

# 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.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Zkrácená definice dle *Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2017*.

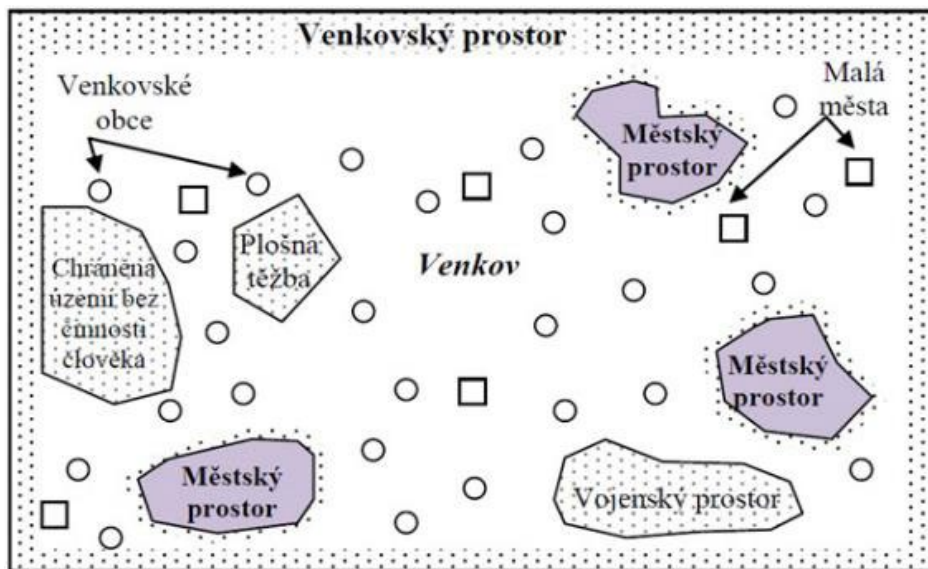
Legislativa pojem definuje takto: „Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“ (Zákon č. 128/2000 Sb.).

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

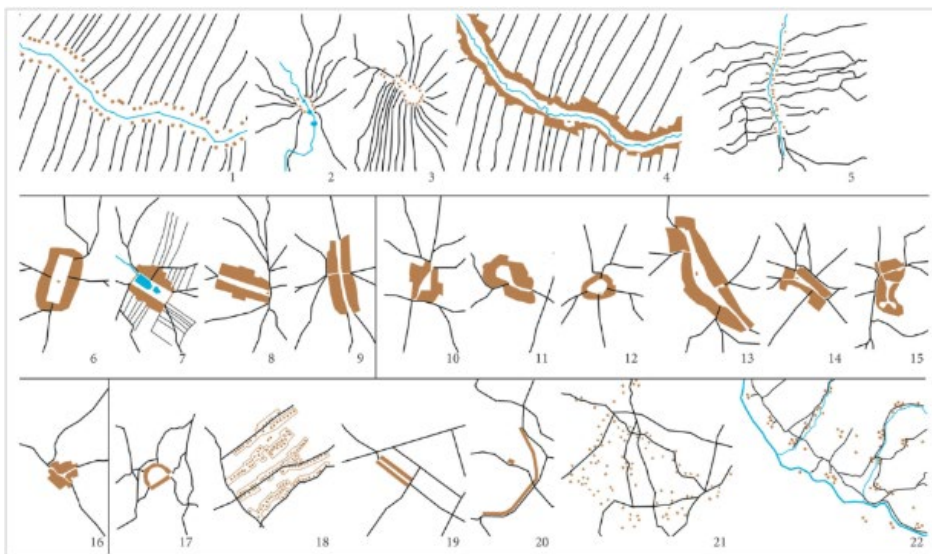
Typologická struktura nebo taktéž půdorysná typologie, tedy kombinace konfigurace budov, veřejných prostranství a terénu vychází ze základní vývojové formy sídla, která byla stabilizována při založení sídla. To se dělo převážně v období vrcholného

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 Pešty<sup>2</sup> 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 návsi 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 obratiště.

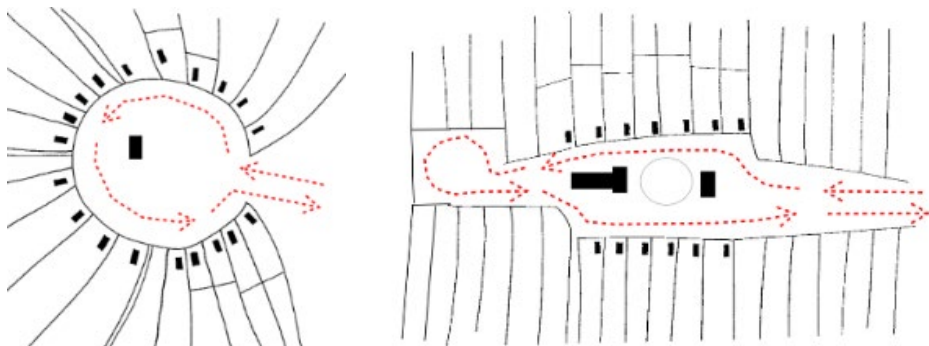
Výhody:

- 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.

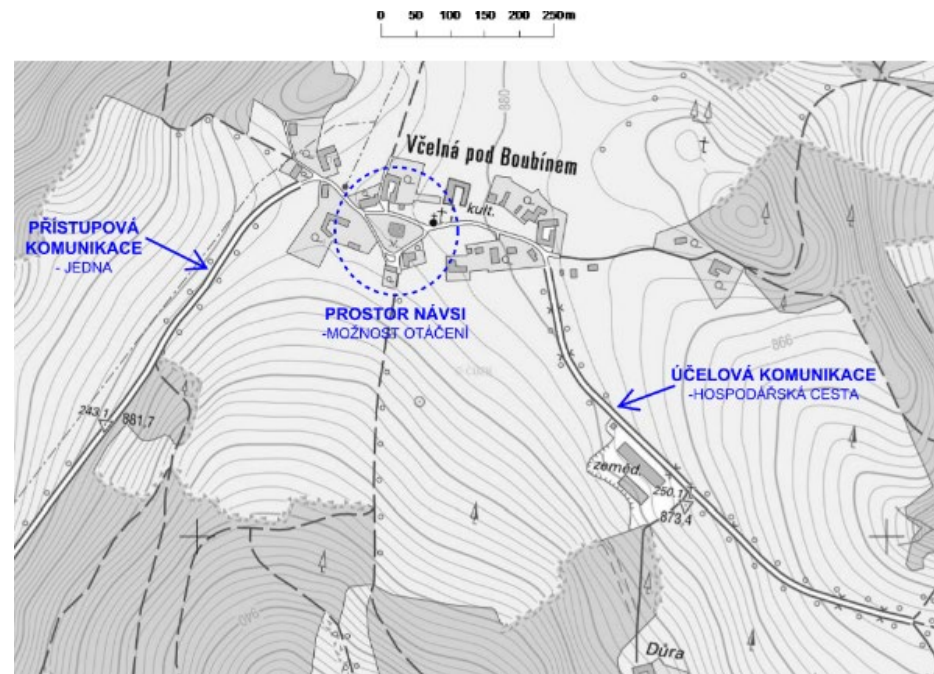


obr. 4 a 5 – Ideální řešení provozu v rámci neprůjezdné návsi s dostatkem prostoru (návesní radiální ves) / se stísněným prostorem na návsi (lánová návěsní ves)

### 5.1.2 Konkrétní příklady

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

#### 5.1.2.1 Včelná pod Boubínem – Prachaticko

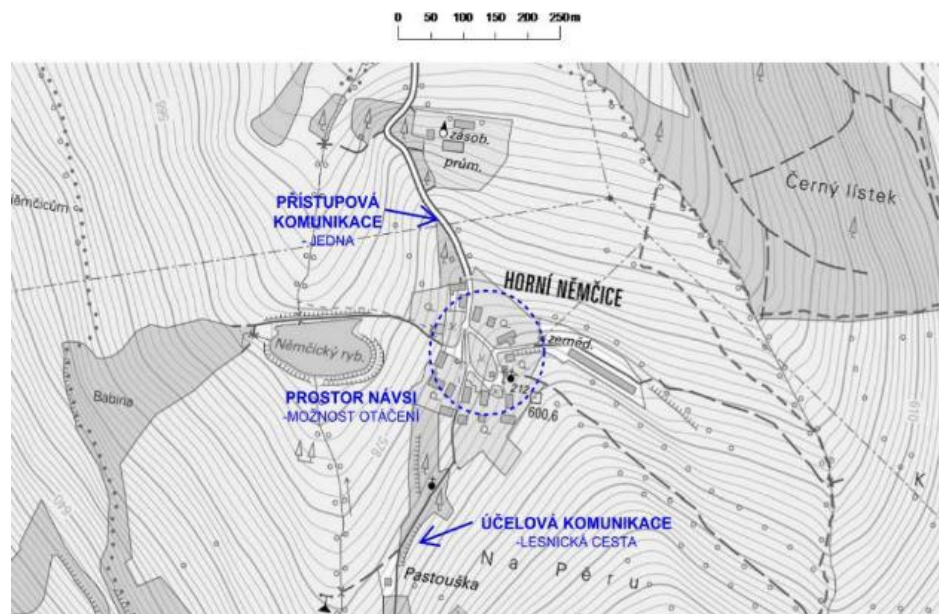


obr. 6 – Neprůjezdná návěs – ves Včelná pod Boubínem (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.czuk.cz/>)

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 návěsním. 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.

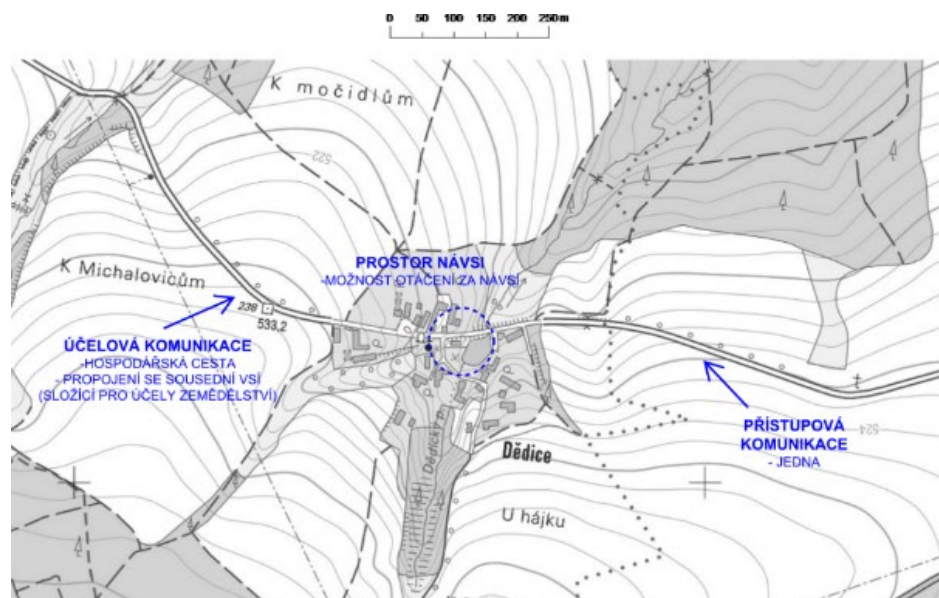
#### 5.1.2.2 Horní Němčice – Klatovy

Horní Němčice se nachází na Klatovsku na hranici CHKO Šumava. Svou půdorysnou typologií se řadí ke vsím rostlým, hromadným návěsním. 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

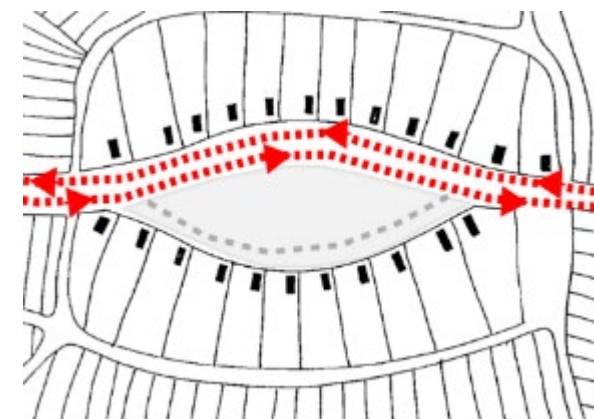
Obousměrná průjezdná komunikace je vedena podél zástavby na jednom okraji návsi. Okolní zástavba je obsluhována přímo z této komunikace, popřípadě se objevuje pomocná obslužná komunikace podél vzdálenějšího okraje zástavby, respektive podíl druhého okraje návsi – viz obr. 7. Umístění průjezdné komunikace 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

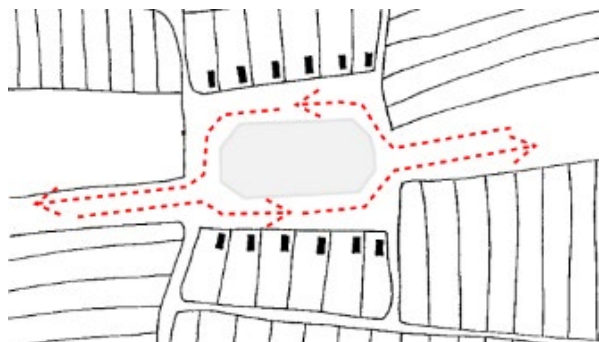
Obousměrná komunikace se v místě návsi rozděluje a každý směr je veden po obvodu návsi svou trasou. Díky tomu dojde k přerozdělení dopravy, respektive k jejímu rozmělnění v rámci prostoru. Komunikace tak nepůsobí jako liniová bariéra. Okolní zástavba je obsluhována přímo z komunikací. Prostoru návsi 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 Průjezdna vedena středem návsi

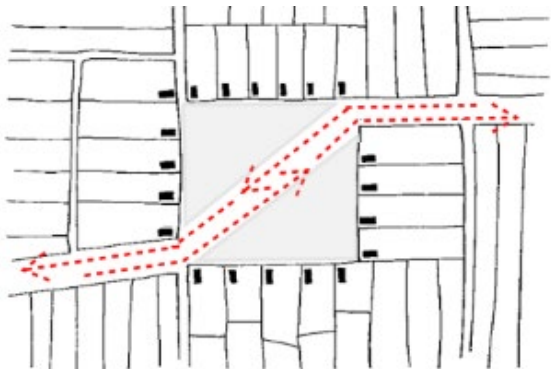
Obousměrná průjezdná komunikace je vedena přes střed návsi a rozděluje jí tak na dvě části. Okolní zástavba je obsluhována přímo z této komunikace, zřídka se mohou objevit pomocné obslužné komunikace po obvodě návsi. Tento model býval často aplikován při zakládání vsí v minulosti, je používán dodnes 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 Průjezdna 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

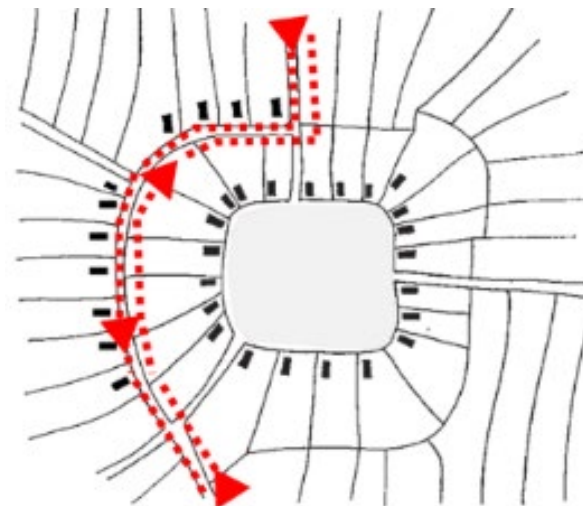
ve veřejném prostranství je eliminována na minimum. Druhou stránkou tohoto řešení je však otázka, jak zajistit kontinuální udržení života ve veřejném prostranství, což není nemožné. Jedním ze způsobů zajištění pohybu na návsi je implementovat do veřejného prostranství funkce podporující sociální a společenský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

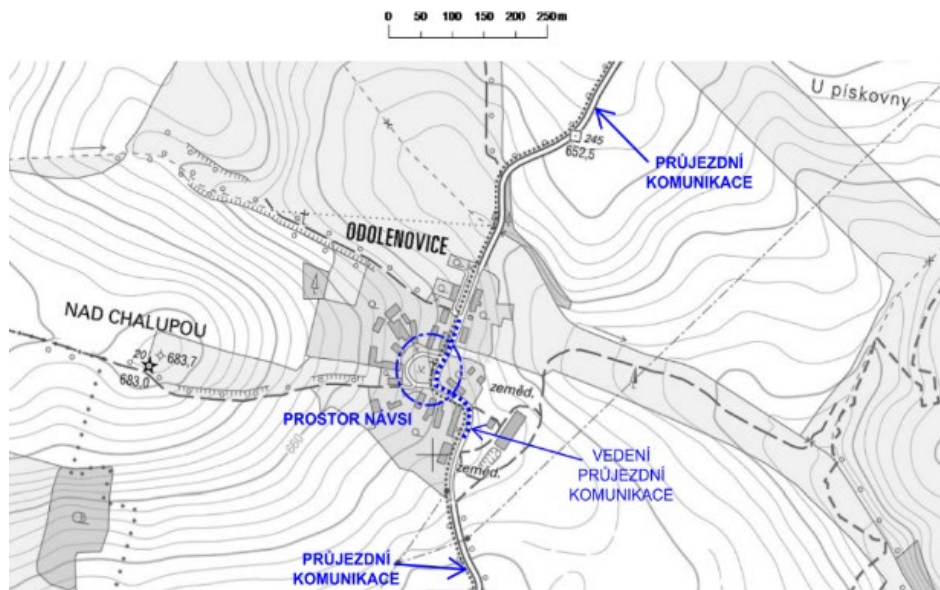


obr. 14 – Schéma vedení dopravy mimo návěs (návesní ves smíšená)

### 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.





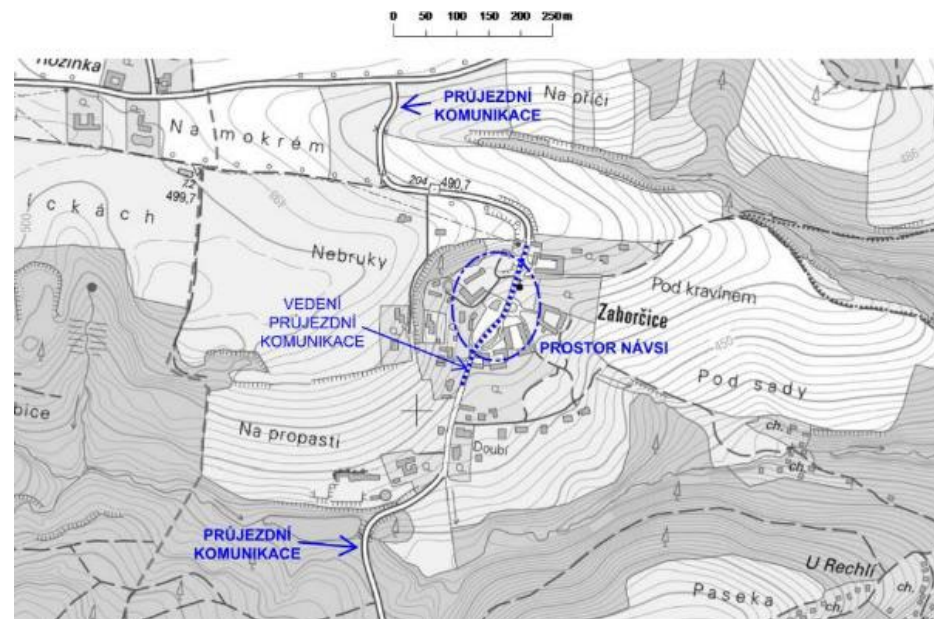
obr. 15 – Průjezdná náves po okraji návsi – Odolenovice  
(zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)

#### 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

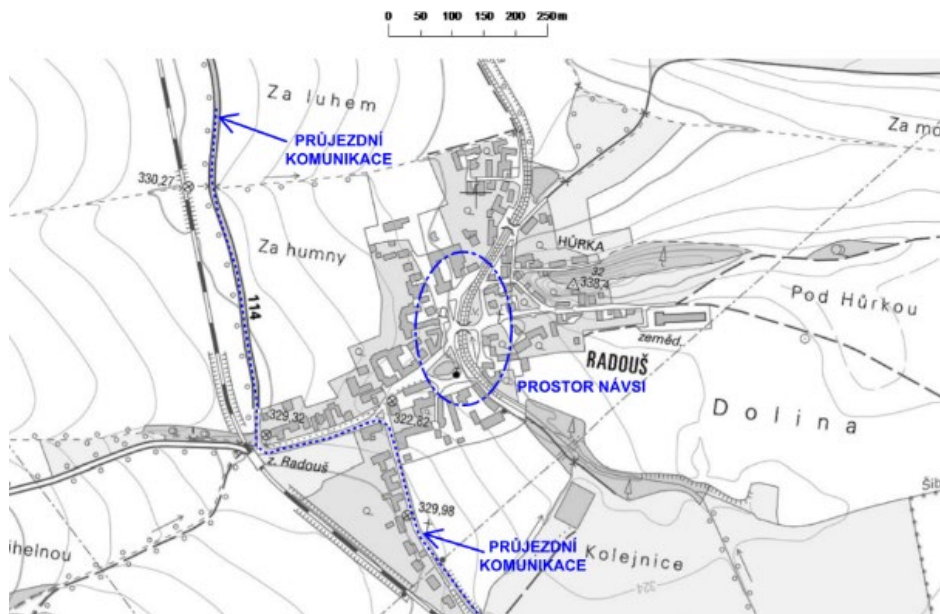
Zahorčice v katastrálním území Boršova nad Vltavou byly původně vesnicí drobné šlechty. V dnešní době se vesnice na jihu rozšířila o novou zástavbu, původní rostlá hromadná návěsní typologická forma obklopená klasickými staveními je zde však stále čitelná. Náves oválného tvaru je přetata komunikací, která vede jejím středem a v určitých místech se rozšiřuje a umožňuje tak obracení 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

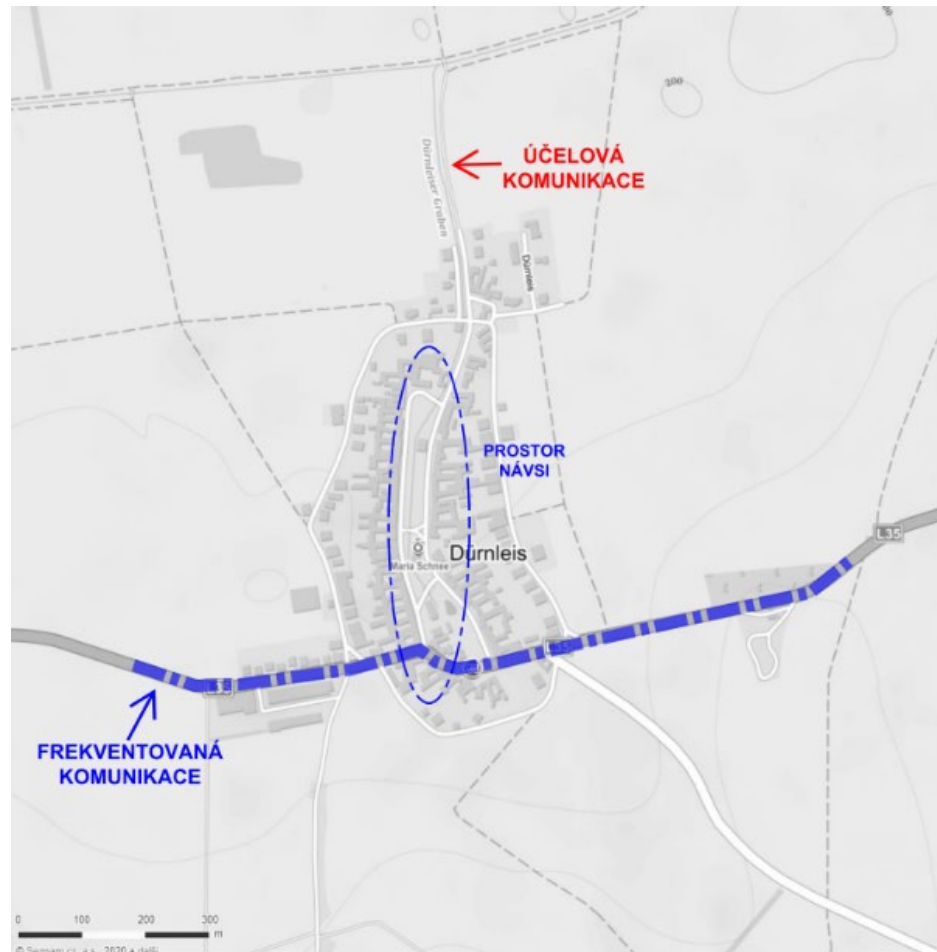
Radouš na Berounsku je typickým příkladem vsi, přes kterou je vedena průjezdná doprava, vyhýbá se však návsi. Původní pravidelná náves ortogonálního tvaru byla z jedné strany určena potokem, dnes je potok veden středem veřejného prostranství a náves je podél něj po obou stranách prodloužena na sever 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 návěsní, přesněji potoční ves návěsní. 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 obslužná komunikace, která je v několika místech propojena přes náves. Další obslužná komunikace vede po obvodu vesnice.



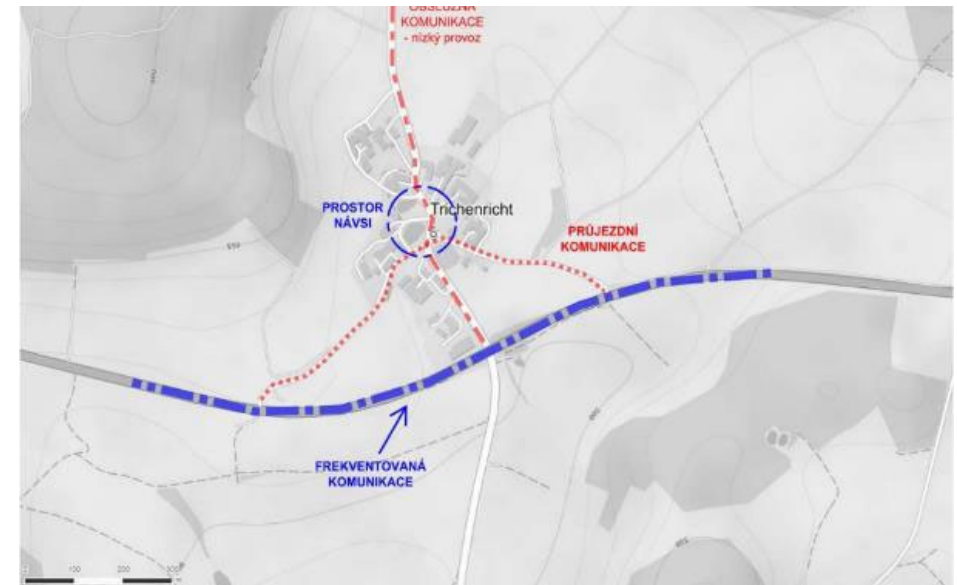
obr. 19 – Ortofoto – Dürnleis, okres Hollabrunn, spolková země Dolní Rakousy, Rakousko  
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



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 vsi 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/>)

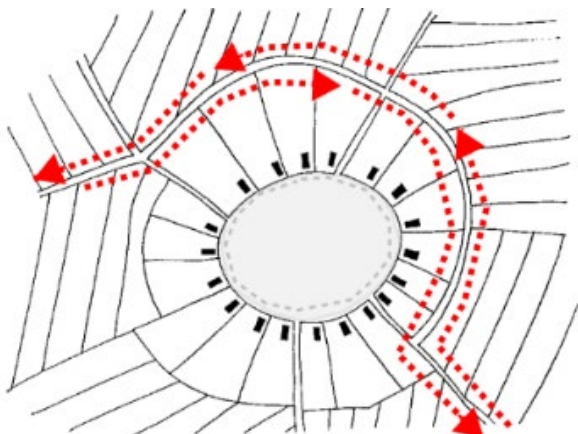
### 5.3 Návesi s tranzitní průjezdnou dopravou

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

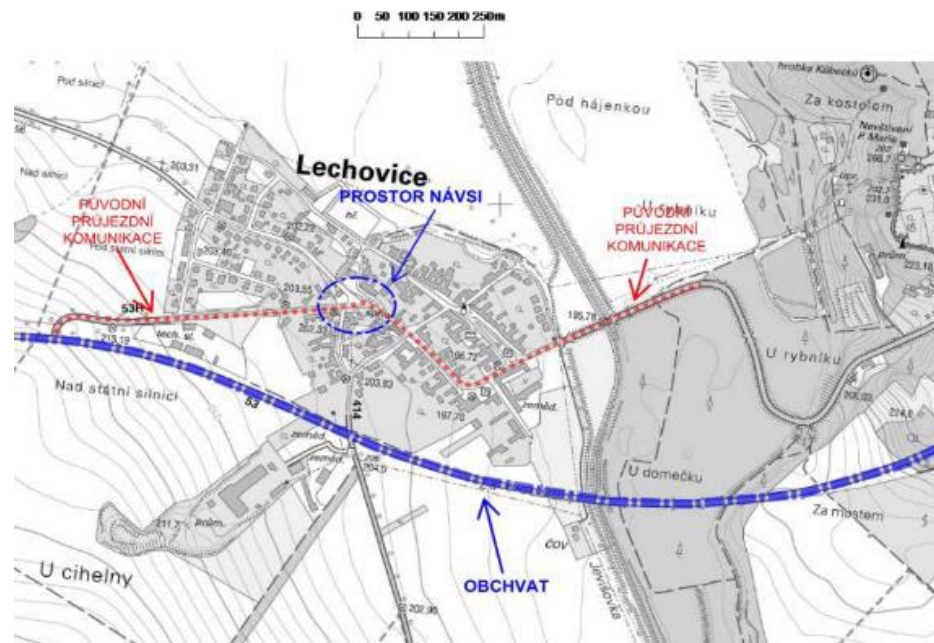
#### 5.3.2 Konkrétní příklady

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.

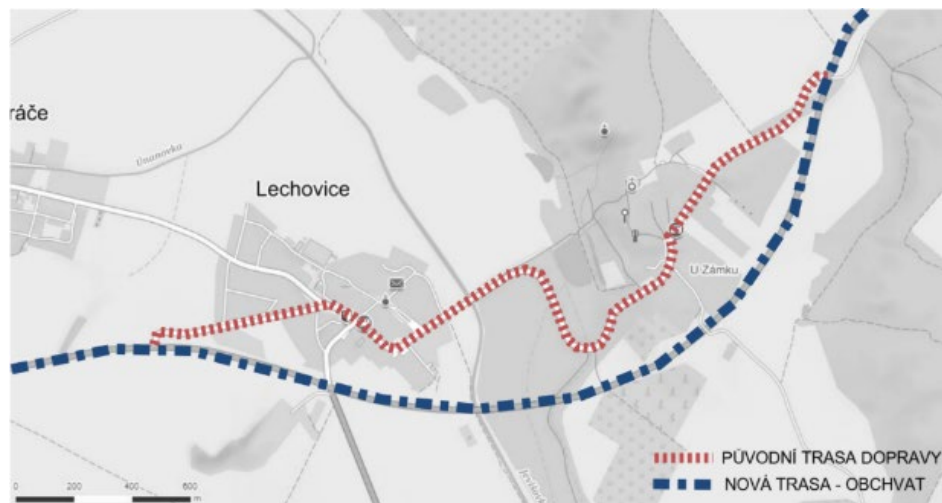
Nutno podotknout, že vybudování obchvatu je značně nákladnou investicí, 1 kilometr dálnice se pohybuje zhruba okolo 152 milionů korun (Ministerstvo dopravy ČR, 2018), obchvat s jedním pruhem v každém směru stojí přibližně polovinu. Pro místní obyvatele je však nevyčísitelným přínosem, umožní totiž rozvoj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



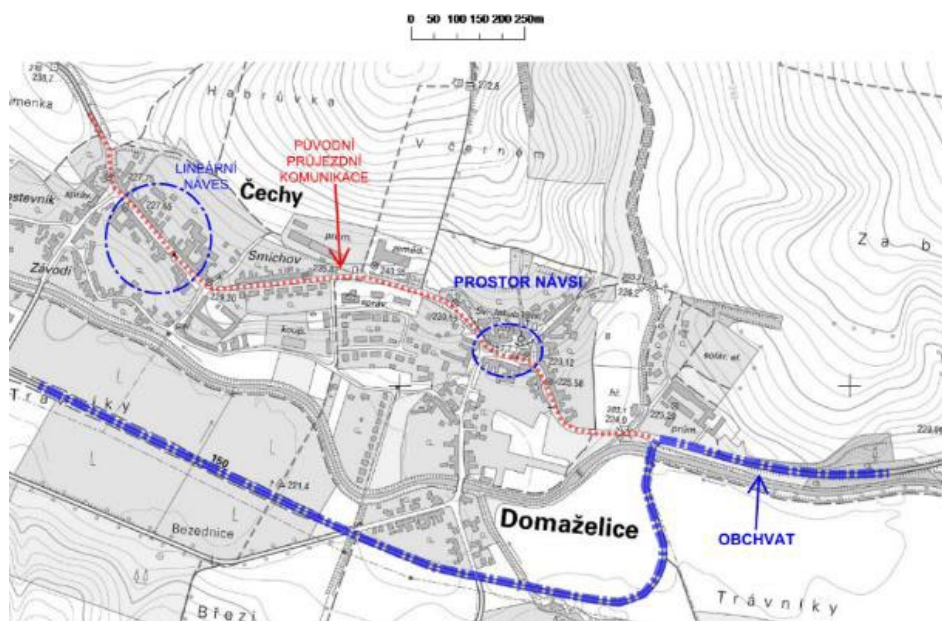
obr. 24 – Obchvat Lechovic (zdroj mapového podkladu <https://geoportal.cuzk.cz/>)



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 návěsí) a Čechy (lánová ves soustředěná lineární) ulehčil návším těchto sídel od necelých 4 tisíc<sup>4</sup> projíždějících vozidel denně, včetně frekventovaní kamionové dopravy. Místní autobusová doprava přitom zůstala zachována v původní trase.



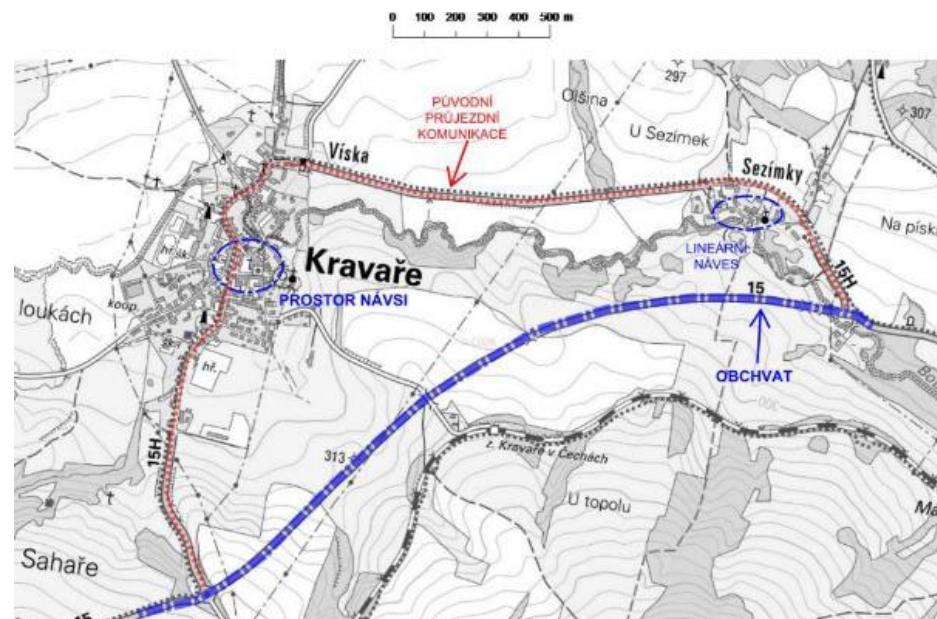
obr. 26 – Obchvat Domaželic a Čech (zdroj mapového podkladu: <https://geoportal.cuzk.cz/>)



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 návěsí 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 tisíce<sup>4</sup> 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/>)

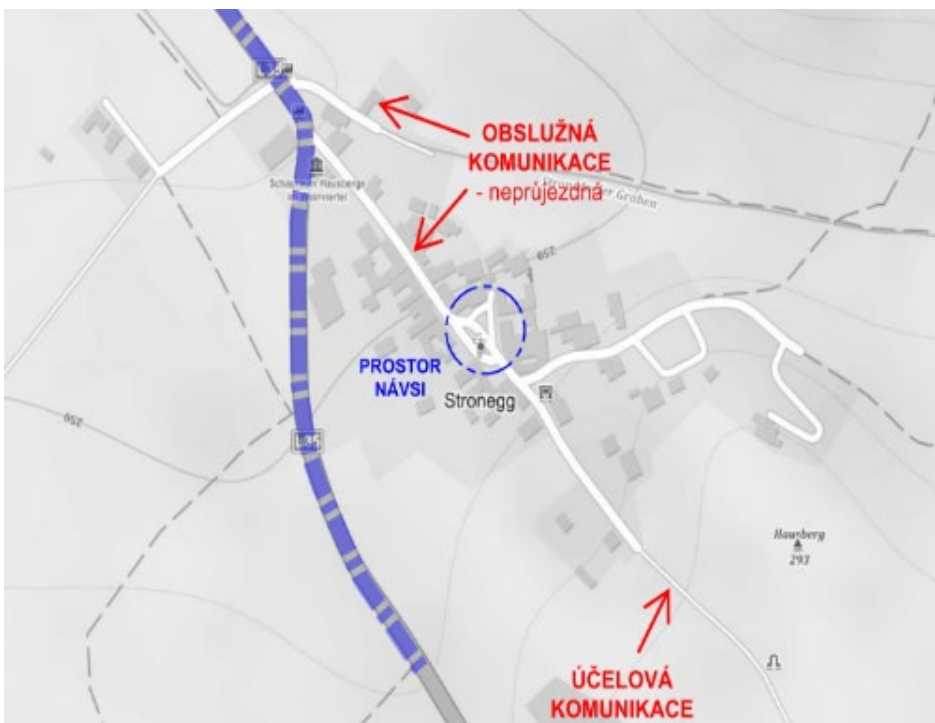
Vesnice Nauleis leží na severovýchodě Německa, asi pět kilometrů východně od města Priestewitz vedle okresní silnice. Tato vesnice je záměrně založená se čtvercovou návší, která je omezena poměrně mohutnými zemědělskými staveními. Uprostřed návsi se nachází rybník. Tato vesnice je typickým příkladem 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 Rakousy, Rakousko  
(zdroj mapového podkladu: <https://mapy.cz/>)



obr. 33 – Stronegg – přehled uspořádání dopravy a veřejného prostranství  
(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](mailto:iklingorova@gmail.com)