestský parter. Ten je charakterizovaný ako parter bez komunikácie s verejným priestranstvom, s nízkym počtom vstupných častí, uzavretých plôch, ktorými nie je vidieť dovnútra stavby. Na prípadovej štúdii môžeme ďalej vidieť, že mestský hotel Austria Trend Hotel situovaný v blízkosti historického jadra Bratislavy komunikuje dvojpodlažným parterom na verejnú sféru ulice. Na skúmaných analýzach môžeme pozorovať, ako sa dvojpodlažný parter mení smerom k menej rušnej Vysokej ulici na jednopodlažný. Priepustnosť a živý parter môžeme vidieť i na analyzovanej Nolliho mape. (obr.9)

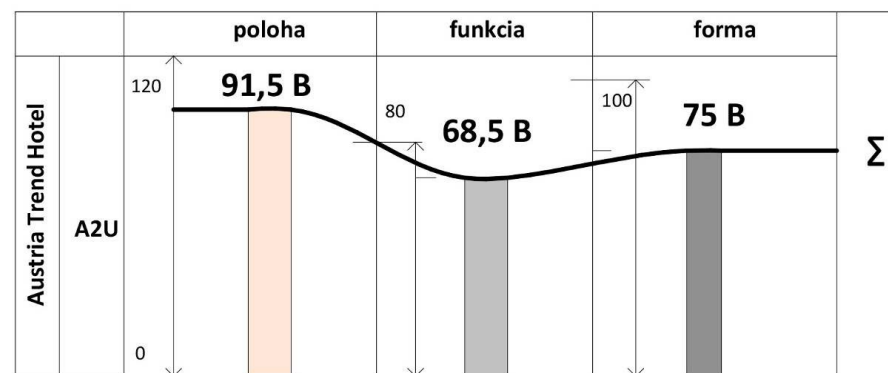


obr. 9 – Princíp uplatnenia Nolliho mapy - Austria Trend Hotel, Bratislava (Zdroj:R.Kubaliaková, 2019)

4 Výsledky hodnotenia hotelov v centrálnej mestskej zóne Bratislavy

Analýzy mestských hotelov v kontexte verejného mestského prostredia boli prezentované na konkrétnych príkladoch hotelov v rôznych urbanistických typoch urbanistickej štruktúry. Pozitívnym javom mestských hotelov je integrácia vybavenosti do aktívneho parteru hotelov, hoci v niektorých prípadoch len v obmedzenom rozsahu. Výsledky meraného parteru ukázali, že hoci atraktívna poloha hotela v mestskej zóne Bratislavy výrazne zlepšuje návštevnosť hotela, nemusí pri svojej výbornej multifunkčnosti reagovať na verejnú sféru mesta a tým môže vytvoriť jazvu v centrálnej oblasti mesta Bratislavy.

Výsledkom hodnotenia prípadovej štúdie je graf, ktorý poukazuje na interakciu medzi lokalitou a atraktivitou mestského parteru. (obr.10) Mestský hotel Austria Trend Hotel situovaný v centrálnej polohe mesta Bratislavy, dokazuje že svojou polohou dostatočne reaguje aj na verejnú sféru ulice. Krivka poukazuje na interakciu polohy, funkcie a formy. Vo výskume sa okrem praktickej časti skúmania a merania parteru hotelov venujeme i skúmaniu sociálnych a ekonomických aspektov mestského hotela. Formou dotazníkov porovnávame výsledky hodnotenia prípadových štúdií s komparáciou v kauzalite mestského prostredia odhaľujeme podobnosti a rozdiely v interpretáciách rôznych zainteresovaných skupín.



obr. 10 – Výsledné hodnotenie prípadovej štúdie analyzovaného mestského hotela Austria Trend Hotel, Bratislava (Zdroj:R.Kubaliaková, 2019)

Ukázalo sa, že jednotlivé polohy hotelov v kontexte mestského prostredia vieme objektívne definovať a následne vyhodnocovať vzťah mestských hotelov k verejnému priestranstvu. Využitie týchto poznatkov následne sformulujeme pomocou schém, grafov a vzťahov, ktoré budú odzrkadľovať fungovanie väzieb v jednotlivých polohách miest s prislúchajúcim verejným priestranstvom mesta Bratislavy, aby sme ich vedeli uplatniť aj v iných menších, mestách v Slovenskej republike. Získané informácie môžu byť ďalej i podkladom a nástrojom pre miestne samosprávy pri sledovaní rôznych typoch urbanistických štruktúr, ale najmä môžu napomôcť urbanistom a architektom pri plánovaní, urbanistickej regulácii a navrhovaní mestských hotelov v rôznych mestských štruktúrach, pretože mestský život je proces, ktorý často posilňuje sám seba:

„Ludia prichádzajú tam, kde sú ľudia...“ (Gehl, 2012, s. 81)

Aj v kontexte hotelovej architektúry by mala platiť táto zásada. Aktívne, priehľadné priečelia budov dávajú mestskému prostrediu vhodnú ľudskú mierku. Uličný parter potom pôsobí ako výklad, ktorý cez veľké presklené plochy komunikuje s mestom. A hoci má aj multifunkčný hotel vhodnú polohu v centrálnej oblasti mesta, ak nereaguje na mesto svojim parterom stráca komunikáciu s mestským prostredím a môže vytvárať hluché miesta v živom organizme mesta.

Na základe pasportizácie mestských hotelov bolo v práci porovnaných sedem typov urbanistickej štruktúry mesta. Meraných bolo spolu štyridsaťpäť mestských hotelov v kontexte mestského prostredia, z toho tridsať Slovenských a pätnásť zahraničných hotelov. V tejto časti priblížime výsledok hodnotenia pasportizácie v urbanistickej štruktúre mesta, ktorý definuje priestor – mestský blok v kontexte uzlového urbánneho prostredia A2 (U).

Poloha – Ako vyjadrenie vzťahu hotela k urbanistickej štruktúre mesta ovplyvňuje mestotvornosť hotela v urbanistickej štruktúre, ktorá definuje priestor – mestský blok v kontexte uzlového urbánneho prostredia A2 (U) 36,64%, z celkových 217,71 bodov. Analyzované mestské hotely získali v urbanisticko-architektonickom faktore poloha najviac zo všetkých urbanistických štruktúr a to spolu 79,78 bodov. Zistili sme, že mestský blok v kontexte uzlového urbánneho prostredia najviac reaguje na verejnú sféru mesta a to i v ďalších urbanisticko-architektonických faktoroch.

Funkcia – Urbanisticko-architektonický faktor funkcia ovplyvňuje mestotvornosť v kontexte uzlového prostredia mestského bloku 31,46%. Mestské hotely získali v dizertačnej práci spolu 68,5 bodov.

Forma – Analýzami sme zistili, že urbanisticko-architektonický faktor forma ako vyjadrenie aktívneho mestského parteru hotelovej architektúry ovplyvňuje mestotvornosť hotela v urbanistickej štruktúre, ktorá definuje priestor – mestský blok v kontexte uzlového urbánneho prostredia A2 (U) 31,89%, z celkových získaných 217,71 bodov, čo je porovnateľné s urbanisticko-architektonickým faktorom funkcia. Pri meraní získali 69,43 bodov.

Vyhodnotenie vzťahu hotela k urbanistickej štruktúre – A2 mestský blok - uzlový kontext

	Poloha	Funkcia	Forma	Vyhodnotenie analýz	Dotazník	Respondentov
Austria Trend Hotel	91,5 B	68,5 B	75 B	78,33 B	4,25	1110
Apollo Hotel Bratislava	67,5 B	60,5 B	84,15 B	70,72 B	3,875	823
Radisson Blu Carlton Hotel	92,5 B	68 B	73,21 B	77,90 B	4,625	1500
Park Inn by Radisson Danube	86,5 B	78 B	52,03 B	72,18 B	4,625	341
25 Hours Hotel Vienna	63,5 B	73,5 B	65,98 B	67,66 B	4,375	2750
Fabrika Hotel	63,5 B	59,5 B	47,66 B	56,89 B	4,375	47
Hotel Pullman Paris Charles de Gaulle Airport	93,5 B	71,5 B	88,03 B	84,34 B	4,375	1998
	36,64%	31,46%	31,89%			

obr. 11 – Vyhodnotenie vzťahu hotela k urbanistickej štruktúre – A2 (U), mestský blok, uzlový kontext (Zdroj:R.Kubaliaková, 2019)

5 Záver

Predpokladáme, že pôsobenie aktívneho mestského parteru hotelov v centrálnej mestskej zóne Bratislavy a jeho miera uplatnenia je závislá od parametrov, funkčnej náplne a hierarchie verejných priestranstiev. Hraničné línie mestského parteru ovplyvňujú svoje bezprostredné okolie, vytvárajú definovaný priestor, ktorý je pre centrálnu oblasť mesta charakteristický. Téma verejných priestorov nie je neznáma, práve naopak. Tejto problematike sa venuje široká odborná verejnosť, ako aj iné spoločenstvá a občianske združenia. Objasňovanie interakcie polohy, funkcie a formy hotelovej architektúry v rôznych typoch urbanistických štruktúr môže prispieť k mestotvornej funkcii mestských hotelov.

„...mestskosť ako zažitý fenomén v centrálnych a ťažiskových zónach dodáva identitu miesta a uspokojuje potreby ľudí. Je to vlastnosť, ktorou disponuje urbánna štruktúra, ktorá je zapojená do fungovania mesta. Spolu s geniom loci miesta je mestskosť fenoménom, ktorý súvisí s atmosférou a špecifickosťou miesta. Pôsobí na rozhraní stavieb a verejného priestoru. Je tvorená a vnímaná najmä na základe množstva, pohybu a intenzity ľudí. Mestskosť sa dá kvalitatívne vyjadriť stupňom mestskosti a kvantitatívne typom mestskosti...“ (Štefancová, 2013, s. 9)

Výskum si nekládol za cieľ obsiahnuť komplexnosť celkového problému mestských hotelov. Zamerl sa najmä na hľadanie vzťahov medzi hotelom a urbanistickou štruktúrou mesta. Preukázal snahu o zachytenie a pochopenie rôznorodosti hraníc hotelovej intimitity a verejnej priepustnosti, ktorá je pre život mesta kľúčová. Pojem rozhranie, má v koncepcii tvorby mestských hotelov zvláštny význam. Zóna medzi verejným a súkromným priestorom je priestorovo, funkčne i sociálne určujúca pre tvorbu verejného mestského priestoru.

Literatura

- BAŠOVÁ, Silvia (2016). Impulzy pre príťažlivé póly stretnutia. In Czech Journal of Civil Engineering. Vol. 2, iss. 1, s. 14-19. ISSN 2336-7148
- CARMONA, M.: Public Places-Urban Spaces. London: Routledge, 2010, 408 s. ISBN 10:1856178277
- CARMONA, M.,MAGALHAES, C.,HAMMOND, L.: Public Space, The management dimension, Routledge 2008, London, s.8
- ČÁBLOVÁ, M., MACEKOVÁ, M., MLČÁK, L.: Kvalitní veřejné prostory: Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství, Brno: Nadace Partnerství 2011. Dostupné na: <http://urbanspace.rec.org/uploads/wp5-outputs-map/pp3-methodology-on-quantity-public-spaces-brno-czr.pdf>
- GEHL, J.: Města pro lidi. Brno: Parterství, 2012, 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6
- HERTZBERGER H.: Přednášky pro studenty architektury. Český překlad Šárka Rubková, Dolní Kounice 2012, s.75. ISBN 978-80-905064-0-4
- KOVÁČ, Bohumil (2015). Architekt a veřejný urbánny priestor. In: ALFA, ročník 20, číslo 1, s. 12-21. ISSN 1135-2679
- HALÍK, P., KRATOCHVÍL, P., NOVÝ, O., 1996. *Architektura a město*. Praha: Academia, 204 s. ISBN 80-200-0245-6.
- LLEWELYN-DAVIES: Urban design compendium. London, 2000 Dostupné na: <https://www.newham.gov.uk/Documents/Environment%20and%20planning/UrbanDesignCompendium.pdf>
- MOLNÁR, Z., MILDEOVÁ S., ŘEZANKOVÁ, H., BRIXÍ, R., KALINA, J. 2012. *Pokročilé metody vědecké práce*. Praha: Profess Consulting, s. r. o. 170 s. ISBN 978-80-7259-064-3
- NOVÁKOVÁ, Mária (2012). Mestský parter – spoločná obývačka alebo pivnica. In: ASB, 2012 Dostupné na: <https://www.asb.sk/aktualne/rozhovory/mestsky-parter-spolocna-obyvacka-alebo-pivnica>
- ŠTEFANCOVÁ, L.: Urbánna architektúra ako prostriedok udržateľnosti pre mestá. In: Juniorstav 2013: 15. odborná konferencia doktorského studia s mezinárodní účastí. VUT, Brno, 7.2.2013, ISBN 978-80-214-4670-0
- VÍTKOVÁ, Lubica (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. Radka Kubaliaková, Doc. Ing.arch. Zuzana Tóthová, PhD.
Ústav architektúry obytných budov, Fakulta architektúry STU, Bratislava
radkakubaliakova@gmail.com, zuzana.tothova@stuba.sk

Život na jižním okraji Prahy

Life on the Southern Outskirts of Prague

Vojtěch Kořalka

Abstract:

Wide wolds situated in the south of Prague were surrounded by forest and dramatic landscape nearby Vltava and Sázava river. This area has been always the right one for the development of settlements. Nowadays new buildings began to rise there, because there is a quite better transportation to the city. These changes brought up questions as how much development can disturb genius loci. Firstly, this article is focused on the impact regarding the suburbanization. Then, it defines the chosen area. This area is divided in two independent locations that work differently. First of them is called "City Suburban Belt" and the second one is "Green Belt" located nearby Sázava river". Transportation, especially the individual one, is (and going to be) essential for their development. Further, the article outlines social and educational changes. Besides, based on these details it explains how this area works in general, especially in the field of urban structures. It highlights how to live there more sustainably. First location "City Suburban Belt" is already suburbanized including negative consequences. There is no need to expand more. Second location "Green Belt" nearby Sázava river is expected to expand more likely, surely, when the D3 motorway has been finished. There is a big chance that the development would be welcomed, because it will be regulated. This whole discussed area has one in common and that is lack of public transport, especially the railway one. Expected line D subway can perhaps help a little, but would not solve the problem. Next parts are focused on the impact regarding the suburbanization, mostly on the social and nature environment. In the beginning this part points out to the differences between the globalisation and the area identity. Further, there is also a part dedicated to the lack of consideration regarding a social and a landscape aspect. The problem originates in uncontrolled development. The final part brings a possible solution how to soften the negative impacts. One of them is some kind of a rule how many buildings should be built per year or to enable to build only inside the town. The whole article is based on recent international and local literature. Other sources were public databases and personal experience of the author. The purpose is not to solve one specific problem, but to outline the information about current and potential life in the discussed area.

Keywords:

Suburbanization; Prague; green belt; suburban belt; transportation; area identity

KORALKA, Vojtěch (2020). Život na jižním okraji Prahy. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 220–241. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687. Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Široké pláně rozprostírající se jižně od Prahy, obklopené lesy a dramatickou krajinou řek Vltavy a Sázavy vytvářely historicky ideální prostor pro rozvoj osídlení. V současnosti, díky relativně dobrému spojení s městem, vzniká v této oblasti závratným tempem nová zástavba. Tento fakt s sebou současně přináší otázku, do jaké míry se může místo rozvíjet a zachovat si svůj génus loci.

Tento text má v první, teoretické části, za cíl seznámit čtenáře s teoretickými východisky suburbanizace. Tyto znalosti v dalším kroku doplňuje o zkušenosti, historické souvislosti i statistické údaje o oblasti jižně od Prahy. Na základě těchto znalostí má za cíl stanovit v závěru práce některé zásady koncepce rozvoje nových i úpravy stávajících lokalit. Vedlejším cílem je zmapovat možné dopady výstavby dálnice D3 a prodloužení metra D na výstavbu i život v obcích jižně od Prahy.

2 Teoretická východiska

2.1 Suburbanizace v kontextu vývoje měst

Z pohledu historie představovala předměstí na přístupových cestách hospodářské zázemí pro hustě osídlená kompaktní města uvnitř hradeb. Tento stav se změnil v době, kdy hradby ztratily svůj obranný význam a města se začala rozrůstat za tyto hranice. Tato nová zástavba však zůstávala kompaktní, s vysokou hustotou osídlení a pevnými vazbami na jádrové město.

Ve 20. století se tento vztah začíná měnit. Nová předměstí se rozšiřují daleko od jádrového města, jehož jméno nesou. Za město však lidé stále považují takovou lokalitu, která obsahuje významuplné městské centrum a nepředstavuje pouhou noclehárnu. Předměstí je potřeba vidět jako nemocnou prořídou městskou tkáň, které chybí aspekty městského života (Hnilička, 2012).

Inspiraci pro vhodný rozvoj zástavby můžeme hledat mezi léty 1910-1930, kdy v první fázi začala výstavba na volných pražských svazích, kde bylo obtížné postavit činžáky (Vinohrady, Smíchov). V těsném závěsu docházelo ke stavbám letních čtvrtí zbohatlíků a intelektuálů podél železnice na Benešov a Beroun (opět hezká paralela se současnou „renesancí“ těchto tratí a zvýšený zájem o pozemky v jejich okolí). V polovině 30. let dochází k budování celých nových čtvrtí – Baba, Hanspaulka atd. V době jejich výstavby pohled veřejnosti na tyto „satelity“ možná byl také rozporuplný, ale díky kvalitní zástavbě, veřejným prostranstvím a zeleni jsou dnes vnímány jako velmi kvalitní lokality pro bydlení.

Počátky suburbanizace jsou tedy spojovány s ekonomickým růstem a rozvojem automobilismu/železnice. Důvody pro rozpínání měst do okolní krajiny lze nicméně hledat již v době průmyslové revoluce, kdy výroba v továrnách, přelidněnost měst a nedostatečné hygienické podmínky ohrožovaly zdraví obyvatel. V té době přišel Ebenzer Howard s koncepcí zahradních měst, která měla představovat řešení pro přelidněný Londýn. Jednotlivá satelitní města měla půdorys kruhu, do jehož středu situoval park obklopený občanskou vybaveností. Na něj navazovaly pásy obytných území, zeleně a vně umístěné plochy výroby. Město uzavřel do zeleného prstence, díky čemuž bylo zamezeno dalšímu rozrůstání sídla.

Podle Hniličky chtěl Howard nalézt způsob, jak zabránit dalšímu přílivu obyvatel do měst a zároveň učinit venkov přitažlivější oproti městu. Obdivoval venkov a nesnášel město, nicméně si uvědomoval, že město má své výhody, a tak vynalezl nový pojem „town-country“ (město-venkov). (Hnilička, 2012). Jím navrhovaná hustota osídlení byla zhruba 80 obyvatel/ha, což odpovídá charakteru dvoupodlažní zástavbě, nikoliv městu. Nešlo mu však primárně o snížení hustoty osídlení, ale o doplnění městské zeleně (Hnilička, 2012).

Tato utopistická myšlenka byla kritizována v předmluvě Žákovy knihy Obytné krajiny, kde Teige píše, že snaha řešit bytovou otázku formou satelitních kolonií za obvodem měst narážela na ztěžší zdolatelné obtíže. Žák dále dodává, že vzdálenost od pracovního místa působí přetížení dopravy a volný čas je oloupen o dobu, promarněnou v únavných vlacích, tramvajích a autobusech (Žák, 1947).

Důležitou osobností na cestě k současnému suburbii byl Le Corbuiser, který stavěl svá města do výšky s cílem získat co největší volný prostor kolem domů. Zavrhl ulice a největší důležitost přikládal automobilové dopravě. Jeho snahou bylo vrátit přírodu městu tím, že vytvoří velké plochy zeleně a okolo měst a navrhne rozsáhlé volné plochy s lesy, loukami a za nimi pás zahradních měst.

Dalším autorem, který se věnoval fenoménu předměstí byl Leon Krier, který v souvislosti s růstem měst poukazuje na prostorovou separaci jednotlivých funkcí. Obyvatelé suburbií, ve kterých je separována zejména rezidenční funkce, jsou nuceni dojíždět za prací a službami do jiných částí sídelních aglomerací. K proměně předměstí může dojít pouze zrušením jejího funkčního zónování a radikálním přepracováním územních plánů (Krier, 2001).

Stejný vývoj, jaký nastal v ČR po roce 1989 probíhal v západních zemích mezi 50. - 80. lety. V 90. letech žilo v suburbiích 40 % Němců. Tento růst způsobil obvykle tolik problémů, že většina západních (evropských) měst si další růst již nepřeje a hlavním cílem se stává udržení kvality celého města a zlepšení podmínek.

Hnilička říká, že bydlení v takto čisté monofunkční oblasti je bydlením na sídlišti se všemi jeho nevýhodami (Hnilička, 2012). Z toho důvodu se také monofunkční kolonie rodinných domů posměšně nazývají „sídliště naležato“. Kritice suburbanizace se na konci 20. století věnovalo také hnutí Nový Urbanismus, které hlásalo návrat k tradiční kompaktní městské zástavbě a znovunalezení veřejného prostoru. Podporovali také regionální plánování venkova a krajiny s cílem snížení zvýšit jeho atraktivitu a snížení času stráveného v dopravních prostředcích.

2.2 Příčiny suburbanizace

Živelná suburbanizace po roce 1989 byla mj. zapříčiněna zmírněním ochrany zemědělského půdního fondu, restitucemi půdy a aktivitou nově vzniklých developerských společností. Restitovaná zemědělská půda se, zvláště v atraktivních lokalitách v blízkosti měst, začala převádět na stavební pozemky pro rezidenční výstavbu. Zprvu se toto týkalo zejména okolí Prahy, dnes však v podstatě okolí každého velkého města (Šilhánková, 2007).

Další aspekt, který může urychlovat/zpomalovat růst suburbií je situace na pražských sídlišťích. V současnosti je situace taková, že v bytech postavených v 70. letech bydlí obyvatelé, kteří je kupovali ve 30. letech, tudíž jim je dnes 65-75 let. Ve Francii a Anglii se do předměstských sídlišť stěhují přistěhovalci z Afriky a Asie. V Praze pravděpodobně nedojde k vzniku „ghett“ nicméně situace sídlišť je pro další rozvoj zástavby zásadní. V 90. letech bylo pro bohatší lidi symbolem vlastnictví domu (klidně i na monotónní ploché krajině někde u Průhonic). Tyto preference se v současnosti mění a je kladen stále větší důraz na volbu lokality a nejen pozemku. Tento trend kopíruje vývoj v západní Evropě.

Zajímavé je, že podle výzkumu SC&C pro MF Dnes z 12.2.2005 si žít mimo město (vesnice/malé město/suburbie) přeje 60 % respondentů, z toho 33 % v malém městě a 27 % na vesnici. České preference víceméně kopírují situaci ve Francii/Německu/Nizozemí. Další rozvoj suburbií bude do značné míry záviset na volném trhu s byty – je důležité, aby se lidé mohli stěhovat do optimálních, stále častěji malých bytů a tím uvolnili větší byty pro rodiny.

2.3 Rozvoj obcí a územní plánování

Před rokem 1989 v Československu fungovalo centrální plánování, které potlačovalo fenomén suburbanizace. Nejčastějším typem bydlení byla panelová sídliště, která ovšem nesplňovala kritéria nově se formující vyšší třídy. Díky tomu začaly vznikat četné oblasti rezidenční suburbanizace. V blízkosti dálnic a dopravních křižovatek začaly také vznikat zóny komerční suburbanizace s vysokými nároky na plochu: sklady, haly, obchodní zóny a dopravní křižovatky (Ouředníček a kol., 2008).

Podle Jehlíka je katalyzátorem tohoto fenoménu dvojnásobnost vztahu člověka a společenství, kdy člověk chce být sám a zároveň součástí společenství. Rádi bychom žili v hájovně u lesa, ale také kolem sebe chceme lidi a sídlo (Jehlík 2012, 2-3). Investoři také preferují výstavbu na zelené louce, protože je jednodušší a levnější, než např. oprava zchátralého objektu uvnitř města.

S odchodem obyvatel ztrácí jádro města svou důležitost z hlediska pracovních příležitostí, nákupů a služeb. Nově navržená zástavba je často bez vazby na vybavenost i dostupnou hromadnou dopravu. Stírá se tak rozdíl mezi rolemi města a vesnice. Dříve byly role jasné, na venkově převládala zemědělská produkce, ve městě řemeslo, obchod a v pozdější době průmysl. Obě role se navzájem doplňovaly. V nově vznikajících satelitních městečkách se bohužel nespojují výhody města a vesnice, ale je tomu naopak

2.4 Dopady na krajinu a sídla

Löw říká, že každý nemůže mít vilu na venkově jako bohatý renesanční měšťan a dokonce i vlastnictví malé chaty pro druhé bydlení by dnes zničilo, co z evropské krajiny dosud zbývá. Většina Evropanů může žít po většinu svého času jen ve městě (Löw, 2003). Pokud obec navrhuje zóny určené k zástavbě RD, tak je důležité, aby tyto lokality navazovaly/prolínaly se s původní zástavbou a netvořily novou dominantu. Tato koncepce je výhodná i z pohledu obce i pro stavebníky, neboť snižuje náklady na připojení k obecní infrastruktuře i na její údržbu.

Řada obyvatel se z center měst stěhuje do suburbií kvůli blízkosti přírody. Developeři, územní plánovači i starostové ovšem často zapominají na dostupnost a prostupnost krajiny. Cesty v nově navržených souborech často končí v polích bez návaznosti na okolní síť a krajinu. Gehl říká, že jediné pokud je volná krajina propojena pomocí pěších a cyklistických tras, tak lidé mohou blízkost a přírodu a zeleně skutečně využít (Gehl, 2000).

2.5 Hranice sídla a zábory půdy

Dříve hranice nových pozemků vytyčovali lokátoři. Ti přišli na zelenou louku, zapíchlí čtyři kolíky a definovali náměstí. Tato města fungují dodnes, a to mj. proto, že byla jasně stanovena hranice mezi soukromým a veřejným (Hnilička, 2012). V dnešní době tuto roli zastávají developeři. Ti však, motivováni co největším ziskem, často navrhuji zástavbu postavenou na pravoúhlé síti odtrženou od původní obce.

Suburbanizace ohrožuje volnou krajinu, ale zapříčiňuje rovněž postupný úpadek klasického města, protože vylidňuje nebo ožebračuje jeho střed. Tento trend by časem mohl vést (a v některých případech už i vede) k reurbanizaci – návratu k základním vlastnostem města: koncentrace příležitostí a osob, možnost volby, diverzity a variability v rámci městského života.

Oproti všestranně propíraným negativním dopadům rezidenční suburbanizace se o ostatních záborech půdy mluví daleko méně. Území Středočeského kraje je v současné době ohrožováno několika typy ztráty krajinného prostoru. Jedná se zejména o tyto zábory nutné pro dopravní stavby, průmyslové zóny a sklady/logistické parky/obchodní centra.

Zemědělství ve Středních Čechách v historii tvořilo ekonomický základ krajiny. V posledních letech je patrný odklon od tohoto směřování. V budoucnu je vývoj zásobování potravinami značně nejistý, proto je moudré s půdou hospodařit uvážlivě. Firmy přicházejí a odcházejí (nemají vazbu na konkrétní místo) ale lidé v regionu žijí stále.

2.6 Domy a pozemky

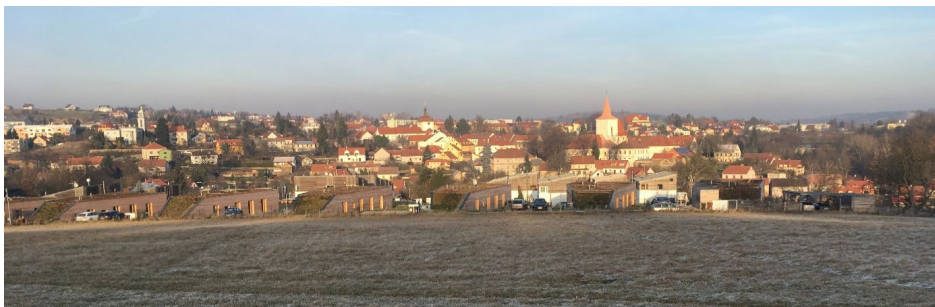
Domy jsou na těchto pozemcích umístěny uprostřed a nevytvářejí tak skutečný uliční prostor. Jak poukazuje Škadraba, tak dům dokázal nemít ve své zadní podélné stěně otvory, přisunul se k hranici souseda a tím pádem pro sebe vytvořil klidný prostor dvora. Toto je podle mne princip tradičního chování vesnického domu. Novodobý vesnický dům neposkytuje jeho obyvatelům soukromí, neb je posazený uprostřed parcely a je otevřený na všechny strany a ze všech stran je vidět (Škadraba, 2000). Jeho obyvatelé si pak soukromí vytvářejí za pomoci vysokých nepropustných plotů a tují.

Problematickým jevem je také předimenzovanost parcel. V roce 1997 byl průměrná rozloha parcel 887 m², v roce 2005 to bylo už 1106 m². Menší a často i užší parcelace umožňuje do veřejného prostoru napojit více jednotek, čímž se oživuje veřejný prostor a také snižují náklady na údržbu veřejných komunikací a sítí v přepočtu na jednotku (Hnilička, 2012). Tyto domy jsou také často stavěny tak, že pokoje jsou umístěné v patře – tj. je zde jasná preference na mladé kupce, nicméně nepočítá se s tím, že tito kupci časem zestárnou a tato dispozice pro ně bude nevhodná

Touha vlastního venkovního obytného prostoru (zahrady) je významná. Stačí si uvědomit, kolik lidí přimyká ke svým zahrádkám v zahrádkářských koloniích, či víkend co víkend odjíždí na své chalupy (Hnilička, 2012). Z pohledu zahrad v satelitních městečkách je však situace poněkud jiná. Nesází se plodící keře ani užitkové rostliny. Kvetoucí stromy jsou nahrazeny slunečníky, markýzami apod. Pěší cesty jsou zpravidla ze zámkové dlažby a téměř každý dům má vlastní bazén. Zahrady některých pozemků zůstávají i neudržované. Důvodem může být nedostatek financí, energie, ale také nezájem obyvatel.

Další otázkou týkající se suburbanizace je hledání identity místa. V souvislosti s globalizací je často diskutována otázka, zda globalizace přispívá k homogenizaci či diferenciaci různých lokalit. King se domnívá, že globalizace může znamenat jak vznik homogenity a stejnosti, tak vytváření heterogenity či různosti (King, 1990). V souvislosti s výše uvedenými tezemi autorů je otázkou, zda nově budované soubory nejsou ve své podstatě stejné. Každý majitel domu se chce odlišit od svého souseda (za touto snahou lze hledat snahu vymanit se z uniformity předchozího typu bydlení – často sídlištního typu). Soubory pak často působí nesourodě a mají daleko k ideálu, o kterém majitelé domů na počátku stáli.

Hezkou ukázkou může být soubor domů v lokalitě „Za pivovarem“ v Jílovém u Prahy (viz. obr. 1). Přestože jednotlivé domy nejsou architektonicky cenné, tak lokalita jako celek svou cenu má. Z rozhovorů, které jsem pořizoval v rámci psaní diplomové práce „Jílové u Prahy – manuál rozvoje veřejných prostranství“ vyplynulo, že jak obyvatelé nových domů, tak překvapivě i starousedlíci považují tento soubor za zdařilý a vnímají ho, jakožto přirozené zakončení zástavby jižně od centra obce.



obr. 1 – Lokalita „Za Pivovarem“ v Jílovém u Prahy
(zdroj: Fotografie autora)

2.7 Veřejná prostranství

Veřejné prostory mají nezanedbatelný podíl na veřejném životě v obci. Dobře navržené prostory využívají obyvatelé v každodenním životě. Zejména jsou důležité pro dospívající mládež, seniory a matky s dětmi. Důvodem je mj. nižší mobilita seniorů a studentů. Ti, díky tomu, že neřídí automobil, tráví velkou část času právě v místech bydliště. Velkou část suburbií však tvoří domy s oplocenými zahradami propojenými úzkými ulicemi. Veřejný prostor úplně chybí nebo je jím často např. parcela, která nebyla vhodná k prodeji.

Kvalita veřejných prostranství je také mj. jedním z parametrů, který určuje hodnotu pozemku. Mocová uvádí, že ideální poměr plochy zeleně a rozptylových prostranství odpovídá 30 % (viz. obr. 2) (Mocová, 2014). Převážná část suburbií tyto parametry nespĺňuje. Částečným zlepšení stavu pomohla aktualizace vyhlášky č. 501 z roku 2006, ta v §7 odstavec 2 říká, že pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plochu veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace (vyhláška 501, 2006).

2.8 Doprava a technická infrastruktura

Z pohledu veřejné hromadné dopravy je důležité držet vhodnou hustotu osídlení. Středočeská vesnice má průměrnou hustotu osídlení 50-70 obyvatel na hektar. Oproti tomu městský či poloměstský typ osídlení s hromadnou dopravou a malými obchody vyžaduje hustotu min. 100 obyvatel na hektar. (Cílek, Baše, 2005).

Dalším problémem je tzv. „začarovaný dopravní kruh“. Silnice skoro vždy znamená novou zástavbu. V důsledku toho dojde k ucpání existujících silnic a vznikne požadavek na výstavbu nových komunikací. Podél těchto komunikací dojde k nové zástavbě a problém se opět opakuje.

Narůstající délka infrastruktury představuje pro obce další náklady, které navíc budou v budoucnu růst + v horizontu 30 let bude potřeba provádět generální opravy vodovodní a kanalizační sítě. Sídelní struktura v ČR je tvořena hustou sítí malých sídel (střední vzdálenost mezi sídly je 1,8 km), s ohledem na rozvoj zástavby okolo cest hrozí propojení do „nekonečné“ pásové zástavby.



obr. 2 – Prostorové porovnání výstavby 20 rodinných domů
(zdroj: Jak vytvořit charakterově pestré obytné prostředí, Mocová Alena, FA ČVUT, 2011)

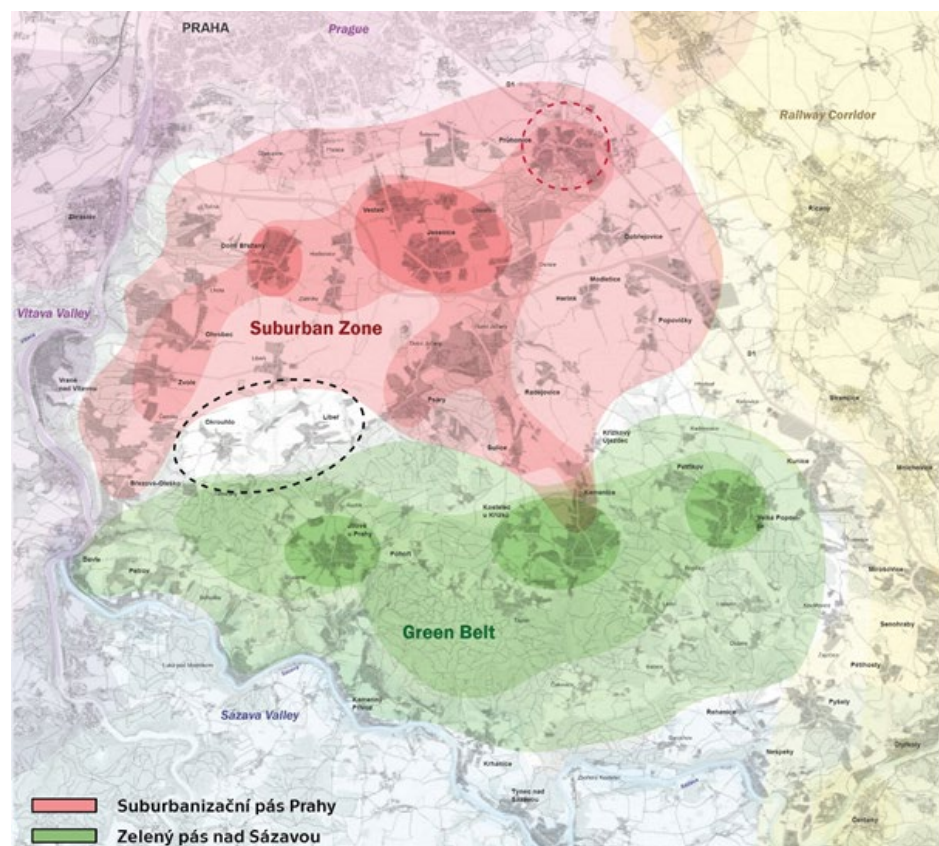
2.9 Pozitivní dopady

V souvislosti se suburbanizací je zmiňována celá řada negativních dopadů, nicméně pro obce i nové obyvatele může přinášet i určitá pozitiva. Pro obce může být pozitivem příchod ekonomicky silnějších skupin obyvatel. Pokud v obci budou mít noví obyvatelé trvalé bydliště, tak také např. možnost dosáhnout na některé dotační programy. Možné je i zvýšení participace obyvatel na životě v obci, ať už jde o politiku či např. kulturní akce. Obyvatelé suburbíí jsou také vystaveni menší hlukové zátěži, znečištění ovzduší a v těchto oblastech je také většinou nižší kriminalita.

3 Vliv suburbanizace na sledovanou oblast

3.1 Popis oblasti

Oblast je na jedné straně vymezena přírodními hranicemi řeky Vltavy, Sázavy a jejich hlubokými údolím a na druhé straně liniiovými stavbami Pražského okruhu a dálnice D1. Uvnitř této lokality bychom našli dvě oblasti. Hlavními centry jsou Jílové u Prahy, Jesenice, Kamenice a z hlediska komerční vybavenosti zóna Čestlice-Průhonice. Přibližné vymezení oblastí je patrné níže na obr. 3.



obr. 3 – Vymezení jednotlivých lokalit ve sledované oblasti
(zdroj: Life beyond the city edge, Lenka Hrušková, FA ČVUT, 2010)

První lokalita je více spjatá s životem ve městě a více se blíží tomu, co bychom nazvali suburbanizačním pásem Prahy. Tato oblast je charakteristická rovinným terémem s minimem bariér, bránících rozvoji zástavby a dobrou dostupností města jak individuální, tak veřejnou hromadnou dopravou. Zároveň se v této oblasti nachází kvalitní půdy, které jsou ovšem díky nedostatečné ochraně často přeměněny na stavební pozemky.

Druhá lokalita je tvořená převážně zeleným pásem v blízkosti řeky Sázavy. Charakter této oblasti je spíše rekreační – typickým znakem jsou velké plochy lesů a dramatický terén vzniklý díky formování přítoků i samotného koryta řeky Sázavy. Oblast obsahuje také mnoho historicky cenných míst. Na druhou stranu je tato oblast hůře dopravně dostupná, což je také důvodem, proč v této oblasti „nebudují“ suburbanizace v takovém rozsahu jako v první lokalitě. Tento stav se může ovšem změnit s dobudováním dálnice D3, a proto je potřeba se na tuto „invazi“ připravit již nyní.

3.2 Původní krajina

Pro pochopení vývoje lokalit je zásadní porozumět původní krajině, která je pro rozvoj mantinelem a zároveň nepostradatelnou hodnotou. Sledované území se nachází na území dvou okresů, a to sice Praha-východ a Praha-západ. Každá část je specifická a procházela v historii jiným vývojem. Část oblasti zasahuje do jižní části okresu Praha-východ, jejíž hranicí je údolí řeky Sázavy mezi Chocerady a Kamenným Újezdem. Tato část je položena od 250 m. n. m. v údolí řeky Sázavy po oblast okolí Říčany, kde výška přesahuje 400 m. n. m. Vyznačuje se velkou lesnatostí a pahorkatinným až vrchoviným georeliéfem (viz. obr. 4).



obr. 4 – Říčany a okolí (zdroj: Letecké snímky – web FLYFOTO, 2013)

Pro část území v okresu Praha-západ je typický dramatictější reliéf. Její jádro se nalézá v okolí soutoku řeky Sázavy a Vltavy. Terén stoupá od těchto řek až do výšky 400 m. n. m. a má vrchovinový ráz zpestřený lesnatými hřbety vytvořených přítoky potoků (např. Radošínský potok). Tato oblast se vyznačuje poměrně velkými komplexy lesů. Pásky lesů lemují většinou údolí, bezlesé jsou jen plošiny s hlubšími hlinitými půdami - např. prostor mezi Okrouhlem, Jesenicí a Jílovém - viz. obr. 5 (Ložek a kol., 2005).

Z pohledu kulturní krajiny hraje neopomenutelnou roli Jílovská zlatohorní oblast. První osady byly zakládány odlesňováním oblastí v blízkosti vodních toků v okolí města. Vznik Jílového ve 13. století je provázán s počátky hlubinné těžby zlata. Od počátku ve městě měli hlavní slovo pražští patriciové, kterým panovník pronajímal doly za úplaty. Příjmy z Jílovských dolů do značné míry financovaly výstavbu Havelského pražského města.

Ve 14. století dochází k útlumu hlubinné těžby, způsobeného zejména zatopováním dolů. V té době také zaniká řada osad v celém regionu a dochází k poklesu významu Jílového. Definitivní konec „zlaté éry“ znamenají husitské války. Osady díky své poloze neposkytovaly výhodné podmínky pro zemědělství, a tak se hlavním zdrojem příjmů obyvatel stává řemeslná výroba a výběr mýta na zemské cestě do Lince, která městem prochází.

V 15. století dochází ke krátkému obnovení těžby a město také získává svou dnešní podobu struktury zástavby centrální části města. Ta se až do současnosti z pohledu urbanismu téměř nezměnila. V 16. století zasáhlo několik požárů a vojenských tažení, což vedlo k tomu, že se Jílové na konci 17. století stalo nejmenším královským městem vůbec. Reálný význam města byl až do 19. století zanedbatelný (Balík a kol., 1987)

Novodobý rozvoj města proběhl ve 20. a 30. letech 20. století, kdy se město rozrostlo o dvě čtvrti. Historické jádro města bylo v roce 1992 prohlášeno za městskou památkovou zónu (Kuča, 1996).



obr. 5 – Davle a okolí (zdroj: Letecké snímky – web FLYFOTO, 2013)

3.3 Vliv dopravy

V celém jižním sektoru trvale narůstá počet automobilů. Tento stav je dán nejen nárůstem počtu obyvatel, ale i vysokým počtem automobilů na jednu rodinu. Často je tomu tak, že v případě nových obyvatel každý člen rodiny starší osmnácti let vlastní automobil. Z hlediska dopravní zátěže mají dopravní vazby vnitro-regionální a město-zázemí zásadní podíl.

Účinným nástrojem pro snížení počtu cest vykonávaných automobily je zřizování sítě parkovišť P+R a B+R v blízkosti stanice metra a vlaků společně se zlepšováním kvality hromadné dopravy (zkracování intervalů, budování nových kolejových spojení atd.) v regionu.

Suburbanizace vždy byla ve velmi úzké souvislosti s dopravou a jejich vztah je oboustranný. Rozvoj suburbanizačního procesu byl umožněn především díky technickému pokroku v dopravě a rozvoji dopravních sítí. Větší využívání osobního automobilu umožnilo bydlení v širším okolí města a dojížděku za prací do centra. Výstavba silnic pak zpřístupnila velké množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu (Sýkora, 2002).

Zatímco v období před masivním rozvojem automobilismu byl rozvoj příměstských sídel lokalizovaný především podél železnice, automobil umožnil růst do všech směrů s preferencí dálničních linií (Mayer, 1967). V socialistických státech byla tato změna kvůli dlouhodobě výrazné závislosti na prostředcích hromadné dopravy poněkud opožděna (Ouředníček, 2002).

V počátcích doprava spíše ovlivňovala suburbanizaci a teprve později se začal výrazněji projevovat i zpětný vliv suburbanizace na dopravu. Podle Puchera je tento symbiotický vztah vnímán spíše jako další dopad rozvoje automobilismu, ale zároveň tvrdí, že suburbanizace je jedním z nejdůležitějších důvodů, proč roste počet majitelů a uživatelů automobilu. „Rozvolněná příměstská zástavba vyžaduje auta pro potřeby osobní dopravy, ale na druhou stranu, osobní automobily také podporují rozpínání měst do okolní krajiny“ (Pucher, 2002).

Výrazný nárůst dopravy způsobuje především IAD, které ve výkonnosti, efektivitě a flexibilitě nemůže jiný dopravní prostředek konkurovat. Rozvolněnou formu zástavby typu urban sprawl je totiž téměř nemožné efektivně obsluhovat veřejnou dopravou.

Výstavbou místních komunikací, obchvatů, přivaděčů, dálnic či parkovišť navíc neustále roste tlak na další zábor ploch, čímž vznikají radikální a nevratné změny ve využívání krajiny. Výdaje na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury jsou velkou zátěží pro veřejné rozpočty, ve kterých už nezůstávají finance na hromadnou dopravu. Jak se navíc ukázalo, ani rozsáhlé rozšiřování kapacity silnic nedokáže vyřešit problém přeplnění sítě, protože nové komunikace indukují nové dopravní proudy, které byly před výstavbou uspokojeny jiným způsobem (Pucher, 1999).

Oproti suburbanizaci ve Spojených státech je situace v Evropě odlišná. V USA suburbanizace vzniká formou urban sprawl, kdy sídla rostou nezávisle na původní sídelní struktuře. V českém prostředí je obvyklá forma „obrůstávání“ a integrací suburbů do současných sídel. Rozdílem oproti USA je také fungující hromadná doprava. Z hlediska dopravy je v českém prostředí největším rizikem neregulovaná expanze komerční suburbanizace s doprovodnými negativními jevy.

Z hlediska dojížděky do práce a do škol je zajímavé sledovat, jaké dopravní prostředky využívají obyvatelé sledované lokality. Pro dojíždění do Prahy z území středočeského kraje podle průzkumu ROPIDu z roku 2003 využívá autobus 17,1 %, vlak 7,6 %, automobil 46,9 % a jiný způsob 28,4 % cestujících. Rozhodující je umístění suburbální zóny. V případě sledované oblasti je díky absenci vysokokapacitní příměstské a městské dopravy (železnice, metro) zastoupení využití automobilové dopravy až 70 %. Autobusová doprava není příliš motivující, neboť autobusy stojí v kolonách stejně jako automobily. Dalším problémem je i vzdálenost stanice metra Budějovická, kde většina těchto autobusů končí – z okraje Prahy cesta trvá ještě 20 min.

Určitým příslibem do budoucna může být plánované metro D do Písnice, které by společně s velkým zachytným parkovištěm P+R mohlo situaci zlepšit a obyvatelé této lokality by mohli začít více využívat hromadnou dopravu. Naopak vybudování Pražského okruhu se neukázalo jako pomoc pro zlepšení situace. Do oblasti pravidelně přivádí

transitní dopravu a v případě nehody na dálnici D1 před Prahou je tato oblast zasažena vznikem kongescí ve značné míře. Dále je díky němu tlak na vznik dalších zón komerční suburbanizace.

V oblasti Jílového u Prahy ohrožuje kulturní i přírodní krajinu plánovaná výstavba dálnice D3. Ta je pro oblast jižních Čech i dopravní obsluhu Neveklovska určitě potřebná. Samotné Jílové z její výstavby může určitě profitovat, neboť se řádově zlepší dostupnost do Prahy. Na druhou stranu dojde k poškození údolí řeky Sázavy a chatových oblastí Žampachu/Luk pod Medníkem a Hostěradic, kudy dálnice bude procházet. Dalším velkým rizikem jsou nezmapovaná důlní díla v Jílovském zlatohorním revíru a změna hydrogeologických poměrů v regionu. V návaznosti na tuto výstavbu hrozí také další vlny suburbanizace a přeměny rekreačních objektů na objekty určené k trvalému bydlení.

O výběru koridoru rozhodla vláda v roce 2005 a v roce 2015 byla schválena přesná trasa. Jak bylo již zmíněno, tato trasa se opírá o zmapovaná důlní díla, jejichž záznamy se vedly od

18. století a skutečný rozsah středověké těžby není známý. Trasa byla již částečně posunuta východněji do oblasti Luka pod Medníkem, nicméně ani tento fakt neeliminuje riziko (ŘSD, 2007).

Druhá zvažovaná trasa dálnice D3 zkapacitněním stávající silnice I/3, možná z politického pohledu snahy o rozvoj špatně dostupného regionu Neveklovska/Sedlčanska, představuje méně vhodné řešení, nicméně situace na dálnici D8 a propady při výstavbě tunelu Blanka ukazují, že ve výsledku může vhodnější trasování vést k úspoře finančních prostředků i lidských životů.

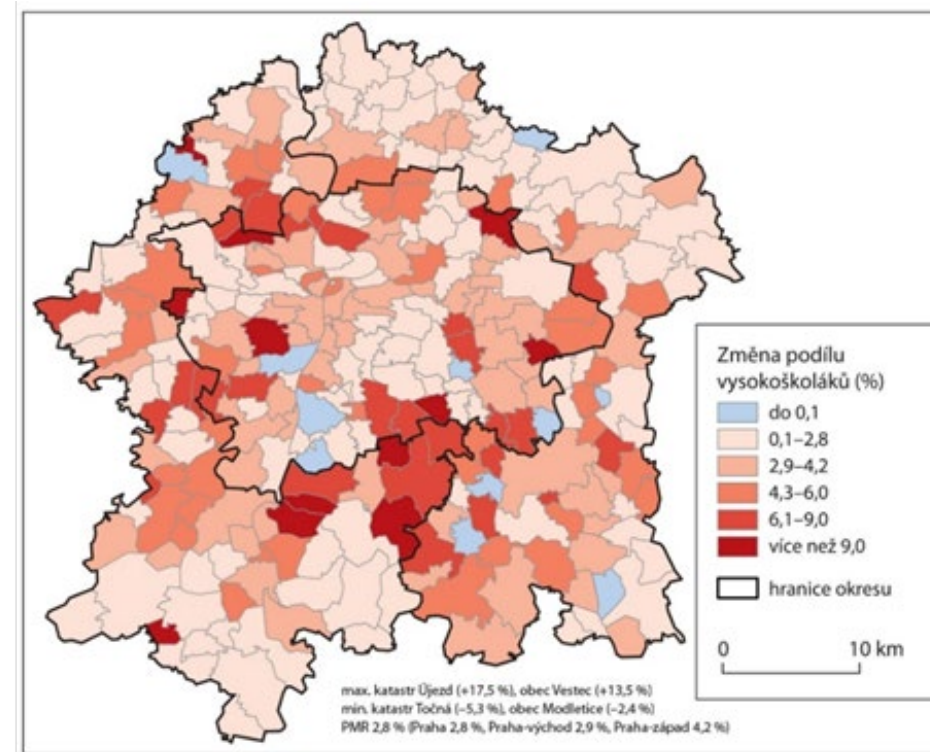
3.4 Vzdelanostní struktura obyvatelstva

Vzdělanost je tématem, se kterým se setkáme v řadě disciplín. Z hlediska suburbanizace je také podstatná, neboť početná skupina obyvatel migrujících do oblastí v okolí Prahy má vysokoškolské vzdělání. Tento fakt sebou přináší i jiné návyky a do určité míry je vzdělání provázáno s vyšším společenským statusem i vyššími příjmy.

Postavení Prahy a okolí je v rámci České republiky specifické. V hlavním městě studuje více než 80 tisíc vysokoškolských studentů (rok 2005), jejichž počet se neustále zvyšuje. Tento počet představuje téměř třetinu všech studujících vysokoškoláku celého Česka. Do Prahy se koncentruje čtvrtina všech vysokoškolsky vzdělaných lidí, ale pouze dvanáct procent obyvatel Česka. Přestože dochází k oslabování dominantní pozice Prahy jako střediska vzdělanosti, což je důsledkem decentralizace vysokého školství do dalších velkých českých měst, je Praha územím s nejvyšší úrovní vzdělanosti a její zázemí oblastí s největšími proměnami vzdělanostní struktury v rámci celé republiky (Šnejdová, 2004).

Zajímavým údajem jsou výsledky sčítání lidu, domů a bytů. Z nich vyplývá, že z hlediska nárůstu podílu vysokoškoláků mezi lety 1991 a 2001 (viz. obr. 6) je zaznamenán největší nárůst v Újezdě (17,5 %), Vestci (13,5 %), Zvoli (12,9 %), Ohrobcích (11,7 %) a Kolodějích (9,1 %). Tři z těchto jmenovaných obcí lež v sledované oblasti (SLDB, 1991 a 2001). Naopak oblasti s nejvyšším poklesem podílu vysokoškoláků jsou sídlištní lokality, u kterých tak dochází k sociální degradaci.

Díky těmto změnám vedle sebe vznikají lokality se značně odlišnou vzdělanostní úrovní. Obyvatelstvo přicházející do nových lokalit je městského typu, mladší, vzdělanější, s vysokou zaměstnaností. Vývoj vzdělanostní struktury tak indikuje možnou hrozbu sociálně prostorové polarizace, tedy rozvoj jedné části obce za současného úpadku či stagnace části sousední.



obr. 6 – Změny podílů vysokoškoláků mezi lety 1991 a 2001
(zdroj: Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB), Praha, 1991 a 2001)

3.5 Charakter sociálního prostředí

V minulosti byly zmíněné tři varianty vývoje lokálních společenství využity pro hodnocení měničích se prostředí nizozemských předměstí (Lupi, Musterd 2004). Autoři se kloní k názoru, že pro současné komunity není sice typická úplná ztráta soudržnosti (lost), sousedství však ani nezůstávají místy s tradičními úzkými vazbami mezi obyvateli (saved). Všeobecně je přijímán názor na postupné rozšíření sociálních sítí z lokálního měřítka na regionální nebo dokonce globální síť kontaktu (transformed).

Toto vše je dáno současným způsobem komunikace a vyšší mobility obyvatel. Díky tomu se snižuje kontakt na lokální úrovni. Na první pohled by se tak mohlo zdát, že tento fakt bude polarizovat prostředí v suburbii na původní „kontaktní“ obyvatel a nově přichozí „nekontaktní“. Výsledky výzkumů nicméně ukazují ve většině případů dobré soužití obou skupin obyvatel (Ouředníček, 2007).

Nově přichozí obyvatelé kladou nároky na zastupitelstvo obce. Jedná se zejména o vyšší požadavky na technickou i sociální infrastrukturu. Typický je tlak na zavedení inženýrských sítí, opravy komunikací nebo častější svoz odpadků. Specifické demografické složení (především mladé rodiny s dětmi) má za příčinu zvýšené nároky na mateřské školy a nižší stupně základních škol. V některých rychle rostoucích obcích nestačí technická infrastruktura, např. čistíčky odpadních vod.

Z dotazníkových šetření vyplývá, že pozitivně hodnotí původní obyvatelé především zaktivizování života v obci. S nově příchozími se také mění životní styl obce. Proměňuje se například rytmus dne, otevírací hodiny na obecních úřadech, v obchodech atd. V těchto dotaznících je také nejčastější odpovědí, že obě skupiny obyvatel žijí nezávisle na sobě a mají mezi sebou minimum vyloženě negativních vztahů.

Kontakty mezi starými a novými obyvateli obce vznikají nejčastěji dvojí cestou. První cestou je zapojení nové oblasti do běžného chodu obce díky službám – obsluhování řadou lokálních služeb: poštačka, učitelka v MŠ, elektrikář a další. Ti všichni se dostávají do kontaktu s nově přistěhovanými obyvateli – otázkou je, jak pevné sociální vazby tyto kontakty utvářejí. Další variantou „napojení“ jsou aktivity dětí – besídky v MŠ, kroužky, pálení čarodějnic, oslava dne dětí, setkávání na místním hřišti atd. Tyto vazby většinou bývají těsnější a pomáhají integrovat nově přistěhované občany do života v obci. Řada nově příchozích obyvatel si také lokalitu nového bydlení nevybrala náhodně. Obec nebo její okolí znají z minulosti, nebo mají v obci známé či přátele.

3.6 Cesta k udržitelnému rozvoji v regionu

Rodinný dům za Prahou je snem mnoha obyvatel Prahy. Často se jeho výstavbou zadluží na desítky let. Jejich sny ovšem často končí vysokým plotem, kterým se oddělují od okolní rušné ulice či okolní zástavby. Denní dojíždka do Prahy je často výrazně delší, než se zdálo (a než developeři slibovali). Stejně tak v obci chybí vybavenost i možnosti trávení volného času.

Co tedy může v ideálním případě předměstí nabídnout na rozdíl od Prahy? Těsný kontakt s přírodou (velmi kladně je hodnocena blízkost lesa či vodní plochy/toku); základní vybavenost v péři dostupnosti; to, že znáte své sousedy a rodiče dětí, které chodí s vaším dítětem do školy; možnost se podílet na chodu obce a skutečně ovlivnit změny, které se v ní odehrávají. Co naopak většinou předměstí oproti Praze nemá? Vyšší vybavenost – obchody, lékař; možnost kulturního vyžití (divadlo, galerie atd.); pracovní příležitosti; anonymitu.

Jakým způsobem se tedy přiblížit k ideálnímu předměstí? První podmínkou je vhodně navržený rozvoj obce, tj. v prvé řadě využívat vnitřních volných pozemků, umožnit (krátký) pěší přístup do centra obce (to samo o sobě podpoří jeho životaschopnost), vizuální propojení s krajinou (například i vhodným výškovým členěním zástavby – v centru vyšší zástavba bytových domů a vybavenost, na okraji rodinné domy, sportovní plochy apod.).

Dalším problémem těchto oblastí je velká poptávka po určitém typu vybavenosti. Například v Jesenici byl tento problém se školkami. Mezitím, než se dobudovaly školky začal být problém se školami a v budoucnu bude v této oblasti například nedostatek míst v domovech pro seniory apod. Z tohoto je patrné, že tyto potřeby jsou většinou pouze v určitém čase – je potřeba proto budovat adaptovatelné stavby nebo i dočasné stavby – v Jesenici takto vznikla „kontejnerová“ školka, tak aby za pár let nově vybudované stavby nezely prázdnotou.

Důležité je pracovat s demografickými daty (které ovšem musí být opřené o reálná data počtu obyvatel, tj. všichni, kteří zde žijí by měli mít změněné místo bydliště) a být na tyto „vlny“ poptávky připraveni. Důležitá je v tomto případě úloha lokálních center (viz. obr. 7).

Velkým rizikem v této oblasti je také snaha o přeměnu rekreačních objektů na objekt trvale užívané. S touto změnou přichází další požadavky na budování infrastruktury, problémy s dopravní obsluhou oblasti a mnoho dalšího. Obce by proto měly striktně bránit těmto změnám.

Mezi velká pozitiva života na předměstí je uváděna možnost každodenní rekreace. Tento fenomén by měl být podpořen cestami napříč zástavbou (tj. například i záhumnými cestami mezi pozemky) – tyto cesty by ideálně měly mít přírodní charakter

(propustné materiály, respektování lokálních zvyklostí) a měly by spojovat zajímavá místa v oblasti (např. místa výhledů, památný strom, vodní plocha/tok apod.)

	Population (2008)	
	Towns	Catchment area
Dolní Břežany	2476	8 497
Lhota		
Točná	500	
Zlatníky-Hodkovice	1091	
Libeň	985	
Libeň		
Ohrobec	899	
Zvole	1449	2 546
Černíky		
Okrouhlo	400	
Březová-Oleško	697	
Jesenice	5289	10 719
Zdiměřice		
Osnice		
Horní Jirčany		
Radějovice	260	
Sulice - Hlubočinka	300	
Vestec	1923	
Dolní Jirčany	2947	2 947
Psáry		
Průhonice	2448	4 548
Rozkoš		
Čestlice	500	
Dobřejovice	757	1 600
Modletice	507	
Popovičky	266	
Herink	70	
Jílové u Prahy	3756	4 170
Studené		
Bohuliby		
Luka p. Medníkem		
Radlík		
Zahofany	160	
Pohofí	254	
Kamenice	3458	4 893
Těptín		
Ládví		
Štířín		
Sulice	900	
Želivec		
Kostelec u Křížků	535	
Velké Popovice	2174	3 398
Lojovice		
Řepčice		
Petřikov	400	
Radimovice		
Kunice	824	
Vrané n. Vltavou		2 145
Davle	1323	1769+
Petrov	446	

obr. 7 – Lokální centra (červeně) vč. spádových obcí a jejich populace

Zodpovědnost za životní prostředí se dostává v posledních letech stále do popředí. Jak u veřejných, tak u soukromých prostranství by měly převládat nezápevně plochy (ideálně zeleně), nově budované domy by měly mít zelené střechy (princip reciprocity – stavba zabere určitou plochu určenou pro vsakování vody, a tudíž by podobnou měla „vrátit“ plochou zelenou střechou).

V této oblasti je důležité zapojit všechny věkové skupiny. Důležitá je především úloha škol v oblasti – ty mohou díky projektům zaměřených například na historii oblasti či tématu spjatá s ochranou přírody i krajiny získat pevnější vztah k místu, kde žijí a zároveň mohou k zájmu motivovat i své rodiče, tj. toto povědomí se rozšíří například všemi generacemi obyvatel.

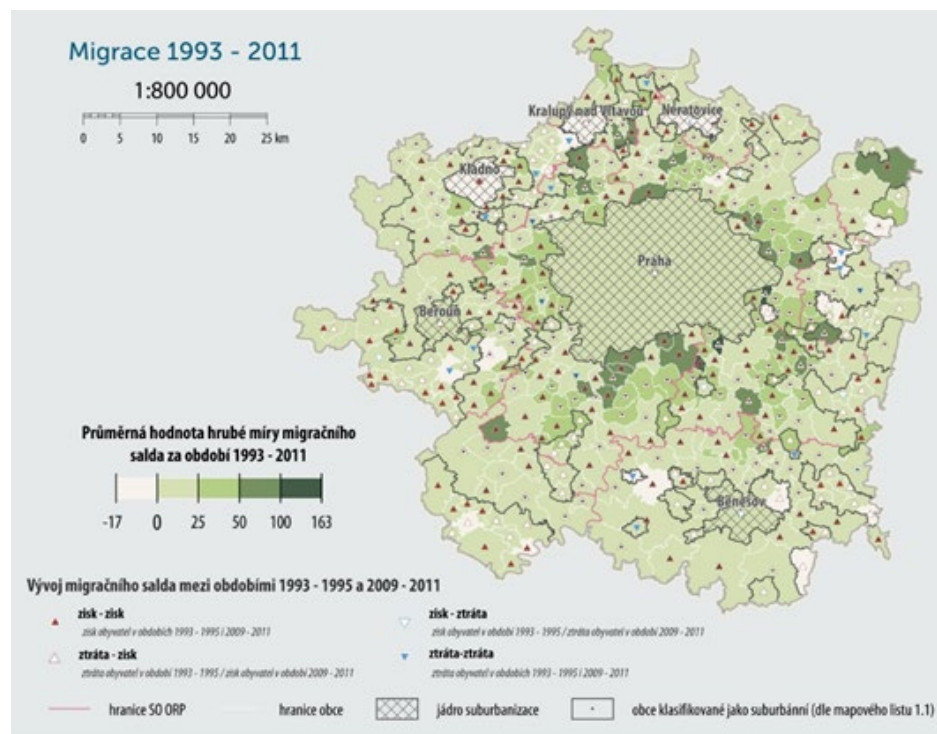
Vhodným nástrojem pro posílení pozice jednotlivých obcí je utváření mikroregionů. Pro obce to vytváří silnější pozici při jednání s dalšími subjekty (Středočeským krajem, Prahou apod.). V oblasti existuje mikroregion Dolní Břežany a Kamenice/Velké Popovice. Vhodné by bylo vytvořit v oblasti dva mikroregiony přibližně ve stopě dvou lokalit na obr. 1, tj. region obcí v blízkosti Pražského okruhu (Zbraslav, Dolní Břežany, Jesenice, Průhonice) a region obcí v zeleném pásu nad řekou Sázavou (Davle, Jílové u Prahy, Kamenice a Velké Popovice).

3.7 Rozbor map Urbánní a regionální laboratoře

Z mapy migrace vyplývá, že v pásu okolo silnice 603 („stará benešovská“) ve Vestci, Jesenici a dále směrem na Kamenici lze pozorovat trvalý přírůstek obyvatelstva. Podél silnice vedoucí z Jesenice na Jílové u Prahy je situace odlišná – v 90. letech docházelo

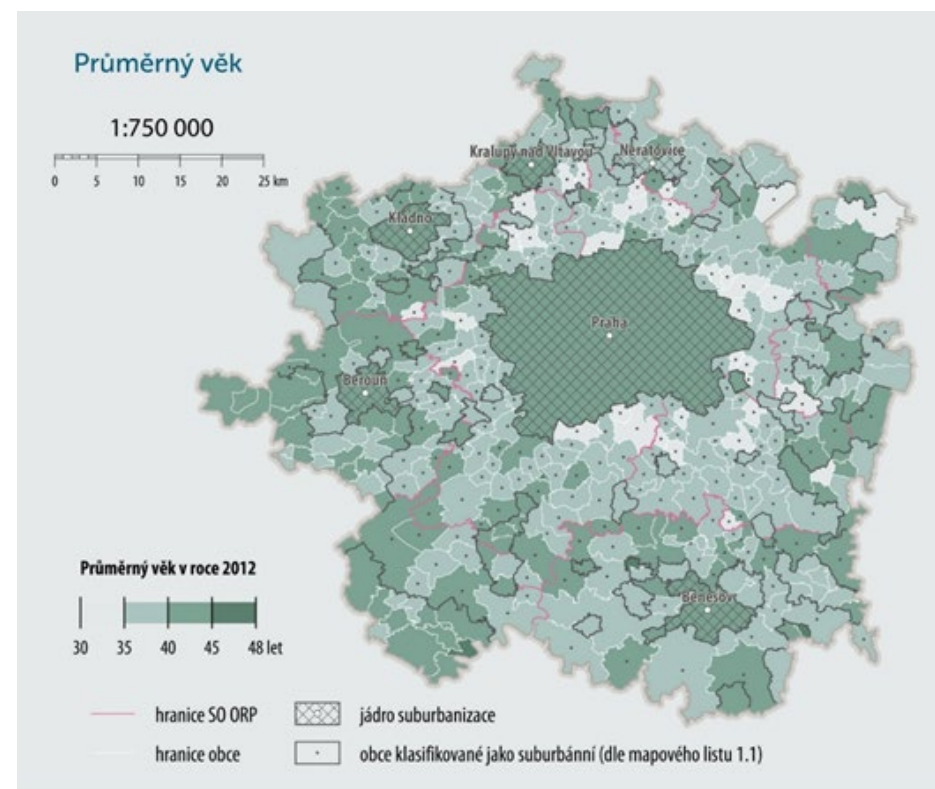
k úbytku obyvatel či stagnaci, především díky dlouhé dojíždě. V současnosti (i díky plánované dálnici D3) oblast opět roste. Trvalý nárůst je také na plošinách nad řekou Vltavou (pás mezi Dolními Břežany a Davlí) – tento růst je zajímavý, neboť oproti výše popsaným oblastem růstu probíhá v oblasti se špatnou dopravní dostupností.

Při porovnání mapy migrace (obr. 8) a mapy průměrného věku (obr. 9) jasně vyplývá, že nově přichází obyvatelé jsou zpravidla mladé rodiny s dětmi – v Jesenici, Dolních Břežanech, Vestci a Hlubočince byl průměrný věk dokonce pod hranicí 35 let. Z mapy je také patrné, že za řekou Sázavou razantně stoupá průměrný věk – je to dáno tím, že z této oblasti je denní dojíždka již velmi dlouhá, a tak nejsou pro mladé rodiny příliš atraktivní.



obr. 8 – Migrace mezi lety 1993 - 2011 (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)

Mapa podílu zastavěných ploch (obr. 10) znázorňuje podíl zastavitelných ploch na celkové rozloze obce. Zde je jasně patrné, že kapacita ploch v obou sledovaných oblastech je již téměř naplněna. Další rozvoj je již spíše nežádoucí. Rozvoj bude v budoucnu (po dostavbě dálnice D3) směřovat do oblasti za řekou Sázavou. Dotčené obce si problém příliš megalomansky navržených zastavitelných rezidenčních ploch uvědomují a do značné míry již ve svých územních plánech tyto plochy redukuje.

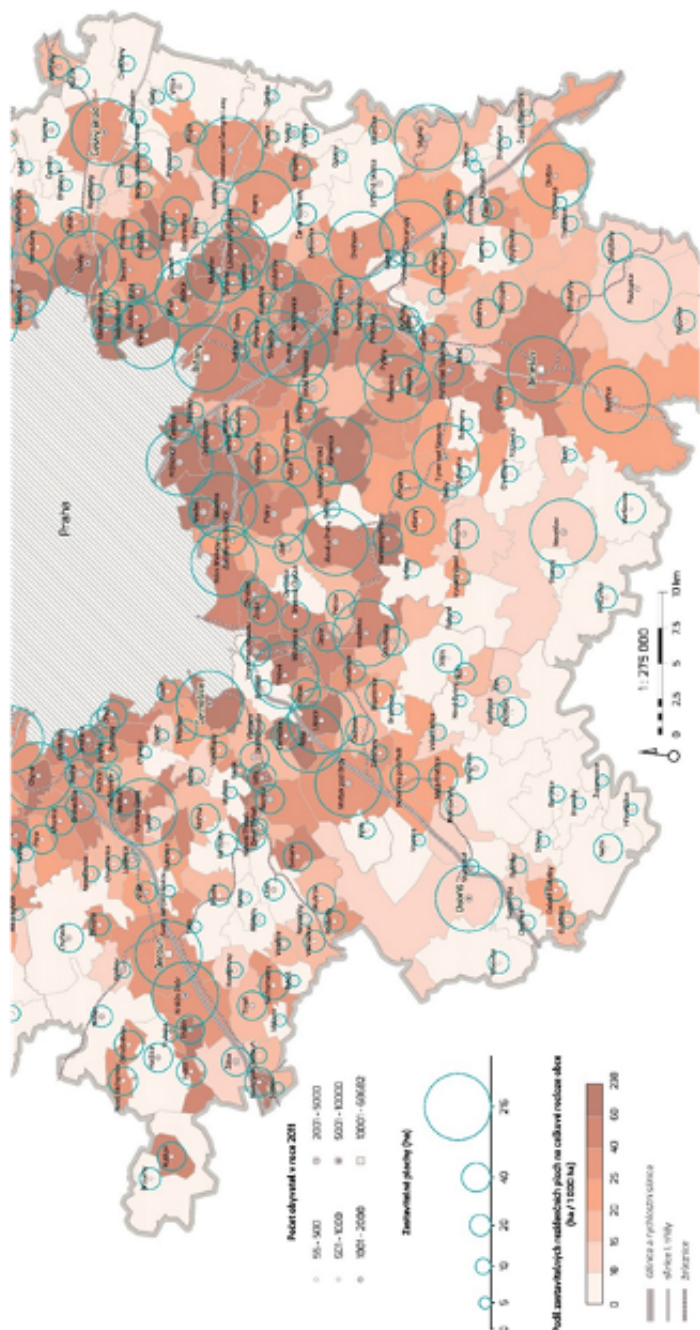


obr. 9 – Průměrný věk v roce 2012 (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)

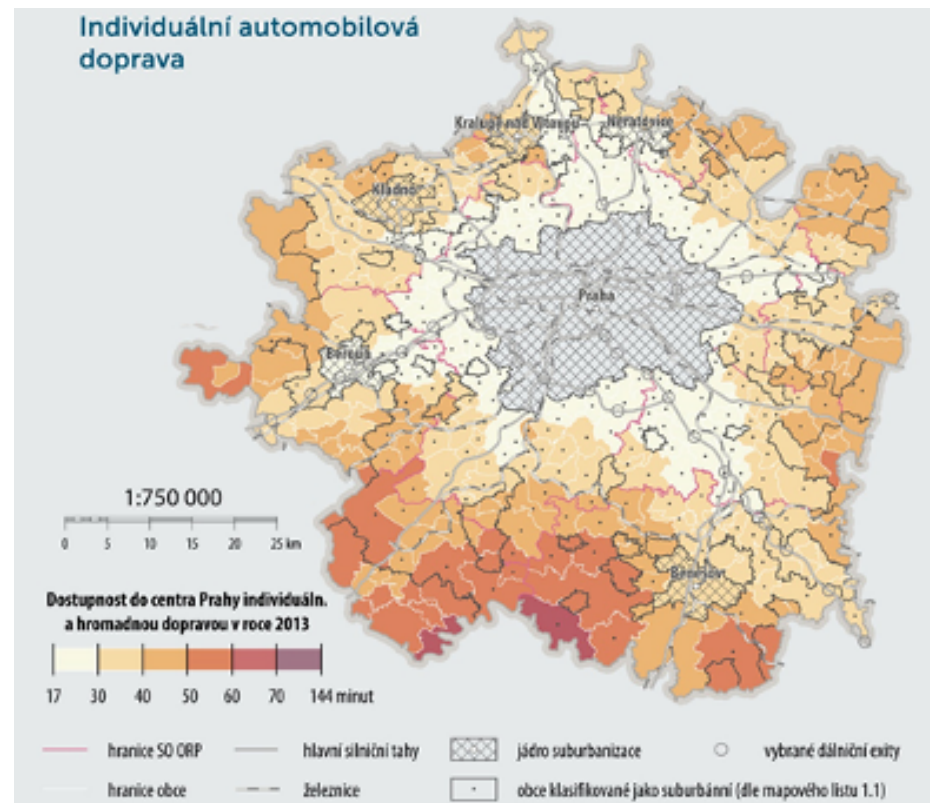
Z map dostupnosti do centra Prahy individuální automobilovou dopravou (obr. 11), a veřejnou hromadnou dopravou vyplývá, že pro rozvoj zástavby je důležitější dostupnost IAD, dostupnost hromadnou dopravou (často i delší doba než hodina cesty) je až druhořadá. Rodiny se na předměstí stěhují kvůli klidu a větší vzdálenosti služeb/zaměstnání řeší dojížděním. Tuto možnost ovšem nemají zpravidla mladiství (ve věku, kdy je již rodiče do všech míst již nedovází a sami ještě nemají řidičské oprávnění) a senioři. Tento stav tudíž vede k tomu, že nám v regionu přibývá další automobilová doprava a situace se, i přes nepokračující rozvoj zástavby, zhoršuje.

Poslední mapa rozvojových potenciálů (obr. 12) by mohla být v podstatě „grafickým závěrem“ analýzy předchozích map Urbánní a regionální laboratoře. Je z ní opět jasně patrné rozdělení oblasti na dva regiony (není náhodou, že hranice se kryje s izochronou 30 min). Každá oblast s vyvíjí jiným stylem. V oblasti blíže ku Praze je rozvoj zástavby již ukončen a probíhal do značné míry bez regulace (včetně všech negativních důsledků).

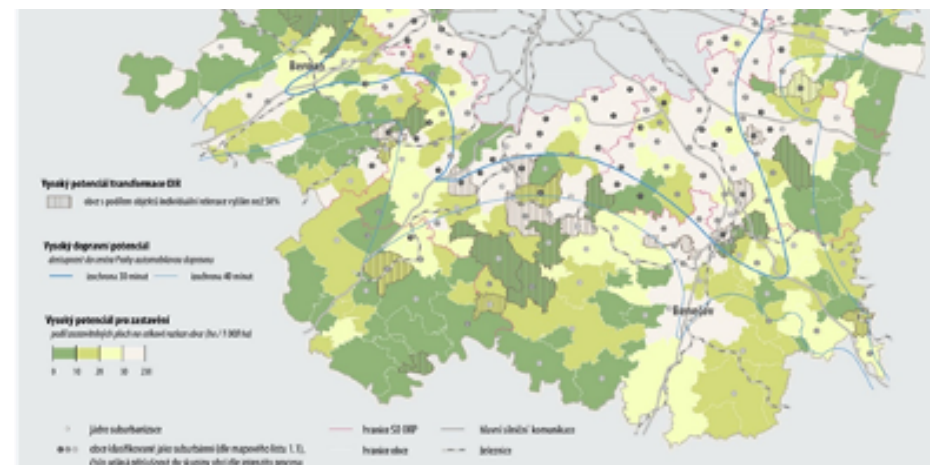
Další vlna suburbanizace může v oblasti dále od Prahy nastat po dobudování dálnice D3. Je velká šance, že by tento rozvoj již mohl být regulovaný (a tudíž prospěšný pro všechny zúčastněné strany). Cestou pro silnější pozici by mohlo být vytvoření výše zmíněných mikroregionů. Další možností by bylo vybudování kapacitního (kolejového) dopravního spojení mezi nově plánovanou zastávkou metra D/Depo Písnice a Jesenicí.



obr. 10 – Podíl zastavitelných ploch na celkové rozloze obce (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)



obr. 11 – Dostupnost do centra Prahy individuální dopravou (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)



obr. 12 – Rozvojový potenciál suburbánní zóny Prahy (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)

4 Závěr

Jak z předchozích stránek vyplývá, problém suburbanizace (nejen jižně od Prahy) nelze vyřešit jedním univerzálním řešením. Pro zlepšení spučasného stavu a nevytváření dalších potenciálních problémů mohou pomoci následující zásady:

- V rámci nových lokalit vytvářet centra nebo novou zástavbu tvořit tak, aby se prolínala se zástavbou původní.
- Povolovat rozvojové plochy jen v místech s dobrou dostupností hromadnou dopravou, např. v blízkosti železničních stanic.
- Bránit v návrzích územních plánů vytváření monofunkčních zón bydlení, např. vložení ploch pro sport, zeleň, vybavenost či nerušící výrobu.
- Určit lokality, či celé obce, kde již nebude růst umožněn, či bude značně regulován, např. možností výstavby pouze jednotek domů s cílem lepší integrace nových obyvatel.
- Důsledně chránit zemědělskou půdu, a kromě staveb ve veřejném zájmu téměř neumožňovat vyjímání pozemků ze ZPF (zemědělského půdního fondu).
- Podporovat výstavbu nových bytů ve městech s cílem umožnit rodinám volbu většího bytu v nižší ceně, než je cena pozemku a malého domku.
- Podporovat výstavbu v rámci proluk, brownfields nebo i rekonstrukci starších staveb, tj. na pozemcích již napojených na stávající infrastrukturu.
- Cesty v nově navržených souborech napojovat na okolní krajinu i okolní síť cyklo a pěších tras. Nevytvářet pravoúhlé anonymní sítě cest, ale respektovat/navazovat na stávající.
- Navrhovat dostatečně široké ulice, umožňující vytvořit skutečný veřejný prostor se stromy, místy pro zastavení, plochy pro hru dětí apod.
- Umožnit v odůvodněných případech výstavbu RD i při hranici pozemku (např. s cílem vytvořit klidný prostor dvora běžný v okolní zástavbě).
- Umožnit zástavbu i vhodně umístěných, menších (či užších) parcel, díky čemuž může dojít k oživení veřejných prostorů i poklesu nákladů již vybudovaných sítí infrastruktury.
- V rámci návrhu RD zvažovat i aspekt ochodu dětí (nebudovat zbytečně rozsáhlá sídla)
- a stárnutí majitelů domů (situování pokojů rodičů a další místností v patře).
- Nastavit regulativy tak, aby soubor působil sourodě. Lokalita pak bude mít, po dobudování, určitou identitu, což může zvýšit i cenu jednotlivých domů.
- Veřejné prostory koncipovat s ohledem na skupiny obyvatel, které v nich tráví nejvíce času, zejména dospívající mládež, senioři a matky s dětmi
- V rámci veřejných prostranství navrhnout dostatečné plochy zeleně a rozptylových prostranství (ideálně 30 % plochy souboru).
- V návrhu lokalit respektovat vhodnou hustotu osídlení (v průměru 50-70 obyvatel na hektar) danou zástavbou v obci i vzájemnou vzdálenost sídel (střední vzdálenost 1,8 km).
- Podporovat nové obyvatele ke změně trvalého bydliště s cílem získat další prostředky pro obec a podpořit např. život v obci (politika či např. kulturní akce).
- Podporovat kontakt mezi obyvateli díky místním službám a aktivitám dětí (besídky, setkávání na hřišti apod.) s cílem integrace nově přistěhovalých do života v obci.
- Vhodné členění zástavby od vyšší, v centru obce (bytové domy, vybavenost), přes rodinné domy, sportovní plochy, až po zeleň, tvořící plynulý přechod do krajiny.

- Podporovat zodpovědnost za životní prostředí, např. budování neznepevněných ploch, zelených střech u RD či programy ve školách (např. i s objevováním historie obce).

V případě lokality suburbanizačního pásu Prahy je potřeba zejména bránit dalším záborům, velmi kvalitní, zemědělské půdy zejména s cílem další expanze komerční a zčásti i rezidenční suburbanizace. V oblasti chybí kapacitní kolejová doprava, mj. z tohoto důvodu až 70 % volí pro cesty do Prahy individuální automobilovou dopravu. Výstavba metra D může situaci zlepšit, nicméně je potřeba vybudovat dostatečně kapacitní parkoviště P+R a B+R včetně navazujících cyklostezek. Řešením by nicméně mělo být zavedení kapacitní (kolejové) dopravy až do Jesenice.

Další rozvoj silniční sítě je v současnosti spíše nežádoucí, neboť (jak se ukázalo v případě Pražského okruhu) může přivádět i novou transitní dopravu (např. v případě nehody na dálnici D1 před Prahou). Tuto výstavbu (např. i mezi Vestcem a Opatovem) je vhodné povolit až po dostavbě Pražského okruhu mezi Průhonicemi a Běchovicemi. Díky tomu se doprava proudící do města rozloží na „obě strany“ dálnice D1.

V oblasti je také důležité nevytvářet uzavřené lokality RD, které jsou obývané pouze mladými rodinami, často vzdělanějšími/majícími výrazně vyšší příjmy, než obyvatelé starších částí obcí (např. situace ve Vestci, Zvoli či Ohrobcu, kde byl mezi lety 1991 a 2001 nárůst vysokoškoláků nejvyšší v celé ČR). Tato situace vede k nedostatečným kapacitám určitého typu vybavenosti (např. školky), který je vhodné řešit dočasnými či adaptovatelnými typy staveb.

Lokalitu zeleného pásu nad řekou Sázavou vlna suburbanizace teprve čeká. Je podmíněna výstavbou dálnice D3, která však sebou nese velké riziko poškození kulturní i přírodní krajiny. Samotná stavba je po technické stránce extrémně složitá (nezmapovaná důlní díla, ovlivnění stávajících hydrogeologických poměrů). Zároveň hrozí snaha majitelů rekreačních objektů přeměňovat je na objekty k trvalému bydlení, což sebou přinese do budoucna další náklady na infrastrukturu obce.

Obce v této lokalitě si situaci uvědomují a do značné míry již nyní redukuje svůj rozvoj (např. aktuálně připravovaný plán Jílového u Prahy počítá s minimem nových rozvojových ploch a plánuje využít „vnitřních kapacit“ města). Plochy pro rozvoj další výstavby jsou také v oblasti za řekou Sázavou, kde zatím „velkorysé“ územní plány rozvoj omezují daleko méně.

V obou lokalitách je zásadní využití vnitřních plošných rezerv, sledování (reálných) demografických údajů, a na jejich základě plánování rozvoje. Nástrojem pro posílení role jednotlivých obcí může být utváření mikroregionů. Ve sledované oblasti by mohly vzniknout dva, v přibližném rozsahu popisovaných lokalit.

Inspiraci pro zmírnění dopadů suburbanizace můžeme hledat i v zahraničí. Je důležité mít na paměti, že hustota, kdy začíná město fungovat (obchody/MHD) je 100 obyvatel na hektar. V řadě zahraničních obcí v Rakousku, Švýcarsku a Slovinsku je např. běžné, že výstavba je možná jen v intravilánu obce, zatímco v extravilánu obce platí stavební uzávěra.

Jakým směrem se vývoj v oblasti jižně od Prahy dále bude ubírat je otázkou. Možnosti/nástroje, jak situaci zlepšit tu však již dnes částečně jsou. Podmínkou pro jejich efektivní využívání a vznik dalších, je ale dostatečná společenská poptávka.

Literatura

- BALÍK, S. a kol. (1987): Jílové u Prahy - historie a současnost, Okresní muzeum Praha-západ, Jílové u Prahy
- CÍLEK V., BAŠE M. (2005): Suburbanizace pražského okolí - dopady na sociální prostředí a krajinu, Praha
- GEHL, J. (2000): Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství, Brno
- HNILÍČKA, P. (2012): Sídelní kaše - otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, Brno
- HALÍK, P., KRATOCHVÍL, P., NOVÝ, O. (1998): Architektura a město. Academia, Praha. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- HARVEY, D. (1989): The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Basil Blackwell, Cambridge. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- KING, A. D. (1990): Architecture, capital and the globalization of culture. *Theory, Culture & Society* 7, č. 2–3. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- KRIER, L. (2001): Architektura nebo osud, Praha
- KUČA, K. (1996): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 2.díl H-Kole, Praha
- LICHTENBERGER, E. (2002): Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Primus Verlag, Darmstadt. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- LINHART, J., RAK, V., VOŽENÍLEK, J. (1977): Sociální aspekty ekologické zónace hlavního města Prahy. *Sociologický časopis* 13. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- LOŽEK V. a kol. (2005): Chráněná území ČR. XIII., Střední Čechy – kapitoly: Okres Praha-východ a Praha-západ. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, AOPK ČR, EkoCentrum Brno
- LÖW, J., Michal I. (2003): Krajinný ráz, Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*
- MAYER, H. (1967): The Pull of Land and Space. In: Gottmann, J., Harper, R., A. (eds.): *Metropolis on the Move: Geographers look at Urban Sprawl*. John Wiley & sons, Inc., New York In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- McNEILL, D. (1999): Globalization and the European city. *Cities* 16, č. 13. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- MMR (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území. [online]. 2006. Dostupné z [www.portal.uur.cz]
- MOCOVÁ, A. (2014): Disertační práce, Veřejné prostory v nových obytných souborech, Fakulta Architektury ČVUT v Praze
- MUSIL, J. (1967): Sociologie soudobého města. Svoboda, Praha. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- OUŘEDNÍČEK, M. a kol (2008) Suburbanizace.cz, Přírodovědecká fakulta, UK v Praze
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu.*

- OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Differential Suburban Development in Prague Urban Region, *Geografiska Annaler* 89B, č. 2 In: *Pudlová P., Ouředníček M., Změny sociálního prostředí zázemí Prahy jako důsledek suburbanizace*
- PUCHER, J. (1999): The Transformation of Urban Transport in the Czech Republic, 1989–1998. *Transport Policy*, In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- PUCHER, J. (2002): Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání. In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic) - Oznámení záměru Dálnice D3 „Středočeská“ stavby 0301-0303 (I. etapa) [online]. 2019. Dostupné na <http://www.dalniced3.cz/#dokumenty-ke-stazeni>
- SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ (SLDB), Praha, 1991 a 2001 In: *Pudlová P., Ouředníček M., Změny sociálního prostředí zázemí Prahy jako důsledek suburbanizace*
- SÝKORA, L. (2002): Suburbanizace a její důsledky: Výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- ŠILHÁNKOVÁ, V. (2007): Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*
- ŠKADRABA, J. (2000): O domu v krajině, tradici a novodobé produkci českého venkova In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*
- ŠNEJDVOVÁ, I. (2004): Změny ve vzdělanostní struktuře pražského metropolitního areálu. Magisterská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje In: *I. Šnejdová, Změny ve vzdělanostní struktuře obyvatelstva Pražského městského regionu*
- ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ÚDI) HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (2001): Ročenka dopravy, Praha Dostupné z [www.udi-praha.cz]
- VOTRUBEC, C. (1959): Zanikání nouzových kolonií na území Prahy. Příspěvek k zeměpisu velkoměsta. Sborník Československé společnosti zeměpisné 64. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- ŽÁK, L. (1947): Obytná krajina, Praha In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*

Informace o autorovi

Ing. arch. Bc. Vojtěch Kořalka, Ing.Paed.IGIP
K127 FSv ČVUT, Praha
vojtech.koralka@fsv.cvut.cz

Využívání vodních ploch území ČR pro bydlení

Use of Water Surfaces in the Czech Republic for Housing

Hana Klopalová

Abstract:

Housing on the water is an alternative to standard living in family houses. Under the climatic conditions of the Czech Republic, the use of floating houses for recreational function (seasonal housing) prevails, in larger cities there are several unique projects of permanent floating houses. In the context of climate change (from the Czech Republic's point of view the need to build new water retention systems) even in the context of expanding built-up area or the human desire to seek alternative ways of life, the possibility of housing on the water is a reasonable solution. Implemented and prepared ambitious projects in developed European countries show that the concept of using the water surface as a housing area can work well if certain principles and standards are respected.

The legislation of the Czech Republic does not know the definition of "housing on the water". Spatial planning cannot define or support these areas, regulations do not specify the term "floating house". Residential floating objects are considered as vessels, a more precise definition of a floating house or houseboat is missing.

The paper presents three selected localities with water surfaces potentially suitable for placement of a group of floating houses. The first locality is the sandpit Mělčice (Přeloučsko), the second locality is in the capital city of Prague - Libeň Harbour at the Vltava River, the third place is Žernosecké Lake near Lovosice. Within these localities case studies are elaborated including a proposal for the arrangement of a group of floating houses with a connection to the banks and available infrastructure. In the design of each locality, several factors are monitored, such as the necessary area for the land use on the shore, the necessary area for water surface use, the possibility of floating house transportation, the influence of floating development on the surroundings...

The aim of the research is to create a set of general requirements and recommendations for the formation of basic regulations and rules for placing and permitting floating "built-up areas" in the Czech Republic by using implementation results and case studies comparisons. General dimensions of a single-storey house are specified, as well as recommended widths of access piers, minimum distances of individual houses on the water, basic recommendations for layout design. If floating objects are to be in the standard of floating family houses, there should be a standard for their placement on the water. Safe and environmentally friendly connection to the infrastructure must be established, as well as ecological values and landscape characteristics of the area should be respected.

Keywords:

Floating house; houseboat; living on the water; housing on the water

KLAPALOVA, Hana (2020). Využívání vodních ploch území ČR pro bydlení.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 242–253. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Hausbóty kotvené při březích mnohých kanálů či přístavů v Nizozemsku jsou chápány jako tradiční a logický způsob bydlení v této zavodněné lokalitě. Holanďané posouvají technologie dále a z obytných lodí a hausbótů vyvinuli plnohodnotné plovoucí domy, které zajišťují regulérní standard bydlení bez nároku na zábor pevninské půdy. Alternativa standardního bydlení se rozšířila i za hranice Nizozemska, ve většině případů však ne jako řešení problémů s nedostatkem pevné půdy pro výstavbu, ale spíše jako trend, který přináší určitý nadstandard v možnosti bezprostředního kontaktu s vodní plochou. V klimatických podmínkách České republiky převažuje využívání plovoucích domů (hausbótů) pro rekreační funkci (sezónní bydlení), ve větších městech či v blízkosti měst existuje několik ojedinělých projektů trvalého obývání plovoucích domů.

Článek představuje tři vybrané lokality na území České republiky s vodními plochami potencionálně vhodnými pro umístění skupiny plovoucích domů. Pomocí případových studií ve formě navrhované schematické situace analyzuje využití vodní plochy pro umístění souboru obytných plovoucích domů vhodných pro rekreaci i trvalé bydlení.

Cílem je analýza a shrnutí obecných požadavků na umísťování plovoucích obytných domů – výběr lokality, stanovení vhodných rozměrů plovoucích objektů a jejich odstupů, specifikace přístupových komunikací, nutného zařízení a zázemí a dalších faktorů, které mají vliv na kvalitu řešení.

2 Současný stav, teorie

2.1 Terminologie

Pro správné pochopení problematiky je vhodné definovat a vymežit základní užívané pojmy:

- *Hausbót* je plovoucí objekt uzpůsobený pro krátkodobý nebo dlouhodobý pobyt osob (je vybaven sociálním zařízením, kuchyňkou, pokojem - kajutou). Zpravidla se jedná o menší plavidlo, jehož přeprava není komplikovaná, jelikož důležité jízdní vlastnosti jsou zachovány. Ve výzkumu je jako hausbót označován objekt, který je vybaven pohonným motorem s ovládací jednotkou (kormidlo), je samostatně přemístitelný.
- *Plovoucí dům* je statický plovoucí objekt zcela uzpůsobený pro dlouhodobé nebo krátkodobé (rekreační) bydlení osob. Vybavení a technické provedení je uzpůsobeno celoročnímu pobytu a odpovídá standardům rodinných domů v dané oblasti. V práci je jako plovoucí dům označována plovoucí stavba, která není vybavena motorovým pohonem ani ovládací jednotkou (kormidlem), může však být po vodě přepravována vlečením.
- *Bydlení na vodě* je zajištění základních lidských potřeb - přístřeší, ochrana majetku, soukromí a bezpečí na území vodního tělesa s možným přístupem na pevninu.
- *Plovoucí zástavba* je soubor více plovoucích domů v jedné lokalitě, které jsou vnímány jako celek. Mohou mít společně některé nebo všechny z následujících prvků: architektonické řešení, připojení technické infrastruktury, přístup z pevniny, vybavení na pevnině, přístupové můstky a mola, přístaviště, další zázemí.

2.2 Rešerše

Novodobý rozvoj lokalit s možností bydlení na vodní hladině je v Evropě více než patrný. Faktory, které myšlenku podporují, se mírně liší podle konkrétní lokality. Bezesporu jsou to především hustota zalidnění, hrozba klimatických předpovědí

i touha po alternativním způsobu života, v neposlední řadě média, která šíří informace o realizovaných či připravovaných projektech a vzbuzují zájem veřejnosti.

V čele rozvoje stojí Nizozemsko se svým komplexním přístupem, kterému se již dlouho daří na problematiku dle Rijckena (2005) pohlížet s nadhledem, a to v ideálním pořadí 1 - výzkum, 2 - stanovení pravidel, 3 - konkrétní návrh a realizace. Ostatní země u Nizozemců, jejichž technologie a řešení jsou považovány za nejvyspělejší, hledají inspiraci. Daří se to Finsku i Velké Británii, kteří ve svých dosloužených přístavech a docích budují a připravují nové okrsky minimálně v holandském standardu a standardu smart cities. Jako příklad nizozemského projektu je uveden soubor osmi plovoucích domů ve městě Lelystad. Návrh domu pro každou rodinu byl řešen individuálně s ohledem na principy celé plovoucí zástavby, soubor objektů je charakteristický společnými architektonickými prvky a jsou dodrženy jednotné urbanistické zásady (odstupy, způsob kotvení, řešení parteru...).



obr. 1 – Soubor plovoucích domů Lelystad, Nizozemí

Potřeba řešit problematiku však v ostatních oblastech rozhodně není tak akutní, a tak se pořadí kroků, které je nutno udělat, v mnohých případech otáčí a do popředí se dostávají spíše zájmy developerské než obecně veřejné. Komplexní přístup specialistů - architektů, urbanistů, hydrologů ale i developerů je přitom předpokladem pro vytvoření kvalitního fungujícího projektu. Snad ve všech evropských státech (včetně České republiky) se objevují drobné projekty jednotlivých plovoucích domů, pro které hledají majitelé místo k ukotvení. Koordinace a návrh řešení ze strany úřadů a měst nebo dokonce vymezování příslušných ploch pro bydlení na vodě však většinou chybí.

2.3 Situace v ČR

V České republice je v současné době splavných 355 km českých řek, na kterých funguje řada přístavišť a kotvišť, mnoho dalších se nachází na větších vodních plochách. Za zmínku ale rozhodně stojí velký počet antropogenních jezer (štěrkovny, pískovny, další těžba) po jejichž ukončení se samovolně stávají rekreační plochou či přírodní lokalitou.

Sezónní nabídka i poptávka po rekreačních hausbótech má v posledních letech opět zvyšující se trend. Malé české hausbóty ve většině případů nejsou vybaveny ani uzpůsobeny pro dlouhodobé bydlení a pro celoroční využívání. Jak píše Bukovský (2009), hausbótové kolonie se tak přes zimu vylidňují a slouží spíše jako kotviště všeho co plave a není kam uložit. Kromě zájemců o vodní turistiku roste i počet těch, kteří touží po vlastním bydlení v podobě moderního rodinného domu umístěného na vodní hladinu.

Nových realizací plovoucích domů ve standardu individuálního rodinného domu zatím není v České republice mnoho, avšak zahraniční inspirace i příklady několika málo fungujících staveb vzbuzují zájem veřejnosti, podnikatelů i médií. Příklady realizovaných staveb vhodných pro trvalé bydlení jsou projekty The Sayboat (Nelahozeves, Ing.arch. Milan Řídký), PortX (Praha, atelier SAD), Dům na Vltavě (Praha, COOP-ARCH). Potenciál pro umístování plovoucích domů na vodách České republiky je však daleko větší a je otázkou času, kdy se objeví další a rozsáhlejší projekty bydlení na vodě.

Příprava vhodného zázemí pro plovoucí stavby, koordinace umístování objektů nebo snaha o úpravu legislativy však Česku stále chybí. Schvalovací postup při povolování plovoucího domu je oproti povolování pevninských standardních staveb odlišný. Stavební úřad nemá v případě plovoucích staveb žádné pravomoci a do procesu schvalování ani výstavby na vodě nezasahuje. Vymezování ploch, umístování a povolování staveb na vodní hladině se neřídí stavebním zákonem (183/2006 Sb.) a jeho prováděcími předpisy. Plovoucí dům je v České republice povolován jako plavidlo typu plovoucí zařízení, technickou dokumentaci plovoucího zařízení schvaluje Plavební úřad (Státní plavební správa). Území vhodná pro plovoucí domy nejsou vyznačována v územních plánech.

V případě realizace statických plovoucích domů je nutné plánování zástavby plovoucími objekty ve stejné míře jako zástavby na pevnině. V opačném případě by časem mohlo dojít k umístování a povolování většího počtu plovoucích domů bez urbanistické koncepce a koordinace v rámci širších územních vztahů. Hrozbou může být samovolný a neregulovaný vznik lokalit se skupinami plovoucích domů s nejednotnými parametry a bez stanoveného konfiguračního řešení (např. lokalita Javorecké rameno, Dunaj, Bratislava) či naopak nemožnost či složitost realizace kvalitních rozsáhlejších projektů využívajících vodní plochy dle zahraničních vzorů.

Problémem je také obecná nepřipravenost respektive zastaralost české legislativy a nedostatek metodologie, průzkumů a studií věnujících se tématu plovoucích domů v podmínkách naší země. Vyhlášky a zákony, kterými se povolování těchto objektů řídí, vznikaly v době, kdy stavby typu plovoucí dům prakticky neexistovaly.

V neposlední řadě lze pozorovat, že odlišnost legislativního postupu, požadavků a rozsah potřebné dokumentace pro domy na pevnině a na vodě v některých případech usnadňuje postup výstavby tam, kde je to komplikované nebo nemožné (např. chráněná přírodní lokalita). Pokud stavební úřad v určité lokalitě nepovolí stavbu na pevnině, je možné ji za jiných podmínek umístit na přilehlou vodní plochu.

3 Metodika a cíle

Na vybraných lokalitách (vodních plochách) jsou provedeny případové studie, které obsahují návrh možného uspořádání (konfigurace) souboru plovoucích domů ve vztahu k podmínkám dané lokality. Návrhy jsou provedeny na základě analýzy realizovaných zahraničních projektů. Následně je hodnoceno několik faktorů, které jsou posléze porovnávány v rámci vybraných lokalit. Cílem práce je vytvořit soubor požadavků / předpokladů / specifikací, které jsou charakteristické pro umístování plovoucích staveb.

Případové studie jsou teoretické schematické návrhy. Nezahrnují řešení majetkoprávních vztahů, nerespektují aktuální platné územní plány. Jejich cílem je graficky prezentovat možné řešení a uspořádání zástavby na vodě v konkrétní reálné lokalitě.

3.1 Lokalita 1 – Mělice

Oblast středního Polabí je charakteristická nížinná oblast, kde převládá písčité podloží, které je předurčující pro těžbu písku a štěrkopísku. Po obou březích Labe se tak nachází několik vytěžených zatopených pískoven, v některých je těžba stále aktivní. Jedná se především o oblasti Neratovice, Brandýs nad Labem, Nymburk, Poďěbrady, dále Kolín, Přeloučsko, Hradec Králové.

Pro případovou studii byl vybrán pískůvek Velký pískůvek známý také jako Mělice I, spadající do katastru obcí Mělice a Lohenice (u Přelouče). Jedná se o přírodní vodní plochu o rozloze 337 100 m² vzniklou těžbou štěrkopísku. Jezero s písčítým dnem je bez přítoku a odtoku povrchové vody s proudovým systémem podzemní vody (KHS Pardubice, 2019). Lokalita je sezónně využívána pro rekreaci a vodní sporty, na březích se nachází několik oficiálních i neoficiálních kempů, mnoho lidí zde kempuje nadivoko. Chybí hygienické zázemí, adekvátní napojení na infrastrukturu.

Plovoucí domy jsou pro účely studie navrhovány na jižní části vodní plochy, cca 600 m od obce Mělice, 4 km od Přelouče. Dopravní dostupnost je zajištěna také vlakovou stanicí Valy (1,5 km) s velmi rychlou dostupností do centra Pardubic. Lokalita se nabízí pro sezónní i trvalé bydlení.

3.2 Lokalita 2 – Praha Libeň

Nejvýznamnější vodní prvek na území hl. města Prahy je bezpochyby řeka Vltava, která meandruje na území Holešovic a Karlína. Před příchodem průmyslové revoluce byla krajina dnešní Libně utvářena několika rameny a ostrovy meandru Vltavy. Od 2. pol. 19. století je koryto upravováno, v období první republiky byla provedena rozsáhlá přestavba Holešovického meandru. Hlavní řečiště bylo přesunuto směrem k Holešovicím, někdejší Libeňský a Rohanský ostrov byly propojeny v jeden celek, navýšeny navážkami a upraveny jako překladiště mezi říční a železniční dopravou. Mezi libeňským břehem a ostrovem zůstalo říční rameno pro obsluhu karlínského přístavu, které bylo později v 60. letech zasypano, čímž se Libeňský a Rohanský ostrov připojily k libeňskému a karlínskému břehu, a vytvořily tak základ pro dnešní transformační území Rohanského ostrova (KOHOUT, M., TITTL, F., DOLEŽALOVÁ, S., ČECHOVÁ, K., BELANSKÁ, D., CHVOJKOVÁ, K., 2017).

Nejvýchodnější zaslepené dvojrameno z původního meandru, známé jako Libeňský přístav, bylo vybráno pro případovou studii. Přístav je od roku 2005 opatřen protipovodňovými vraty, které chrání před přílišným zvýšením hladiny při povodních. Funkce přístavu postupně vymizela, v posledních letech vzniká atraktivní bydlení ve vazbě na vodní hladinu, zůstává pouze malé kotviště pro místní obyvatele.

V této lokalitě jsou plovoucí domy navrhovány v severovýchodní části vodní plochy. Jedná se o místo s velmi dobrou dopravní dostupností i občanskou vybaveností.

3.3 Lokalita 3 – Žernosecké jezero

Na pravém břehu dolního toku řeky Labe v poloze mezi městy Lovosice – Litoměřice se nachází Žernosecké (či Píšťanské) jezero. Jezero vzniklo v 50.-60. letech průsaky říční vody při těžbě štěrkopísku. Je propojeno s řekou Labe 300 m dlouhým průtokem, jeho celková vodní plocha je 100 ha. Spadá do katastru obce Píšťany. Dnes je jezero částečně využíváno pro rekreaci, chybí však investice do lepší infrastruktury. Při obci Píšťany se nachází malé přístaviště a pláže. Ze severní části je k jezeru přilehlá továrna na betonové prvky. Okolní dominantou je vrch Radobýl porostlý vinicemi.

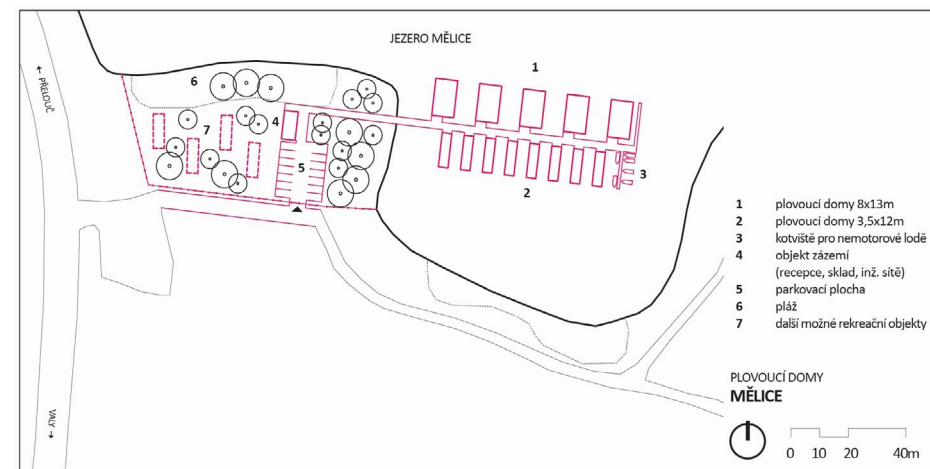
Případová studie je provedena při východním břehu jezera. Jedná se o oblast s poměrně dobrou dostupností do Litoměřic (5 km, vlakové spojení) i Lovosic (10 km), v oblasti je poměrně dobře rozvinuta i lodní doprava.

4 Výsledky

Pro každou lokalitu je v této části graficky prezentované navržené schéma uspořádání – situace zobrazující konfiguraci plovoucích domů a jejich napojení na pobřeží. Dále jsou do tabulky zapsány sledované hodnoty, které jsou v další části komentovány, porovnávány.

4.1 Lokalita 1 – Mělice

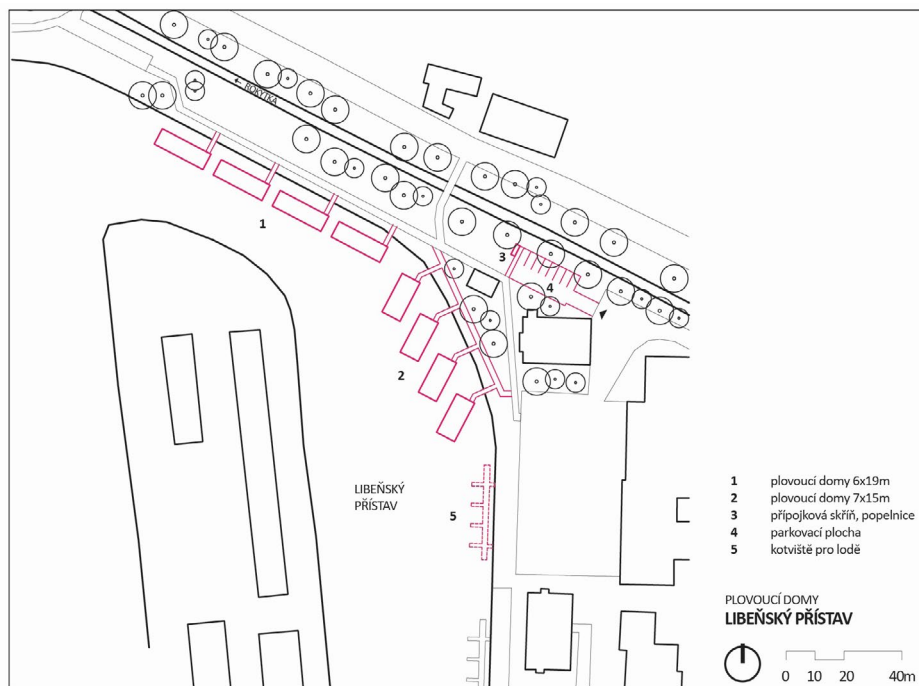
Lokalita je vhodná především pro rekreaci, přípustné je i trvalé bydlení. Přístup je uvažován ze stávající silnice III. třídy v úseku Lohenice – Mělice přes stávající odbočení na nebezpečnou cestu. Vzhledem k aktuální situaci v oblasti je vhodné areál oplotit, vylepšit napojení na komunikaci. Nezbytné je připojení na inženýrské sítě. Návrh uvažuje umístění větších plovoucích domů na pontonu 8x13m (předpoklad dispozice min. 3+kk,) s možností využití i 2.NP. tyto objekty musí být částečně nebo zcela montovány v místě. Dále jsou navrženy menší jednopodlažní plovoucí domy na pontonu 3,5 x 12 m, které jsou díky rozměrům transportovatelné po silnicích. Dispozičně se jedná o studio, případně 1+1, užitná plocha cca 35 – 40 m². Oba typy objektů mohou mít terasu v úrovni 1NP i střešní terasu. Připojení ke břehu je řešeno jedním centrálním molem s návazností na parkovací plochu, zázemí areálu. Na molu je navrženo malé kotviště pro nemotorové lodky. Je možné připojit další bydlení / ubytování v klasických objektech mimo vodní plochu.



obr. 2 – Situace plovoucích domů Mělice

4.2 Lokalita 2 – Praha - Libeň

Lokalita je vhodná především pro trvalé bydlení. Přístup se předpokládá při potoku Rokytky z ulice Voctářova. Návrh uvažuje umístění dvou typů obytných domů kotvených lineárně či lineárně šikmo podél břehu, vzhledem k orientaci. Oba typy domů jsou jednopodlažní s možností využití střechy jako terasy či zahrady. První typ je na pontonu 6 x 19 m, druhý typ 7 x 15 m. Předpokládá se vnitřní užitná plocha 90 – 100 m² (dispozice cca 3+kk, 4+kk). Oba navrhované typy domů jsou v provedení jednopodlažního domu transportovatelné do této lokality plavební cestou. Zázemí na břehu je minimální, v návrhu je zobrazena případná možná parkovací plocha a malé kotviště pro lodě, nezbytný je malý objekt pro popelnice a přípojkové skříň, poštovní schránky...). Stávající menší objekty v okolí parkovací plochy jsou v nevyhovujícím stavu.



obr. 3 – Situace plovoucí domy Praha - Libeň

4.3 Lokalita 3 – Žernosecké jezero

Lokalita je vhodná pro rekreaci i pro trvalé bydlení. Návrh využívá jako přístupovou existující polní cestu (nutno zpevnit, upravit). Na vodní hladinu jsou navržena dvě mola, která uvažují umístění větších domů na pontonu 10 x 13 m, kotvení menších hausbótů či obytných lodí. Plovoucí domy mohou být řešeny jako dvoupatrové. Je možné je do místa dopravit plavební cestou. Na břehu je nezbytné řešit parkovací plochy a minimálně základní zázemí (popelnice, přípojky sítí, dále recepce, sklad – pokud by se jednalo o rekreační zařízení), lze umístit také rampu pro lodě pro přístup do a z vody.



obr. 4 – Situace plovoucí domy Žernosecké jezero

4.4 Tabulka hodnot

Níže uvedená tabulka blíže specifikuje uvedené grafické výstupy, uvádí číselné hodnoty vycházející z navržených případových studií.

	Mělice		Praha - Libeň		Žernosecké jezero
	1	2	1	2	-
Varianta plovoucích domů	1	2	1	2	-
Počet plovoucích domů	5	8	4	4	8
Rozměry pontonu	13x8 m	12x3,5 m	6x19 m	7x15 m	10x13 m
Kotviště pro lodě	Ano - nemotorové		Ano		Ano včetně hausbótů
Šířka přístupového mola	2,5 m		1,5 m		3 m
Odstupová vzdálenost dvou domů	8 m	4,5 m	4 m	5 m	8 m
Orientační zábor vodní plochy / dům	180 m ²		240 m ²		330 m ²

5 Diskuze

5.1 Vhodné lokality

Doporučení pro výběr lokality vycházejí především z vlastností vod v té které oblasti. Trvalá plovoucí zástavba by měla být umísťována pouze na vodní plochy či toky se stabilizovanou (neměnnou) výškou vodní hladiny. Ve vybraném místě by neměly být silné vodní proudy ani by se nemělo jednat o místo, které je příliš větrné a příliš stinné. Poměrně důležitá je dostupnost technické i dopravní infrastruktury, pokud se záměrně nejedná o autonomní projekt. Při výběru lokality také hraje důležitou roli, zda-li se jedná o projekt zaměřený na trvalé bydlení (je vhodné zvažovat možnosti každodenního dojíždění do práce, do školy, dostupnost služeb) či projekt zaměřený na rekreaci a přechodné bydlení (lokality by měla nabízet atraktivní prostředí ve vazbě na přírodu a zajímavosti v okolí).

Při vymezování lokalit by zcela jistě měla být respektována příroda - plovoucí domy nelze umísťovat do chráněných území, mimo chráněná území by se neměly umísťovat do míst s výskytem ekologicky hodnotných rostlinných a živočišných druhů. Měla by být podporována rekultivace a asanace brownfieldů (bývalé průmyslové plochy v okolí vod, nevyužitá přístava a překladiště, vodní plochy vzniklé těžbou). Ve městech může bydlení na vodě doplnit rozmanitost dostupných typů bydlení a formy zástavby. V rámci České republiky obecně platí, že lokality vhodné pro umísťování plovoucích zástavby se nacházejí spíše v nižších rovinatých polohách než v horských polohách. Vhodná jsou antropogenní jezera a dolní toky řek.

Je nutné postupně pracovat na průzkumu a vymezování lokalit, které by mohly být potenciálně vhodné pro umístění plovoucích zástavby, a to pomocí mezioborových studií, které uplatní a shrnou požadavky a podmínky dotčených subjektů a umožní sestavit souhrn pravidel pro danou lokalitu. Plochy pro bydlení na vodě se mohou vyskytovat v rámci nově zřizovaných či upravovaných přístavů a vývazíšť či jako zcela samostatné plochy určené pro bydlení či rekreaci.

5.2 Plovoucí zástavba

Případové studie ukazují, že v ČR lze kromě jednotlivých samostatných projektů umísťovat i menší skupiny plovoucích domů (plovoucí zástavbu) se společným zázemím, společnými regulacemi v měřítku daného prostoru. Vytváření takových projektů je z hlediska krajiny, urbanistického a architektonického výrazu hodnotnější, než umísťování různorodých samostatných plovoucích domů tam, kde je zrovna místo. Schematické situační návrhy prověřily vhodné parametry pro plovoucí zástavbu, uplatňují principy návrhu konfigurace, stanovení odstupů a limitních rozměrů pontonů, přístupů a řešení zázemí.

Dle dostupných lokalit a dle vyobrazených řešení, je možné uvést, že v podmínkách České republiky se mohou vyskytovat následující typy zástavby plovoucích domů:

VARIANTA 1 - městské prostředí

- lokalita v blízkosti centra města s dostupnou občanskou vybaveností
- plovoucí domy pro trvalé bydlení suplující nedostupné rodinné domy ve městě
- veřejný parter břehu
- minimální společné zázemí

VARIANTA 2 - mimoměstské prostředí mimo plavební cestu

- lokalita v rekreační či venkovské oblasti
- vodní plocha bez vazby na vodní cestu
- bez využívání a kotvení motorových plavidel
- jako veřejné rekreační zařízení - s vazbou na další rekreační služby
- jako soukromé domy k individuální rekreaci nebo trvalému bydlení - s důrazem na soukromí
- parter na břehu poloveřejný či polosoukromý
- lze předpokládat realizaci na místě nebo využití silniční přepravy

VARIANTA 3 - mimoměstské prostředí na plavební cestě

- lokalita v rekreační oblasti
- vodní plocha s vazbou na vodní cestu
- součástí konfigurace je vývaziště či přístaviště - kotvení soukromých plavidel, marina pro přenocování hausbótů, plavidel s kajutou
- společné zázemí přístavu včetně zázemí pro lodě (sklady, skluz pro lodě)
- parter břehu poloveřejný či veřejný
- objekty je možné přemístit po vodní cestě

Obecně lze předpokládat problémy při řešení majetkoprávních poměrů, tato problematika není v disertační práci řešena.

5.3 Velikost plovoucího domu, stabilita

Půdorysný rozměr objektu je dán především rozměrem pontonu, na který je stavba umísťována. Ponton může být objektem zcela zastavěn či může být částečně využit jako terasa či vstupní předprostor. Velikost pontonu a výška objektu je určena způsobem realizace, možnostmi přepravy a požadavky investora, pro určení výšky domu je vhodné sledovat také podmínky daného místa – objekty by neměly zcela narušovat krajinný přírodní ráz.

Menší jednopodlažní objekty obdélníkového tvaru lze přepravit silniční přepravou při dodržení maximálních limitů nadrozměrných nákladů. (viz. studie Mělice – plovoucí domy 2), pokud je dostupná plavební cesta, je vhodné objekt dimenzovat tak, aby mohl

být po vodě transportován vlečením (viz. studie Praha – Libeň). V případě, že kompletní objekt nebude transportován, lze zvolit téměř libovolný rozměr – optimální pro rodinný či rekreační dům se její šířka a délka v rozmezí 8 – 20 m.

Nezbytné je zohlednit statickou stabilitu objektu – samostatný dům by měl mít jeden samostatný ponton, v případě realizace vícepatrových objektů je nutné posoudit celkovou stabilitu a zatížení správně vycentrovat dle možností pontonu.

5.4 Odstupové vzdálenosti

Odstupové vzdálenosti jednotlivých plovoucích objektů není zcela nutné stanovovat předpisem, bezpodmínečně však musí být dodržena požární bezpečnost. Odstupy by měly být stanoveny pro každou lokalitu individuálně s ohledem na orientaci ke světovým stranám a výšku objektů a navrhované uspořádání.

5.5 Orientace ke světovým stranám a dispozice objektu

Konfigurace by měly být navrhovány tak, aby objekty mohly využívat výhledy na vodní plochu při zachování určité míry soukromí. Je vhodné na výhledovou stranu umísťovat otevřené venkovní terasy či využívat střešní plochu objektu jako terasu či zahradu. Dodržení proslunění by u těchto typů staveb nemuselo být zcela závazné, především jedná-li se o rekreačně (sezónně) využívané objekty. Dispozice je uzpůsobena dle velikosti a tvaru pontonu a využití objektu. Nemuselo by být nutné dodržování některých striktních zásad navrhování rodinných domů.

5.6 Přístupové lávky, mola

Přístupové lávky jsou buď samostatné pro každý objekt, nebo jedna lávka (mola) obsluhuje více objektů. Minimální šířka vzhledem k nutnosti zábradlí je pro jeden dům 1,5 m. V případě více objektů, oboustrannému využití či kotvení domů i lodí je vhodné dimenzovat mola v rozmezí šířky 2 – 3 m tak, aby případně bylo možné projet i vozíkem při přemísťování věcí (především u rekreačních zařízení). Pokud je lávka dostatečně široká a výškový rozdíl mezi povrchem lávky a vodní hladinou nebo terénem nepřesahuje 45 cm, nemuselo by zábradlí být zcela nutné.

Konstrukce lávek a mola musí být řešena tak, aby umožnila kryté vedení inženýrských sítí (izolovaný vodovod, elektřina, tlaková kanalizace), které jsou napojovány do jednotlivých objektů. Přípojky sítí musí mít dostatečnou ochranu před vodou, mrazem i mechanickými pohyby mola.

Lávky a mola by dále měly být vybaveny bezpečnostními prvky – zábradlí, kde je to nutné, žebříky pro přístup do a z vody, záchranné vesty, kruhy, osvětlení.

5.7 Vybavení na břehu

Nezbytné zázemí pro soubor plovoucích domů tvoří napojení na inženýrské sítě – vodovod, elektřina, kanalizace, dále řešení nakládání s odpady (popelnice, recyklační stanice). Je vhodné sdružovat tuto základní připravenost do menších objektů umístěných v blízkosti styku přístupových lávek s pevninou. Dále je vhodné vymezit a správně dimenzovat parkovací plochu, v ojedinělých případech v městském prostředí lze využívat stávající parkovací plochy v okolí. V případě, že se jedná o rekreační zařízení, měl by být uvažován objekt se zázemím pro zaměstnance i návštěvníky (recepce, sklady, úklid) či další vybavenost rekreačního zařízení (restaurace, obchod, další ubytování...). Pokud návrh obsahuje kotviště, je možné umístit rampu pro spouštění lodí či skladovací prostory pro majitele lodí.

6 Závěr

V práci byly prezentovány tři případové studie na vybraných lokalitách, na kterých bylo sledováno několik faktorů – velikost pontonu a plovoucího domu, přístupové lávky, způsoby kotvení, odstupy, další požadavky plynoucí ze zástavby na vodě. Rozdílné požadavky vyvolávají projekty v městech a mimo města, na otevřených vodních plochách a na užších profilech (řeky, kanály), dále projekty pro rekreaci či trvalé bydlení.

V dalším kroku práce by bylo vhodné přesněji stanovit problémy, které se objevují či mohou objevit v případě realizace plovoucích domů a plovoucí zástavby na území České republiky. Charakteristiky plovoucího domu je nutné více přiblížit požadavkům stavebního zákona.

Přesnější výsledky a další poznatky mohou vzejít v prověření dalších konfigurací na vybraných plochách či zhotovení dalších případových studií v jiných lokalitách.

Literatura

- BUKOVSKÝ, J. (2009). Investice do budoucnosti vodních cest v České republice. In: *Silnice železnice*. roč. 2009, č. 3, s. 64-67. ISSN 1801-822X.
- KHS PARDUBICE (2019). Koupaliště: Písník Mělice. In: *Krajská hygienická stanice Pardubického kraje* [online]. KHS PARDUBICE [cit. 20.11.2019]. Dostupné z: <https://www.khspce.cz/koupaliste/pisnik-melice/>
- KOHOUT, M., TITTL, F., DOLEŽALOVÁ, S., ČECHOVÁ, K., BELANSKÁ, D., CHVOJKOVÁ, K. (2017). *Analytická studie oblasti Palmovka: rozbor lokality jako příprava projektu Vize Palmovka 2030* [online]. UNIT architekti s.r.o. [cit. 20.11.2019]. Dostupné z: <https://www.palmovkated.cz/Upload/2/palmovka-2030-analyticka-studie-oblasti.pdf>
- RIJCKEN, T. (2005). Floating neighbourhoods as they were and will be: why dwellers would want to live on water. In: „*Doing, thinking, feeling home*“. Delf: TU Delf, s. 10.

Informace o autorce

Ing.arch. Hana Klapalová
 ČVUT v Praze – Fakulta stavební, Katedra architektury
hana.klapalova@fsv.cvut.cz

SPOLUPRÁCA STU STAVEBNEJ FAKULTY, KATEDRY ARCHITEKTÚRY V BRATISLAVE A KATEDRY ARCHITEKTURY FAKULTY STAVEBNÍ ČVUT V PRAZE.

Katedru architektúry SvF STU BA a Katedru architektúry na FSv ČVUT v Prahe je možné vnímať ako paralelné katedry z hľadiska ich vzniku, vývoja ako aj súčasného pôsobenia. Katedra architektúry SvF STU BA vznikla v prostredí bývalého Československa ako prvá katedra zameriavajúca sa na architektonickú výuku v prostredí Stavebných fakúlt. Súčasná Katedra architektúry na FSv ČVUT Praha je mimoriadne personálne, odborne a pedagogicky rozvinutá a etablovaná katedra s vlastným a úspešným študijným programom, širokou podporou v rámci vlastnej univerzity a profesnej verejnosti. Vzhľadom na paralelné potreby architektonického vzdelávania v podmienkach stredoeurópskeho kultúrneho priestoru sa obidve katedry stretávajú s podobnými problémami a témami, čo vytvára prirodzené prostredie na ďalší rozvoj a zintenzívnenie existujúcej dlhoročnej spolupráce. V rámci tejto spolupráce si veľmi vážime a mimoriadne vysoko hodnotíme aktivity a pôsobenie pani prof. Ing. arch. Zuzany Peškovej, Ph.D., proděkanky pro pedagogickou činností A+S.

V súčasnosti na Katedre mimoriadne oceňujeme priamy vplyv výraznej osobnosti z prostredia spomínanej katedry – prof. Ing. arch. Michala Hlaváčka, ktorý na našej katedre pôsobí ako garant študijného odboru 5.1.1 Architektúra a Urbanizmus pre študijný program PSA. Prof. Hlaváček ako garant priamo vplýva na formovanie Ateliérových tvorieb a Diplomových prác a tým aj na formovanie výuky na kľúčových predmetoch Inžinierskeho stupňa študijného programu PSA. Pôsobenie pána prof. Hlaváčka je posilnené aj spoluprácou s pani Ing. arch. Evou Linhartovou. Spolu priamo alebo nepriamo pôsobia v predmetoch druhého a tretieho stupňa štúdia:

- D1-UUP Urbanizmus a územné plánovanie
- I1-AT7 Ateliérová tvorba 7 (urbanistická štúdia sídla)
- I1-AT8 Ateliérová tvorba 8 (urbanistická štúdia zóny a verejného priestoru)
- I1-AT10 Ateliérová tvorba 10 (preddiplomový projekt)
- I1-DP_P Diplomová práca
- I1-SSK Štátna skúška – zodpovedný učiteľ: Bielek/Hlaváček
- 3. stupeň – Doktorandské štúdium- Študijný program 3631 Teória a konštrukcie pozemných stavieb

Prenášanie zadaní a odborných tém z prostredia Českej republiky, integrácia študentov z ČR a SR výrazne prospievajú k rozvoju architektonickej výuky mladých absolventov. Takto formovaná výuka je pochopiteľne náročná na organizáciu a zabezpečenie, pretože legislatívne prostredie našej školy na jej akceptáciu zatiaľ nie je dostatočne pripravené. Spolupráca vo výuke funguje vďaka vôli a ochote českej strany za podpory pani prof. Ing. arch. Zuzany Peškovej, Ph.D. a priamej podpory vedúcej Katedry architektúry SvF STU BA doc. Ing. arch. Jarmily Húsenicovej a ochote študentov dosiahnuť čo najlepšie vzdelanie a výsledky.

Pôsobenie prof. Hlaváčka na Slovensku má aj spoločenské presahy, ako napríklad účasť na vrcholnom odbornom podujatí Stavba roka, bol členom hodnotiacej komisie celoštátnej súťaže Stavba roka 2019. Prof. Ing. arch. Michal Hlaváček je od roku 2019 členom Vedeckej rady Stavebnej fakulty STU v Bratislave. Dlhoročná a v podstate už tradičná je vzájomná spolupráca v čele skúšobných komisií Magisterských a bakalárskych štátnych skúšok a obhajob diplomových a bakalárskych prác v Prahe a Bratislave, ktorá trvá už viac ako dve dekády. Dôležité je aj vzájomné posudzovanie článkov, či oponovanie habilitačných prác (napr. doc. Ing. arch. L. Kalivoda, PhD.).

Odborné exkurzie a workshopy našich študentov v Učebno-rekreačnom zariadení SvF – Kočovce a v zariadení FSv ČVUT – Telč, integrujú to najlepšie z formy sústredenej výuky, ktorá je medzi študentami mimoriadne pozitívne prijatá. Takéto špecifické vedenie výuky,

spolupráca s pedagógmi a študentami Programu Erasmus+ (Programu Európskej únie na podporu vzdelávania na partnerstvá medzi univerzitami) si vyžaduje intenzívnu vzájomnú spoluprácu medzi obidvomi stranami a zúčastnenými: prof. Hlaváčkom, Ing. arch. Evou Linhartovou, prof. Peškovou a doc. Húsenicovou. Pridanou hodnotou v Telči bolo viacnásobné pôsobenie americkej architektky pani Amy Claire Hetletvedt z Chicaga.

Odborné exkurzie a workshopy našich študentov na pôdu Katedry architektury v Prahe, FSv ČVUT, exkurzie do mesta Mladá Boleslav – s témou závody Škoda a.s., exkurzia po meste a okolí, územný plán mesta s výkladom Ing. arch. Jakuba Dvořáka z Útvaru rozvoje města Mladá Boleslav, architektonické diela prof. Ing. arch. Michala Hlaváčka, problematika rozvoja regiónu sú priamou odbornou investíciou prof. Hlaváčka do vzdelania a rozvoja architektonickej výuky študentov a absolventov PSA.

V období rokov 2019 a 2020 úspešne viedli pán prof. Hlaváček s pani Ing. arch. Evou Linhartovou 5 diplomových prác na tému Multifunkčná architektúra – INNOCUBE. Ide o spoločný projekt mesta Mladá Boleslav a firmy Škoda Auto a. s., ako pre zamestnancov Škodovky, tak pre obyvateľov mesta. Cieľom projektu je vytvorenie kreatívneho neformálneho prostredia pre vznik inovácií.

Intenzívna vzájomná spolupráca v súčasnosti sa odráža od úspešnej spolupráce v minulosti. Vďaka aktivitám pani prof. Ing. arch. Zuzany Peškovéj, Ph.D., ohľadom spolupráce obidvoch kateder, konkrétne za našu katedru doc. Húsenicová a Ing. arch. Kuráň sa podieľali na projekte ESF č.2383 na ČVUT Praha, Fakulta Stavební, Katedra architektury (prof. Z. Pešková) v čase od 01.03.2018 do 31.10.2018. (Projekt OP VVV „Inovace stávajícího doktorského studijního programu Architektura a stavitelství a vytvoření nových architektonických programů“, č. projektu: CZ.02.2.69/0.0/0.0/16_018/0002393, na pozici: Odborník z praxe / zahraniční odborník připravující úpravu stávajícího studijního programu Architektura a stavitelství; Kód dle ISPV 1120, 2161, rozpočet 1.1.1.2.3.1, (činnost neehospodářská), Specifikace úkolů: podílení se na obsahové úpravě stávajícího studijního programu, na přípravě žádosti o akreditaci, plnění pokynů garanta aktivity a podílení se na propagaci projektu.)

Pani prof. Ing. arch. Zuzana Pešková, Ph.D., doc. Ing. arch. Jarmila Húsenicová, Ph.D., Ing. arch. Jozef Kuráň, Ph.D., Ing. arch. Ema Ruhigová, Ph.D. sa podieľali na pedagogickej časti prípravy medzinárodnej študentskej súťaže Saint Gobain Multi Comfort House student contest v rokoch 2016, 2017, 2018, 2019 v Bielorusku, Spojených arabských Emirátoch, Taliansku, Francúzku. Významná je spolupráca aj medzinárodnej študentskej súťaži Inspirelli Award ťažiskovo sústredená jej organizátorom medzi Ing. arch. Smejkalom, Ph.D., a Ing. arch. Ruhigom, Ph.D. ako koordinátorom a podporovateľom.

Ďalšiu spoluprácu je možné rozvíjať v pedagogickej oblasti, vo forme výuky a podpory pri akreditačných a notifikačných procesoch. V odbornej oblasti je možné rozvíjať spoluprácu v habilitačnej činnosti, posudkovej a personálnej agende. Vo vedeckej oblasti je možné uvažovať o zintenzívnení spolupráce v oblasti podaných projektov, napríklad medzinárodná spolupráca pre projekty KEGA a pod., spolupráca v oblasti výskumu, výmena stáží študentov a pedagógov v rámci Programu Erasmus+, odborná a pedagogická spolupráca v oblasti obnovy pamiatok a pod.

Doc. Ing. arch. Jarmila Húsenicová, PhD.,

Ing. Ing. arch. Mgr. art. Jozef Kuráň, PhD.,

Ing. Mgr. art. Pavol Pilař, PhD.

Název projektu: Inovace stávajícího doktorského studijního programu
Architektura a stavitelství a vytvoření nových architektonických programů
Číslo projektu: CZ.02.2.69/0.0/0.0/16_018/0002393



**FAKULTA
STAVEBNÍ
ČVUT V PRAZE**



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání



Bratislava 31. 08. 2020

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 13. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 13. listopadu 2019 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 prof. 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.
sazba a návrh obálky:	Ing. arch. František Brynda
organizace a technická úprava:	Ing. arch. Jiří Kugl Ing. arch. František Brynda
web konference:	csup.uzemi.eu
kontaktní e-mail:	uzemi.eu@gmail.com
vydalo:	České vysoké učení technické v Praze
zpracovala:	Katedra urbanismu a územního plánování
adresa:	Fakulta stavební ČVUT v Praze Thákurova 7, 166 29 Praha 6 – Dejvice
tel.:	+420 732 976 214
tisk:	Powerprint, s.r.o. Brandejsovo nám. 1219/1, 185 00 Praha Suchbátka
počet stran:	260
náklad:	100 ks
rok vydání:	2020
pořadí vydání:	1.

Člověk, stavba a územní plánování 13 ISBN 978-80-01-06762-8

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 13* a jeho jednotlivé články jsou licencovány pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 Mezinárodní (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte).

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

Konference i sborník byly podpořeny z grantu SVK 06/19/F1 (SGS ČVUT).

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 13

Praha, 2020

Fakulta stavební

ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

ISBN 978-80-01-06762-8

ISSN 2336-7687

