

144



ČLOVĚK
STAVBA
ÚZEMNÍ
PLÁNOVÁNÍ

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 14

Sborník z konference

Jiří Kugl (ed.)

říjen 2021

Fakulta stavební ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

MAN, BUILDING AND URBAN PLANNING 14

Conference proceedings

Jiri Kugl (ed.)

October 2021

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 14. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 11. listopadu 2020 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: Fakulta stavební ČVUT v Praze,
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 Suchdol

počet stran: 248

náklad: 100 ks

rok vydání: 2021

pořadí vydání: 1.

Člověk, stavba a územní plánování 14 ISBN 978-80-01-06893-9

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 14* 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 05/20/F1 (SGS ČVUT) a SGS20/102/OHK1/2T/11.

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

PŘÍRODNÍ HODNOTY A RIZIKA

Zaniklá sídla v Národním parku Šumava (vybrané příklady)	10
Defunct Settlements in National Park Sumava (selected examples)	
Krčínova stoka na Kratochvíli	42
Jakub Krcin of Jelcany's Water Channel Krcinka at Kratochvile Chateau	
Možnosti identifikace rizikových lokalit v krajině z hlediska ochrany infrastruktury před poškozením povodňovými událostmi	68
Possibilities of the Identification of Localities Endangered by Surface Runoff and Sediment Transport for Purposes of Landscape Planning	
Revitalizácia Vážskej kaskády pri Považskom Podhradí Smery a prístupy z architektonického, urbanistického a krajinárskeho hľadiska	86
Revitalisation of Vazska kaskada in Povazske Podhradie, Directions and Approaches from Architectural, Urban and Landscape Point of View	

NÁHLEDY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Jak by obce měly přistoupit k proměně veřejných prostranství aneb Metodika plánování veřejných prostranství malých obcí	106
How municipalities should approach the transformation of public spaces or Guidelines for Planning Public Spaces in Small Towns	
Změny v urbánní komunikaci a urbánním veřejném prostoru vlivem krizového stavu způsobeného pandemií	126
Changes in Public Space due to the State of Emergency Caused by the Current Pandemic	
Vliv úprav cestní sítě na psychiku jejích uživatelů	149
The Impact of Road Network Modifications on the Psychics of its Users	

BUDOVY A SÍDLO

Základní východiska parcelace a umístování rodinných domů na parcele v českém prostředí	170
Basic Principles of Parceling and Location of Houses on the Building Land in the Czech Republic	
Výpravní budovy smíšených nebo osobních železničních stanic – proměna jejich role ve 21. století	188
Station Buildings of Mixed or Passenger Railway Stations – the Transformation of their Role in the 21 st Century	
Bydlení – jak evaluovat udržitelný rozvoj?	211
Housing Quality Indicators in Sustainable Development	
Pelištejská města starověké Levanty	229
Philistine Towns of the Ancient Levant	

PŘÍRODNÍ HODNOTY A RIZIKA

Zaniklá sídla v Národním parku Šumava (vybrané příklady)

Defunct Settlements in National Park Sumava (selected examples)

Tereza Švárová

Abstract:

National park Sumava is one of the most beautiful natural parts of the Czech Republic within which there is also a part defined as Landscape Protected Area Sumava. This area boasts of 80% forest cover and is protected against human activities, especially new buildings. This area is very interesting for its natural values but also for its cultural and history values. The landscape of Sumava forest has changed during historical development, especially in the frontier zone that is the main topic of this article. The aim of this presentation is to introduce selected defunct settlements in the frontier zone of Sumava. It also presents the history, character of this defunct settlements, and the reason why the settlements ceased to exist. One of the main aims is to find the signs of these defunct settlements. How do they manifest themselves in landscape of Sumava today? How can we identify them? The archive maps such as the second military maps and maps of the stable cadastre were used for processing. These maps are compared with aerial photographs from the 1950s and the present. Another way how to find the signs of defunct settlements are photographs of the present condition. The article researches the selected defunct settlements with the aid of various sources. The article provides a new view of changed forest landscape that has a spirit of history. There are extant buildings or the rest of the buildings and composed landscape traces, such as long strips of green vegetation for the division of the estate, roads with attended green vegetation. These composed landscape traces jointly form the character of landscape and they keep the historical perception up to now.

Keywords:

defunct settlements; forest landscape; Sumava; landscape traces; archival maps

ŠVÁROVÁ, Tereza (2020). Zaniklá sídla v Národním parku Šumava (vybrané příklady). In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 10–41. ISBN 978-80-01-06893-9. 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

Národní park Šumava je jednou z nejkrásnějších přírodních částí České republiky, na jehož ploše je zároveň vymezena chráněná krajinná oblast. Tyto dvě přírodní hodnoty dnes dávají oblasti velkou ochranu před lidskou činností, zejména výstavbou, a díky tomu se tak oblast pyšní 80 % lesnatostí. Tento výjimečný znak byl jedním z důvodů prozkoumání krajiny. Skrývá výjimečnost i z dnešního pohledu na historické stopy osídlení?

Z pohledu historického a kulturního kontextu byla lesní krajina často přetvářena a zajišťovala v různých dobách různé úlohy. Lesnatost v České republice nebyla vždy tak vysoká jako je v dnešní době, dle dostupných dat byla v roce 1790 (Ústav pro hospodářskou úpravu lesů Brandýs nad Labem, 2021) pouhých 25 %, což je oproti dnešním 34 % značný rozdíl. V historii nebyla na les kladená taková ochranná funkce jako je dnes, proto se les často velmi proměňoval, kácel, rozšiřoval o nové stavby, které bylo mnohdy jen účelové a jejich životnost tak netrvala dlouho. Mnohé dnešní lesní celky jsou již opatřeny právní ochranou, která zajišťuje jejich přirozený vývoj, zachování historických stop a minimalizaci nové zástavby, která by jejich hodnoty mohla narušit, nedochází v nich proto k takové proměně jako v historii. Když lesy prošly takovými změnami je možné v nich dnes najít nějaké historické stopy, které by dokládaly jejich ať už trvalé či dočasné osídlení?

Cílem příspěvku je představit vybraná zaniklá sídla v Národním parku a nalézt stopy, které poukazují na jejich dřívější existenci. Dalším cílem je nalézt znaky, kterými se stopy zaniklých sídel projevují v dnešní krajině. Otázkou je také, zda je možné tyto znaky pozorovat na leteckých snímcích a zda je tedy možné běžně poznat zaniklé sídlo na leteckém snímku. Během přípravy příspěvku muselo také dojít k prozkoumání vývoje a důvodu zániku vybraných sídel

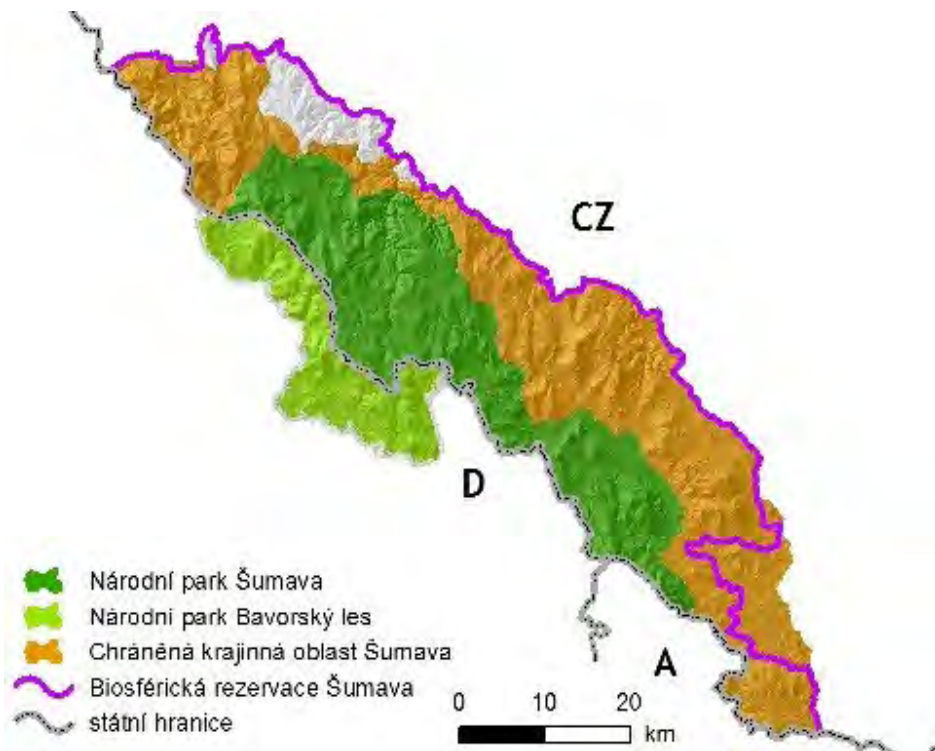
Pro zpracování této práce byly pro porovnání vývoje a zániku použity zejména archivní mapy II. vojenského mapování a mapy stabilního katastru, letecké snímky z 50. let 20. století a letecké snímky současného stavu. Tyto informace jsou v článku shromážděny, vyhodnoceny a spolu s informacemi z webu zanikleobce.cz doplněny o další zajímavosti a poznatky o vývoji a zániku obcí.

2 Širší kontext – Národní park Šumava jako celek

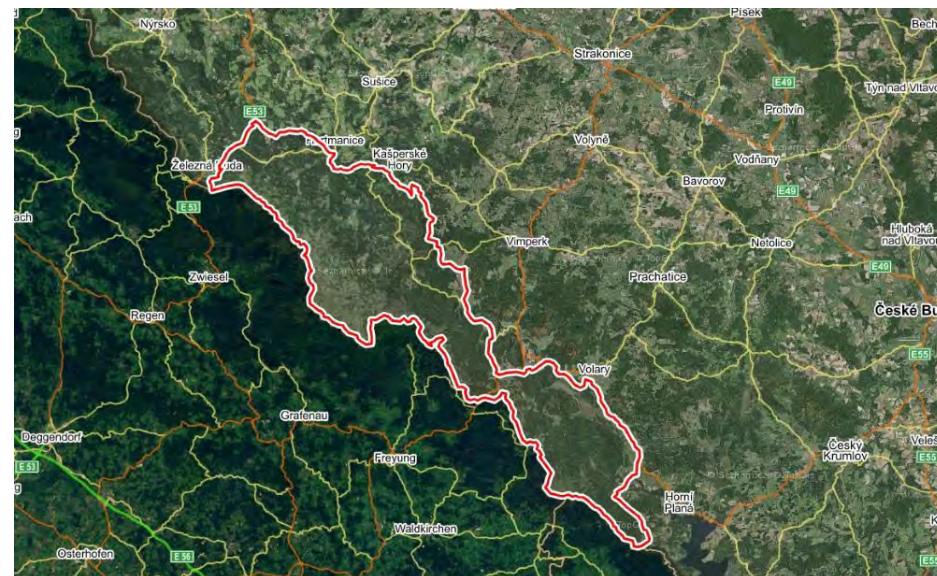
Nejhodnotnějším přírodním krásám Šumavy se v roce 1991 dostalo nepřísnejší ochrany vyhlášením Národního parku Šumava. Ten zahrnul centrální část šumavského pohorí podél hranice s Německem a částečně i s Rakouskem a pojal pod svá křídla většinu nejceněnějších přírodních lokalit Šumavy – rozsáhlé náhorní planiny s rašeliništi, divoká údolí Vydry a Křemelné, vysokohorské polohy pohraničního hřebene, ledovcová jezera Plešné, Prášilské a Laka, údolní rašeliniště v údolí Vltavy i ostrůvky pralesovitých zbytků původních smíšených lesů na Stožci, na Smrčině, na Plechém atd (Vimperk - oficiální informační systém města, 2005).

Národní park v bodech (Správa parku a chráněné krajinné oblasti, 2008):

- Rozloha: 68 342 ha (CHKO Šumava: 99 480 ha (tvoří ochranné pásmo NP))
- Vyhlášení: 20.3.1991 nařízením vlády (CHKO Šumava: 27.12.1963 výnosem Min. školství a kultury)
- Nejvyšší bod: Plechý 1 378 m n.m.
- Nejnižší bod: řeka Otava u Rejštejna 570 m n. m.
- Lesy 80%
- Louky 8%
- Ostatní bezlesí 9%
- Voda 2%
- Komunikace 1%



obr. 1 – Schéma Šumavy (zdroj: <https://www.npsumava.cz/sprava-np/uzemi-pod-spravou-nps/>)



obr. 2 – Schéma Šumavy (zdroj: mapy.cz)

Chráněná území Šumavy prezentují typické ekosystémy středoevropské horské krajiny, zejména lesy, ledovcová jezera, rašeliniště a horské louky, včetně všech jejich vývojových stádií.

Národní park Šumava zajišťuje ochranu přirozených přírodních procesů v souladu s celosvětovým posláním národních parků, a zároveň poskytuje dostatek prostoru pro aktivní ochranu druhové a genetické rozmanitosti.

Spolu s **NP Bavarský les**, který se nachází na území Spolkové republiky Německo, se zde nachází jeden z nejrozsáhlejších a největších lesních komplexů střední Evropy. Tyto lesní ekosystémy, které se zde zachovaly, je třeba vnímat jako unikátní přírodní bohatství a podle toho k nim přistupovat (Správa parku a chráněné krajinné oblasti, 2008).

Území národních parků se člení podle cílů ochrany a stavu ekosystémů na 4 zóny ochrany přírody, a to:

- **zóna přírodní** vymezená na ucelených plochách, kde převažují přirozené ekosystémy, s cílem je zachovat a umožnit v nich nerušený průběh přírodních procesů
- **zóna přírodě blízká** vymezená na plochách, kde převažují člověkem částečně pozmeněné ekosystémy, s cílem dosažení stavu odpovídajícího přirozeným ekosystémům
- **zóna soustředěné péče o přírodu** vymezená na plochách, kde převažují člověkem významně pozmeněné ekosystémy, s cílem zachování nebo postupného zlepšování stavu ekosystémů, významných z hlediska biologické rozmanitosti, jejichž existence je podmíněna trvalou činností člověka nebo obnovy přírodě blízkých ekosystémů

- **zóna kulturní krajiny** vymezená na zastavěných plochách a zastavitelných územích obcí určených k jejich udržitelnému rozvoji a na plochách, kde převažují člověkem pozměněné ekosystémy určené k trvalému využívání člověkem (Správa parku a chráněné krajinné oblasti, 2008).

3 Šumavské lesy a jejich osídlení

Šumavské lesy už jsou jen pouhým zbytkem pohraničního pralesa nazývaného Královský hvozd. Lesy náležely králi, šlechtě a církvi a plnily funkci lovišť a kácelo se pro získání zemědělské půdy. Mimo loviště byly lesy v historii vyhledávány také jako úkryty při válkách, jako ústraní, domov, pro poustevníky a v poslední řadě jako zdroj dřeva.

Dřevo se totiž postupně stalo vyhledávanou a cenou surovinou. Když byly zdroje dřeva u sídel vyčerpány, dřevaři se stěhovali hlouběji do lesů a přispěli tak v 18. a 19. století k urychlení postupu novodobé kolonizace. V této době tak vznikaly dřevařské a sklářské osady, často i ve vyšších nadmořských výškách. Začalo docházet k vypalování lesů a proměnila se také skladba dřevin a listnaté lesy se začaly nahrazovat ve větším množství jehličnatým porostem, který je pro těžbu dřeva výhodnější a rychleji dosažitelný než stromy listnaté, které rostou pomaleji. Tato přeměna lesů v převážně jehličnaté, s cílem rychlého zisku dřeva, vedla k rozsáhlým kalamitám, jelikož jehličnany jsou nejen náchylnější k poškození abiotickými činiteli jako například vítr, ale také ke dřevokazným houbám a kůrovcům. Lesy tedy procházely častým a nuceným kácením či vypalováním, čímž se krajina začala proměňovat rychleji než dříve. Do krajiny šumavských lesů se také propaly nové plavební kanály, aby bylo dřevo ze svahů snadno dopravováno do nížin a větších sídel. Původním obyvatelstvem, které byly rodiny dřevařů a následně i sklářů, byla německá populace, která byla po druhé světové válce z pohraničí vyhnána a bylo těžké tyto oblasti nově osídlit. Po změně režimu a rozdělení Evropy „Železnou oponou“ došlo ke zbourání všech staveb ve vymezeném pásmu a tím se tato oblast začala navracet do převážně přírodního charakteru nenarušovaného lidskými procesy. Všechny tyto změny tak měly významný vliv jak na obyvatelstvo, tak proměnu sídel a celkový charakter pohraniční oblasti Šumavy. Dnes se v celém území národního parku nachází více než 16 dnes již zaniklých sídel a dalších zaniklých samot a díky jeho ochraně si území zachovává převážně přírodní charakter.

4 Proměny pohraniční oblasti

Pohraniční oblast Šumavy se během posledních století velmi proměnila, jak již bylo zmíněno v předešlé části. Měnila se nejen funkce a charakter této části, ale také její obyvatelstvo. Po druhé světové válce, v roce 1948, začaly být československé hranice střeženy vojskem a od roku 1952 byly hranice lemovány drátěnými zátarasy v několika stupních. Po roce 1951 bylo vytvořeno hraniční pásmo, které sahalo až 12 km od hranic a zakázané pásmo ve vzdálenosti zhruba 2 km od hranic. Zároveň bylo přesídleno asi 448 rodin, které patřily mezi „nevhodné obyvatele“. Likvidace domů a ruin probíhala v zakázaném pásmu od roku 1952 a v hraničním pásmu od roku 1957. Celkem bylo zlikvidováno 50 000 budov a zřízení hraničního pásma se dotklo přibližně 300 měst a obcí. Od té doby už se nikdy nepodařilo oblast znovu osídlit tak jako dříve. Některé obce, kterých se pohraniční likvidace nedotkla, se pokoušely vysídlit německé domy znovu osídlit, avšak lidské tragédie zde zanechaly silnou stopu a nové obyvatelstvo tu nikdy příliš dlouho nezůstalo. Dnes je území přirozeným převážně zalesněným přechodem s německou spolkovou republikou, které poskytuje krásné přírodní prostředí, které je vyhledávané zejména pro rekreaci a sport.

5 Metodika

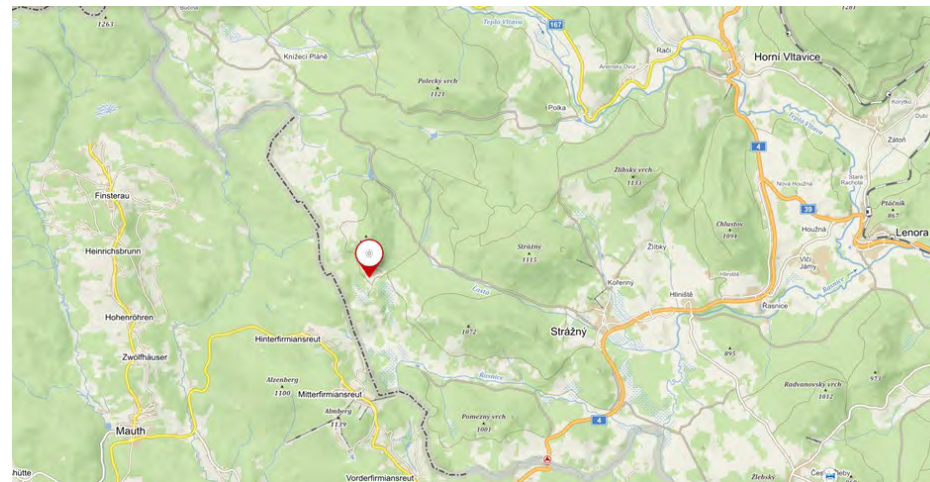
Šumava jakožto největší národní park neumožňuje pro obsah příspěvku představení všech zaniklých sídel. Pro zpracování tedy byla zvolena menší oblast s větší koncentrací zaniklých obcí. Zároveň bylo pro náplň příspěvku vhodné zvolit oblast, která prošla výraznou proměnou jako je pohraniční zóna, která utrpěla nejen materiální škody na obydlích a výrazný zásah do přírodních prvků, ale jsou s ní spjaty také mnohé lidské tragédie a příběhy, které se do území propaly. Vybraná zaniklá sídla v této části, která se nachází v těsné blízkosti, byla uspořádána do následujících šesti oblastí:

- Oblast 1 - Bývalé Dvojdomy, Chaloupky
- Oblast 2 - Bývalé Stodůlky
- Oblast 3 - Bývalý Horní a Dolní Cazov, U slepého Matěje
- **Oblast 4 - Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná**
- **Oblast 5 - Bývalá Hůrka a Stará Hůrka**
- Oblast 6 - Bývalá Slunečná, Jezerní, Velký Bor, Nová Studnice

Pro účel článku byly vybrány dvě oblasti a to oblast 4 a oblast 5, které přibliží možný způsob průzkumu z všech sídel. Pro sídla v těchto oblastech bylo důležité v první chvíli poznat vývoj osídlení, pro který byly použity archivní mapy, zejména II. vojenské mapování (1836-1852), mapy stabilního katastru (1824-1843), letecké snímky z 50. let 20. století a letecké snímky současného stavu. Pro porovnání a zajímavost byly přidány snímky z digitálního modelu reliéfu 5. generace (lidarové snímky). Na závěr byly informace zjištěné z map doplněny o informace historie sídel a důvodu jejich zániku čerpané zejména z webových stránek „Zaniklé obce a objekty“ (Beran, 2005-2019), které poskytují souhrn velkého množství zaniklých sídel a samot na českém území.

6 Výsledky - aplikace metody

6.1 Oblast 4 – Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná



obr. 3 – Umístění sídel v rámci širších vztahů

6.1.1 Vývoj osídlení

Josefov bývala samota tří domů s 12 obyvateli, v jejímž okolí se nacházelo ještě

několik dalších staveb. Taktéž Točná byla pouze malá osada s několika domy. Většími sídly v oblasti pak byly Dolní a Horní Světlé Hory. V osadě Dolní Světlé Hory se v roce 1921 nacházelo 31 domů a 198 obyvatel, nacházela se zde hájovna, pila, pekárna, hospoda. V Horních Světlych Horách bylo v tentýž rok 95 domů a 608 obyvatel, výraznou stavbou osady byla zejména budova školy. Budovy v Dolních i Horních Světlych Horách byly rozmístěny podél cesty a tvořily tak ulicovou zástavbu s převážně okapovou orientací staveb. Osada Točná byla jediná tvořena shlukově a zanikla dříve, jak je patrné již na ortofotomapě z roku 1950, kde je oproti ostatním z celé osady patrné jen pár staveb.



obr. 4 – Výřez z mapy II. vojenského mapování 1836-1852 (zdroj: mapy.cz)



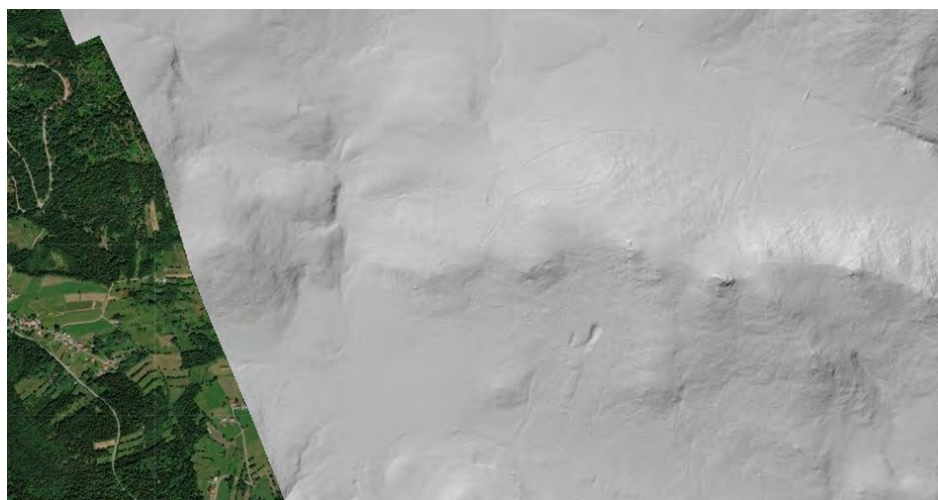
obr. 5 – Výřez z mapy stabilního katastru (zdroj: archivnimapy.cuzk.cz)



obr. 6 – Výřez z mapy z roku 1949 (zdroj: kontaminace.cenia.cz)



obr. 7 – Současný stav území na leteckém snímku (zdroj: mapy.cz)



obr. 8 – Výřez z digitálního modelu reliéfu 5. generace (zdroj: arcgis.com)

6.1.2 Vliv na strukturu krajiny

Sídla vznikala v horské oblasti Šumavy v rozptýleném charakteru a byla často ovlivňována konkrétní morfologií místa. Stavby byly umísťovány podél obslužné komunikace, která respektovala terén a vedla v největší možné míře po vrstevnici. Stejně tak budovy byly umísťovány delší stranou po vrstevnici a vytvářely tak typický charakter okapové orientace silnicové zástavby v horských oblastech. Krásným příkladem jsou tomu například Dolní Světlé Hory, které vznikly po vrstevnici kolem vrchu Pomezní stráň (968 m. n. m.).

V dnešní době se v žádném ze zmíněných zaniklých sídel nenachází celkově dochovaná stavba. Při bližším osobním průzkumu v území, jak je patrné na fotkách, se v místě projevují stopy zaniklých sídel zejména zříceninami především kamenných zdí, pozůstatků hospodářských stavení a jejich zařízení, vodními nádržemi, drobným vybavením staveb (osobní věci, kuchyňské potřeby, apod.), pozůstatky technické a zejména pak dopravní infrastruktury. Dopravní síť je v území jednou z nejpatrnějších stop po zaniklých sídlech, jelikož se tento prvek stále propisuje také do aktuálních leteckých snímků a vyznačuje se zejména linií zeleně v krajině, mnohdy v mezerách doplněnou o kamenitou cestu, která je mezi zatravněnými zelenými plochami stále viditelná. Dalšími charakteristickými stopami zaniklých osad je mnohdy zachované dělení původních pozemků, které dokládá liniová zeleň, meze, plužiny nebo stopy původních cest mezi pozemky. V porovnání map stabilního katastru s dnešními leteckými snímky je patrná zejména změna v procentu zalesnění, které se od minulých let zvýšilo a také pak scelení menších pozemků, které dnes vytváří souvislejší plochy luk a pastvin.



obr. 9 – Dolní Světlé Hory - výřez z mapy stabilního katastru (vlevo) a současného leteckého snímku (vpravo). Stopa zaniklého zastavěného území osady je z leteckého snímku patrná pomocí shlukové zeleně podél původní cesty vedoucí kolem vrchu. Částečně je patrné zachování členění původního dělení pozemků pomocí pravidelných pásů linií zeleně (plužin).



obr. 10 – Dolní Světlé Hory - zbořeníště domu č.p. 16, zachované členění krajiny, autor Kamil Klusák



obr. 11 – Dolní Světlé Hory – zachovaná boží muka, autor Ondřej Kudlák



obr. 12 – Dolní Světlé Hory – stopy hospodářských staveb - žlaby pro dobytek, autor Jakub Ouředník



obr. 14 – Horní Světlé Hory – zbytky kamenných teras nad rozvalinami budov, autor Ondřej Kudlák



obr. 13 – Horní Světlé Hory - výřez z mapy stabilního katastru (vlevo) a současného leteckého snímku (vpravo). Osada byla po zániku velmi silně zalesněna a její stopy tak z leteckých snímků nejsou příliš patrné. Dřívější zástavba je tak patrná díky stopám historických cest a alejí a zároveň jej dokládá zachované členění pozemků, navazující na lesní plochy, tvořené linií zelení.



obr. 15 – Horní Světlé Hory – po odkrytí zeminy smrkovým vývratem jsou v rozvalinách domu patrné zbytky původní dlažby. Zde konkrétně u zbytků stavby č.p. 33, autor Ondřej Kudlák



obr. 16 – Horní Světlé Hory - zbytek dřevěného sloupu elektrického vedení, autor Ondřej Kudlák



obr. 17 – Horní Světlé Hory – zbytky stavby původní školy, autor Ondřej Kudlák



obr. 18 – Točná – vodní nádrže schované mezi nálety dřevin, autor Ondřej Kudlák

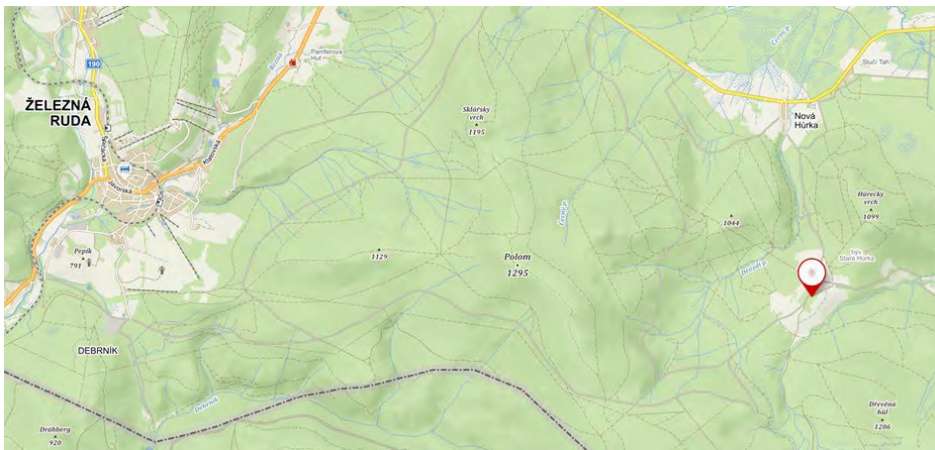


obr. 19 – Točná - původní cesta lemovaná alejí a kamennými valouny, autor Ondřej Kudlák



obr. 20 – Točná – umístění původní cesty (obr. 19) na výřezu ze současného leteckého snímku (zdroj: mapy.cz)

6.2 Oblast 5 – Bývalá Hůrka a Stará Hůrka



obr. 21 – Umístění Hůrky v rámci širších vztahů

6.2.1 Vývoj osídlení

Osady Bývalá a Stará Hůrka byly známé zejména jako sklářské obce. Kromě skláren a obytných budov zde stával zámek, hotel U jezera Laka, hostinec, pošta, dva mlýny a lesovna. V Hůrce bylo vystavěno přibližně 14 domů a v roce 1890 zde bylo nejvíce 234 obyvatel. Stará Hůrka čítala v největším rozvoji 7 domů a 187 obyvatel v roce 1890. Po roce 1900 počet obyvatel v obou osadách klesl na půlku. Obě osady zanikly po roce 1950, kvůli vytvoření vojenského výcvikového prostoru Dobrá Voda. Zástavba Hůrky byla vytvořena jako shluková osada, bez jasně definované návsi, s kaplí Sv. Kříže a hřbitovem na východním kraji zastavěného území. Budovy Staré Hůrky byly spíše roztroušené a netvořily jasnou formu zástavby.



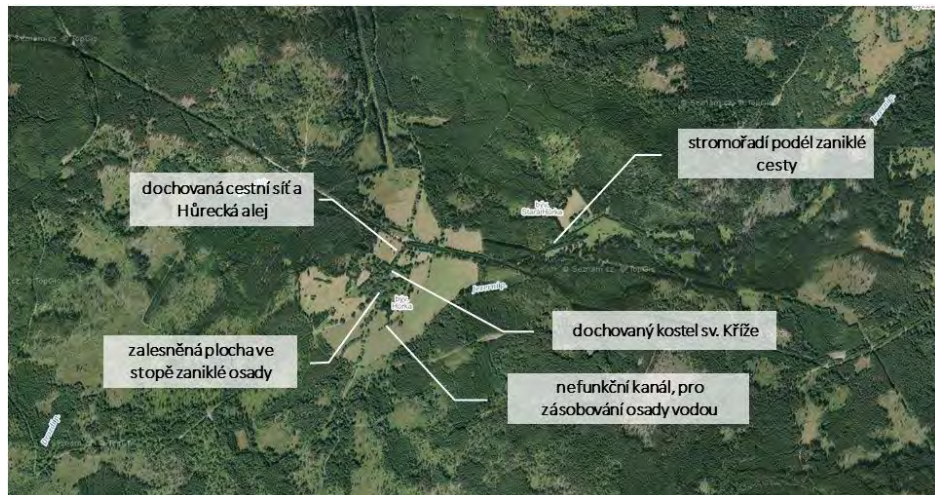
obr. 22 – Výřez z mapy II. vojenského mapování 1836-1852 (zdroj: mapy.cz)



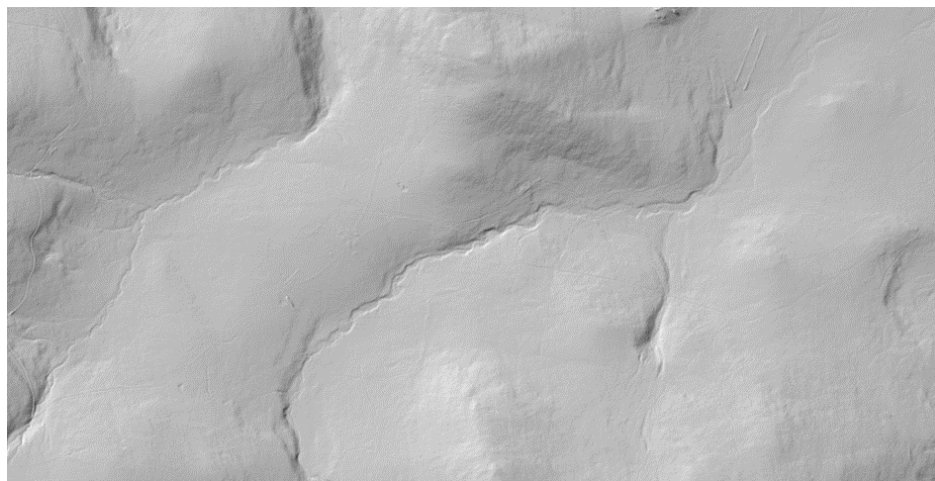
obr. 23 – Výřez z mapy stabilního katastru (zdroj: archivnimapy.cuzk.cz)



obr. 24 – Výřez z mapy z roku 1949 (zdroj: kontaminace.cenia.cz)



obr. 25 – Současný stav území na leteckém snímku (zdroj: mapy.cz)



obr. 26 – Výřez z digitálního modelu reliéfu 5. generace (zdroj: arcgis.com)

6.2.2 Vliv na strukturu krajiny

Osady Hůrka a Stará Hůrka tvořily již za dob tvorby map stabilního katastru odlesněné enklávy vzájemně propojené cestami. Tak je tomu také dodnes, kdy v okolní zalesněné krajině jsou tato místa zaniklých osad stále nezalesněna, i když se uvnitř enkláv množství stromů zvýraznilo. Osada Hůrka se jako jediná ze všech rozebíraných osad může pochlubit zachovanou stavbou kaple sv. Kříže, u které se nachází stopy budovy kostela, které jsou zároveň jako jedny z mála viditelné i na leteckém snímku. Přítomnost sídla při pohledu na letecký snímek však dokazují také dochované aleje podél historických cest, zejména severním směrem a od kaple sv. Kříže do Staré Hůrky. Dále je zde také dochovaná stopa kanálu, který přiváděl vodu z Jezerního potoka do místní kamenné kašny. Zároveň se v této osadě dochovalo množství dalších stop dokazujících existenci sídla, které jsou však patrné pouze na fotkách v blízkosti místa, jelikož je většina z nich výrazně zarostlá náletovou zelení. Jedná se zejména o zbytky zdí obytných staveb a jejich zařízení. Oproti Hůrce, která se může pyšnit výraznými dochovanými stopami, osada Stará Hůrka byla zničena mnohem výrazněji a dnes po ní nejsou žádné viditelné stavební stopy, pouze zarostlé zbytky základů a zdí, které však nejsou patrné z leteckých snímků. Tento výrazný rozdíl je samozřejmě závislý i na rozsahu zastavěného území původní zástavby, které byla ve Staré Hůrce mnohem menší. Taktéž ve Staré Hůrce se nachází zachovaná stopa po vodním kanálu z Jezerního potoka směrem na Zettlovu Hůrku, tento kanál je však umístěn v lese a není tak z leteckého snímku tak patrný, jako v Hůrce.



obr. 27 – Bývalá Hůrka - Porovnání výřezu mapy stabilního katastru a leteckého snímku z roku 2019, na kterém je patrný zánik původního zastavěného území. Historickou existenci osady dokládají zejména dochované historické aleje podél historických cest spolu s viditelnou stopou kaple sv. Kříže a dochovaných základů kostela v severní části území.



obr. 28 – Bývalá Hůrka – přiblížení leteckého snímku s dokladem viditelnosti zachovaných stop kaple a zbořeniště kostela v severní části osady.



obr. 30 – Bývalá Hůrka – dochovaná historická stopa aleje k Hůrce, autor Milan Gruber Bouška



obr. 29 – Bývalá Hůrka – zarostlé stopy základů budovy školy č.p.30/ st.p.57, autor Martin Čejka



obr. 31 – Bývalá Hůrka – stopa kanálu z Jezerního potoka, na obr. 27 patrná v pravé části leteckého snímku, autor Martin Čejka



obr. 32 – Stará Hůrka - Porovnání výřezu mapy stabilního katastru a leteckého snímku z roku 2019, na kterém je patrný zánik původního zastavěného území. V dnešní době došlo k výraznému nárůstu lesních ploch, což krajinu zaniklého sídla velmi proměnilo. Historickou existenci osady dokládá částečně hranice lesa v severozápadní části, která zůstala zachována a dochované historické cesty. Místa původního umístění staveb jsou dnes zarostlá skupinovou zelení, která z leteckého pohledu zakrývá všechny zbytky staveb, které se v místě nachází.



obr. 33 – Stará Hůrka – zbytky nádrže na vodu u domu č. 70, autor Martin Čejka



obr. 34 – Stará Hůrka – schody do domu č. 70, autor Martin Čejka



obr. 35 – Stará Hůrka – stopy původního kanálu vedoucího lesem na Zettlovu Hůrku, autor Martin Čejka

7 Shrnutí výsledků

Vybrané oblasti ukázaly různé možnosti rozpoznávání stop po zaniklých obcích. Každé sídlo bylo utvářeno jiným způsobem, většinou respektující přírodní podmínky, a tudíž také každé zaujímalu jinou výslednou formu a konečný vzhled. Různé velikosti osad také poukázaly na svou důležitost, svůj vývoj a funkce staveb, které v nich byly umístovány. To vše nám pomohlo nahlédnout a blíže poznat každou z osad. I když byla každá jedinečná, měly také společné charakteristické znaky jako například fakt, byly založeny v 18. století, jejich stavby byly kamenné, případně dřevěné, lehce rozebratelné, i díky tomu pravděpodobně nebyl problém tolik osad zničit během tak krátké doby. Většina zástavby byla rozptýlená až mnohdy soliterní, především umístována podél komunikací a tvořící tak silnicovou formu sídla. Pouze výjimečně se jednalo o shlukovou formu sídla, avšak bez jasně vymezené návsi. Dalším společným znakem bylo původně většinové německé obyvatelstvo, charakter dřevařských a sklenářských osad, a doba zániku po roce 1950, zejména z důvodu vymezení vojenského prostoru a Železné opony.

Z výsledků je jasné, že stopy zaniklých staveb nelze rozpoznat pouze z leteckých snímků ani pouze z fotografií a osobních průzkumů, ale abychom dostali celkovému vjemu, je zapotřebí využít oba tyto způsoby. Z leteckých snímků vyplynul zejména komplexní pohled na proměnu sídel a jejich rozpoznání v lesní krajině, o které vypovídají většinou nezalesněné plochy v jinak zalesněné šumavské krajině s komponovanými krajinnými prvky jako jsou plužiny, stromořadí, cesty se vzrostlou doprovodnou zelení, pravidelná, liniová či jinak geometrizovaná zeleň tvořící bývalé vlastnické hranice. Pouze u osady Bývalá Hůrka byly z leteckého snímku patrné jasné stavební stopy kostela a zachovaná kaple sv. Kříže, u ostatních osad jsou tyto stavební stopy hůře poznatelné, jelikož jsou za tu dobu již zarostlé náletovou zelení. Dalším prvkem, který se z historie promítl v leteckých snímcích je stopa vodního kanálu v Bývalé Hůrce. Až podle bližších snímků z místa je možné nalézt stopy potvrzující existenci sídla jako byly v našich vybraných příkladech například stopy technické infrastruktury (sloupy elektrického vedení), drobné sakrální architektury (boží muka), zařízení hospodářských (žlaby prodobytěk) i obytných staveb, osobní věci a potřeby, nádrže na vodu, terasy. Samozřejmě pak zbytky zdí a základů samotných staveb, jejich dlažby, sklepy, schodiště a podobně, kterým však čas dává zabrat a dnes si je příroda náletovou zelení, mechem či listím bere jako její součást.

8 Závěr

Příspěvek navazuje na disertační práci zabývající se lesní krajinou zpracovávanou na katedře urbanismu a územního plánování Fakulty stavební ČVUT a tyto poznatky tak mohou být přínosem například pro vymezení historických a kulturních hodnot lesní krajiny.

Díky dochovaným archivním mapám dostáváme krásnou příležitost srovnání historie se současností celé naší krajiny a můžeme tak pozorovat její vývoj. Tento příspěvek tak přináší bližší náhled proměny pohraniční oblasti, která se vyvíjela odlišným způsobem než další části republiky a dodnes má velmi specifický charakter. Právě tato proměnlivost a energie místa poznamenaná historií je důvodem, proč se na Šumavu vrací stále větší množství návštěvníků. Dnes má tato oblast převážně přírodní charakter bez stavebního rozvoje a hospodářského kácení lesů, za což vděčí nejen ochraně Chráněné krajinné oblasti Šumava, ale zejména pak ochraně Národního parku Šumava. Žije si tak svým „divokým“ životem a dýchá z ní klid a zároveň historie plná emocí, kterou dokládá přítomnost stop po zaniklých osadách, jejich stavebních zbořeníšt, krajinných kompozic, ale i menších zařízení staveb, nábytku nebo také osobních věcí. Tato krajina díky těmto stopám působí na člověka jinak než běžná přírodní krajina a dává nám příležitost se nad jejím dřívějším životem pozastavit a zamyslet. Zkusme se proto někdy v takové krajině zastavit a představit si, jak asi mohla vypadat dříve.

Ráda bych závěrem poděkovala prof. Ing. arch. Ing. Zuzaně Peškové za konzultace a cenné připomínky během zpracování tohoto tématu.

Seznam zdrojů

- Aplikace Archivní mapy. ČÚZK-Ústřední archiv zeměměřičství a katastru [online]. © Zeměměřický úřad, 2019. Dostupné z: <https://archivnimapy.czuk.cz/uazk/pohledy/archiv.html#>
- BERAN, Pavel (2005-2019). Verschundene Orte und Objekts. Zaniklé obce a objekty [online]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/>
- BERAN, Pavel (2005). Dolní Cazov (Unterzassau). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=548>
- BERAN, Pavel (2005). Dolní Světlé Hory (Unterlichtbucht). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=557>
- BERAN, Pavel (2005). Horní Cazov (Oberzassau). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=587>
- BERAN, Pavel (2005). Horní Světlé Hory (Oberlichtbucht). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=598>
- BERAN, Pavel (2005). Hůrka (Hurkenthal). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=607>
- BERAN, Pavel (2005). Nová Studnice (Neubrunn). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=706>
- BERAN, Pavel (2005). Stará Hůrka (Alt Hurkenthal). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=783>
- BERAN, Pavel. Stodůlky (Scheurek). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. 2005 [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=794>
- BERAN, Pavel (2005). Velký Bor (Grosshaid). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=825>
- BERAN, Pavel (2005-2019). Verschundene Orte und Objekts. Zaniklé obce a objekty [online]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/>
- BERAN, Pavel (2006). Jezerní (Seeberg). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=1005>
- BERAN, Pavel (2006). Slunečná (Sonnberg). Zaniklé obce a objekty. Verschundene Orte und Objekts [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=1002>
- BERAN, Pavel (2005-2019). Verschundene Orte und Objekts. Zaniklé obce a objekty [online]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/>
- BREITFELDER, Miroslav. Železná opona. ŠumavaNET.cz [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <https://www.sumavanet.cz/zelezna-opona.s-16005-REALHI>
- Digitální model reliéfu České republiky 5. generace (DMR 5G). ArcGIS [online] © ČÚZK | Microsoft, Maxar 2018. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/data-na-arcgis-online/mapove-sluzby-na-arcgis-online>

- HORPENIAK, Vladimír. Šumavské lesy vždy dávaly lidem práci. ŠumavaNET.cz [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <https://www.sumavanet.cz/sumavske-lesy-vzdy-davaly-lidem-praci.s-154-REALHI>
- HROMADA, Vlastimil (2007). Chaloupky (Hüttel). Zaniklé obce a objekty. *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=4699>
- Kontaminovaná místa. Národní inventarizace kontaminovaných míst. VGHMUř Dobruška [online]. © MO ČR, 2009. Dostupné z: <https://kontaminace.cenia.cz/Lesnatost ČR je 34 %>. <http://www.uhul.cz/> [online]. Copyright © 2021. Ústav pro hospodářskou úpravu lesů Brandýs nad Labem. [cit. 05.02.2021]. Dostupné z: <http://www.uhul.cz/rychle-informace/85-lesnatost-cr-je-33-8>
- Mapy.cz. Základní mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2020. Dostupné z: <https://en.mapy.cz/zakladni?x=14.4975996&y=50.1202011&z=11>
- Mapy.cz. Z 19. století. 2nd Millitary Survey, Austrian State Archive. [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/19stoleti?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- Národní park Šumava. Vimperk - oficiální informační systém města [online]. [cit. 03.05.2020]. Dostupné z: <https://www.vimperk.cz/cz/narodni-park-sumava/147/>
- Národní park Šumava. Vimperk - oficiální informační systém města [online]. 2005 [cit. 03.05.2020]. Dostupné z: <https://www.vimperk.cz/cz/narodni-park-sumava/147/>
- Nová zonace Národního parku Šumava. Správa parku a chráněné krajinné oblasti. Národní park Šumava. Správa parku a chráněné krajinné oblasti [online]. [cit. 16.02.2020]. Dostupné z: <https://www.npsumava.cz/sprava-np/nova-zonace-a-klidova-uzemi/nova-zonace-nps/>
- PECHAR, Zdeněk (2007). Josefov (Josefsthal). Zaniklé obce a objekty. *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=4851>
- PECHAR, Zdeněk (2010). Točná (Fahrenhäuser). Zaniklé obce a objekty. *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit. 01.08.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=11231>
- PECHAR, Zdeněk (2010). U slepého Matěje (Blindehiesl). Zaniklé obce a objekty. *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit. 02.05.2020]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=11247>
- Základní údaje. Správa parku a chráněné krajinné oblasti. Národní park Šumava. Správa parku a chráněné krajinné oblasti [online]. [cit. 16.02.2020]. Dostupné z: <https://www.npsumava.cz/priroda/zakladni-udaje/>
- Základní údaje. Správa parku a chráněné krajinné oblasti. Národní park Šumava. Správa parku a chráněné krajinné oblasti [online]. 2008 [cit. 16.02.2020]. Dostupné z: <https://www.npsumava.cz/priroda/zakladni-udaje/>

Zdroje obrázků

- obr. 1 Schéma Šumavy. Území pod správou NPŠ | Národní park Šumava | Správa parku a chráněné krajinné oblasti [online]. Copyright © 2008 [cit. 06.08.2021]. Dostupné z: <https://www.npsumava.cz/sprava-np/uzemi-pod-spravou-nps/>
- obr. 2 Schéma Šumavy. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 3 Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná. Umístění sídel v rámci širších vztahů. Mapy.cz. Základní mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2020. Dostupné z: <https://en.mapy.cz/zakladni?x=14.4975996&y=50.1202011&z=11>

- obr. 4 Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná. Výřez z mapy II. vojenského mapování 1836-1852. *Mapy.cz. Z 19. století. 2nd Millitary Survey, Austrian State Archive.* [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/19stoleti?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 5 Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná. Výřez z mapy stabilního katastru. Český úřad zeměměřický a katastrální. Originální mapy stabilního katastru (1824–1843). ArcGIS [online] © ČÚŽK. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>
- obr. 6 Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná. Výřez z mapy z roku 1949. Kontaminovaná místa. Národní inventarizace kontaminovaných míst. VGHMUř Dobruška [online]. © MO ČR, 2009. Dostupné z: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- obr. 7 Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná. Současný stav území na leteckém snímku. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 8 Dolní a Horní Světlé Hory, Bývalý Josefov, Točná. Výřez z digitálního modelu reliéfu 5. generace. Digitální model reliéfu České republiky 5. generace (DMR 5G). ArcGIS [online] © ČÚŽK | Microsoft, Maxar 2018. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/data-na-arcgis-online/mapove-služby-na-arcgis-online>
- obr. 9 Dolní Světlé Hory - výřez z mapy stabilního katastru. Český úřad zeměměřický a katastrální. Originální mapy stabilního katastru (1824–1843). ArcGIS [online] © ČÚŽK. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/vyrez-ze-soucasneho-leteckeho-snimku>. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 10 KLUSÁK, Kamil. 2008. Dolní Světlé Hory - zbořeníště domu č.p. 16. In: Zaniklé obce a objekty *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=557>
- obr. 11 KUDLÁK, Ondřej. 2011. Dolní Světlé Hory – zachovaná boží muka. In: Zaniklé obce a objekty *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=557>
- obr. 12 OUŘEDNÍK, Jakub. 2010. Dolní Světlé Hory – stopy hospodářských staveb - žlaby pro dobytek. In: Zaniklé obce a objekty *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=557>
- obr. 13 Holní Světlé Hory - výřez z mapy stabilního katastru. Český úřad zeměměřický a katastrální. Originální mapy stabilního katastru (1824–1843). ArcGIS [online] © ČÚŽK. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/vyrez-ze-soucasneho-leteckeho-snimku>. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 14 KUDLÁK, Ondřej. 2012. Horní Světlé Hory – zbytky kamenných teras nad rozvalinami budov. In: Zaniklé obce a objekty *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=598>
- obr. 15 KUDLÁK, Ondřej. 2012. Horní Světlé Hory – zbytky stavby č.p. 33. In: Zaniklé obce a objekty *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=598>
- obr. 16 KUDLÁK, Ondřej. 2012. Horní Světlé Hory - zbytek dřevěného sloupu elektrického vedení. In: Zaniklé obce a objekty *Verschwendene Orte und Objekts* [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=598>

- obr. 17 KUDLÁK, Ondřej. 2011. Horní Světlé Hory – zbytky stavby původní školy. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=598>
- obr. 18 KUDLÁK, Ondřej. 2012. Točná – vodní nádrže schované mezi nálety dřevin. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=11231>
- obr. 19 KUDLÁK, Ondřej. 2012. Točná - původní cesta lemovaná alejí a kamennými valouny. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=11231>
- obr. 20 Točná – umístění původní cesty na výřezu ze současného leteckého snímku. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 21 Bývalá Hůrka a Stará Hůrka. Umístění Hůrky v rámci širších vztahů. Mapy.cz. Základní mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2020. Dostupné z: <https://en.mapy.cz/zakladni?x=14.4975996&y=50.1202011&z=11>
- obr. 22 Bývalá Hůrka a Stará Hůrka. Výřez z mapy II. vojenského mapování 1836-1852. Mapy.cz. Z 19. století. 2nd Millitary Survey, Austrian State Archive. [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/19stoleti?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 23 Bývalá Hůrka a Stará Hůrka. Výřez z mapy stabilního katastru. Český úřad zeměměřický a katastrální. Originální mapy stabilního katastru (1824–1843). ArcGIS [online] © ČÚZK. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>
- obr. 24 Bývalá Hůrka a Stará Hůrka. Výřez z mapy z roku 1949. Kontaminovaná místa. Národní inventarizace kontaminovaných míst. VGHMUř Dobruška [online]. © MO ČR, 2009. Dostupné z: <https://kontaminace.cenia.cz/>
- obr. 25 Bývalá Hůrka a Stará Hůrka. Současný stav území na leteckém snímku. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 26 Bývalá Hůrka a Stará Hůrka. Výřez z digitálního modelu reliéfu 5. generace. Digitální model reliéfu České republiky 5. generace (DMR 5G). ArcGIS [online] © ČÚZK | Microsoft, Maxar 2018. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/data-na-arcgis-online/mapove-sluzby-na-arcgis-online>
- obr. 27 Bývalá Hůrka - výřez z mapy stabilního katastru. Český úřad zeměměřický a katastrální. Originální mapy stabilního katastru (1824–1843). ArcGIS [online] © ČÚZK. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/vyrez-ze-soucasneho-leteckeho-snimku>. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 28 Bývalá Hůrka – přiblížení leteckého snímku s dokladem viditelnosti zachovaných stop kaple a zbořeniště kostela v severní části osady. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- Obr. 29 ČEJKA, Martin. 2008. Bývalá Hůrka – zarostlé stopy základů budovy školy č.p.30/ st.p.57. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=607>
- obr. 30 GRUBER BOUŠKA, Milan. 2018. Bývalá Hůrka – dochovaná historická stopa aleje k Hůrce. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=607>

- obr. 31 ČEJKA, Martin. 2008. Bývalá Hůrka – stopa kanálu z Jezerního potoka. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=607>
- obr. 32 Stará Hůrka - výřez z mapy stabilního katastru. Český úřad zeměměřický a katastrální. Originální mapy stabilního katastru (1824–1843). ArcGIS [online] © ČÚZK. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/vyrez-ze-soucasneho-leteckeho-snimku>. Mapy.cz. Letecká mapa. Seznam.cz a.s. [online]. © 2016. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=13.4222452&y=49.1074303&z=13&l=0&lgnd=1>
- obr. 33 ČEJKA, Martin. 2008. Stará Hůrka – zbytky nádrže na vodu u domu č. 70. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=783>
- obr. 34 ČEJKA, Martin. 2008. Stará Hůrka – schody do domu č. 70. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=783>
- obr. 35 ČEJKA, Martin. 2009. Stará Hůrka – stopy původního kanálu vedoucího lesem na Zettlovu Hůrku. In: Zaniklé obce a objekty Verschwundene Orte und Objekts [online]. [cit.02.06.2021]. Dostupné z: <http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=783>

Informace o autorce

Ing. arch. Tereza Švárová

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

Tereza.svarova@seznam.cz

Krčínova stoka na Kratochvíli

Jakub Krcin of Jelcany's Water Channel Krcinka at Kratochvile Chateau

Jan Hendrych, Oldřich Vacek

Abstract:

The aim of the work was identification and mapping of a forgotten historical water work from the Renaissance period, Jakub Krčín of Jelčany water channel called Krčínka at Kratochvíle chateau in the landscape region of Netolicko, in its' historical context. The main research methods were the field and archival survey analyzes of historical map works and the Lidar survey of the territory. The paper is devoted to the description of mapping and documentation of forgotten water work in the former cadaster of Obora, the natural landscape of the Rosenberg hunting ground at the Kratochvíle chateau. In addition to standard field and archival surveys, the above work offers the use of a set of historical archive maps, archival aerial photographs, and modern digital terrain maps using satellite imagery and LIDAR 5G technology. The result of the above analyzes and field surveys is the identification of all preserved and partly functional sections of the former channel, as well as its' sections lost due to modern forest and agricultural production in times of totalitarianism after 1948.

The significance of the achieved results lies in the detailed knowledge of the former function of the channel, connecting the sub-mountain Renaissance fishpond system, that was similar to the Krčínka channel founded by Jakub Krčín of Jelčany. This engineering work, winding along the horizons of the landscape, connected the systems of numerous ponds in the basin of three streams and three valleys, to provide enough water for William of Rosenberg chateau Kratochvíle with richly equipped gardens al' Italiana. The mapping, documentation, and technical description of the above work thus become an important focus of the local community and the heritage monument authorities and will be used for a comprehensive presentation and interpretation of this unique cultural monument in the context of its natural and historically structured landscape.

Keywords:

Jakub Krčín of Jelčany; the Krčínka water channel; the Kratochvíle chateau; structured Renaissance landscape

HENDRYCH, Jan, VACEK, Oldřich (2020). Krčínova stoka na Kratochvíli. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 42–67. ISBN 978-80-01-06893-9. 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

Příspěvek je věnován mapování renesančního vodního díla v rožmberské lovecké oboře u zámku Kratochvíle, v souvislosti s renesančními principy utváření prostředí venkovských loveckých sídel a villegiatur. Cílem práce byla identifikace a mapování

Krčínovy stoky zvané Krčínka, v krajině strukturované jako zázemí renesanční villegiatury. Výsledkem analýz a průzkumů bylo identifikování dochovaných úseků bývalé stoky, včetně částí zaniklých v důsledku lesní a zemědělské výroby v dobách totality. Význam dosažených výsledků spočívá v poznání nejkrajší funkce Krčínky, kdysi propojující rybníční soustavu s kratochvilnými, vodou poháněnými prvky zahrady letohrádku. Podobně jako Krčínka, celá přilehlá soustava rybníků byla založena rožmberským regentem Jakubem Krčínem z Jelčan. Toto technické dílo napříč horizonty krajiny propojovalo systém rybníků v povodí několika potoků, aby zajistilo dostatečný objem vody pro sídlo Viléma z Rožmberka na Kratochvíli, s renesanční zahradou al' Italiana. Mapování a interpretace uvedeného díla se dnes stává středem zájmu místní komunity a památkové péče a bude využito k prezentaci a interpretaci zámku Kratochvíle v historicky strukturovaném prostředí lovecké obory z doby renesance.

2 Rešerše

S ohledem na usazení tématu v souvislostech a kontextu doby, kdy výše uvedené dílo vznikalo, hlavní pozornost byla dána historickému spisu Václava Březana (1568 – 1618): Historie rožmberská, respektive oběma svazkům, které byly věnovány Vilémovi a Petru Vokovi z Rožmberka. Jedná se o čtvrtý díl: *Padesátí letopis pana Viléma z Rožmberka* a o pátý díl: *Letopisy osvíceného knížete a pána, pana Petra Voka Ursina z Rožmberka, pátý díl historie rožmberské*. Dílo v minulosti zpracoval PhDr. Jaroslav Pánek, CSc., na základě původních textů a v roce 1985 vydal jako dvoudílnou monografii: *Václav Březan - Životy posledních Rožmberků I. a Životy posledních Rožmberků II.* (Pánek, 1985). Řada autorů, v čele s Dobrovským a Palackým, z díla Václava Březana čerpala, nikdy však nebylo zpracováno takto uceleně a zasazeno do komplexního obrazu dobových souvislostí. To pomohlo jak k lepší orientaci při zpracovávání rešerší zde představovaného tématu, tak při analytickém rozkrývání často zapomenutých či nezřetelných detailů *in situ*. Na základě provedených rešerší bylo možno dohledat popisy a zmínky vztahující se k tématu Krčínovy stoky, netolické obory, tvrže Leptáč, letohrádku Kratochvíle a ke Krčínovu působení na rožmberském dominiu. V tomto ohledu byly významné mnohé podněty od Akad. arch. Vojtěcha Storma, který krajině na jihu Čech věnoval velkou část svého profesního života. Rešeršní část práce a část diskusní uvádí významné místopisné a časové údaje a souvislosti, které tematiku usazují do dobového kontextu proměn a vnímání krajiny v době renesance. Rešerše v kontextu nabízí přehled dobových událostí a významných osobností, což dokresluje dění v souvislostech s krajinou netolické obory, strukturovanou Jakubem Krčínem z Jelčan. Netolická obora svému účelu sloužila v dobách posledních Rožmberků Viléma a Petra Voka a v menší míře do třicetileté války, kdy postupně zanikla, aby byla z části rehabilitována během 18. a 19. století. Mezi významné stopy rozsahu obory dnes patří místy zřetelně dochovaný příkop vymezující její perimetr, původně opatřený dřevěným plaňkovým plotem se zastřešením a podezdívkou, ale především propojený vodní systém renesanční obory, z části dochovaný a zřetelný. Tento systém se skládal z několika desítek malých vodních ploch a rybníků, navzájem propojených soustavou stok a jedné velké propojovací stoky Krčínky, která se dochovala ve fragmentech, kde její vedení terénem je zřetelné a díky svědectví historických map, archivních leteckých snímků a mapování technologií Lidar 5G v terénu dohledatelné. To dokládají a ozřejmují výsledky zde předkládané práce.

Jakub Krčín z Jelčan, narozený 18.7. 1535, byl synem Jiříka Krčina z Jelčan a Kateřiny z Olbramovic, rytířského rodu Čejků z Olbramovic (Haubelt, 2003). Rožmberskou službu nastoupil v roce 1561, kdy přiváděl vodu na krumlovské Předhradí a pro krumlovský pivovar. Jako purkrabí na Krumlově je Březanem uváděn k 16. říjnu 1562, kdy se ze své funkce všemi možnými prostředky snažil čelit zadluženosti rožmberského panství. Vyhledával na panství zloděje, pytláky, kteří zvěř stříleli, z nichž někteří byli ztrestáni na hrdle. Na panství včetně Netolicka staví nové dvory, ovčiny, pivovary a mlýny. Opravuje, vyměřuje a staví nové vodní stoky, sádky a rybníky. K Netolicku pozornost obrací již v roce 1566. Roku 1569 byl Krčín uvolněn z úřadu purkrabího a jmenován Vilémem z Rožmberka regentem, vrchním správcem celého panství. Jmenování Krčín přijímá 31. 12. 1569 na tvrzi Leptáč u Netolic, kterou toho roku Vilém daroval Krčínovi včetně dvou vesnic (Pánek, 1985). Počátkem sedmdesátých let 16. století je Krčín zaneprázdněn stavbami na Třeboňsku, zakládáním třeboňské obory a rybníka Svět. V říjnu roku 1574 navštěvuje s Vilémem Netolice arcivévoda Ferdinand Tyrolský, pro něhož jsou připraveny četné myslivecké kratochvíle. V prosinci roku 1576 navštěvuje Viléma na Krumlově nově zvolený císař Rudolf II. Habsburský s vdovou po císaři Maxmiliánovi II. Habsburskému, císařovnou Marií Španělskou a s početným dvorem. Císař navštěvuje Krumlov znovu v létě 1578 (Pánek, 1985). Do roku 1579 Krčín v Netolicích (poté co netolické zbavil zpochybněného práva várečného) založil rožmberský pivovar, vystavěl a o řadu vsí rozšířil dvůr netolický, vyměřil a založil rybníky Pomoc, Naděje a Nahradil, získal rybník Machů a se zlatokorunským opatem směnili velký rybník u města. Nechal zbudovat množství stok v okolí Netolic, obnovit a upravit stoky na sousedním Libějovsku.

Podle Březana byly „stoky na všechny rybníky nově udělané, kterýmiž dostatek vody na rybníky se dohání a veliká oprava tím na rybnících jest...takže ryby dobré bývají a plodu se nachází dostatek i zbytky, jakož každého roku téměř nemálo se uprodává“. V době kdy Krčín napouštěl nově založené rybníky na Třeboňsku a budoval třeboňskou oboru pro vysokou zvěř, na Netolicku získal a vystavěl několik mlýnů, mj. mlýn u města, Hýsků mlýn, vystavěl a opravil sádky u města, u Jírova mlýna a u Oujezda, k většímu komfortu kupcům a pro větší odbyt ryb. Zamezil také právům myslivosti sousedům panství, vyměřil loveckou oboru u Leptáče a osadil ji několika stovkami kusů zvěře (Pánek, 1985). V oboře založil množství rybníků, z nichž některé napájely (Horní Nadýmač a Dolní Nadýmač), či naopak byly napájeny budovanou stokou Krčínkou, která do tohoto systému odváděla část vody z říčky Melhutky. Říčku přehradil Krčín jezem v místě ústí skalnatého kaňonu mezi Malým a Velkým Hrádečkem v jihozápadní části obory. V témže roce 1579 Adam z Hradce společně s Vilémem z Rožmberka a jeho chotí Annou Marií Rožmberskou přijíždějí do Netolic a navštěvují oboru při tvrzi Leptáč. Leptáč nechal Krčín, jak píše Václav Březan „pěkně divným hospodářstvím a myslivostí vymalovati, chuť k němu panu vladaři učinil.“ Krčín, věda že Leptáč i celé okolí (od 13. století do husitství) patřily panství zlatokorunského kláštera, a z obav restitučních nároků církve, počal užívat o jiné místo, na kterém by mohl hospodařit. Postoupením Leptáče místem okouzlenému Vilémovi získal Krčín náhradou Sedlčany. Oboru s Leptáčem pak mohl Vilém „sobě k zvůli a kratochvíli obrátiti, dav tu udělati obůrku pro králíky i sice veliků oboru, kteréž v Čechách rovné není, jež bezmála v okolku dvě míle drží, plotem dřevěným ohraditi, pro niž byly svedeny tyto vesnice: Šitice, Ročovice, Třebánek Horní a Dolní a Krtely, vsi celé, a od Hrbova, Třebanice a Žitného díl. Suma dvorů svedených byla čtyřicet čtyři. To dálo se regirováním Krčínovým za Matěje z Veveří, jinak Šilhánek řečených, hejtmana netolického“.

Březan uvádí k roku 1579 platby z rožmberské pokladny na stavební a tesařské práce a materiál při stavbě Netolické obory, včetně oplocení. Z popisu vyplývá potřeba materiálu, která zahrnovala tesané kůly z kmenů, plotní latě, rámování plotu, tesařské spoje, pokrývání šindelem a podezdívání plotu. V květnu 1579 podal Krčín zprávu Vilému z Rožmberka, že na Leptáči s mistrem Balcarem (Baltazar Maggi z Arogna)

spolu pokoje nového stavení (letohrádku) vyměřili a že nechá poblíž místo pro králíky ohradit, aby králíčí obůrku mohl Vilém z okna dobře přehlédnout (Pánek, 1985). Po dvou letech stavebních příprav, dne 5. července 1581 vyrazil Vilém z Krumlova a z Třeboně pak jeho paní Anna Marie Rožmberská, aby se společně setkali na místě nového stavení v Netolické oboře. Místo bylo ještě téhož roku nazváno Kratochvílí. Týž rok až do listopadu byly budovány Krčínem vyměřené stoky v oboře, Březanem již nově označené oborou Kratochvílí; císařem Rudolfem II. byla Kratochvíle jako tvrz a panské sídlo vyhlášena 19. 7. 1581. Téhož roku někteří v oboře pytláčící poddaní sedláci byli nařízením Krčina tvrdě potrestáni a v okolí obory byly postaveny tři šibenice pro výstrahu. Týž rok nechal Krčín celou oboru příkopem ohradit (Pánek, 1985). V průběhu roku 1582 bylo do obory sváženo velké množství cihel, kamene a vápna v počtu mnoha set fůr, a vše skládáno na vrchu u tvrze Leptáč. Dne 3. 6. 1582 přišla na Netolice velká povodeň, až rybníkům přetékały hráze a v celém kraji strhala mnoho mostů. Dne 8. srpna se pak na Kratochvíli setkal Vilém s bratrem Petrem Vokem, aby se společně radili o novém stavení. Obora byla tehdy plně osazena zvěří.

Po svátku svaté Lidmily, dne 19. září 1582, rožmberský lovcí Homut z Harasova, obývající nové stavení v oboře, píše Vilémovi zprávu: „*To vám oznamuji, můj zvlášť milý pane otče, že jsou jeleni Kukačku ze světa sprovodili a jemu více nežli sto ran udělali. Mohu vám to oznámiti, že jest jeden jelen tak velmi zuřivý a zlý, že více nežli padesáte sekáčů před ním na stromoví utíkati musilo. Tak se mi zdá, že jest více ten na škodu Jeho Milosti pánu nežli k zisku. Nebo se obávám, že konečně ještě někoho ze světa sprovodí; nebo mne samotného dnešního dne na koni do stodoly vehnal a sekáče na stromoví, a tak nemohl již žádného dojíti, lehl tu před nimi na louku a válel se velmi velkou zlostí. U ševce bývá, že mu hlavu do okna strká a řve. K víře podobné není, kterak sobě to zvíře počíná.*“ (Pánek, 1985). K roku 1583 Václav Březan popisuje výstavbu letohrádku v oboře, se základovým roštem z dubových a olšových kůlů, pod vedením tesaře Mistra Mertla, který se osvědčil při stavbě krovů v Krumlově a na Bechyni. Jako baumistr celé stavby je uveden mistr Balcar, Baltazar Maggi z Arogna (1550 – 1619/1629), v letech 1579 – 1589 stavitel Kratochvíle a mezi lety 1575 – 1612 v Krumlově, Bechyni, Rožmberku, Jindřichově Hradci, v Telči, na Hluboké, v Třeboni a na Helfštýně (Krčálová, 1985; Pánek, 1985). Počátkem září 1583 přijíždí na Kratochvíli Vilém z Rožmberka a spolu s Adamem II. z Hradce a s Jindřichem z Donína pořádá štvanice na jeleny (Pánek, 1985).

Téhož roku se skvěle urodila réva na rožmberských vinicích v Roudnici, vína červeného a bílého bylo na devadesát tři sudů a jeden větel. Podle Březana „*I kočí a maštalíři Jeho milosti, nadto jiná čeládka místo piva víno píti musili a sobě jej v škopcích nosívali.*“ Další štvanice v oboře na Kratochvíli proběhly koncem dubna roku 1584, za přítomnosti Viléma z Rožmberka, Petra Kořenského z Terešova, Jiřího staršího Popela z Lobkovic a dalších urozených pánů a na počátku srpna pak s rytíři Svatkovským a Bejčkem. V květnu téhož roku Krčín vyměřoval Novou řeku na Třeboňsku a rybník Rožmberk, jak píše Březan „*beze všeho strachu, bezpečně a vesele*“. Ve stejném roce pak Krčín staví po vzoru Kratochvíle vlastní nové sídlo, tvrz Nový hrádek Krčínov v Křepenicích na Sedlčansku, kam v roce 1590 přesídlil a kde také roku 1604 umírá.



obr. 1 – Nový hrádek Krčínov, vyobrazení František Heber, 1848.

V září roku 1586 hostil Vilém z Rožmberka na Kratochvíli Adama II. z Hradce, nejvyššího kancléře Jaroslava Smiřického a Adama Slavatu z Chlumu a Košumberka a další panstvo, kteří se společně zúčastnili velké štvance na jeleny. Tohoto roku byli na Kratochvíli s velkými náklady „divní vodní strojové a obrazové, skrze něž tekla voda, postaveni.“ (Pánek, 1985). Krčínův věhlas a rybníkářské umění se dostalo do středu pozornosti samotného císaře Rudolfa II., který si ještě v září téhož roku vyžádal Krčínovu přítomnost na Poděbradsku a na dalších královských panstvích, za účelem inspekce královských rybníků a poradenství ve věcech rybníčního hospodářství; Krčín patrně při té příležitosti také vyměřil Císařskou strouhu, napájející vodní systém zahrad Pražského hradu vodou z Litovického potoka. Na přelomu července a srpna 1588 nocoval na Kratochvíli arcivévoda Ferdinand Tyrolský při cestě z Krumlova do Týna nad Vltavou. Téhož roku dne 6. listopadu se ženil Jakub Krčín s Kateřinou z Prošovic a v Krumlově byla pro ně při té příležitosti uspořádána svatební veselice. Dne 9. listopadu pak na Kratochvíli z Krumlova přicestoval Vilém s manželkou Polyxenou Rožmberskou z Pernštejna, s hrabětem Pavlem z Gassoldu a sestrou Evou Gassoldskou z Rožmberka (Pánek, 1985). V červenci roku 1589, na den sv. Máří Magdalény 22. 7., papežský vyslanec Antonius Puteus vysvětil na Kratochvíli kostelík ke cti Pánu Bohu a Panně Marii. Koncem téhož měsíce Kratochvíle hostila Jana z Pernštejna a na konci srpna také pana Hynka Brtnického z Valdštejna, hejtmana Markrabství moravského, s manželkou paní Kateřinou Valdštejnskou z Kunštátu. Hned z kraje září na Kratochvíli přibyl pan Kryštof mladší z Lobkovic, s nejvyšším komorníkem Českého království, panem Janem z Valdštejna, a dále páni Jaroslav ze Smiřic a Jindřich z Donína. Několik dní po jejich odjezdu přicestoval pan bratr Petr Vok z Rožmberka s chotí Kateřinou Rožmberskou z Ludanic a po nich také nejvyšší sudí království Českého, pan Jiří Bořita z Martinic. Uprostřed období velkého sucha a den po velkém zemětřesení, kdy v celých Čechách dvakrát po sobě se země silně otřásla, přijel k Vilémovi na Kratochvíli Petr Vok znovu, aby se účastnil zde vystrojené svatby Fridricha Čejkovského s dcerou pana Chvaly Kunáše (Pánek, 1985).

Během roku 1589 a v roce 1590 byla na Kratochvíli mistrem Jiřím Widmannem prováděna malířská výzdoba sálů a kaple, v interiérech se zaskvěla obdivuhodná štuková výzdoba, provedená italskými štukatéry, v čele s Antoniem Melanou z Aroga (činný v letech 1588 – 1592). Obvodové zdi zahrady pak ozdobily malby legendárních postav, včetně římských, středověkých, orientálních a amerických válečníků, spolu s alegorií Famy v podobě bohyně s trubkou, zvěšující jejich slavná vítězství a jako symbol věhlasu, slávy a vítězství nad smrtí (Hajná, Havlová, Troup, Vaverková, 2015). Zahradní fasády

letohrádku byly v přízemí členěny nástěnnými malbami obloukových nik a v horním patře sloupů předstupující arkády, tvořící iluzi přechodu architektury do prostoru zahrady arkádovou loggií v patře. Sloupové arkády v rezenační architektuře v Itálii byly budovány na zahradních průčelích nebo v nádvořích, kde navozovaly neformálně intimní atmosféru (Bažant, 2006). Iluzivně byl naplněn kánon konstrukce zahrady renesance, která je vázána na architekturu pravidelným založením podle osy symetrie. Tato scéna je neměnná, s květinami, živými ploty, ovocnými stromy, sochami a architektonickými dekoracemi. Je odvozená z latinských popisů Plinia a Vitruvia a naplňuje harmonii podle konceptu krásy.



obr. 2 – Letohrádek Kratochvíle; detail vstupního průčelí s iluzivní arkádovou loggií a nikami (foto autor).

Po smrti Viléma dne 31. 8. 1592, panství rožmberského dominia zdědil Petr Vok. Panství roudnické smlouvou dědičnou s věnem odevzdal vdově paní Polyxeně Rožmberské z Pernštejna. Roku 1593 obdržel Petr Vok lovecké psy jako dar od Fridricha IV. Falckého, kurfiřta Heidelberského, spojení v rámci protihabsburské protestantské opozice, kterou Petr Vok podporoval ze zámku v Třeboni. Vyslanci z Heidelbergu tam byli častými hosty až do doby Vokovy smrti r. (1611), účastníci se i jeho pohřbu. V červnu 1895 Kratochvíle hostila Petra Voka a pražského arcibiskupa Zbyňka II. Berku z Dubé a v září opět Petra Voka. V roce 1598, kdy se od června začal v Krumlově šířit mor, odjel Petr Vok s chotí Kateřinou Rožmberskou z Ludanic a s celým dvorem a fraucimorem z města na Kratochvíli. Jak uvádí Březan, pro zvěř v oboře bylo toho roku zaseto 26 strychů a 2 věrtele žita, 105 strychů a 2 věrtele ovsu, 4 strychy pohanky, 2 věrtele pšenice a 1 strych semence. Koncem ledna 1599 přicestoval na Kratochvíli pan Jáchym Oldřich z Hradce. O masopustní neděli dne 21. února konala se na Kratochvíli svatba Ludvíka Kvose, štolmistra Petra Voka, s Annou z Hrádku. Dne 22. 4. přišla na zámek Kratochvíle povodeň, až se voda do kuchyně rozlívala (Pánek, 1985). Dne 8. dubna roku 1600 došlo na Kratochvíli k setkání Petra Voka s Volfem Novohradským z Kolovrat. V roce 1601, dne 22. června na zámku v Českém Krumlově umírá Kateřina Rožmberská z Ludanic. Trvalé zadlužení rožmberské pokladny byl Petr Vok nucen řešit odprodejem některých panství dominia. Rožmberské dluhy byly převzaty císařem Rudolfem II. smlouvou o prodeji panství krumlovského z 24. 10. 1601. Téhož roku 16. listopadu dává Petr Vok pokyn Václavu Březanovi k stěhování rožmberské knihovny a archivu ze zámku v Českém Krumlově a z Kratochvíle do Třeboně. Ztráta oblíbené Kratochvíle a netolické obory přiměla Petra Voka k rozšíření třeboňské obory

nad rybníkem Kaňovem a při Rožmberském rybníce. Předání krumlovského panství úředníkům císaře Rudolfa II. proběhlo na Krumlově ve dnech 13. a 14. 5. 1602 (Pánek, 1985). Netolickou oboru císař vzhledem ke svému podlomenému zdraví a vzdálenosti z Prahy nemohl užívat, pověřil však roku 1602 krumlovského malíře Bartoloměje Beránka Jelínka vyobrazováním a zhotovením map nově získaného panství. Jelínek, mj. autor maleb na krumlovské zámecké věži a výzdoby fasád přílehlého objektu Hrádku, vyhotovil pro císaře několik obrazů města, kostela sv. Víta, mapy krumlovského a netolického panství a obrazy zámku Kratochvíle a obory. Tato díla se nedochovala (Kubíková, 1994) a tak jediné dobové vyobrazení Kratochvíle s oborou je veduta Eggenberského dvorního malíře Jindřicha de Verle z doby kolem roku 1700.



obr. 3 – Veduta Kratochvíle od Jindřicha de Verle, kolem r. 1700, výřez (Foto autor)..

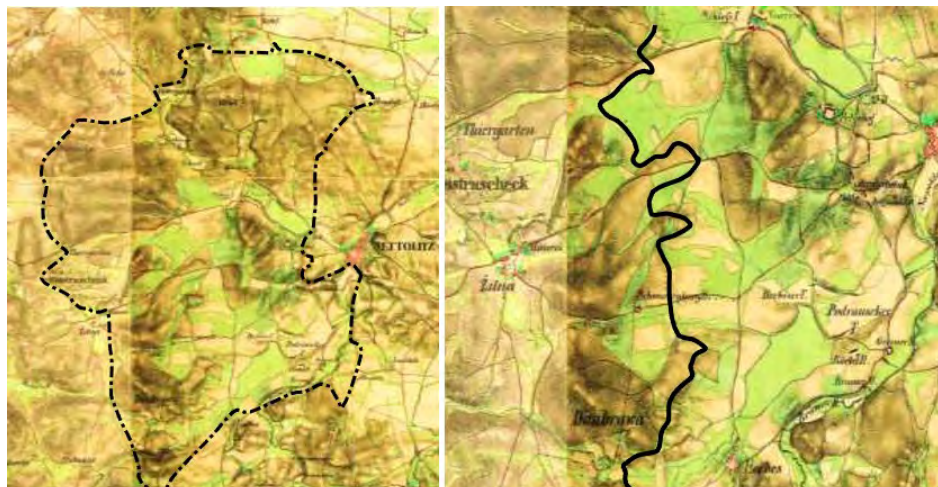
3 Metodika

Hlavními výzkumnými metodami byly standardní archivní a terénní průzkumy, rešerše literárních a ikonografických podkladů, analýzy historických mapových děl a lidarový průzkum území. Vedle standardních archivních a terénních průzkumů byly v procesu mapování uvedeného díla využity historické archivní mapy ze sbírky Rakouského státního archivu ve Vídni, archivní letecké snímky leteckého měřického snímkování a digitální mapy terénu za použití snímkování technologií LIDAR 5G.

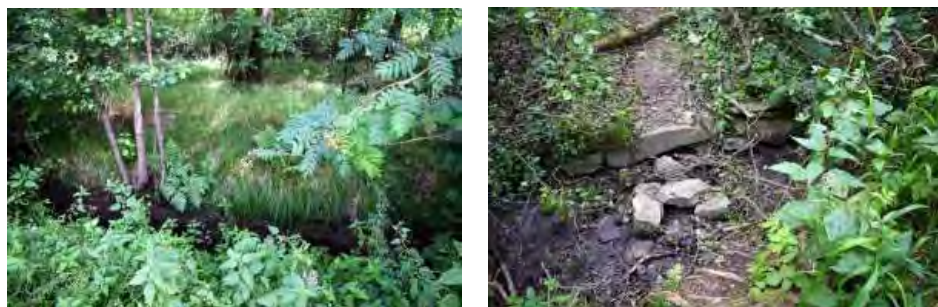
4 Výsledky

Všestranné zájmy Viléma z Rožmberka se v netolické oboře potkaly s géniem Jakuba Krčína, který byl schopen záliby svého vladaře zajistit coby příjemný vedlejší produkt ekonomicky orientované správy rybníčního hospodářství (detailněji vše popisují části rešeršní a diskuzní níže). Jako funkčně využívaný lovecký terén zanikla obora během třicetileté války, aby se později dočkala nové správy dvorem Eggenberským a pak jako hospodářsky využívaná součást Schwarzenberského dominia. Roku 1622 získal krumlovské panství s Kratochvílí Jan Oldřich z Eggenbergu jako náhradu za finanční podporu, poskytnutou císaři Ferdinandovi II. Štýrskému. Podobu letohrádku a obezděné zahrady s ovocnými stromy a centrálně umístěným kruhovým útvarem upravované vegetace zachytil na známé vedutě Eggenberský malíř Jindřich de Verle kolem r. 1700. Na vedutě pak, mimo letohrádku se zahradou a neformálně uspořádané králičí obory, v krajině vyniknou především Petrův dvůr, město Netolice, v řadách uspořádané stromy velké obory, v pozadí strukturovaná plůžina hospodářsky využívaných pozemků a sadů na Libějovsku, množství solitérních staveb na hranici lesa obora a hrabětem Emanuel Buquoyem stavěný kostel Jména Panny Marie na vrcholu Lomci (vysvěcen r. 1704). V roce 1719 přešlo krumlovské panství na rod Schwarzenbergů. Za knížete Josefa Adama byla v letech 1762 - 1764 snesena původní střecha a v interiérech pak upravovány byty pro úředníky panské správy. Kratochvíle byla hospodářsky využívána k zemědělství a rybníkářství; štvanice a kratochvíle se přesunuly na lovecký zámek Ohrada u Hluboké a do Libějovic (Hajná, Havlová, Troup, Vaverková, 2015). K udržování efektivity systému rybníků bylo nutné udržovat ve funkčním stavu stoku Krčínku, která je napájela a odváděla z nich vodu. Jak dokládají mapy stabilního katastru z r. 1837, byla stoka k tomuto datu funkční a udržovaná, v rozsahu od jejího počátku v rokli pod Hrádečkem až k lesovně U Ambrože.

Rozsah obory byl podrobně dokumentován v polovině 19. století na mapě II. vojenského mapování a na mapách stabilního katastru, kde nechybí zachycení hranic obory v době Schwarzenberské správy, které lze dodnes sledovat na mnoha místech v terénu. Indikací je *in situ* dochovaná přítomnost celých úseků příkopu obklopujícího oboru, především v místech při okrajích lesních porostů či tam, kde doprovází trajektorie starých úvozových cest. Jak bylo řečeno, je na obou těchto mapách zachyceno vedení funkční stoky Krčínky terénem, ale o využívání stoky v celém rozsahu od rokly pod Hrádečkem až po lesovnu U Ambrože svědčí také archivní snímky leteckého měřického snímkování, kde stoka Krčínka s břehy místy zpevněnými osázenými stromy, je v celém průběhu (vyjma lesních úseků) zachycena na leteckých fotografiích z poloviny 20. století. Vzhledem k totální devastaci po roce 1948, kdy byla stoka procházející plochami oborné půdy zrušena, bylo nutno informace získané rešeršemi a analýzami mapových podkladů a historických leteckých snímků doplnit terénními průzkumy *in situ* a využít možností technologie lidarového snímkování reliéfu terénu, které odhalují zdnalivě ztracené struktury, pohřbené v terénu. Mezi ně patří především dobře zřetelné stopy objektů původního osídlení, mj. staveb pod Spáleným vrchem, v místech zaniklé osady Velká Třebánka, ale i stopy některých zaniklých samot. Z nich některé patrně souvisely s provozem a údržbou stoky a rybníků, další pak s provozem samotné obory. O tom svědčí stavební objekty na mapách I. vojenského mapování značené jako *Häger* (Jäger), z nichž se dochoval v přestavěné podobě objekt bývalé lesovny U Ambrože na samém severním konci stoky Krčínky.



obr. 4 – Vlevo čarou zvýrazněná původní hranice obory na mapě II. vojenského mapování. Vpravo linie stoky Krčínka na mapě II. vojenského mapování (po roce 1842). (Zdroj: Rakouský státní archiv).



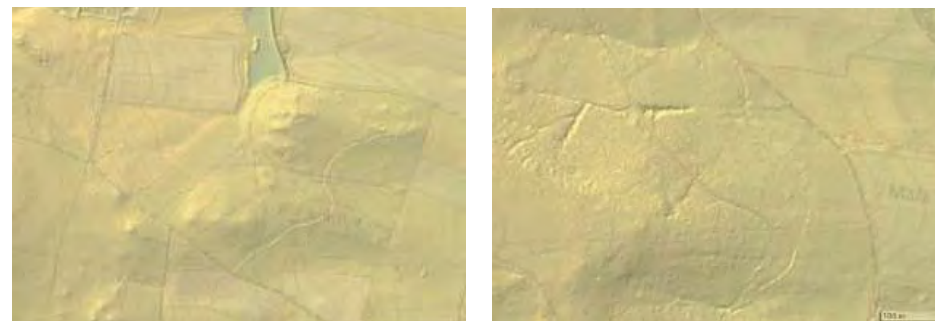
obr. 5 – Vlevo funkční úsek stoky mezi Hrádečkem a rybníkem Dolní Nadýmač. Vpravo detail kamenného ostění úseku stoky pod Hrádečkem. (Foto autor).



obr. 6 – Vlevo na výřezu indikační skici stabilního katastru vedení stoky Krčínka z rokle pod Hrádečkem k rybníku Dolní Nadýmač a dále pod lesem Doubrava. Část tohoto úseku je dodnes funkční a napájí sádky u Blažkovského rybníka. Vpravo je patrné stromy lemované vedení stoky Krčínka od Čichtického rybníka přes pole k lesu pod vrchem Libovka. (Mapový podklad ČUZK).



obr. 7 – Na tomto výřezu indikační skici stabilního katastru je vyobrazeno stromy lemované vedení stoky Krčínka od Podmázského rybníka přes pole a louky, kolem Vilímkovského rybníka k okraji lesa Třebánka s lesovnou U Ambrože. (Mapový podklad ČUZK).



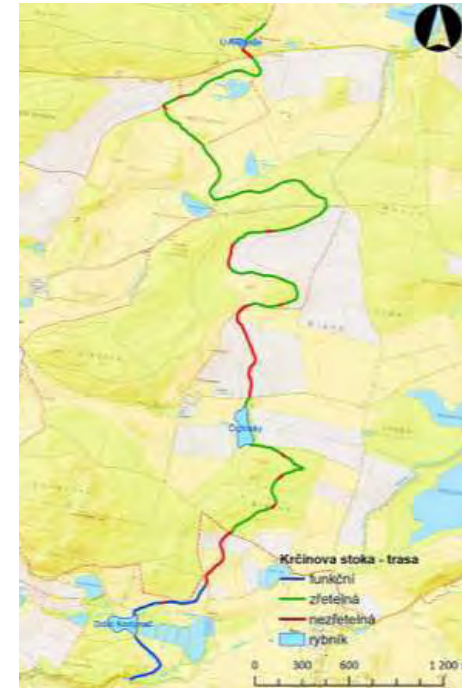
obr. 8 – Vlevo na výřezu z lidarové mapy reliéfu terénu je zřetelně indikován úsek přerušené a nefunkční části stoky Krčínka v prostoru lesa Brašna nad Čichtickým rybníkem. (Mapový podklad ČUZK). Vpravo na výřezu lidarové mapy terénu je indikováno patrně původní Krčínovo pokračování stoky Krčínka od lesovny U Ambrože, lesem Třebánka k Malému Tringlovskému rybníku. (Mapový podklad ČUZK).



obr. 9 – Na výřezu z lidarové mapy reliéfu terénu jsou zřetelně indikované zaniklé objekty mezi Spáleným vrchem a Podmázským rybníkem a pod Tripsovským rybníkem. (Mapový podklad ČÚZK)



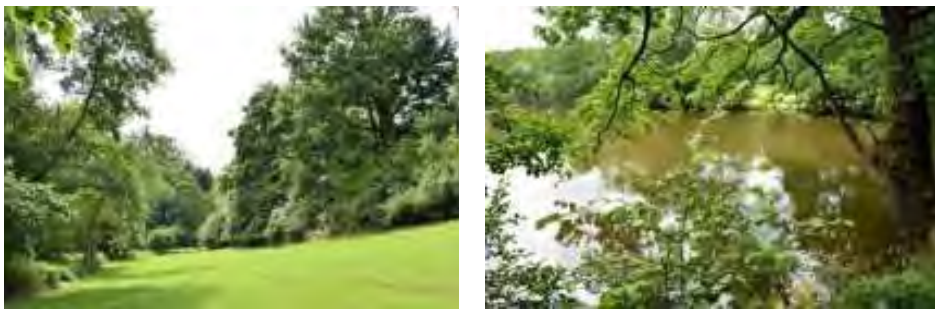
obr. 10 – Na výřezu z lidarové mapy reliéfu terénu je zřetelně indikován meandrující stoky Krčínka při okraji lesa pod vrchem Libovka (Mapový podklad ČÚZK).



obr. 11 – Vlevo schéma vedení stoky Krčínka krajinou od lesní rokle pod Hrádečkem (dole) k bývalé lesovně U Ambrože (nahoře), s vyznačením původní hranice obory, podle map stabilního katastru a leteckého měřického snímkování. Vpravo schéma s vyznačením současného stavu stoky podle průzkumů in situ, doplněného o výsledky lidarového snímkování. (Mapový podklad ČÚZK).



obr. 12 – Začátek stoky Krčínky v roklí pod Hrádečkem (vlevo) a závěr stoky v rybníku U Ambrože.



obr. 13 – Vedení stoky Krčínky v krajině pod Hrádečkem. Říčka Melhutka vlevo, stoka Krčínka vpravo. Vpravo rybník Dolní Nadýmač pod Hrádečkem v povodí Melhutky, který vyrovnával průtok vody ve stoce.



obr. 14 – Dvůr Švarcemberk, pod kterým stoka Krčínka protékala Čichtickým rybníkem.



obr. 15 – Pohled ze Spáleného vrchu do údolí Velké Třebánky, kde stoka Krčínka pokračuje kolem Vilímkovského rybníka k lesovně U Ambrože (u Malé Třebánky) nad Kratochvílí (v závěru údolí).



obr. 16 – Pohled z lokality Pod Vršířtým na údolí Židovské strouhy a Spálený vrch směrem ke Kratochvíli.



obr. 17 – Pohled z terénního horizontu mezi Jedlovým vrchem a Zádušním lesem, v místě u křižku nad Oborou a Hracholusky, při severozápadní hranici bývalé obory. V pozadí masív Šumavy.



obr. 18 – Usedlost nad Malým Tringlovským rybníkem. (Není-li uvedeno jinak, jsou foto autorů).

5 Diskuse

Rostoucí vliv aristokracie byl v renesanci významným aspektem kultivace zahrad a krajiny. Inspirace přírodou v renesanční Itálii měla společného ducha s kultivací zahrad florentské a římské renesance a manýrismu, kde lovecké lesní terény, obory i vinice byly postupně proměňovány na parky k rekreaci (Mason, 1961). V souvislosti s krajinou Čech to později popisuje Bohuslav Balbín v *Rozmanitostech České země*, kde oslavuje slavné obory i vinice, v nichž se budovaly výstavné letohrádky a zakládaly zahrady. Renesanční obrozený zájem aristokracie o dvořanství, rytířskost, staré mýty a legendy odkazuje ke klasické krajině Theokritových sicilských Idyl, Arkádie v poezii Vergilia, k mýtickému pojetí zahrady jako zemského ráje Zlatého věku, zahrady Hesperidek se zlatými jablky. Drsná Arkádie pusté řecké krajiny (Panofsky, 1995), Theokritem transponovaná do krajiny kvetoucích luk Sicílie, byla Vergiliem polidštěna na říši blaženosti. Ta se stala vzorem, zpodobňovaným v představách renesančních zahrad, obor i krajiny. Klasická literatura, pěstující motiv archetypální zahrady prapůvodního lesa, dala základ strukturálních proměn krajiny renesance (Hendrych, 2010). Ze skal prýstící voda byla v antice oslavovaná v podobě posvátných grot, nymf a fontán, kde přírodní síly vyvěrají na povrch a vdechují život zahradě. Na takových místech Vitruvius doporučoval stavět chrámy a pomníky, vysazovat stromy a háje. Tiberiova (42 př.n.l. - 37 n.l.) grotta zahrady přímořské vily pod antickou cestou *Via Flacca* mezi Římem a Neapolí, měla vedle bazénů s rybami hlavní atrakci v mramorových sousoších zobrazujících hrdinské příběhy Homérový Odysey. Takové inspirace byly zdroji umění renesance a manýrismu, kdy idealizování přírody v zahradách a parcích bylo na jednom z vrcholů (Preiss, 1974). Marcus Vitruvius Pollio (70 - 80 př. n. l. - 15 př. n. l.) ve spisu *De architectura* (Vitruvius, 2009) uvádí postupy zakládání hospodářských usedlostí v krajině, reflektuje klasické řecké příklady. Toto dílo, jediné dochované svého druhu, zásadně ovlivňovalo učence, umělce a architekty novověku. Od čtrnáctého století byly po Evropě distribuovány opisy díla *Liber ruralium commodorum* boloňského Pietra de' Crescenzi (1233 - 1320), které na základě spisu sv. Alberta Velikého a autorů starého Říma se stalo zdrojem informací o hospodaření a zahradnictví (Šimek, 2007). Zahrady a zahradnictví zaujímaly důležité místo mezi ostatními aspekty kultivování krajiny na samém úsvitu renesance.

V Toskánsku Cosimo starší (1389 - 1464) a Lorenzo I. (1449 - 1492) Medičejští založili systém nového hospodářského organizování a ekonomie území, se snahou o zvýšení výnosu z hospodářské a lesní krajiny. Estetika forem byla důležitým prvkem, který zrcadlil postavení rodu. Prastarý koncept římské venkovské vily (*Villa Rustica*) uprostřed hospodářsky strukturované krajiny byl Lorenzem I. vzkříšen v úrodné krajině pod svahy pohoří Chianti. Střediskem se stala Giuliem da Sangallo projektovaná vila v Poggio a Caiano (po r. 1485), s uzavřenou formální zahradou s rohovými pavilóny, od které se do krajiny rozvinul koncept hospodářské krajiny spravovaný panskými dvory. Z nich ústředním byl hospodářský dvůr La Cascine di Poggio a Caiano (také známý jako Fattoria Medicea di Tavola). Dvůr na půdorysu čtverce je obehnan kolem dokola vodním příkopem, který je překlenut mostem, vedoucím k centrálnímu risalitu stavby s branou a vstupní věží. Obytné, administrativní a hospodářské budovy tvoří uzavřený čtvercový komplex s rozsáhlým otevřeným dvorem se čtvercovou zahradou uprostřed. V okolí navazovala kultivovaná krajina členěná cestami, stromořadími, alejemi, vodními kanály, krajina se strukturovanými čížbami (*ragnaia*) z živých plotů a stěn pro hnízdění ptactva, s lesnatou loveckou oborou (*barco*) o perimetru několika desítek kilometrů a menší obůrkou (*barchetto*) pro drobnější zvěř. Ke konci 16. století byl v okolí Florencie založen systém bezmála dvaceti vil s hospodářstvími kultivujícími krajinu; jejich vyobrazení z přelomu 16. a 17. století se dochovala na souboru vedut malíře Giusta Utense (Mignani, 1993). Od potěch objektů až po výstavné renesanční vily s kultivovanými zahradami a sady pro potěchu, rozptýlení i užitek. Z nich nejstarší a nejbližší původnímu

stavu dochovaná je zahrada vily Castello v Pratu, s ústředním zahradním parterem na ortogonálním půdorysu. V horní, terasou oddělené vyšší části zahrady se nachází stinné *bosco*, nebo také *ragnaia*, lesík určený k čížbě a k rybolovu v rozměrné *piscině*, zarybněné nádrži, která zároveň poskytovala vydatný zdroj vody pro zahradní fontány na ústředním parteru níže. Vila byla letním sídlem velkovévody toskánského Cosima I. Medicejského (1519-1574). Pracemi na vile a zahradě byl pověřen Nicolo Tribolo (1500 - 1550) a později Giorgio Vassari. Na vyobrazení Giusta Utense (z roku 1599) střed zahrady tvořil zdí ohrazený, pravidelně uspořádaný sad ve čtvercových polích, ohraničených stříhanými myrtovými ploty a s kruhovým labyrintem z cypřišů a vavříků (symbol boha Apolóna) uprostřed. Ve středě labyrintu se nacházela kruhová kašna s fontánou bohyně Venuše, vládkyně Hesperidek, se symbolickými růžemi, myrtou a cypřiši (také symbol Venušina myrtou a cypřiši porostlého ostrova Citera, viz níže). Mezi labyrintem a vilou stála fontána se sousoším zápasícího Herkula s obrem Antaiem. Symbolika zahrady Hesperidek se zlatými jablky se v polovině 16. století stala inspirací renesančním zahradám Evropy, podobně jako parter s ovocnými stromy na Kratochvíli, jak jej zachytila veduta Jindřicha de Verle z r. 1680 a mapy stabilního katastru z poloviny 19. století. Symbolika zahrady v Castellu odkazovala rovněž na věhlas a slávu velkovévody toskánského. Socha Venuše, také nazývaná Florence, odkazovala k sídelnímu městu a labyrint uprostřed zahrady pak rovněž symbolizoval Florencii, jako město v úrodném a na vodu bohatém údolí. Naplněním Tribolova díla byl po jeho smrti pověřen Giorgio Vassari (1511 - 1574), dvorní medicejský malíř, architekt a významný životopisec, jehož tiskem vydaný (1550 a 1568) spis o umělcích a umění renesance obíhal v druhé polovině 16. století významnými domy Evropy a stal se základním a dodnes čteným historiografickým dílem (Vassari, 2019).



obr. 19 – Vlevo detail centrální obezděné zahrady s labyrintem u vily Castello na vedutě Giusta Utense z r. 1599 a detail zadní poloviny obezděné zahrady na Kratochvíli na vedutě Jindřicha de Verle z r. 1680.

Neformálně spravované prostředí italských vil, s běžnou hospodářskou krajinou, bylo kultivováno jako tradiční *vigna* (krajina s vinicemi a ovocnými sady). Rovněž *barco*, původně lovecká obora, se nově upravovalo jako park k potěšení ducha a k rekreaci, včetně obdivování zde vystavených soch a fragmentů nalézáných během odkrývání antické minulosti. *Barca* i menší *barchetta* byla proměňována z obor na parky k tematickým procházkám, obdivování objektů antické krásy a rozptýlení. Nový význam získalo i *bosco* (les, který často nahradil zahradu) a drobnější *boschetto*, což mohl být třeba jediný mohutný strom. Zahradní exteriéry vil a paláců počaly být funkčně a prostorově rozdělovány na prostory okrasné zahrady (*giardino*), užitkové zahrady a sady (*horti bellissimi*) stinného lesního bosketu (*bosco*), obory (*barco*) a menší specializované obůrky (*barchetto*). Speciální byla formální zahrada (*giardino*), často jako pravidelně uspořádaný sad, v těsné vazbě na budovu, podobně jako ve zmíněné zahradě v Castellu. Vyvrcholení prostor a průhledů plastikami, fontánami, nymfey či grotami bylo těsně spjato s pozadím zelených stěn vegetace. Traktát o umění stavitelském *De re Aedificatoria* z roku 1452 je základem, kde podle antických autorů a odkrývaných reliktů antické architektury Leon Battista Alberti (1404 - 1473) stanovil pravidla projekce vily do zahrady a krajiny. Lesnaté horizonty tvoří ideální pozadí, kde nemají chybět kvetoucí luhy, slunné roviny,

chladivě stinné lesy, prameny, potůčky, rybníky a koupaliště. Scéna naplňuje harmonii renesančního konceptu krásy, kterou Alberti definoval jako soulad jednotlivých prvků, který je dokonalý. Básník a humanista Jacopo Sannazaro (1458-1530) v úvodu Arcadie opěvuje fontány v přírodní podobě živoucích skal, chválí pastorální poesii přírodního parku bez okras a rustikálnost lesních pramenů, kde voda prýští přímo z žil přírody (Sannazaro, 1966). Stín, hra kontrastů přišelí a světla, stálezelená vegetace, voda a vánek jsou mottem zahrad. Přírodní prvek zdůrazněný fenoménem vody, přirozeným způsobem stékající z hloubek lesa, je v zahradách zvýrazněný systémem kašen, fontán, kaskád a kratochvilných vodních automat.

Symbolika zahrad renezanze rovněž obráží dobovou romanci *Hypnerotomachia Poliphili* od Francesca Collony z roku 1499, kde příběhem je záhadná, alegorická a snová fantasie lásky Poliphila a Polie, odehrávající se v prostředí bukolické snové klasické krajiny s prastarými řeckými, egyptskými, hebrejskými a arabskými odkazy, rituály, starými božstvy, divoké erotiky, umění a architektury. Překonání lesa byl první úkol Poliphila na jeho cestě krajinou, kde se setkává se satyry, nymfami, s tajuplnou jeskyní. S Polii procházejí ruinami zaslíbeného světa, bárkou plují na ostrov Citeru s kolonádami, loubími, krásnými zahradami s tvarovanou vegetací a osvěžujícími fontánami, s bohyní Venuší koupající se v lázni. Voda osvěžená láskou Venuše je rozváděna po ostrově, kde zavlažuje bohatě kvetoucí zahrady a sady těch nejrozmanitějších druhů ovoce. Dřevořezy v knize ilustrují krajinu, život i architekturu a vypovídají, jak byl v renesanci přijímán odkaz antiky. Zahrad a obory se staly smaragdovými světy znovuzrozeného Zlatého věku, nalezenými ráji zalévanými paprsky slunce. Pomocí hydrauliky, architektury a sochařství vyprávěly příběhy antických bájí, ztraceného ráje. Proto zahrada manýrismu (Preiss, 1974) se rodí v tajuplných jeskyních porostlých kapradinami a mechy, ve stínu stinných bosketů, lesů a obor, odkud vodní proud, zrozený v lůně lesů a skal jako symbol života stéká do kontrastně formálních prostor zahrad, kde nakonec vyznívá v osluněných partech s veškerou nádherou světa, reprezentovanou pestrou paletou rostlinných, malířských, sochařských a architektonických prvků. Tento aspekt lze spatřovat v komplexním pojetí vztahu lesnaté krajiny Netolické obory, s přírodními vodními prvky v kontrastu s klasickou formou pravidelného geometrického uspořádání zahrady letohrádku (jakkoli byla její původní symbolika setřena brutální rekonstrukcí z konce minulého století). Byl proti sobě postaven naturalismus ztraceného ráje Zlatého věku, včetně prastarého fenoménu lovu, v kontrastu s věkem novým, spoutaným zákony a strukturovaným řádem. Nalézání pastorální Arkadie nejen na italských aristokratických dvorech, jako reakce na proměny doby, dodával životu chybějící rozměr. V přírodě na rozhraní divočství a civilizace je možné se věnovat lovu, hudbě, poezii či lásce, úvahám o světě a dosažení moudrosti a osvícení (Bažant, 2006).

Od počátku 16. století se zahrada stává nedílnou součástí jak městských, tak venkovských rezidencí. Někdy zprostředkovaně, ale v mnohých případech přímo, je do Čech importována dobová italská tvorba prostřednictvím italských umělců, architektů a stavebníků. Kontakty císařského dvora s předními italskými rody (v Mantově, Florencii, Janově) jsou známy; v padesátých letech 16. století (1551 - 1552) umožnily pobyt desítek mladých reprezentantů předních rodů české (Viléma z Rožmberka jako zástupce nejvýznamnějšího rodu nevyjímaje) a moravské šlechty v prostředí janovské a mantovské aristokracie, obohacující rozhled a budoucí způsoby správy rodových panství v Čechách. Tehdy šestnáctiletý Vilém, který se rožmberské vlády ujal právě roku 1551, s účastí na této uvítací cestě organizované při příležitosti návratu krále Maxmiliána II. ze Španělska (a která se protáhla na osm měsíců) dlouho otálel, aby se nakonec nechal k cestě přesvědčit vlivným arcivévodou Ferdinandem Tyrolským (Pánek, 2003). Cesta do Janova vedla přes Linec, Salzburg, Innsbruck, Brixen, Trident, Veronu, Mantovu, kde na účastníky výpravy muselo zapůsobit prostředí vévodského sídla Gonzagů v Palazzo del Te, dále

přes Milán, Pavii a Vogheru. Upravené zahrady a arkádová nádvoří obou paláců Viscontiů jak v Pavii, kde palác byl obklopen vodním kanálem, tak ve Vogherě, kde účastníci cesty po většinu doby toho roku pobývali, nemohla zůstat nepovšimnuta. Podobně inspirativní mohla být impozantní lovecká obora janovských Spinolů v lesnaté krajině při staré tvrzi Castello di Brignana Frascati, v údolí Curone Tortonských kopců jižně od Voghery, či skvostná zahrada paláce Giusti ve Veroně. V Janově ovládaným silným spojencem Habsburků proti Francii, admirálem Andrea Doriou (1466 – 1560), bylo inspirativní jeho nové sídlo Palazzo del Principe (r. 1533) s bohatou štukovou a freskovou výzdobou interiérů a do zahrady se otvírající arkádami. Pravidelně upořádaná renesanční zahrada s travnatými poli a citroníky, na obdélném půdorysu po stranách s pergolami a s centrálně umístěnou fontánou s delfíny, se na jih otvírala se k mořskému pobřeží janovského zálivu. Palác se zahradou byl dílem Perina del Vagy (1501 - 1547), žáka Ridolfa del Ghirlandaia a Rafaela Santiho. V Janově mohl Vilém z Rožmberka vidět řadu renezančně přestavěných a čerstvě dokončených paláců. Zásadním vzorem byl pro množství dalších janovských staveb v té době palác Cambiaso s velkou zahradou, postavený z Perugia povoláním architektem Galeazzo Alessim po roce 1548. Palác se stal prototypem kompaktní pozdně renesanční stavby s jednoduše řešeným interiérem a exteriérovou dekorací v potlačeném klasickém řádu, zdůrazněném často jen iluzivní freskovou výzdobou fasády. Na úpatí kopce Castelletto byl od roku 1541 stavěn palác Meridiana pro Geronima Grimalda, záhy proslavený dekoracemi interiérů (fresky od Luccy Cambiasa a G. B. Castella) a zahrady, které vévodily monochromatické fresky vyjevující Herkula při plnění jeho rozličných úkolů (A. Busso). Na Piazza Fossatello bezpochyby zaujal starší palác Pallavicino s portálem od Antonia Carloneho z r. 1503, který se po roce 1540 zaskvěl zbrusu novou fasádou v duchu Bramantovské architektonické kultury (Poleggi, 2001).

Spolu s díly malíře a architekta Giovanni Marii Falconetta (1468 – 1535) bylo na sever Itálie do regionu Veneto přeneseno umění renezanze z Říma a Florencie. Od poloviny 16. století se zde v dílech Andrea Palladia (1508 – 1580) počínají uplatňovat nové prostorové principy, kdy alejemi lemované kompoziční osy vil se zahradami formují prostředí na močálech se rozkládající krajiny (vila Cornaro, vila Chiericati, vila Barbaro, vila Emo aj.), nově obhospodařované jako *Santa Agricoltura*, svatě hospodářství v souladu s vyšším božským řádem vycházejícím ze samotné přírody (Benzoni, 2004). Zpočátku k odvodňování močálů a strukturování nově získané zemědělské půdy docházelo úsilím průkopníka hydrauliky, meliorací a mecenáše umění Alvis Cornara (1484 – 1566). Takové hospodářství bylo Alvisem Cornarem praktikováno při vile Cornaro v Piombino Dese, či hrabětem Girolamem Chiericatem při vile Chiericati u Vicenzy. Obě nově koncipované stavby s monumentálními sloupovými průčelími navrhl Andrea Palladio počátkem padesátých let 16. století. Hrabě Chiericati jej pověřil také projektem jeho městského paláce Chiericati ve Vicenze (Chiericatiův palác). Zde Palladio uplatnil sloupový řád inspirovaný arkádovými loggiemi římských for a basilik v podobě sloupových arkád v obou patrech hlavního průčelí, otevírajícího se do veřejného prostoru města (Franzina, 2002; Wundrum, 2016). Výkresy k projektům vil Cornaro i Chiericati Andrea Palladio vydal ve spisu *I Quattro Libri dell' Architettura* (Palladio, 1570), včetně mnoha dalších rytin staveb a detailů, které se staly významným inspiračním zdrojem po celé Evropě. Prvky a ornamenty klasické architektury, inspirované mj. Donato Bramantem, Sebastiano Serliem, či Andrea Palladiem, byly v upravených formách italskými rožmberskými staviteli využity i při stavbě krumlovské Budějovické brány z konce 16. století (1598). Pro stavitele Benedetta Domenica Comettu tady předlohou byl knižně vydaný návrh brány Sebastiana Serlia (Storm, 2010).

Záliby protektorů Viléma z Rožmberka, krále a císaře Ferdinanda I., arcivévodou Ferdinanda Tyrolského a císařů Maxmiliána II. a Rudolfa II. v letních villegiaturách a zahradách blízce souvisely s lovem, s prostředím obor a lesů a s kratochvílemi

znovuobjevovaného světa harmonie a krásy. Inspirace renesančním světem filosofie, umění a proměn v chápání přírody se počaly obrážet v nových podobách zahrad v Čechách ještě před polovinou 16. století. Král říšskoněmecký, český a uherský, Ferdinand I. Habsburský, nechal roku 1534 na místě původních středověkých vinic (o rozloze odpovídající rozměrům Karlova náměstí v Praze) založit renesanční Královskou zahradu při Pražském hradu, kde italská renesanční architektura měla oživit znovunalezený pozemský ráj pod křídly císařství. Na podobě zahrady a stavby královského letohrádku měli (vedle o architekturu a antikvitu se zajímajícího krále) zásadní vliv italští umělci Giovanni Spazio, Paolo dela Stella, Giovanni Mario Aostalli, později pak Hans Tirol a Bonifác Wohlmut. Podle plánů arcivévodů Ferdinanda Tyrolského (v letech 1547 - 1563 místodržícím v Čechách) byl v letech 1555 až 1558 postaven a ojedinelými štuky vyzdoben letohrádek Hvězda v pražské královské oboře na Bílé hoře. Stavbu samu prováděli Giovanni Mario Aostalli a Giovanni Lucchese, později pak také Hans Tirol a Bonifác Wolmut. Nelze přirozeně opomenout letní villegiaturu císaře Maxmiliána II. v Neugebäude u Vídně či jeho k loveckým kratochvílím upravovaný Prátr. Obě tyto lokality měly nemalý vliv na utváření zahrad a loveckých obor v Čechách.

O zájmu Ferdinanda Tyrolského o renesanční umění a architekturu svědčí vedle jeho vlastních autorských aktivit jeho unikátní systematicky uspořádaná knihovna, která spolu s uměleckými sbírkami vznikala na Pražském hradě a po roce 1567 byla převezena na zámek Ambras u Innsbrucku. V knihovně nechybí knihy o umění, architektuře, zahradách a zahradnictví, ani kabinet kuriozit. Ještě v Praze byl Ferdinand v Rájské zahradě Pražského hradu, kterou sám upravil, zasvěcen do umění zahradnictví a znalosti pak prohluboval během návštěv svých sester Eleanor a Johany provdaných v Mantově a ve Florencii. Ferdinandova sestra Eleanora Habsburská se roku 1561 provdala za mantovského vévodu Viléma Gonzagu (1538 – 1587). Letní sídlo Palazzo del Te u Mantovy, postavené Giuliem Romanem v letech 1524 – 1534 pro Frederika II. Gonzagu, otce Viléma Gonzagy, se stalo jednou z nejvýznamnějších manýristických staveb v severní Itálii, oslavovanou záhy Giorgio Vassarim. Obezděné a prostorově kompaktní čtvercové zahradě s nárožními pavilony vévodí velká piscina v podobě obdélného vodního kanálu, na klidné hladině zrcadlícího zahradní fasádu Paláce del Te, otvírající se do prostoru zahrady velkolepou loggií. Obdobným způsobem byl pak realizován vodní prvek klidných reflektivních vodních nádrží před vilou Castello či na parteru pod vilou Petraia v sousedství, jejichž úpravy po Tribolovi řídil Vassari. Ferdinandova druhá sestra Johana (1547–1578) se stala po svatbě s velkovévodou Františkem I. Medicejským (roku 1565) toskánskou velkovévodkyní, s letním sídlem na Castellu. V Innsbrucku u městské rezidence (dnešní Hofgarten) založil Ferdinand Tyrolský renesanční zahradu v letech 1566 – 1572. Jeho zahrada se skalní grotou; u zámku Ambras byla spolu s přilehlými loveckými terény opěvována již roku 1574; v tomto roce Ferdinand Tyrolský poprvé navštívil Netolickou oboru, znovu pak ještě r. 1588, kdy letohrádek Kratochvíle byl před dokončením (štukatérská a malířská výzdoba probíhala v letech 1589 – 1590). Z hlediska ikonografie zahrad významným dílem doby byla Puechfeldnerova „*Kniha zahrad osvícených a bohatých pánů*“, zpracovaná v Praze pro císaře Rudolfa II. zahradním umělcem Hansem Puechfeldnerem (v Praze 1592 - 94), žákem vlámského zahradního teoretika Jana Vredemana de Vries, autora publikace popisující tehdejší formy zahrad „*Hortorum viridiariumque formae*“; oba umělci se podíleli na manýristických úpravách císařských zahrad (De Jong, 2008; Dobalová, 2005). Kniha zahrad obsahuje tři alba kreseb, inspirovaných zahradami italské renesance a zachycuje podobu významných zahrad královských, císařských a zahrad předních rodů aristokracie v Čechách.

Ve Francii krále Jindřicha II. (1519 – 1559) a Kateřiny Medicejské (1519 – 1589) zásadní inspirací pro formování francouzské renesanční zahrady se stávají importy prostřednictvím italských zahradních expertů a umělců. Na ně navazuje v duchu dobové

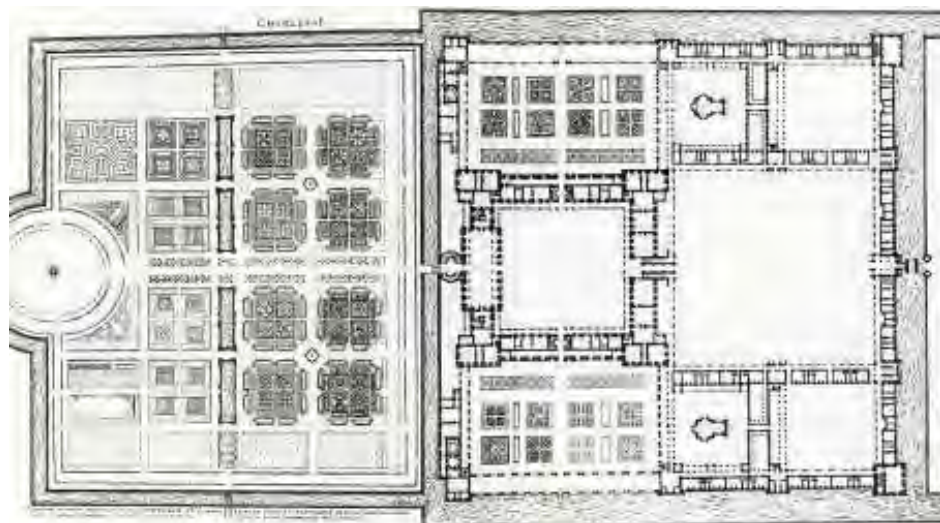
módy *al' Italiana* řada domácích umělců s přímou zkušeností z italského prostředí. Styl italské renesanční zahrady se transponuje do nového prostředí, kde faktorem je (obdobně jako u Palazzo del Te v Mantově) zpravidla rovinatý reliéf terénu a vysoká hladina povrchové vody. Architekt Jacques Androuet du Cerceau, pracující pro královský dvůr na projektech zámeckých objektů a zahrad, přichází v polovině 16. století s množstvím návrhů, kterými do zahradních prostor přináší dominantní prvek klidných hladin vodních kanálů, často vedených po celém perimetru objektu a zahrady; mezi nejilustrativnější patří Du Cerceauovy návrhy zámku Anet (po r. 1550), Charleval (1570) či Ansi le Franc (1576). Du Cerceau v té době publikoval výkresy a plány bohatě vybavenou dvousvazkovou práci „*Les plus excellents Bastiments de France*“, vydanou v letech 1576 a 1579, která se stala vlivným zdrojem stavitelství 16. století a 17. století. Využití klidných hladin vodních kanálů ve velkém měřítku krajiny lze dokumentovat v zahradách loveckého zámku Chateau du Mariemont (v dnešní Belgii), který nechal architektem Jacques Dubroeuqem upravit španělský král Filip II. Španělský pro svou ženu Marii Uherskou. Stavba byla dokončena r. 1560, ale místo bylo již předtím proslaveno pro ty nejokázalejší renesanční hony, štvance a opulentní slavnosti. Později bylo užíváno synem Maxmiliána II. Habsburského, španělským místodržícím arcivévodou Albrechtem VII. Habsburským (bratr Rudolfa II.) a arcivévodkyní Isabelou Klárou. Mariemont inspiroval francouzského krále Ludvíka XIV., který zámek získal roku 1668 po uzavření mírové smlouvy se Španělskem, v době kdy upravoval park ve Versailles.



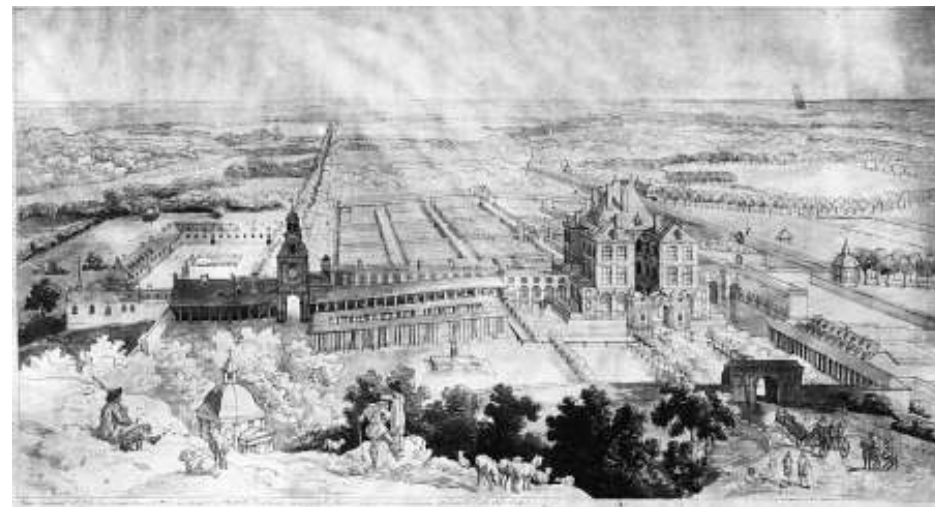
obr. 20 – Hans Puechfeldner; zahradní bosketové partery, 1590-1600. (Zdroj: Dumbarton Oaks Library).



obr. 21 – Renesanční zahrada Ferdinanda Tyrolského v Innsbrucku s letohrádkem (vlevo) na výřezu vyobrazení z r. 1649 (Merian). Vpravo výřez zahrady pod míčovnou na zámku Ambras (Gabriel Bodenehr, 1710).



obr. 22 – Charleval, plán Androueta du Cerceaux z roku 1570. (Zdroj: Národní knihovna v Paříži).



obr. 23 – Lovecký zámek Chateau du Mariemont, nahoře na vyobrazení Jean-Michel Celse z roku 1605 a dole na vyobrazení Jana Brueghela staršího z roku 1612. (Zdroj: Královské muzeum de Mariemont).

Zahrady, parky a obory, jako útvary spojené s proměnami sídel a strukturovaných krajin obráží kulturní úroveň společnosti, aspirace a představy jednotlivců, kteří v nich nacházeli soukromí a místa úniku. V zahradách je skryt genius a individualita jejich zakladatelů, oslavována sláva rodu. Zahradnictví v renesanci a manýrismu prožívalo vrcholné období, v prostředí symbolického světa nalezeného ráje Zlatého věku, kde nacházely uplatnění mnohé formy umění; poezie, filosofie, scénografie, hydraulika, malířství, sochařství, architektura, specializované formy zahradnictví a sadovnictví. Vnímání a reflexe přírody v zahradách, loveckých hvozdech a oborách dosáhly poloh až naturalisticky krajinářských. Prostřednictvím císařského dvora, přímých a udržovaných kontaktů aristokracie, renesanční a manýristické impulsy našly v české krajině živnou půdu a osobitým způsobem ovlivnily její tvář, jako tomu bylo na Kratochvíli a na dalších místech, z nichž některé se zrodily na rožmberských panstvích. Poté kdy se císař Rudolf II. nechal malířem Arcimboldem vyobrazit jako bůh Vertumnus (r. 1590), pověřil vlámského krajináře Roelandta Saveryho (1576 – 1639) zobrazováním tyrolských Alp a lesních interiérů mocnářství. Savery zachycoval lesní zátíší s kmeny vyvrácených dubů, skaliska porostlá vegetací, peřeje lesních potoků, hluboké lesní bučiny se stržemi a lovecké scény v temných hvozdech. Na snově laděném obraze lesní rokle v šerosvitu bukového pralesa jakoby ožívala nálada Vergiliovy poezie. Simon Schama (Schama, 2007) připomíná Saveryho v souvislosti s Arkádií Hercynského lesa; obraz českého venkovana v lesním zátíší s ruinami označuje za proměnu divokých lesních božstev na pokojná lidská stvoření. Saveryho les tak není pouhou kulisou klasické architektury a kultivovaná lesní Arkádie se stává součástí lidské přítomnosti v přírodním prostředí renezanční lesní krajiny někde v Čechách.



obr. 24 – Roelandt Savery, Krajina s lovci, 1608 – 1610. (St. Luis Museum of Art).



obr. 25 – Roelandt Savery, Lesní scéna, 1608 – 1610. (St. Luis Museum of Art).

6 Závěr

Jako střípky mozaiky ukryté uprostřed romantických lesních scenérií, se místy zjevují původní a dnes zapomenuté struktury netolické obory a jejího jedinečného vodohospodářského systému z doby renesance. Vedle dochovaných stop původního příkopu a ohrazení obory se jedná především o komplexní renesanční vodohospodářský systém rybníků, propojených technicky ojedinělou stokou Krčínkou v celkové délce téměř 10 km. Ta zajišťovala neustálý průtok čerstvé vody těmito rybníky a zároveň regulovala distribuci vody v rámci několika povodí a jejich drobných vodotečí v údolích říčky Melhutky, Židovské strouhy a patrně i potoka Třebánky. Navíc dokázala akumulovat dostatečné množství vody pro dobovou estetickou vedené kratochvilné požitky vodních atrakcí zahrady letohrádku. Jedním ze základních principů italské renesanční zahrady bylo využití tlaku vody, přiváděné z výše položených míst lesnatých kopců s loveckými terény do rybníků a zásobních nádrží, odkud je voda rozváděna do prostoru zahrad, kde tlakem zemské gravitace pohání a oživuje fontány, různé vodní hrátky či vodní hudební nástroje a pohyblivé automaty. Záliba Viléma z Rožmberka v těchto kratochvilích a v lovu se v netolické oboře potkala s géniem Jakuba Krčína, který byl schopen, byť s nemalými náklady a často s nevolí okolních mlynářů, tyto záliby svého vladaře zajistit, jako příjemný vedlejší produkt ekonomicky orientované správy strukturovaného rybníčního hospodářství. Nepostradatelnou součástí správy krajiny bylo v renesanci umění pracovat s vodou. Je to schopnost čtení a předvídání morfologie terénu krajiny, přírodních procesů, schopnost empatie s krajinou a s jejími danostmi. V tomto ohledu Jakub Krčín z Jelčan ve své době (a jak píše Březan „beze všeho strachu, bezpečně a vesele“) stanovil principy a standardy, které jsou dnes inspirující pro správu krajiny založenou na optimalizaci využití vodního režimu, pro návrat vody do krajiny a poučené hospodaření s vodou v rámci

daných povodí. Dílo, které vznikalo v časech renesančních návratů k přírodě a zaniklo za třicetileté války, bylo z velké zčásti obnoveno během osvícenství hospodářskou správou území, aby nakonec bylo uvedeno do zcela zruinovaného stavu a téměř zapomenuto.

Výzkumné aktivity vč. tohoto příspěvku jsou podporované v rámci projektu výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI II) DG20P02OVV019 Praktické přístupy k územní ochraně historické kulturní krajiny.

Použité zdroje

- Bažant, Jan. Pražský Belveder a severská renesance. Academia, Praha. 2006.
- Benzoni, Gino. Verso la santa agricoltura. Alvisè Cornaro, Ruzante, il Polesine. Polesine e Cultura Padana, 2004.
- De Jong, A. Eric. A Garden Book made for Emperor Rudolf II in 1593: Hans Puechfeldner's Nützliches Khünstbüech der Gartnereij. In: The Art of Natural History: Illustrated Treatises and Botanical paintings 1400-1850 / O' Maley, T. Meyers, A.R.W. – New Haven and London: Yale University Press, 2008.
- Dobalová, S., Tři alba Hanse Puechfeldnera aneb „Vo trávnících královských a jiných osvícených a bohatých pánuov“. Studia Rudolphina 5, 2005, s. 39-50.
- Franzina, Antonio. Andrea Palladio, Le Ville. ITC, Milano. 2002.
- Hajná, Milena; Havlová, Mája; Troup, Vojtěch; Vavřková, Zuzana. Zámek Kratochvíle; Renesanční letohrádek a historie jeho památkové obnovy. Národní památkový ústav, Územní památková správa v Českých Budějovicích, České Budějovice, 2015.
- Haubelt, Josef. Jakub Krčín z Jelčan. Nakladatelství Rodiče s.r.o., Praha, 2003.
- Hendrych, Jan. Les v zahradním umění. In: Peprník, Michal. Kauza les: Environment jako estetický problém. Olomouc, Univerzita Palackého, 2010.
- Krčálová, Jarmila. Renesanční stavby Baltazara Maggiho v Čechách a na Moravě. Praha: Academia Praha, 1985.
- Kubíková, Anna. Příspěvek k životopisu Baltazara Beránka Jelínka. JSH 63, 1994, s.175n. Lazzaro, Claudia. The Italian Renaissance Garden. New Haven and London: Yale University Press, 1990.
- Mason, Georgina. Italian Gardens. New York: Harry N. Abrams, 1961.
- Mignani, Daniela. Le Ville Medicee di Giusto Utens. Firenze: Arnaud Ed. s.r.l., 1993.
- Palladio, Andrea. I Quatro Libri dell' Architettura. Benátky. 1570. V českém vydání Čtyři knihy o architektuře. Nakladatelství SNKLHU, Praha. 1958.
- Panofski, Erwin. Význam ve výtvarném umění. Odeon Praha, z originálu Meaning in the Visual Art. Garden City New York: Doubleday Anchor Books, 1955.
- Pánek, Jaroslav. Václav Březan – Životy posledních Rožmberků I. a II. Nakladatelství Svoboda. Praha, 1985.
- Pánek, Jaroslav. Výprava české šlechty do Itálie v letech 1551–1552. Nakladatelství Veduta, 2003.
- Poleggi, Fiorella Caraceni. Palazzi di Genoa. Tomena Editore, Genova, 2001. Preiss, Pavel. Panoráma manýrismu. Praha: Odeon, vydání první, 1974.
- Sannazaro, Jacopo. Arcadia and Piscatorial Eclogues. Nash, R. Detroit, 1966. Schama, Simon. Krajina a paměť. Argo; Dokořán, Praha. 2007.
- Storm, Vojtěch. Budějovická brána v Českém Krumlově a její italská předloha. In: Český Krumlov. Od rezidenčního města k památce světového kulturního dědictví. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích, České Budějovice. 2010 s. 183-190.
- Šimek, Jakub. Zahradní umění Piera de' Crescenzi. Vlastním nákladem vydal Ing. Pavel Šimek – Florart. Uherský Brod, 2007.

Vassari, Giorgio. Životy nejvýznačnějších malířů, sochařů a architektů. (Le Vite de' più eccellenti pittori, scultori, e architettori). Nakladatelé Torrentino (1550), Giunti (1568), u nás nejnověji v nakladatelství Leda, 2019.

Vitruvius, Marcus, Pollio. Deset knih o architektuře. Praha: Baset / Arista / Maitrea / TeMi CZ, 2009.

Wundrum, Manfred. Andrea Palladio - Les règles de l'harmonie. Cologne, Taschen. 2016.

Další zdroje

- I. vojenské mapování – Josefské, 1764-1768 a 1780-1783 (rektifikace), měřítko 1:28 800. Rakouský státní archiv.
 - II. vojenské mapování – Františkov, 1836-1852, měřítko 1: 28 800. Rakouský státní archiv.
 - III. vojenské mapování - Františko-Josefské, 1877-1880 (Čechy), měřítko 1 : 25 000. Rakouský státní archiv.
- Mapy stabilního katastru. Geoportál, Český úřad zeměměřický a katastrální. Letecké měřické snímkování. Geoportál, Český úřad zeměměřický a katastrální.
- Digitální model reliéfu terénu, DMR 5G. Geoportál, Český úřad zeměměřický a katastrální. St. Luis Museum of Art, USA.
- Národní knihovna v Paříži, Francie.
- Královské muzeum de Mariemont, Belgie.
- Knihovna Dumbarton Oaks Harvardské Univerzity, Washington, D. C., USA.

Informace o autorech:

Jan Hendrych, ASLA

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

jan.hendrych@fsv.cvut.cz

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

ČZU v Praze – Suchdole, FAPPZ, KZKA

vacek@af.czu.cz

Možnosti identifikace rizikových lokalit v krajině z hlediska ochrany infrastruktury před poškozením povodňovými událostmi

Possibilities of the Identification of Localities Endangered by Surface Runoff and Sediment Transport for Purposes of Landscape Planning

Ing. Dr. Tomáš Dostál

(Ing. Barbora Jáchymová, Ph.D.; Ing. Miroslav Bauer, Ph.D.;
doc. Ing. Josef Krása, Ph.D.)

Abstract:

Surface runoff and water erosion are natural phenomena, and historically they acted as important drivers in forming the morphology of our landscape. Negative connotation it obtained during last decades due to rising conflicts with human activities resulting in climate changes and improper land use practices. The evidence itself would not be that problematic as increasing damages which correspond to rising value structures located in improper localities or, on the other hand, rising number of localities endangered by surface runoff due to the miss-land use.

One should always respect that most of natural processes within the landscape are relatively simply predictable (at least in their basic forms) and neglecting them might lead to high damages or high costs with regard to control and compensation measures and structures.

It is especially risky when locating structures in the landscape with waterways where building structures create obstacles to water flow or increase proportion of sealed surfaces without appropriate compensation of rainwater retention.

Ordinary floods, regardless if standard ones or flash floods caused by storms on small water courses are relatively well mapped concerning their occurrence, prediction and also possibilities of control strategies. However, so called pluvial floods (sheet and later concentrated surface runoff out of stream channels) has still not been included into legislation concerning neither its control strategies, nor detection methods. These extreme runoff events are often very risky and dangerous, as they come very fast and there is mostly no chance to install any protective measures or structures. The damage caused is usually mainly due to loads of sediment from agricultural land deposited at the structures.

The analysis of the surface runoff accumulation including its quantification and assessment of massive development of soil erosion processes and related sediment transport and deposition is technically possible and relatively easy. Using advanced GIS techniques and analysis of DEM, detailed land use and land cover maps together with soil conditions maps, the landscape can be analyzed and critical points of conflicts between landscape and urban planning versus surface runoff and sediment transport can be identified. In case of existing infrastructure such information can lead to designation and implementation of control measures or changes in land use. In case of newly planned structures or urbanization the most effective is to avoid risky spots, as installation of any control measures brings unavoidable risk of their failure – with much higher consequent damage. Such localities can preferably be used for non-conflict use; such as recreation, sport grounds or natural zones.

Keywords:

surface runoff; sediment transport; GIS analysis of landscape; landscape planning

DOSTÁL, Tomáš, JÁCHYMOVÁ, Barbora, BAUER, Miroslav, KRÁSA, Josef (2020). Možnosti identifikace rizikových lokalit v krajině z hlediska ochrany infrastruktury před poškozením povodňovými událostmi
In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 68–85. ISBN 978-80-01-06893-9. 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

Povrchový odtok i vodní eroze jsou jevy v krajině běžné a historicky se podílely významným způsobem na formování reliéfu. Negativní konotace se oběma uvedeným jevům dostává až dnes, kdy se stále častěji dostávají do kontaktu s lidskými aktivitami v krajině a kdy roste jejich výskyt díky změnám klimatu i díky změnám ve využívání krajiny. Výskyt sám o sobě by nebyl z hlediska člověka až tak problematický. Problémy přinášejí rostoucí škody, které odpovídají tomu, jak roste i počet a hodnota staveb, umístěných v nevhodných místech, nebo z druhé strany, jak roste počet lokalit ohrožených díky nevhodnému využívání území.

Přitom, člověk by si měl být vědom toho, že řadu přirozených procesů lze snadno predikovat a jejich přehlížení, popírání nebo nerespektování může vést buď k rozsáhlým škodám nebo vysokým dodatečným nákladům spojeným s budováním ochranných opatření.

Řeč může být například o nevhodném umístování staveb do terénu do drah soustředěného odtoku, výstavbě objektů, které brání odtoku vody nebo významným zvyšování podílu zpevněných ploch v krajině bez zajištění retence srážkové vody.

Zatímco povodně, ať již běžné (na větších vodních tocích) nebo bleskové (na malých vodních tocích, vyvolané přívalovou srážkou), jsou poměrně dobře zmapované co do mechanismu a částečně i predikce nebo alespoň prevence, tzv. pluvialní odtok (plošný a později soustředěný povrchový odtok většinou ze zemědělských ploch mimo koryta vodotečí) stále není legislativně ošetřen a nejsou standardizovány ani metody jeho predikce. Přitom tyto odtokové události jsou mimořádně nebezpečné, protože probíhají velmi rychle, zasaženým subjektům v podstatě nedávají možnost instalace ochranných opatření a následné škody působí zejména velké množství erozních sedimentů, splavených ze zemědělských pozemků.

Analýza akumulace plošného povrchového odtoku včetně jeho kvantifikace, posouzení nebezpečí masivního rozvoje eroze a transportu erozního sedimentu přitom je technicky možná a není ani nijak extrémně náročná. S využitím pokročilých GIS nástrojů a analýzy dat digitálního modelu terénu, podrobných map využití území, údajích o vegetačním krytu a půdních podmínkách je možno území analyzovat a identifikovat lokality, kde může potenciálně docházet ke konfliktu mezi odtékající vodou a zástavbou. V případě existující zástavby je pak možno zvažovat implementaci ochranných opatření – od změny ve využití zdrojových pozemků až po budování technických opatření k ochraně intravilánu. V případě nově plánované zástavby je ale mnohem efektivnější se takovým rizikovým lokalitám zcela vyhnout, protože instalace jakýchkoliv ochranných opatření vždy hrozí jejich selháním a následně ještě většími škodami. Takto identifikované rizikové území je mnohem lepší využít bezkonfliktně – například pro rekreaci nebo jako přírodní zóny.

Příspěvek prezentuje možné metodické přístupy i WWW aplikaci, která upozorňuje na možná místa střetu mezi povrchovým odtokem s masivním transportem erozního materiálu a existující infrastrukturou.

2 Rešerše

Intenzivní srážkové události a následná eroze půdy jsou globálním problémem, který narušuje a poškozují krajinu. Tyto události způsobují rozsáhlé škody na infrastruktuře obcí a mohou ohrozit životy obyvatel (Toy, Foster and Renard, 2002). V jedné třetině členských států OECD je více než 20% zemědělské půdy ohroženo mírnou až silnou erozí (OECD, 2008). Na území České republiky je 50% zemědělské půdy ohroženo erozí (Boardman and Poesen, 2006) entrainment and transport (and deposition).

Hlavními stávajícími řešeními problémy jsou: ztráta půdy v povodí (Kinnell,

2010), vstup sedimentů do říční sítě (Pandey et al., 2016), transport sedimentu v povodí (de Vente and Poesen, 2005), zatížení vodních nádrží sedimentem (Krása et al., 2005) a problémy s kvalitou sedimentu (Jan et al., 2013). Mnohem menší pozornost je věnována analýzám městských rizik zaměřených na sedimenty zemědělského původu. Existuje řada studií (Plate, 2002; Kronvang et al., 2009; O'Neill et al., 2016; Bystřický et al., 2017; Zelenáková et al., 2020) zabývajících se protipovodňovou ochranou nebo povodňovým rizikem v městských oblastech, ale žádná z nich se nezaměřovala na transportovaný sediment. V oblastech středomoří jsou studovány přívalové povodně (Braud et al., 2016), ale pro region střední Evropy nebyly dosud žádné regionální studie realizovány. Tzv. off-site důsledky erozních událostí jsou přitom velmi závažné (Mullan, 2013; Hanel et al., 2016; Strauss et al., 2019).

Llasat (2010) zdůrazňuje, že přívalové povodně jsou významnými událostmi, které mají dopad na životy významné části obyvatelstva. Narušují každodenní život a téměř každý rok způsobují škody (Llasat et al., 2010; Zhang et al., 2017). Poškození postižených oblastí nezpůsobuje pouze tekoucí voda, ale také sediment splavený ze zemědělských ploch.

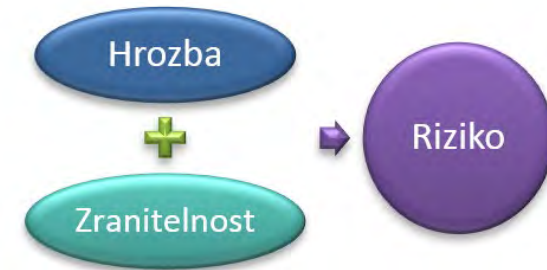
Vzhledem k husté populaci ve střední Evropě zde dochází k častým interakcím mezi sedimentem a lidskou infrastrukturou nebo vodními zdroji a dochází k velkým škodám. V České republice a v EU existují dokumenty zabývající se ochranou obyvatelstva před povodněmi (EU, 2007). Doposud však vlastníci nebo uživatel pozemku nenese přímou odpovědnost za škody způsobené povrchovým odtokem z jeho pozemku.

Fluviální povodně se vyskytují na relativně malých plochách a jsou většinou způsobeny přívalovými srážkami. Tyto události nelze spolehlivě předvídat. Aby bylo možné efektivně navrhovat rozvoj urbanismu a realizaci ochranných opatření, je nutné znát potenciálně rizikové lokality, kde lze očekávat střet sedimentů s obydlenými oblastmi, infrastrukturou nebo vodními útvary.

Pro Českou republiku vytvořil databázi potenciálního rizika přívalových povodní Drbal (Drbal et al., 2009). Výstup byl označován jako „kritické body“. Tato databáze však zahrnuje pouze 35 000 bodů na celém území České republiky, z nichž méně než 10 000 je považováno za kritické. Tato rizika jsou definována velikostí povodí a průměrnou strmostí povodí, využíváním půdy a tzv. „Celkovými kritickými podmínkami“. Přestože je databáze zakotvena v legislativě, řeší pouze koncentrovaný povrchový odtok, zejména v otevřených vodních tocích a nezabývá přispívajícími oblastmi menšími než 30 ha.

Ministerstvo vnitra proto podpořilo výzkumný a aplikační projekt zaměřený na vytvoření databáze lokalit potenciálně ovlivněných pluvialním tokem spojeným s masivním transportem sedimentů ze zemědělské a lesní půdy. Tento projekt byl připraven v měřítku celého státu a je jedinečný tím, že databáze rizikových bodů zahrnuje celkem 150 000 lokalit. Kromě toho existoval požadavek na vytvoření geoportálu, aby byly výsledky tohoto projektu přístupné a použitelné pro širokou veřejnost (Rosendorf et al., 2015).

Cílem bylo pro celou oblast České republiky (78 866 km²) najít místa střetů pluvialního odtoku transportujícího sediment s intravilánem a významnou infrastrukturou v krajině (6 258 obcí) a vybranými vodními útvary (96 vodních cest a 182 vodních nádrží). Princip výpočtu (obr. 1) spočíval v kombinaci hrozeb (intenzita přítoku a transportu erozního sedimentu do intravilánu resp. vodního útvaru v 5 kategoriích) a zranitelnosti (potenciální výše škod v případě zasažení konkrétní infrastruktury v 5 kategoriích), což definuje výsledné riziko pro každý identifikovaný kritický bod (v 5 kategoriích).



obr. 1 – Princip kombinace hrozby, rizika a výsledného ohrožení

3 Metodika

3.1 Vyhledání potenciálně ohrožených lokalit

„Rizikovým bodem“ je místo v krajině, kde interakci mezi obytnými oblastmi (infrastruktura nebo vodní útvary) a trajektoriemi povrchového odtoku doprovází potenciální tok sedimentů. Bylo nutné jasně definovat potenciální body interakce. Povodňové studie často pracují se zdrojovými plochami více než 30 hektarů, které přispívají k povrchovému odtoku (Drbal et al., 2009). Od samého počátku bylo jasné, že taková definice není pro formování pluvialní povodně (soustředěného povrchového odtoku) dostatečná. Bylo nutné najít optimální velikost zdrojové plochy, odpovídající podrobnosti výpočetního modelu. Analýza povrchového odtoku byla zpracována na podrobném DEM v rozlišení 10 x 10 m. Byla zohledněna morfologie terénu, vlastnosti půd a využití půdy. Plocha 30 ha jako zdroj odtoku je z tohoto pohledu příliš velká.

K odvození rizikových bodů na základě GIS analýzy morfologie povrchu v kombinaci s jeho využitím byl použit algoritmus „Steepest Descent“ (Desmet and Govers, 1996) realizovaný v prostředí ARCGIS pomocí rutiny Flow Accumulation. Série testů porovnávala velikost přispívajících oblastí a počet koncentrovaných kontaktních míst se zranitelnými oblastmi. Testovací plochy byly 0,5 ha; 1 ha; 2 ha a 5 ha. Z této analýzy, založené na aplikaci metody SCS-CN (USDA, 1986) a zkušenostech řešitelského týmu s podobnými analýzami byla velikost přispívající oblasti vybrána jako povodí jednoho hektaru. Toto měřítko je mnohem podrobnější, než měřítko použité v dřívějších studiích a přitom je jednoduchým výpočtem možno konstatovat, že již plocha 1,0 ha může při intenzivní srážce, rizikové morfologii a nevhodnému aktuálnímu stavu povrchu generovat nebezpečný plošný a následně soustředěný povrchový odtok. V podmínkách České republiky je možné konvergentní zemědělské plochy nebo plochy lesního porostu větší než 1 ha považovat za nebezpečné z hlediska produkce povrchového odtoku spojeného s potenciálním masivním transportem sedimentů. Každý bod na odtokové trajektorii se zdrojovou oblastí větší než jeden hektar je proto považován za rizikový. Tato definice vedla k identifikaci 155 482 rizikových bodů na celém území České republiky.

Protože se nejedná o řešení povodní, ale pouze o pluvialní odtok, bylo nutné eliminovat případy, kdy je voda koncentrována ve vodních tocích. Studie předpokládá, že pluvialní tok může stále zahrnovat odtok v nejmenších vodních tocích a v otevřených odtokových kanálech. Tento princip byl rovněž zahrnut do výpočtu. Trajektorie povrchového odtoku byla vždy ukončena v místě interakce mezi trajektorií odtoku a trvalým vodním tokem.

3.2 Modelování transportu sedimentu

Pro studii byl využit model WaTEM/SEDEM. Jedná se o prostorově distribuovaný empirický model, který byl vyvinut na výzkumném pracovišti zabývajícím se problematikou erozních a transportních procesů - K. U. Leuven v Belgii (Van Oost, Govers and Desmet, 2000; Van Rompaey et al., 2001; Verstraeten et al., 2002). Model stanovuje průměrnou ztrátu půdy v modelovaném území pomocí Univerzální rovnice ztráty půdy USLE (Wischmeier and Smith, 1978; Renard et al., 1997) a následně erodovaný materiál posouvá v ploše povodí úměrně transportní kapacitě jednotlivých povrchů. Po zahrnutí vodních toků do výpočtu toků lze model využít i k bilanci sedimentu v tocích, nádržích a v uzávěrových profilech povodí.

Vstupy do modelu jsou:

- Digitální model terénu
- Mapa využití území
- Úseky vodních toků (případně parametry nádrží, pokud jsou zahrnuty)
- Faktor ochranného účinku vegetace (C faktor)
- Faktor erodovatelnosti půdy (K faktor)
- Erozní účinnost deště a povrchového odtoku (R faktor)

3.2.1 Datové vstupy

Byla použita následující data:

- Hodnoty distribuovaného faktoru R v rozlišení 1 km pro modelovanou oblast, které odvodil Hanel (Hanel et al., 2016; Krása et al., 2016).
- Pro využití území byla využita data ZABAGED (Základní báze geografických dat od ČÚZK), která byla překryta daty LPIS (aktuální databáze zemědělských pozemků od min. zemědělství; měřítko 1:10 000).
- Území bylo rozděleno na základní kategorie využití území (orná půda, travní porosty a lesy) a následně byla jednotlivým kategoriím přiřazena hodnota faktoru C, který odpovídá charakteru krajinného pokryvu podle hodnot používaných v České republice (Krása, 2010). Společné hodnoty faktoru C pro tyto kategorie v České republice definuje Janeček (Janeček et al., 2012). Faktor C pro ornou půdu byl stanoven jako průměrná hodnota podle zaznamenaného střídání plodin (Dostál, Krása and Vrána, 2006) v každém územním celku (76 okresů).
- Pro výpočet faktoru LS (měřítko 1:10 000) byl použit digitální model terénu (DEM) s prostorovým rozlišením 10 m.
- Hodnoty faktoru K byly stanoveny podle národní metodiky (Vopravil, Janeček and Tippl, 2007; Janeček et al., 2012). Vstupními údaji byla mapová databáze bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ, měřítko 1 : 5 000).

3.2.2 Úpravy modelu terénu

Využitý DEM má v rozlišení 10x10m velkou přesnost. I přesto je směřování povrchového odtoku ovlivněno řadou detailů. Nejdůležitější vliv mají lineární struktury, jako jsou silnice nebo železnice. Vodní toky s umělými kanály často nerespektují přirozenou hranici údolí. Správné ošetření DEM je klíčovým faktorem při analýzách odtokových drah definování rizikových bodů. Na základě předchozích zkušeností s podobnými výpočty na menších prostorových měřítcích (Kavka et al., 2013) byly učiněny následující kroky:

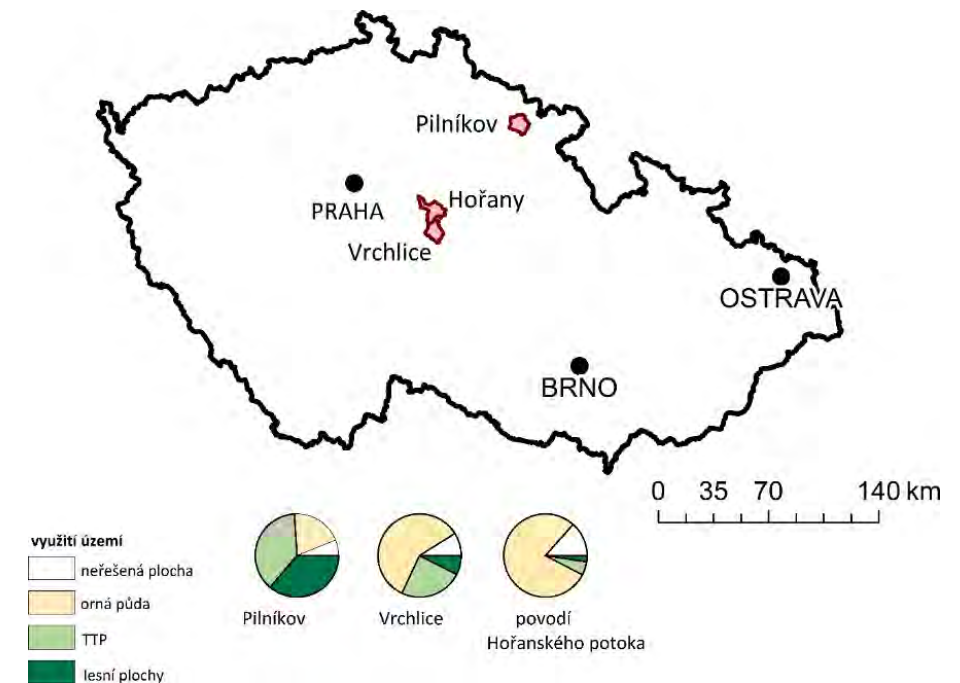
- Vyplnění bezodtokých míst v otevřené krajině
- Silnice s příkopy, železnice a vodní toky byly přetvořeny na kanály povinně modifikující směr odtoku.

3.3 Definice hrozby

3.3.1 Výběr parametru pro definici hrozby

Pro správné nastavení pěti kategorií hrozby byly vybrány tři pilotní povodí s rozlohou cca 100 km² (obr. 2). Tyto lokality představují nejběžnější typy zemědělské krajiny v České republice: i) intenzivně využívané nížiny s velkými pozemky, dlouhými rovnými svahy a obilovinami i širokořádkovými plodinami (povodí Hořany), ii) morfologicky rozmanité povodí poměrně sklonité s intenzivní zemědělskou činností (povodí VN Vrchlice) a iii) podhorské lokality se strmými konvergentními svahy, vysokým podílem obilovin, pícnin a travních porostů (povodí Pilníkovského potoka). Na těchto lokalitách byly v rámci terénního průzkumu stanoveny kategorie reálných hrozeb (1-5) pro kritické body. Výsledky terénního průzkumu byly porovnány s modelovanými charakteristikami povodí za účelem výběru vhodného modelovaného parametru pro definici kategorií ohrožení.

Modelování WaTEM/SEDEM poskytlo výstupní vrstvy GIS pro ztrátu půdy, pro transport / ukládání sedimentu v každém pixelu (Net Erosion) a pro celkový vstup sedimentu v každém pixelu (Inflow). Pro správný popis reálné hrozby v kritických povodích bylo nutné zvolit vhodné kritérium (parametr výstupního modelu). Důležitým vstupem zde byl průzkum v kalibračních oblastech.



obr. 2 – Pilotní povodí vybraná pro kalibraci metody

Testované parametry modelu byly:

- A_{specific} (t ha⁻¹ rok⁻¹) - specifická ztráta půdy v kritickém povodí
- A_{total} (t pixel⁻¹ rok⁻¹) - celková ztráta půdy v kritickém povodí
- Inflow (t rok⁻¹) - transport sedimentu, celkový vstup sedimentu v blízkosti 100 m zóny kritického bodu

Hodnoty testovaných parametrů byly vypočteny pro všechny kritické body v kalibračních oblastech. Poté byl vyhodnocen vztah mezi hodnotami parametrů a kategorií ohrožení. Parametr Inflow byl vyhodnocen jako nejhodnějším parametrem pro definici míry hrozby transportu erodovaného půdního materiálu pluvialním odtokem (tab. 1).

	$A_{specific}$	A_{total}	Inflow
povodí Hořany	0.27	0.46	0.57
povodí Pilníkov	0.16	0.63	0.76
povodí Vrchlice	0.34	0.56	0.91
celkem	0.23	0.46	0.70

tab. 1 – Hodnoty korelačních koeficientů mezi testovanými parametry a kategorií rizika určenou v terénu

V úplné databázi povodí ohrožení pro Českou republiku se parametrem Inflow pohybuje od 0 do 966 t rok⁻¹. Hodnoty přítoku pro prahové hodnoty byly stanoveny (tab. 2) na základě logaritmického rozdělení hodnot přítoku a požadovaného logaritmického znázornění povodí v kategoriích ohrožení. Konečný počet povodí v kategoriích ohrožení odpovídá logaritmické funkci.

	kategorie 1	kategorie 2	kategorie 3	kategorie 4	kategorie 5	celkem
Rozsah hodnot Inflow	0-2	2-7	7-20	20-55	>55	
Počet povodí v kategorii	53 835	32 596	24 389	12 780	3 884	127 484

tab. 2 – Průměrné hodnoty parametru Inflow v pěti kategoriích rizika

3.4 Definice zranitelnosti

Pro účely tohoto projektu se zranitelností rozumí přítomnost ploch a objektů, které mohou být poškozeny v případě výskytu významného toku sedimentů a zaplavení. Uvažovány jsou pouze plochy a objekty umístěné v zájmových oblastech a přímo v trajektorii vypočteného povrchového odtoku. Zranitelnost je rozdělena do pěti kategorií, kde kategorie 1 je nejnižší a kategorie 5 je nejvyšší stupeň zranitelnosti.

Body byly zařazeny do kategorie zranitelnosti na základě GIS analýzy využití území zahrnující významnost jednotlivých kategorií v kombinaci s datovým podkladem odtokových trajektorií. Výsledkem je mapa zranitelnosti lokalit, která dále vstupuje do procesu pro definici rizika jednotlivých ohrožených bodů/lokalit.

3.5 Určení míry rizika

Riziko škod v důsledku toku vody a sedimentu souvisejícího s kritickými body bylo odvozeno kombinací třídy hrozby a třídy zranitelnosti v trajektorii odtoku v zastavěné oblasti. Třída rizika byla stanovena pomocí matice rizik (obr. 3) pro každou kombinaci hrozeb a zranitelnosti. Matice rizik je symetrická: hrozba a zranitelnost mají pro výslednou třídu rizik stejnou váhu.

		hrozba				
		1	2	3	4	5
zranitelnost	1	1	1	1	2	3
	2	1	2	2	3	4
	3	1	2	3	4	5
	4	2	3	4	4	5
	5	3	4	5	5	5

obr. 3 – Matice rizika

3.6 Návrh ochranných opáření

Dalším cílem projektu bylo orientačně posoudit vliv ochranných opáření v povodí rizikových bodů na úrovni jednotlivých pozemků.

Scénáře byly simulovány pro veškerou zemědělskou půdu umístěnou ve 150 000 zdrojových oblastech. Celkem se jedná o více než 260 000 jednotlivých pozemků. Pro hodnocení byla vytvořena škála 4 možných typů ochranných opáření, která pak byla početně simulována ve zdrojových oblastech. Aplikace vybraného typu preventivního opáření byla vyhodnocena jako změna úrovně hrozby v daném bodě a následně změna úrovně rizika. Definice rizikového bodu a klasifikace zranitelnosti obytných oblastí se při aplikaci opáření nemění. Uvažována byla následující schematická opáření:

3.6.1 Změna osevního postupu

Opáření zahrnuje úpravu osevního postupu, snížením podílu širokořádkových plodin a naopak zvýšením podílu pícnin, za účelem větší ochrany zemědělské půdy před erozí. Změna se provádí snížením hodnoty ochranného účinku vegetace (faktor C) na parcelách orné půdy na hodnotu C = 0,15.

3.6.2 Změna osevního postupu v kombinaci s vhodným managementem na orné půdě

Tato opáření jsou kombinací změny osevního postupu (podobně jako u typu 1) a aplikace vhodného managementu na orné půdě, směrem k půdoochranným a bezorebným technologiím. Pokud jsou opáření tohoto druhu prováděna v zemědělství na orné půdě, dochází k výraznému omezení intenzity eroze. Změny se interpretují snížením hodnoty ochranného účinku vegetace (faktor C) na parcelách orné půdy na hodnotu C = 0,1.

3.6.3 Zatravnění

U výrazně ohrožených lokalit je nutné změnit využití nejméně ohrožených polí. Toto opáření je modelováno zatravněním vybraných pozemků. Změna využití se provádí snížením hodnoty ochranného účinku vegetace (faktor C) na vybraných parcelách orné půdy na hodnotu C = 0,005.

3.6.4 Realizace technických opáření na vybraných pozemcích

Tento typ opáření modeluje použití příkopů nebo jiných lineárních retenčních a odváděcích prvků, jejichž funkcí je především zabránit povrchovému odtoku nebo jej přesměrovat na vhodné místo. Transport sedimentů z konkrétního pozemku je snížen na 15% původní hodnoty. Toto snížení hodnoty vychází z předchozích zkušeností v typických oblastech České republiky.

4 Výsledky

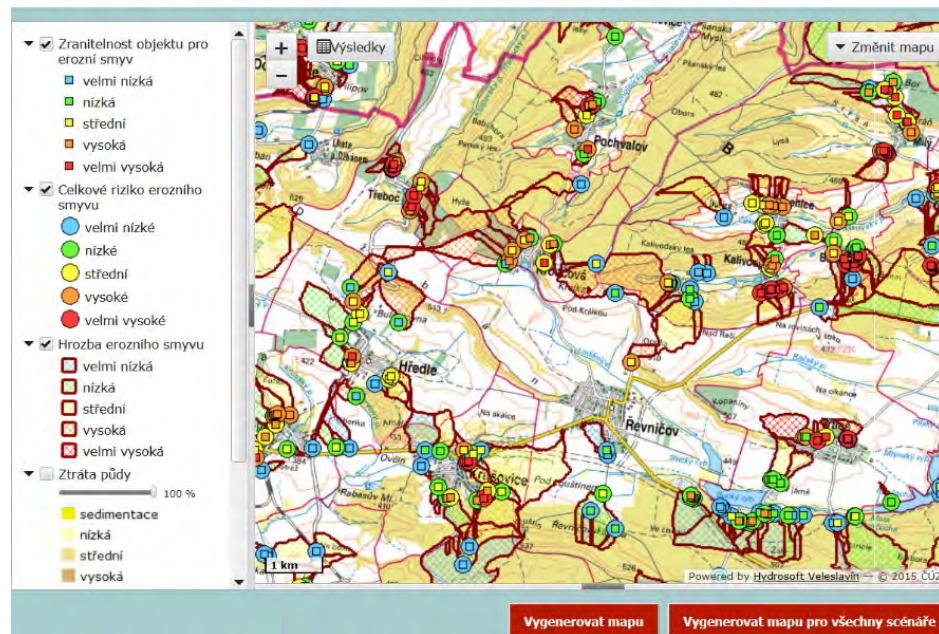
4.1 Webová aplikace

V rámci zpřístupnění údajů široké veřejnosti a územní samosprávě byly údaje prezentovány ve volně dostupné GIS aplikaci (Rosendorf et al., 2015):
<https://heis.vuv.cz/data/webmap/datovesady/projekty/eroznismyv/>

V této aplikaci je možné vybrat libovolné zájmové území v České republice, lokalizovat v tomto území rizikové body a modelovat realizaci ochranných opatření.

Na obr. 4 je uživatelské rozhraní aplikace. Rizikové body lze vybrat v mapovém okně. Vizuálně se liší podle kategorie rizika a podle odtokové oblasti. V aplikaci je možné současně zobrazit přehled zranitelnosti (barevné čtverce), celkového rizika (barevná kola) a ohrožení, představovaného barvou polygonu odtokové oblasti. Aplikace rovněž obsahuje mapu intenzity eroze včetně zobrazení míst s depozicí sedimentu.

Riziko erozního smyvu v současných klimatických podmínkách bez aplikace opatření



obr. 4 – Uživatelské prostředí webové aplikace

Pro vybraný rizikový bod lze zobrazit detailní informace o této lokalitě/bodu. Pro vybraný bod je zobrazena kategorie hrozby, hodnota zranitelnosti i rizika. Kromě toho jsou zde informace o možných způsobech ochrany rizikového bodu, včetně efektivitě ochranných opatření míru hrozby a kategorii rizika. Jsou zde také informace o charakteristikách přispívající oblasti a charakteristika zemědělských pozemků, ze kterých pochází hlavní podíl sedimentu.

Uživatel rovněž může zvolit zobrazení projekce rizika i v podmínkách změny klimatu. Tento scénář bylo modelováno na základě obecně akceptovaných předpovědí změny klimatu a zahrnuje tak rizika i potenciální vliv ochranných opatření ve výhledu desetiletí.

4.2 Rozdělení ohrožených lokalit v rámci ČR

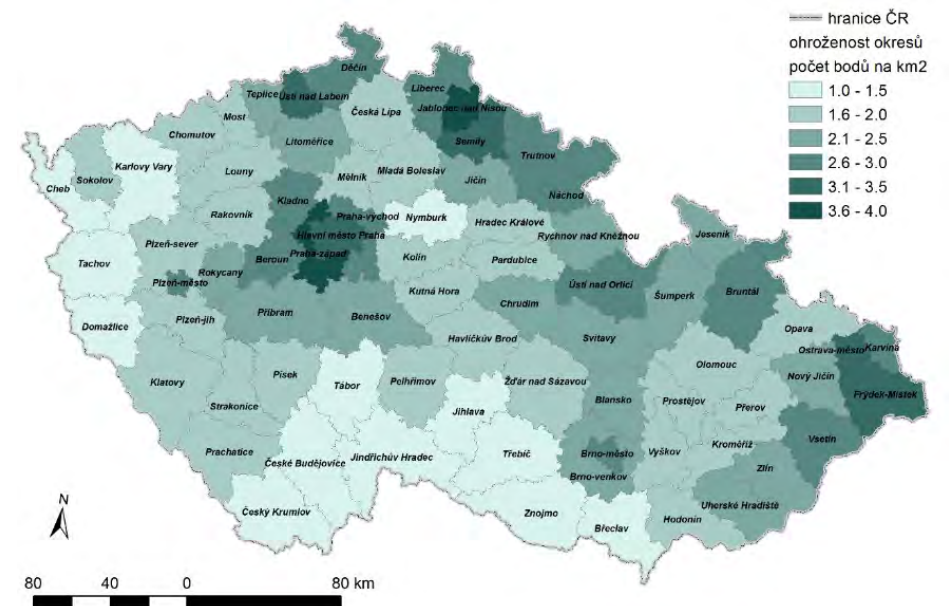
Souhrnné výsledky projektu (tab. 3) ukazují, že 19 procent sledovaných lokalit bylo zařazeno do kategorie s vysokou mírou rizika nebo do kategorie s velmi vysokou mírou rizika (kategorie 4 a 5). V těchto kategoriích je celkem více než 23 000 bodů.

	kategorie 1	kategorie 2	kategorie 3	kategorie 4	kategorie 5	celkem
celkem bodů v kategorii	54706	27914	21456	14908	8500	127484
%	43%	22%	17%	12%	7%	

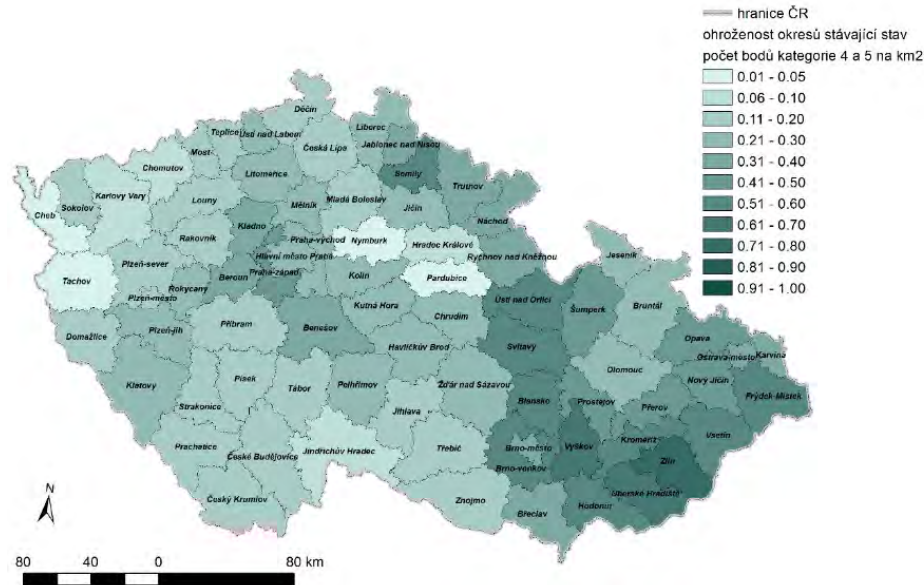
tab. 3 – Rozložení rizikových bodů do pěti kategorií pro celé území ČR

Rozložení bodů bylo dále vyhodnoceno pro jednotlivé okresy. Na území České republiky je 77 okresů o průměrné ploše 1024 km² (min. 230 km², max. 1950 km²). Na obr. 5 je zobrazen průměrný počet rizikových bodů v jednotlivých okresech přepočtený na km².

Pro posouzení skutečného rizika daného okresu jsou podstatně především rizikové body v kategoriích 4 a 5 (vysoká a velmi vysoká míra rizika). Z tohoto důvodu byl vyhodnocen počet rizikových bodů v kategoriích 4 a 5 na km² (viz obr. 6) představuje počet bodů v kategorii vysoké riziko a velmi vysoké riziko (kategorie 4 a 5) přepočtený na km² a ukazuje tak okresy s vysokou mírou rizika. Z obrázku je patrné, že nejohroženější okresy mají téměř jeden vysoce rizikový bod nebo velmi vysoce rizikový bod na km². Tyto okresy zaujímají téměř jednu třetinu území státu. Téměř polovina území České republiky obsahuje vysoce rizikové body s hustotou více než 0,5 na km².



obr. 5 – Počet rizikových bodů na 1 km² stanovený pro okresy ČR



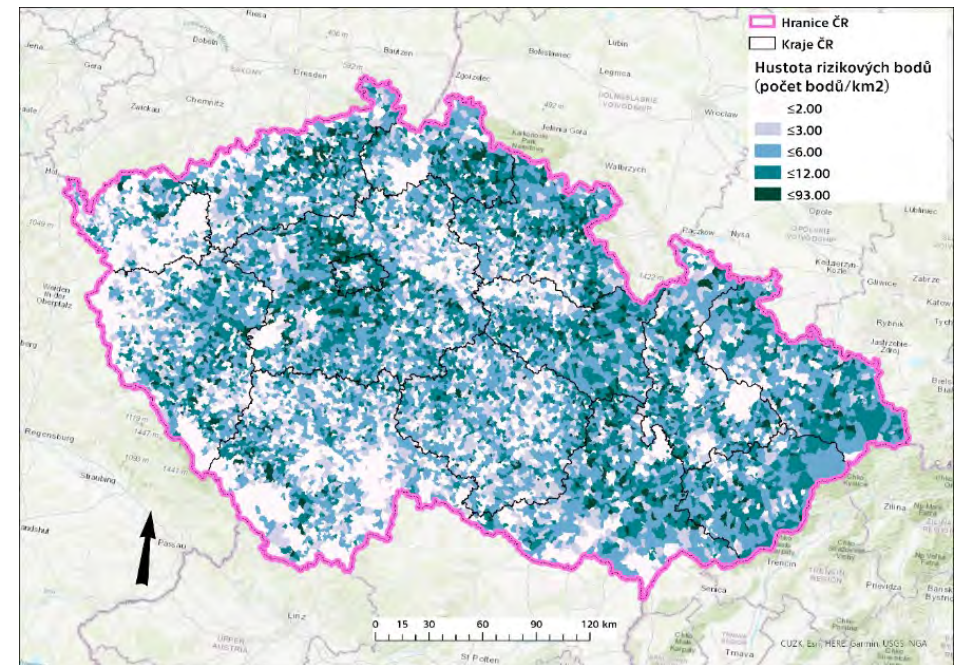
obr. 6 – Průměrný počet bodů s rizikem 4 a 5 na 1 km².

Prostorové rozdělení lze prezentovat bylo sledováno také pro katastrální území ČR. V České republice je více než 13 000 katastrálních území. Průměrná velikost katastru je 6 km². Základní statistiky této analýzy jsou uvedeny v tab. 4. Tabulka ukazuje, že 34% katastrálních území v ČR (tj. 4 416 katastrálních území s celkovou plochou 24 707 km²) je kategorizována jako oblast s vysokou úrovní rizika nebo velmi vysokou úrovní rizika (průměrné riziko > 2,5). 42 % z celkové plochy orné půdy na území České republiky je ohroženo intenzivní erozí a transportem sedimentů do obytných oblastí. V katastrálních územích s vysokou nebo velmi vysokou mírou rizika žije přibližně 30 % obyvatel České republiky.

Průměrná hodnota rizika	< 1.5	(1.5 - 2.0)	(2.0 - 2.5)	(2.5 - 3.5)	(>3.5)	celkem
počet katastrálních území	3004	3047	2624	3478	938	13091
	23%	23%	20%	27%	7%	
rozloha katastrálních území [km ²]	16281	19970	17908	20586	4121	78866
	21%	25%	23%	26%	5%	
rozloha orné půdy [km ²]	4197	6305	6619	9684	2555	29360
	14%	21%	23%	33%	9%	
Počet obyvatel [tisíce]	2032	2788	2548	2679	508	10555
		26%	24%	25%	5%	

tab. 4 – Základní statistické vyhodnocení pro katastrální území dle kategorií rizika 1 - 5

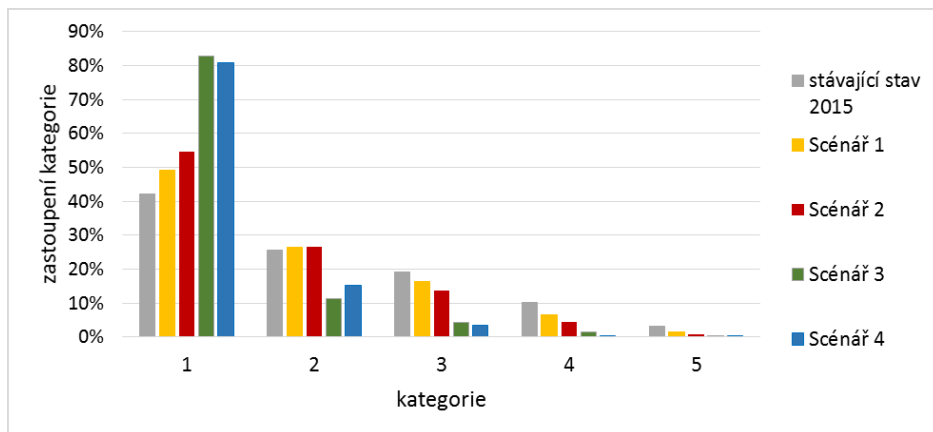
Na obr. 7 je znázorněn počet bodů s úrovní rizika větší než nula přepočtený na km² stanovený pro jednotlivá katastrální území. Katastrální území, která jsou nejvíce ohrožena, obsahují až 93 rizikových bodů na km². Je třeba poznamenat, že přibližně čtvrtina území České republiky není vystavena žádnému riziku nebo jen minimálnímu riziku (bílá-šedá barva na mapě). Tato skutečnost může vycházet mimo jiné z využití území v těchto lokalitách (např. hojně zastoupení lesa, které v prezentovaném modelu negeneruje významný pluvniální odtok).



obr. 7 – Počet rizikových bodů na km² stanovený pro jednotlivá katastrální území

4.3 Efektivita navrhovaných ochranných opatření

Výsledky modelování scénářů ochranných opatření jsou shrnuty na obr. 8. Výsledky analýzy ukazují, že všechny navrhované scénáře mají významný dopad na celkové snížení kategorie rizik u kritických bodů v příslušných oblastech. Počet bodů v kategorii 1 vzroste z původního podílu 42% na 61% (pokud budou zavedena intenzivnější opatření). Výsledky porovnání ukazují, že pro kritické body s vysokou úrovní rizika (kategorie 4 a 5) jsou scénáře 3 a 4 výrazně efektivnější. Tyto scénáře zahrnují přechod na travní porosty nebo technická opatření.



obr. 8 – Efektivita navržených scénářů modelujících protierozní opatření

5 Diskuse

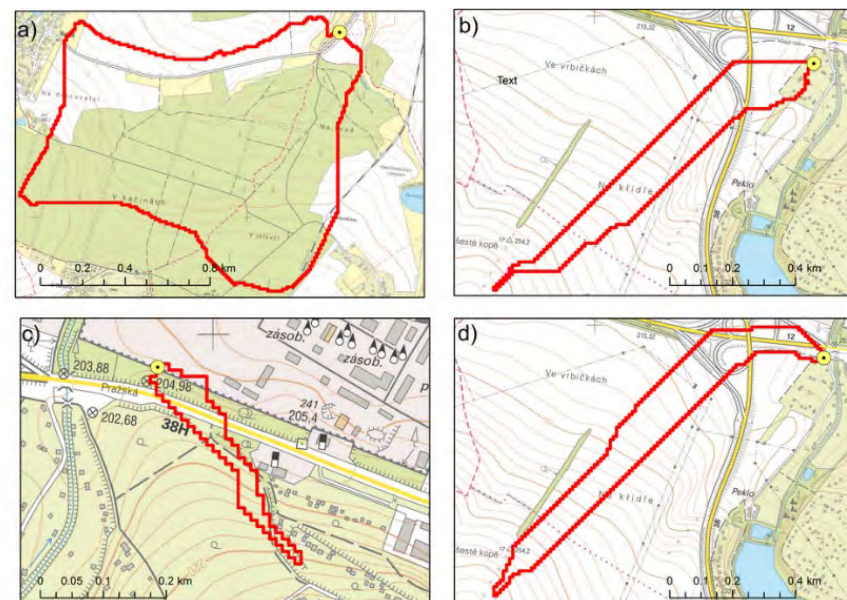
Prezentovaná analýza byla realizována v rámci výzkumně-aplikačního projektu, který byl zaměřený na dvě základní oblasti.

Cílem v první oblasti projektu bylo vytvořit vhodný nástroj pro územní správu, který bude sloužit jako základ pro plánování v oblasti ochrany životního prostředí, obyvatelstva a infrastruktury před účinky intenzivních srážko-odtokových událostí spojených s intenzivní erozí.

Zde prezentovaná aplikace GIS umožňuje snadné vyhledání lokalit, které jsou potenciálně citlivé na vznik pluvialního odtoku a masivního transportu erozních splavenin.

Přesnost a kvalita informací v aplikaci je zcela úměrná rozsahu, ploše a způsobu řešení celého projektu. Ačkoli je podrobnost řešení projektu velká a vstupní data použitá pro výpočty byla velmi dobré kvality, byla v průběhu projektu zjištěna řada limitů (zejména během kalibrace na pilotních povodích), které je nutné brát v úvahu při interpretaci výsledků.

Některé příklady jsou uvedeny na obr. 9. Prvním omezením zde prezentovaného přístupu je definice obytných oblastí, vyplývající z využití klasifikovaných mapových podkladů ZABAGED. Příklad na obr. 9 a) ukazuje špatně definovaný rizikový bod. V rámci terénního průzkumu bylo zjištěno, že místo se nachází mimo území obce a jde o budovu zanedbatelného významu bez trvalého využití. Na základě existujících databází nebylo možné správně posoudit význam budovy. Hlavní slabinou stávajících databází je nedostatečná podrobnost a neaktuálnost datových podkladů. Na obr. 9 b), c) a d) jsou tři různá místa, ve kterých byl rizikový bod klasifikován jako potenciálně vysoce nebezpečný. Během terénních šetření však byly zjištěny nedostatky ve vstupních datech. Silnice (na obrázku nakreslená žlutě) nebyla ve vstupních datech vůbec zanesena. Přispívající oblast rizikových bodů (červené ohraničení), jak je určena modelem, je proto na místě výrazně odlišná. Důvodem těchto rozdílů je vysoká intenzita urbanizace a výstavby. Dokonce ani nejaktuálnější oficiálně dostupné zdroje dat (ZABAGED) nemohou fungovat jako data v reálném čase. V době, kdy jsou distribuována, již nejsou aktuální, zejména v místním měřítku, na konkrétních místech.



obr. 9 – Příklady chybně zařazených lokalit z hlediska rizika intenzivní eroze z důvodu neaktuálních datových vstupů

Skutečná úroveň rizika pro obyvatele lokality závisí na mnoha faktorech (Cerdan et al., 2002). Na vznik a průběh srážkových a odtokových událostí má vliv například intenzita srážek (Liu et al., 2014; Chandrashekar et al., 2015; Mahmoodabadi and Sajjadi, 2016), půdní charakteristiky ve zdrojové oblasti přítomnost a stav vegetace (Davidová et al., 2015), morfologie a morfometrie zdrojové oblasti (Milevski, 2008; Conforti et al., 2011; Chaplot, 2013; Chandrashekar et al., 2015; Rahaman et al., 2015; Zhang et al., 2017) Italy. Riziko se také časem mění v závislosti na funkci dotčených budov a počtu postižených osob. Všechny tyto faktory společně definují aktuální riziko v lokalitě. Všechny tyto faktory se však mohou v průběhu času měnit ve větší či menší míře.

Zde prezentovaná aplikace je vhodným nástrojem pro identifikaci rizikových lokalit, jejich kategorizaci a pro identifikaci potenciálně zranitelných míst. Vždy je však nutné reflektovat skutečnou situaci v lokalitě a provést aktuální vyhodnocení na konkrétním místě, aby bylo možné předložit podrobný terénní průzkum a případně podrobně modelovat podmínky odtoku srážek a riziko eroze na každém místě zvlášť.

Druhou oblastí zájmu projektu je posouzení stavu celé České republiky z hlediska ohrožení obcí. Souhrn výsledků uvedených v tabulce 5 ukazuje, že téměř polovina (43%) z celkového počtu přibližně 130 000 rizikových bodů je zahrnuta do kategorie 1 (riziko). 19% rizikových bodů je hodnoceno jako velmi zranitelné (kategorie 4 a 5). Pro prostorové srovnání byla stanovena hustota velmi zranitelných bodů (kategorie 4 a 5) pro každý z okresů (obrázek 8). Z obrázku je zřejmé, že jihovýchod republiky je zranitelnou oblastí. Naopak střední a východní Čechy a Slezsko jsou obecně méně ohroženy. Největší počet bodů v kategoriích 4 a 5 najdete v okresech Zlín, Uherské Hradiště a Vyškov na východní a jižní Moravě.

Pro vyhodnocení rizika pro obyvatele byly vypočteny průměrné hodnoty rizik pro katastrální území (obrázek 9). Katastrální území jsou rozdělena do pěti tříd na základě průměrné hodnoty rizika. Tabulka 6 hodnotí zastoupení pěti rizikových tříd.

4 416 katastrálních území vykazuje vysokou nebo velmi vysokou míru rizika (průměrné riziko > 2,5). Rozloha těchto katastrálních území tvoří 30% území České republiky. Potenciálně je ohrožena celková populace 3 200 000 obyvatel. Zajímavé jsou také informace o rozloze orné půdy v ohrožených katastrálních územích. V katastrálních územích s vysokou nebo velmi vysokou mírou rizika je 12 239 km² (42%) orné půdy. Tato hodnota odpovídá hodnotě uvedené v literatuře (Boardman and Poesen, 2006) entrainment and transport (and deposition).

Současně je třeba znovu upozornit že odvozená kategorizace a stupně rizika vychází z mapových podkladů a verifikovány/validovány byly jen výsledky výpočtu ve třech typologicky odlišných oblastech. Výstup proto má charakter spíše indikativní a jednotlivých správním orgánům, státní správě i samosprávě i vlastníkům obcí ukazuje potenciály rizika, nikoliv jeho skutečnou aktuální hodnotu. Věrohodnost a vypovídací schopnost výsledných map bude samozřejmě v čase klesat stejně tak, jak budou stárnout mapové podklady sloužící jako vstupy pro výpočetní analýzu. Přesto však výstupy a aktuální chvíli mohou poskytovat velmi dobré vodítko právě pro místní správy a samosprávy při plánování aktivit v území stejně jako k motivaci pro uživatele krajiny k využívání nejrůznějších motivačních programů a nástrojů (např. dotačních a podpůrných programů pro zemědělce).

Byly modelovány čtyři scénáře pro posouzení aplikace vybraných ochranných opatření. Výsledky této analýzy (obrázek 11) ukazují, že riziko v případě lokalit s vysokým a velmi vysokým rizikem (kategorie 4 a 5) lze neúčinněji snížit zavedením technických opatření nebo přechodem na travní porost. Uplatnění těchto opatření značně snižuje počet bodů v kategoriích 4 a 5 z celkových 23 400 na 3 700 (scénář 3) nebo na 5 000 (scénář 4). Použití těchto scénářů by však významně omezilo stávající hospodaření (omezením využití orné půdy) nebo by vyžadovalo značné investice do technických opatření proti erozi. Ve skutečných studiích eroze a odtokových podmínek v oblasti je proto vždy lepší považovat výsledky projektu za podklad pro další rozhodování. Tento podklad by měl být vždy doplněn podrobnou analýzou řešeného území s přihlédnutím ke skutečnému stavu lokality a ekonomickým hodnocením navrhovaných variant ochrany území. Vhodné řešení musí často kombinovat širokou škálu opatření, aby působilo jako komplexní ochranný systém nejen proti odtoku a eroznímu odtoku, ale také jako ochrana před povodní nebo suchem.

6 Závěr

Pro území České republiky byl vytvořen model k hodnocení rizika zatížení obcí odtokem sedimentu při intenzivních erozních událostech. Bylo identifikováno celkem více než 150 000 rizikových bodů a pro každý z nich byla stanovena míra hrozby, zranitelnost a výsledná kategorie rizika. Byl navržen jednoduchý systém, který usnadňuje rozhodování o ochranných strategiích na úrovni managementu zemědělského hospodaření a technických opatření. Výstupem projektu je webová aplikace (Rosendorf et al., 2015), kde lze zobrazit výsledky analýzy a všechny kritické body na území ČR. Všechny výpočty byly provedeny a jsou k dispozici v absolutních číslech, tj. rastrové mapy a bodové hodnoty jednotlivých sledovaných veličin (ztráta půdy, transport sedimentů, zranitelnost, hrozba a celkové riziko). Vzhledem k tomu, že výsledky jsou veřejně dostupné, byly všechny hodnoty přeneseny do podoby klasifikačního systému v podobě stupnice rizika od nejnižší (1) po nejvyšší (5) míru rizika. Výsledek je zacílen na jednotlivé obce, vlastníky půdy, správce území, správce vodních toků, zemědělce, státní správu a samosprávu. Je důležité mít na paměti, že výsledné hodnoty jsou pouze potenciální. To znamená, že informují místní uživatele, kde může nastat problém, na základě předpokládané souhry určitých negativních podmínek. Tyto negativní podmínky však ve skutečnosti nemusí nastat, nebo se naopak mohou objevit opakovaně během krátké doby bez předchozího varování.

Prezentované výsledky byly získány za podpory projektů BV - VG20122015092, H2020 No. SHui 773903; LTA USA 19019 a COST LTC 18030.

Literatura

- Boardman, J. and Poesen, J. (2006) 'Soil Erosion in Europe: Major Processes, Causes and Consequences', in Soil Erosion in Europe. Chichester, UK: John Wiley & Sons, pp. 477–487. doi: 10.1002/0470859202.ch36.
- Braud, I. et al. (2016) 'Flash floods, hydro-geomorphic response and risk management', Journal of Hydrology, 541, pp. 1–5. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2016.08.005>.
- Cerdan, O. et al. (2002) 'Modelling interrill erosion in small cultivated catchments', Hydrological Processes. John Wiley & Sons, Ltd., 16(16), pp. 3215–3226. doi: 10.1002/hyp.1098.
- Chandrashekar, H. et al. (2015) 'GIS –Based Morphometric Analysis of Two Reservoir Catchments of Arkavati River, Ramanagaram District, Karnataka', in Aquatic Procedia: International Conference on Water Resources, Coastal and Ocean Engineering 2015, pp. 1345–1353. doi: 10.1016/j.aqpro.2015.02.175.
- Chaplot, V. (2013) 'Impact of terrain attributes, parent material and soil types on gully erosion', Geomorphology, 186, pp. 1–11. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.geomorph.2012.10.031>.
- Conforti, M. et al. (2011) 'Geomorphology and GIS analysis for mapping gully erosion susceptibility in the Turbolo stream catchment (Northern Calabria, Italy)', Natural Hazards, 56(3), pp. 881–898. doi: 10.1007/s11069-010-9598-2.
- Davidová, T. et al. (2015) 'Determining the protective effect of agricultural crops on the soil erosion process using a field rainfall simulator', Plant Soil Environ., 61(3), pp. 109–115. doi: 10.17221/903/2014-PSE.
- Desmet, P. J. J. and Govers, G. (1996) 'A GIS procedure for automatically calculating the USLE LS factor on topographically complex landscape units', Journal of Soil and Water Conservation, 51(SEPTEMBER 1996), pp. 427–433. Available at: <http://www.jswnonline.org/content/51/5/427.short>.
- Dostál, T., Krása, J. and Vrána, K. (2006) Methods and techniques of prediction of surface runoff, erosion and transport processes in landscape. Prague, Czech Republic.
- Drbal, K. et al. (2009) Methodology for the creation of flood hazard and flood risk. Prague: T. G. Masaryk Water Research Institute. Available at: [http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_sprava_vystupnich_dat/\\$FILE/OFEU-DALSI_INFORMACE-20100609.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_sprava_vystupnich_dat/$FILE/OFEU-DALSI_INFORMACE-20100609.pdf).
- EU (2007) 'Směrnice evropského parlamentu a rady 2007/60/ES o vyhodnocování a zvládnání povodňových rizik', pp. 27–34.
- Hanel, M. et al. (2016) 'Rainfall erosivity factor in the Czech Republic and its Uncertainty', Hydrology and Earth System Sciences Discussions, 20(10), pp. 4307–4322. doi: 10.5194/hess-2016-158.
- Jan, J. et al. (2013) 'What do results of common sequential fractionation and single-step extractions tell us about P binding with Fe and Al compounds in non-calcareous sediments?', Water Research, 47(2), pp. 547–557. doi: 10.1016/j.watres.2012.10.053.
- Janeček, M. et al. (2012) Ochrana zemědělské půdy před erozí. Edited by M. Janeček. Praha: ČZU.
- Kavka, P. et al. (2013) 'Soil erosion modeling in Czech Republic - Computer models in various scales', in International Multidisciplinary Scientific GeoConference Surveying Geology and Mining Ecology Management, SGEM. doi: 10.5593/SGEM2013/BC3/S13.026.

- Kinnell, P. I. A. (2010) 'Event soil loss, runoff and the Universal Soil Loss Equation family of models: A review', *Journal of Hydrology*. Elsevier B.V., 385(1–4), pp. 384–397. doi: 10.1016/j.jhydrol.2010.01.024.
- Krása, J. et al. (2005) 'Reservoirs' siltation measurements and sediment transport assessment in the Czech Republic, the Vrchlice catchment study', *Catena*, 64(2–3), pp. 348–362. doi: 10.1016/j.catena.2005.08.015.
- Krása, J. (2010) Empirical models of water erosion in the Czech Republic.
- Krása, J. et al. (2016) 'Rainfall erosivity research on the territory of the Czech Republic', in Conference proceedings: Mendel and Bioclimatology. Brno, CZ, pp. 182–196.
- Kronvang, B. et al. (2009) 'Ensemble modelling of nutrient loads and nutrient load partitioning in 17 European catchments.', *Journal of environmental monitoring* : JEM, 11(3), pp. 572–583. doi: 10.1039/b900101h.
- Liu, Q. J. et al. (2014) 'Influence of microtopography, ridge geometry and rainfall intensity on soil erosion induced by contouring failure', *Soil and Tillage Research*, 136, pp. 1–8. doi: 10.1016/j.still.2013.09.006.
- Llasat, M. et al. (2010) 'High-impact floods and flash floods in Mediterranean countries: The FLASH preliminary database', *Advances in Geosciences*, pp. 47–55. doi: 10.5194/adgeo-23-47-2010.
- Mahmoodabadi, M. and Sajjadi, S. A. (2016) 'Effects of rain intensity, slope gradient and particle size distribution on the relative contributions of splash and wash loads to rain-induced erosion', *Geomorphology*. Elsevier B.V., 253, pp. 159–167. doi: 10.1016/j.geomorph.2015.10.010.
- Milevski, I. (2008) 'Estimation of Soil Erosion Risk in the Upper Part of Bregalnica Watershed-Republic of Macedonia, Based on Digital Elevation Model and Satellite Imagery', in 5th International Conference on Geographic Information Systems (IGIS-2008), pp. 351–358.
- Mullan, D. (2013) 'Soil erosion under the impacts of future climate change: Assessing the statistical significance of future changes and the potential on-site and off-site problems', *CATENA*, 109, pp. 234–246. doi: 10.1016/j.catena.2013.03.007.
- O'Neill, E. et al. (2016) 'The Impact of Perceived Flood Exposure on Flood-Risk Perception: The Role of Distance', *Risk Analysis*, 36(11), pp. 2158–2186. doi: 10.1111/risa.12597.
- OECD (2008) *Environmental Performance of Agriculture at a Glance*, Agriculture. Paris, France: OECD Publications. doi: 10.1787/9789264046788-en.
- Van Oost, K., Govers, G. and Desmet, P. (2000) 'Evaluating the effects of changes in landscape structure on soil erosion by water and tillage', *Landscape Ecology*, 15(6), pp. 577–589. doi: 10.1023/A:1008198215674.
- Pandey, A. et al. (2016) 'Physically based soil erosion and sediment yield models revisited', *Catena*. Elsevier B.V., 147, pp. 595–620. doi: 10.1016/j.catena.2016.08.002.
- Petřík, Petr; Fanta, Josef; Petrtýl, Martin (2015): It is time to change land use and landscape management in the Czech Republic. In *Ecosystem Health and Sustainability* 1 (9), pp. 1–6. DOI: 10.1890/15-0016.1.
- Plate, E. J. (2002) 'Flood risk and flood management', *Journal of Hydrology*, 267(1–2), pp. 2–11. doi: 10.1016/S0022-1694(02)00135-X.
- Rahaman, S. A. et al. (2015) 'Prioritization of Sub Watershed Based on Morphometric Characteristics Using Fuzzy Analytical Hierarchy Process and Geographical Information System – A Study of Kallar Watershed, Tamil Nadu', in *Aquatic Procedia: International Conference on Water Resources, Coastal and Ocean Engineering 2015*, pp. 1322–1330. doi: 10.1016/j.aqpro.2015.02.172.
- Renard, K. et al. (1997) *Predicting soil erosion by water: a guide to conservation planning with the Revised Universal Soil Loss Equation (RUSLE)*, Agricultural Handbook No. 703. Washington, DC, USA.: US Department of Agriculture. doi: DC0-16-048938-5 65–100.

- Van Rompaey, A. et al. (2001) 'Modelling mean annual sediment yield using a distributed approach', *Earth Surface Processes and Landforms*, 26(11), pp. 1221–1236. doi: 10.1002/esp.275.
- Rosendorp, P. et al. (2015) *Erosion losses - increased risk to the inhabitants and water quality*. Available at: <http://www.heisvuv.cz/data/webmap/datovesady/projekty/eroznismyv/www/index.php>.
- Toy, T. J., Foster, G. R. and Renard, K. G. (2002) *Soil Erosion: Processes, Prediction, Measurement, and Control*. New York, USA: John Wiley and Sons. Available at: <https://books.google.co.tz/books?id=7YBaKZ-28jOC>.
- USDA (1986) 'Urban Hydrology for Small', *Soil Conservation*, (Technical Release 55 (TR-55)), p. 164. Available at: <http://scholar.google.lar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Urban+Hydrology+for+Small+watersheds#1>.
- Vandecasteele, Ine; Marí i Rivero, Inés; Baranzelli, Claudia; Becker, William; Dreoni, Ilda; Lavallo, Carlo; Batelaan, Okke (2018): *The Water Retention Index: Using land use planning to manage water resources in Europe*. In *Sustainable Development* 26 (2), pp. 122–131. DOI: 10.1002/sd.1723.
- de Vente, J. and Poesen, J. (2005) 'Predicting Soil Erosion and Sediment Yield at the Basin Scale: Scale Issues and Semi-Quantitative Models', *Earth-Science Reviews*, 71, pp. 95–125. doi: 10.1016/j.earscirev.2005.02.002.
- Verstraeten, G. et al. (2002) 'Evaluating an integrated approach to catchment management to reduce soil loss and sediment pollution through modelling', *Soil Use and Management*, 18(4), pp. 386–394. doi: 10.1079/SUM2002150.
- Vopravil, J., Janeček, M. and Tippl, M. (2007) 'Revised soil erodibility K-factor for soils in the Czech Republic', *Soil and Water Research*, 2, pp. 1–9.
- Wischmeier, W. and Smith, D. (1978) *Predicting rainfall erosion losses: a guide to conservation planning*, U.S. Department of Agriculture Handbook No. 537. Washington, DC, USA: US Department of Agriculture. doi: 10.1029/TR039i002p00285.
- Zeleňáková, Martina; Fialová, Jitka; Negm, Abdelazim M. (2020): *Assessment and protection of water resources in the Czech Republic*. Cham, Switzerland: Springer (Springer Water).
- Zhang, Mingfang; Liu, Ning; Harper, Richard; Li, Qiang; Liu, Kuan; Wei, Xiaohua et al. (2017): *A global review on hydrological responses to forest change across multiple spatial scales: Importance of scale, climate, forest type and hydrological regime*. In *Journal of Hydrology* 546, pp. 44–59. DOI: 10.1016/j.jhydrol.2016.12.040

Informace o autorech:

Ing. Dr. Tomáš Dostál
(Ing. Barbora Jáchymová, Ph.D.; Ing. Miroslav Bauer, Ph.D.; doc. Ing. Josef Krása, Ph.D.)
Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra hydromeliorací a krajinného inženýrství
barbora.jachymova@fsv.cvut.cz

Revitalizácia Vážskej kaskády pri Považskom Podhradí Smery a prístupy z architektonického, urbanistického a krajinárskeho hľadiska

Revitalisation of Vazska kaskada in Povazske Podhradie, Directions and Approaches from Architectural, Urban and Landscape Point of View

Marek Turošík

Abstract:

Vazska kaskada near Povazske Podhradie was built between years 1959-1963 as one of the parts of the river Vah waterway. This set of channels on the river Vah should prevent flooding, gain electrical energy and serve as waterway for ship transport. The water-work however made on some sites dividing line in the landscape and in the urban structure. This was the case of Vazska kaskada near Povazske Podhradie. The water-work divided not just the landscape, but also the life of two villages Povazska Tepla and Povazske Podhradie which have been for centuries connected by ferry and English landscape park. Today after almost sixty years of the end of building works there comes the time for the preparatory works for its maintenance reconstruction. That is why there comes the opportunity to rethink planned reconstruction and offer the stimuli for it. Should be the water-work reconstructed in the original execution or is it possible to look for the landscape and settlement closer solution, that will as well offer the same flooding protection and the valorization of water energy? The article will sum up the present state of Vazska kaskada water-work in the landscape and urbanism of the town and will deal with the historical background of its building near Povazske Podhradie. Further part of the article will deal with outlining the possibilities of better connection of the river to the organism of the town and landscape that can be done in the planned reconstruction. These will be presented on examples of similar projects of a bigger scale and on the case study near Povazska Bystrica.

Keywords:

Vazska kaskada; Povazske Podhradie; Povazska Bystrica; regeneration of water channel; water-work; reconstruction of landscape; bluefield

TUROŠÍK, Marek (2020). Revitalizácia Vážskej kaskády pri Považskom Podhradí Smery a prístupy z architektonického, urbanistického a krajinárskeho hľadiska. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 86–104. ISBN 978-80-01-06893-9. ISSN 2336-7687.

Článok je licencovaný pod licenciou Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívajte komerčne-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Každé ľudské dielo, podobne ako človek sám, podlieha času, starnutiu, a napokon pri neobnovovaní zániku. Tento kolobeh neobchádza ani väčšie diela akými sú železnica, cestná sieť, či vodné diela. Z historických prameňov napríklad vidíme, že hlavný železničný koridor pri Považskej Bystrici prechádza veľkou obnovou približne raz za 70 rokov. (Makyna 2012) Práve momenty obnovy diel predošlej generácie mnohokrát ponúkajú možnosti na prehodnotenie diel, ktoré si svojím vekom vyžadujú väčšie investície. Roky užívania dostatočne preverili chyby, ale aj dobré stránky, preto je veľmi dôležité tieto poznatky využiť tak, aby rekonštrukcia nebola len čisto technickým úkonom zabezpečenia ďalšieho fungovania diela, ktorá skopíruje dielo aj s chybami, ale aj počínom uvedomelým po všetkých stránkach. Aby takáto uvedomelá rekonštrukcia mohla nastať je veľmi dôležité poznať okolnosti vzniku diela, analyzovať jeho fungovanie a nahliadnuť na iné podobné prípady doma aj v zahraničí. Len takáto báza môže pomôcť kvalitnému budúcemu dielu. Predmetom článku je Vodné dielo Považská Bystrica, ktoré je časťou Vážskej kaskády pri Považskom Podhradí. Vedomý si skutočnosti, že stavba, akým je vodné dielo, v sebe ukrýva spojenie viacerých profesií a množstvo premenných, ktoré sa nachádzajú mimo architektonicko-urbanistický rámec, je cieľom článku poskytnúť práve túto potrebnú bázu pre diskusiu s inými zainteresovanými profesiami nad budúcnosťou tohto diela z hľadiska urbanizmu, krajiny a architektúry. Slová Ministra životného prostredia, ktoré hovoria o tom, že celá Vážska kaskáda a ďalšie hydrocentrály sú už v dost zanedbanom stave a v budúcnosti sa bude musieť pristúpiť k jej obnove (Budaj, 2020) a následné stanovisko ministerstva zo začiatku roku 2021 (MŽP, 2021) ako aj zameranie na zelené riešenia financované z fondu obnovy totiž naznačujú, že kľúčové rozhodnutia môžu byť veľmi blízko.

2 Historický kontext

2.1 Potreba regulácie Váhu

Slovenská rieka Váh dostala meno od latinského slova Vagus, čo znamená blúdivý (Kokavec, 2018). Bolo to tak preto, lebo pri mnohých povodniach menila svoje koryto. Váh mal však aj iné historické mená a prívlastky. Nazývali ho aj Rapax – dravý, alebo Lupus – vlk (SVP, 2017), keďže bol až do polovice 20. storočia veľmi dravou riekou. Povodne postihovali jeho okolie pomerne často a mnohokrát s veľkými škodami. Najväčšie vázske povodne zaznamenávajú historické pramene v rokoch 1652, 1662, 1770, 1760, 1784, 1813, 1874, 1925, 1941, 1958. Medzi týmito rokmi historicky najväčších povodní boli desiatky menších. Najväčšou povodňou na Váhu bola povodeň z roku 1813, ktorá si iba v Trenčianskej župe vyžiadala vyše 300 obetí.



obr. 1 a 2 – Úplné zničenie osady Milochow ležiacej vedľa dediny Okrut povodňou v roku 1813. Zdroj: Österreichisches Staatsarchiv.

Ilustráciou sily povodne nám dávajú aj údaje prietoku v Trenčíne, kde býva bežný prietok Váhu 150 m³/s a počas nižšej povodne bol 4 100 m³/s. Pri tejto povodni zanikli všetky kúpeľné budovy na kúpeľnom ostrove v Piešťanoch. (Vicénová, 2010) V blízkosti Považskej Bystrice na svojom pôvodnom mieste úplne zanikla dnešná jej časť - Milochovo, kde zahynulo 64 obyvateľov, no pochovať sa podarilo iba dve z tiel. (Kortman, 2006)

Všetky povodne sa dotýkali aj Považského Podhradia a Považskej Bystrice ležiacej v tesnej blízkosti Váhu. Zápisky z povodne z roku 1813 aj tu vypovedajú o sile prírodného živlu: „Bystrický chotár nebolo vôbec poznať ... V tom čase tu i tam Váh opustil svoje staré riečište a vyhľadal si nové... z Bystrického chotára sa takto časť odtrhla, ktorá teraz leží na protihľanej strane a Podhradčania ju dávajú Teplanom do prenájmu... Dlho trvalo, kým sa Bystričania prebrali z tejto pohromy. Do 5 týždňov chodili po rozmoknutých a zatarasených uliciach a dvoroch.“ (Füko, 1944) V Považskom Podhradí „za skazonosnej povodne vystúpila voda na hrádze a ohrady, povytáhala s koreňmi tisíce stromov, porúcala besiedky a skalím a pieskom pokryla zelenajúcu sa zem... jej obeťou sa stala i nádherná skupina storočných čiernych topoľov, ktoré na úzkom výbežku naproti zámku svojou krásou upozornili...“ (Medňanský, 1972)

2.2 Potreba energetického zabezpečenia socialistickej ekonomiky

V tridsiatych rokoch 20. storočia bol načrtnutý plán sústavnej elektrifikácie Slovenska, ktorý rátať s vybudovaním siete vodných elektrární. (Abaffy et. al., 1979) Jeho realizáciu však prerušili vojnové roky. Povojnová Československá republika sa snažila o zvyšovanie životnej úrovne svojich obyvateľov výstavbou rozsiahlych priemyselných areálov, ktoré potrebovali stále viac a viac elektrickej energie k svojmu fungovaniu. V rokoch 1948 až 1951 sa vypracoval celoštátny vodohospodársky plán, ktorý dokladoval, že krajina napriek tomu, že je bohatá na vodné zdroje nemôže zabezpečiť dostatočný rozvoj ekonomiky a kultúrneho života inak, len tak, že sa budú zdroje komplexne využívať a spájať. (Abaffy et. al., 1979) Energia pre priemysel bola dovtedy získavaná aj z uhoľných elektrární, ktorých energiu mala z časti nahradiť Vážska kaskáda. (ŠA TN so sídlom v PB, 1957) „Výstavbou hydrocentrál využívame prírodné bohatstvo našich riek. Výstavbou získame ďalších 175 megawatov. Ušetríme 410 tisíc ton uhlia.“ (ŠA TN so sídlom v PB, 1957)

2.3 Prijaté riešenie

V roku 1959 sa začalo s budovaním vodného diela Považská Bystrica. Hlavnými projektantmi boli J. Tarabčík a A. Kijovský z bratislavského Hydroprojektu. Riešenie prijaté v Považskom Podhradí – Vodné dielo Považská Bystrica je rozdelené do troch častí. Prvou je prírodný kanál, ďalej elektrárňu a odpadový kanál. Prírodný kanál sa napája od hydroelektrárne Mikšová ležiacej na 223 km kaskády, kde voda prekonáva spád 22,9 m. Kanál má od tohto miesta po vodné dielo Považská Bystrica, ktoré je umiestnené v Považskom Podhradí 6,33 km. (Abaffy et. al., 1979) Ide o líniovú stavbu vyvýšenú nad ostatný terén. Jej výška varuje podľa výšky terénu, ktorým prechádza. Miestami kanál dosahuje výšku až 7 metrov nad okolitý terén. Kanál má lichobežníkový prierez so stúpaním 1:2. (Abaffy et. al., 1979) z vonkajšej strany je zatravnenej, z vnútornej ide o betónové dno s gumovými tesneniami. Elektrárňu je umiestnená na 217 km Vážskej kaskády. Výška hladiny nad elektrárňou je 293,1 m n. m., po prejdení elektrárňou klesá na kótu 279,6 m n. m. (Abaffy et. al., 1979) Odpadový kanál má 3,4 km a ústi pri Považskej Bystrici do vodnej nádrže Nosice. Naproti prírodnému kanálu je tu vodný tok pod úrovňou terénu s brehmi so sklonom 1:2 až 1:3 v smere od elektrárne po vyústenie do Nosickej priehrady.



obr. 3 a 4 – Krajina bez kanála v roku 1949 a klyn 7 metrov vysokého násypu v urbanizme mesta medzi Považským Podhradím a Považskou Teplou v roku 1965. Zdroj: Topografický ústav Banská Bystrica

Vodné dielo bolo v čase jeho vzniku vložené do zväčša neurbanizovanej, poľnohospodársky využívannej krajiny medzi mestom Považská Bystrica a v tom čase samostatnými obcami Považské Podhradie a Považská Teplá. Považská Teplá však historickypatrila pod podhradské panstvo a život týchto dvoch obcí spolu s mestom, bol vždy veľmi úzko spätý. Obyvatelia Teplej chodievali do kostola do Považského Podhradia, železničná stanica v Považskej Teplej bola stanicou aj pre Považské Podhradie. Po povodňových zmenách koryta sa stávalo, že obrábané role na strane jednej obce sa dostali na druhú stranu Váhu, čo stále viac upevňovalo prepojenosť obcí. Ďalším prepojením bol aj krajinársky park, ktorý sa tu nachádzal v 19. storočí. Kým vyvrcholenie parku bolo na strane Podhradia, tak na strane Teplej sa nachádzali krajinné dominanty a úvodné elementy parku. Bolo preto logickým vyústením týchto stáročných spojení v roku 1971 schválené pričlenenie Považského Podhradia k mestu Považská Bystrica (Považské Podhradie, 2020) a následné pričlenenie Považskej Teplej v roku 1979, kedy sa aj urbánny organizmus okolo vodného kanála formálne scelil. V čase výstavby vodného diela sa diskutovalo o prepojenosti oboch brehov Váhu, najmä v súvislosti s vybudovaním spojovacej lávky cez kanál aj staré koryto Váhu, ktoré by nahradilo historické kompové prepojenie. Zdôrazňovalo sa, že historické kompové prepojenie Podhradia a Teplej slúžilo aj ako prepojenie tiahnucej sa Papradnianskej doliny. (ŠA TN so sídlom v PB, 1957) Napokon vybudovanie tohto mostného prepojenia aspoň pre peších bolo aj podmienkou pre stavebné povolenie k realizácii vodného diela. Výstavbou sa vytvoril klyn, ktorý rozdelil celistvú krajinu a dovtedy spolu fungujúci urbanizmus sídelných útvarov. Konštatoval to už pár rokov po vybudovaní diela v článku venovanom urbanistickému rozvoju mesta architekt Ján Knapo, ktorý pripísal realizované umiestnenie vodného diela niekoľkým objektom ľahkého priemyslu vybudovaným na okraji Vážskej nivy. „Vybudované objekty ľahkého priemyslu dali ploche pečať oblasti ľahkého priemyslu. A tak sa vidina ideálneho mesta na oboch brehoch Váhu rozplynula vinou samoučelného riešenia vodného diela a zostala len narušená krajina jednej z najatraktívnejších lokalít Považia.“ (Knapo,

1978) Klinom vodného diela sa zamedzila aj rekreačná zložka krajiny. Kým dovtedy bol, ako sa dozvieme z historických bedekrov z rokov 1897, 1920, 1923, či 1925 (Bílý et al., 1920) (Boubela, 1923) (Siegmet, 1897) (Všetečka, 1925) spolu s Manínskou tiesňavou navštevovaný aj hrad v Podhradí, tak sa po výstavbe vodného diela možnosti zažiť tieto dva navzájom závislé zážitky, ktorých nadväznosť zvyčajne aj krajinársky park, zabránilo. Krajina sa fragmentovala. Namiesto toho boli navrhnuté nové rekreačné body na Nosiskej priehrade nachádzajúcej sa v údolí za Považskou Bystricou, ktoré jednak neboli nikdy plne dobudované, a taktiež vznikli bez akejkoľvek skutočnej nadväznosti na urbánnu štruktúru, ktorá by zabezpečovala ich využiteľnosť a udržateľnosť.

Z hľadiska krajiny je dôležité spomenúť rozdiel medzi náhonným kanálom a odpadovým kanálom. Náhonný kanál tvorí výraznú vizuálnu dominantu. Je vyvýšený nad terén a je obyvateľstvom využívaný na behanie, či prechádzky. Jeho brehy nie sú využívané na rybolov, nenájdeme tu žiadne nábrežné mostíky, či iné využitie brehu. Odpadový kanál je naproti tomu vsadený do terénu. Jeho brehy sú využívané na rybolov, beh. Nájdeme tu aj nábrežné mostíky.

Výstavba tak veľkého diela, akým bola Vážska kaskáda, sa nezaobišla ani bez strát na hodnotách pamiatkového fondu, ktoré sa v súvislosti s Považským Podhradím týkali najmä straty prostredia Szapáryovského rokokového kaštieľa. (Haberlandová, 1989)

I keď lodnú prepravu na Váhu najviac zdecimovala železnica (Huska, 1977), ktorá ponúkla výhodnejšiu alternatívu k splavu Váhu, výstavbou Vážskej kaskády a rozdelením vodného toku do výškových úrovní sa nielen pri Považskom Podhradí definitívne skončila aj ďalšia stránka života na Váhu, a tým bola vodná doprava. Váh v minulosti tvoril jedinú kvalitnú dopravnú spojnicu cez územie, ktorým prechádza. Ešte v roku 1930 poskytoval podmienky na splav od Liptovského Hrádku až do Komárna (Jančura, 2010), no počas stáročí bol splavný ako pre osobnú, tak i pre nákladnú dopravu, čo napokon ovplyvnilo aj výstavbu opevnení a mýtnic, ktoré ťažili z osôb a nákladu prepravujúcich sa po rieke. Takýmto miestom bola aj pravdepodobná renesančná mýtnica v Považskom Podhradí (Križanová et al., 1997), na ktorej mieste bol neskôr vybudovaný rokokový kaštieľ. Vážska kaskáda síce výhľadovo počítala s vybudovaním plavebných komôr umožňujúcich splav, no vďaka nerentabilnosti sa tento zámer nikdy nepodarilo pretaviť do reality. Lodná doprava sa v úseku okolo vodného diela Považská Bystrica obmedzila na dva uzatvorené súkromné prístavy (Považská Bystrica a Okrut) umiestnené už v areáli priehrady Nosice. Vodná doprava v úseku nad hydrocentrálou bola úplne znemožnená, podobne, ako doprava po starom koryte Váhu, ktoré má počas väčšiny roka slabý prietok. Je potrebné dodať, že koncepcia vodnej dopravy v sídelnom útvare Považská Bystrica bola viac zameraná na výhľadové nákladné účely, čomu nasvedčuje aj umiestnenie prístavu v organizme mesta pri priemyselnom areáli za železničnou stanicou, mimo jeho života. Plány na akékoľvek splavenie Váhu nákladnou dopravou sú pritom v nedohľadne.

Rozdelením vodného toku netrpí len vodná doprava, ale aj živočíšny svet pod hladinou, keďže pôvodný ekosystém sa rozfragmentoval a prekážky vytvorené človekom nie sú všetky živočíchy schopné prekonať. (Kokavec, 2018) Predely tiež zabraňujú dobrej výmene živín, menia sa charakteristiky celých území, pre ktorých ekosystém bolo zaplavovanie dôležité. Mení sa tiež zloženie živočíchov, ktoré žili v rieke, zabraňuje sa prenosu materiálu, ktorý neskôr usadzovaním pri hrádzi znižuje jej výkonnosť. (Bednarek, 2001).

Klady Vážskej kaskády sú však nespochybniteľné. Pri porovnaní periodického vyčíňania Váhu pred vybudovaním tohto systému a pri relatívnom stálom pokoji po jeho vybudovaní je určite na mieste tvrdenie, že Vážska kaskáda počas svojej existencie nepochybne zabránila množstvu škôd na majetku a stratám na životoch. Ďalším kladom je výroba elektriny bez emisií, ktorá pri nasadení celej kaskády tvorí 1721 MW (Jankovský, 2019), čo výrazne pomáha k regulácii elektrizačnej sústavy, pričom celkový percentuálny podiel elektriny dodanej vodnými elektrárnami na spotrebu tvorí 21% (Slovenské elektrárne, 2010).

2.4 Charakteristika krajiny dotknutej výstavbou

Z hľadiska krajinného rázu ide o krajinu údolia rieky obkolesenú pohorím Strážovské vrchy a Javorníky. Tieto jasne ohraničujú krajinnú scénu zo západu a východu. Prevýšenie údolia je na strane Javorníkov (strana Považského Podhradia) približne 190 m na strane Strážovských vrchov je rozdiel medzi údolím a nadväzujúcim pohorím až 600 m (vrchy Veľký a Malý Manín). Uzatvárajúca prítomnosť pohorí je zvýraznená charakteristickými skalnými útvarmi. Na strane Považského Podhradia je to masív pieskovcového hradného brala. Na strane Považskej Teplej sú to dominujúce vápencové bralá NPR Manínska tiesňava. Zo severu je údolie vymedzené oproti údoliu o 100 m vyšším pahorkom Chrasť. Na juhu sa údolie otáča smerom na západ. Uzáver krajinej sekvencie tvorené niekoľkými menšími vrchmi je však vo väčšej vzdialenosti, preto sa údolie otvára diaľkovým pohľadom na Strážovské vrchy. V tomto diaľkovom pohľade sa dominantným vrchom stáva vrchol Ostrá Malenica.



obr. 3 a 4 – Krajina bez kanála v roku 1949 a klin 7 metrov vysokého násypu v urbanizme mesta medzi Považským Podhradím a Považskou Teplou v roku 1965. Zdroj: Topografický ústav Banská Bystrica

Výrazným znakom v obraze krajiny je rieka Váh a jej prítoky. V minulosti jednoliata zrkadliaca plocha vody prechádzajúca údolím bola po úpravách toku v polovici 20. storočia rozdelená do dvoch kanálov s rozličným krajinným pôsobením. O niekoľko metrov zdvihnutý tok náhonu má stále kvality zrkadliacej plochy. Je však odtrhnutý od zvyšku územia. Dolný tok z časti kopírujúci staré koryto Váhu má po väčšinu roka malý prietok, čo v kombinácii s nábrežnou zeleňou a šírkou koryta oklieštuje pôsobenie tohto vodného toku ako plochy v krajine. Popri úpravách rieky boli v dotknutom území vykonané aj úpravy prítoku Váhu, potoku Teplanka, ktorý bol rozdelený do dvoch ramien, z ktorých jedno tvorí sústavu troch za sebou radených rybníkov. Tieto sa v ráze krajiny výrazne uplatňujú svojou zrkadliacou plochou a sprítomňujú vodnú krajinu.

Dominantné hrany údolia sú zvýraznené zmiešanými lesmi s najväčším zastúpením buku lesného. Na strane Považskej Teplej lesy prechádzajú na päte pohoria do lúk, pasienkov a poľnohospodársky obrábanej pôdy. Charakteristické sú tu stromami lemované cesty vedúce na Veľký Manín a ku minerálnym prameňom, tzv. kyselkám. Dno údolia tvorí vážska niva. Niva je z veľkej časti zastavaná. Tvorí hlavnú plochu, z ktorej je vnímané údolie. V minulosti tu boli čitateľné priestorové dominanty. Dnes tu výrazne pôsobia líniové stavby fragmentujúce celok. Okrem zastavaného územia a líniových stavieb sa tu nachádza poľnohospodárska pôda i vodné plochy a ich nábrežná zeleň.

Najvýraznejším kultúrnym znakom celého údolia je Považský hrad vystavaný na pieskocovom brale kopca predsunutého pred pohorie Javorníkov tesne k brehu rieky Váh. Hradný kopec viaže na seba a svoje tesné okolie ďalšie kultúrne dominanty územia: kaštieľ Burg, Szapáryovský kaštieľ s hospodárskymi budovami a miestny kostol svätého Ladislava. Pohľad na tieto dominanty bol v minulosti charakteristický. (Cihlárová, 2010)

V sídelnej štruktúre Považského Podhradia sú čitateľné dve centrá. Prvé sa viaže na panské budovy a hradný kopec. Druhé bolo vytvorené v polovici dvadsiateho storočia v priestoroch bývalej kuchynskej záhrady historického parku novostavbou školy, kultúrneho domu a pošty. Zástavba začína pod hradným kopcom a na juhu je ukončená priemyselnou zónou. Na sever od hradného kopca začína vznikať ďalšia priemyselná zóna. Sídelná štruktúra Považskej Teplej je organizovaná primárne pozdĺž bývalej hradskej cesty. Neskôr sa zástavba organizovala pozdĺž cesty k Manínskej tiesňave a k časti Vrtižer. Centrum Teplej sa neskôr vytvorilo pri budovách postavených pre panských úradníkov. (Považská Teplá, 1957) Toto miesto dnes tvorí zalomenie cesty prechádzajúcej obcou.

Estetická atraktivnosť krajinnej scény vybudovaním kanála utrpela. Vytvorenie kanála bolo počiatkom zmeny vnímania krajiny pri Považskom Podhradí. Kým krajina do vybudovania kanála poskytovala harmonický obraz, tak umiestnenie násypu kanála nerešpektovalo vnímateľný krajinný priestor vymedzený pahorkom Chrašť zo severu, ohybom Váhu z juhu a pohoriami Javorníky a Strážovské vrchy zo západu a východu. To bráni vnímaniu krajinných dominant z dominantnej plochy vnemu vážskej nivy. Zvlášť harmonicky pôsobilo údolie v 19. storočí, keď krajinársky park spojený s veľkostatkom, kompozične nadväzoval a podčiarkoval krajinné a kultúrne dominanty územia. Ku Vážskemu kanálu sa v rokoch 2008-2009 (Považské Podhradie, 2019) dostavalo teleso diaľnice, ktoré ešte viac narušilo priestorové vzťahy.

2.5 Problémy a príležitosti spojené s Vážskou kaskádou v Považskom Podhradí

Problémy: strata urbánnych a krajinných pohľadových asociácií vo vymedzenom krajinnom priestore (krajinnej scéne), odrezanie vodnej plochy od zvyšku krajiny, strata života na vode, neľudská mierka a oficiálne vylúčenie ľudí z pohybu na hrádzi, nemožnosť splavu Váhu, strata biodiverzity.

Príležitosti: ochrana pred záplavami – ochrana majetku a životov obyvateľov, zrkadlenie vody, výhľady z násypu.

3 Príklady prístupov adresujúce jednotlivé problémy Vážskej kaskády pri Považskom Podhradí

Analýza skutkového stavu odhalila niekoľko aspektov, v ktorých súčasné riešenie vodného diela nie je dostatočné, a ktorými by bolo vhodné sa pri prípadnej budúcej obnove Vážskej kaskády zaoberať.

3.1 Prinavrátanie stratených urbánnych asociácií



obr. 7 – Arkádna galéria, ktorá vytvorila vizuálnu spojku na násypom preťatej historickej aleji Zdroj: Archdaily.com (Matthijs van der Burgt)

Príklad vrátenia urbánnych asociácií a odstránenia fragmentácie krajiny predstavuje arkádna galéria od Gijsa Varrenberga. Objekt tu vytvára vizuálny most dvom koncom kedysi spojitú stáročnej aleje, ktorá spájala zámok s nábrežím rieky až do doby, keď bola rozťatá násypom chrániacim mesto pred povodňami. Jednoduchým zásahom pri ktorom sa vytvoril objekt sa územie znova scelilo a z bariéry sa stalo atraktívne miesto na vychádzkovej ceste alejou.

3.2 Strata života na vode a humanizácia vodného diela



obr. 8 a 9 – Prístav pod hradom v Hluboké nad Vltavou a prístav pri areáli vodných športov v Českom Vrbnom. Zdroj: archinfo.sk (VH-tres, Jan Cyraný)

Po vybudovaní vodných diel v 20. storočí sa z riek odstránil život. Ako biologický, tak život na vodnej hladine, život pltníkov, či rybárov. Tento aspekt sa snažili prinavrátiť architekti z ateliéru A8000 podobnému úseku vodných diel – Vltavskej kaskáde. Išlo o humanizáciu vodného diela prinavrátením vodných plôch malým plavidlám, ktoré uväznené vo vysokých násypoch častokrát pôsobia nedobytno. Architekti doplnili plavebné komory pre malé osobné plavidlá, či verejne prístupné športové prístavy napojené na ďalšie atraktivity územia. Prístav v Českom Vrbnom nadväzuje na vodácky areál s možnosťami splavu na kajakoch, kemp, či reštauráciu. Pre prípad Považského Podhradia je aktuálna najmä situácia prístavu v Hlubokej nad Vltavou, ktorý je umiestnený priamo na päte zámockého kopca, pričom toto historické krajinárske pojetie poskytuje vyhladku aj na novovzniknutý areál. Ten je okrem hradného kopca obkolesený aj mestským športovým areálom obsahujúcim kúpalisko, ihriská pre loptové hry, či ubytovanie. Voda je tu opäť blízko človeku, človek ju môže zažívať. Oba prístavy boli vytvorené na bočných ramenách kanálov, ktorých prietok sa dá regulovať. Okrem vytvorenia jednotlivých objektov architekti navrhli tiež jednotný mobiliár ľuďom plaviacim sa po vodnej ceste (Česká cena za architektúru, 2017), čo prináša mäkkú kultúrnu vrstvu do technicky pojatých vodných diel.



obr. 10 – Jednotný mobiliár vodnej cesty. Zdroj: archinfo

3.3 Prírode blízky prístup riešenia protipovodňového zabezpečenia územia s vysokým rizikom záplav



obr. 11 a 12 – Projekt priestor pre rieku (Room for the river) v Nijmegen. Zdroj: worldlandscapearchitect.com

Existuje stúpajúce číslo prípadov vodných elektrární a priehrad, ktoré sú pri dosiahnutí veku svojej životnosti asanované. Ekologické následky hradenia toku súvisia s klímou, ale aj so stratou biodiverzity, ktorú nedokážu plne nahradiť ani technické pomôcky ako rybovody pri elektrárňach, ktoré nikdy nevedia pomôcť plnej škále pôvodných živočíchov. Prírode blízky spôsob regenerácie vodného diela, vychádza zo snahy prinavrátiť riekam ich pôvodný život a z poznania, že príroda je silnejšia ako človek. Holandsko zažilo počas 90-tych rokov katastrofické záplavy, pri ktorých bolo nutné evakuovať 250 tisíc ľudí. Tieto záplavy krajinu presvedčili o tom, že budovanie

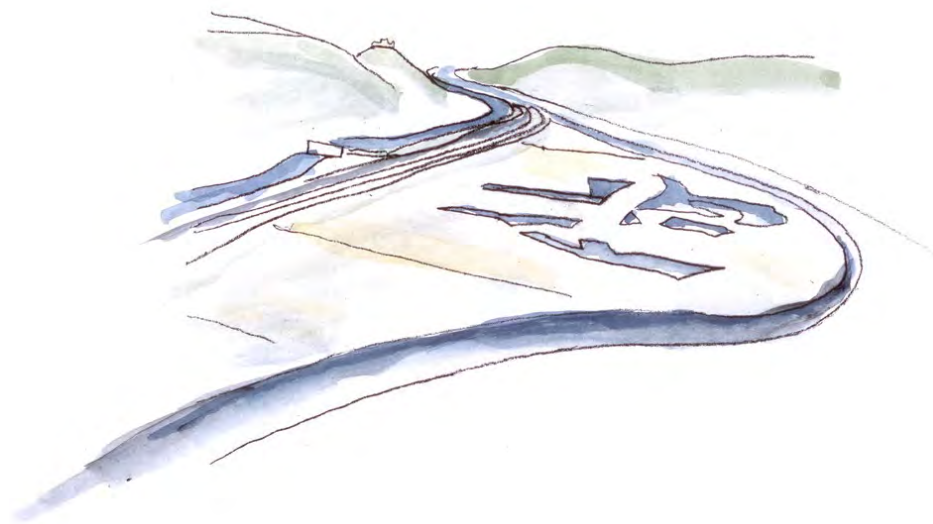
hrádzí nedokáže zastaviť silu povodní. Od týchto povodní prichádza zmena paradigmy v prístupe ku manažmentu protipovodňových opatrení. (Climate adapt, 2016) Holandské úrady prichádzajú s konceptom „Room for the river“, ktorý spočíva v tom, že sa v krajine ponechá priestor na vylíatie vody, ale tiež sa vytvorí sieť ďalších opatrení, ktoré zadržia vodu v krajine. Stavajú sa poldre, rieky sa remeandrujú a vysádzajú sa stromy na nábrežiach. Takéto riešenia sú veľké vo svojej mierke, vyžadujú si veľké investície, ale zabezpečujú návrat k pôvodnej biodiverzite, k pôvodnému rázu krajiny a pomáhajú pri zvládaní klimatickej zmeny. Príkladom takejto protipovodňovej ochrany je projekt „Room for the river“ pre Holandské mesto Nijmegen, ktoré projektovali holandskí HNS landscape architects. Projekt spočíva vo vytvorení bypass kanálu pre rieku Waal. Medzi pôvodným a novým korytom je vytvorený ostrov poňatý ako park slúžiaci na rekreáciu, rôzne zážitky krajiny a usporiadanie kultúrnych podujatí. Pri zónach parku je však rátané s tým, že niektoré jeho časti sa zaplavia v prípade vysokej vody. Cez túto novú vodnú a parkovú krajinu sú preložené tri mosty pre peších a tri pre dopravné prostriedky. (Holmes, 2017)

Podobný princíp dvoch kanálov a z časti zaplavovaného územia bol použitý už v 80-tych rokoch v rakúskej Viedni. Bol tu vytvorený paralelný kanál Dunaja oddelený pásom zelene slúžiacim pre rekreáciu, ktorý dostal názov Donauinsel.

3.4 Búranie priehrad a náhrada energetického zisku

Vo svete sa prijímajú aj čiastočné riešenia, ktoré spočívajú najmä v snahe o návrat rybného hospodárstva za zachovanie výroby elektrickej energie, ktorá je nahrádzaná solárnymi a veternými elektrárnami, ktoré zaberajú menšiu plochu pri výrobe podobného množstva elektrickej energie. Ide o koncept zdieľania povrchu, ktorý bol v minulosti zabraný vodnými nádržami viacerými aktérmi. (Waldman, 2015)

4 Smery obnovy krajiny v Považskom Podhradí (diskusia)



obr. 13 – Kresba ukazuje zvýšený kanál, pôvodné koryto Váhu a pri výstavbe diaľnice odkryté jazerá. Zdroj: Autor

4.1 Príroda blízka hospodárenie s vodou

Prírode blízka obnova krajiny zahŕňajúca systém protipovodňových opatrení v Považskom Podhradí je súhrnou viacerých profesií aj mimo urbanisticko-krajinárske disciplíny. Z hľadiska urbanisticko-krajinárskeho je však možnou predispozíciou pre takéto riešenie v súčasnom stave vybudované druhé koryto Váhu, a tiež stále nezastavaný priestor medzi kanálmi nazývaný Prúdy a Široká, ktorý býval aj v minulosti zaplavovaný (spolu s ďalšími, dnes už nezaplavovanými plochami). Tento priestor by sa mohol stať medzipriestorom vytvárajúcim miesto pre vylíatie vody v prípade vysokých tokov, podobným záplavovému parku v Nijmegene, alebo videnskému ostrovu Donauinsel. Atraktivitu priestoru tvoria tiež jazerá vytvorené ťažbou štrky, ktoré ukazujú vysokú hladinu podzemnej vody v priestore, aj keď niektoré z týchto jazier sú dnes už zasypané. Výhodou je taktiež vybudovanie druhej vetvy riečky Teplanky vo forme rybníkov v Považskej Teplej, ktoré aj dnes pomáhajú v zamedzení povodňových rizík pri pripojení sa tohto prítoku k Váhu. Vodné toky v údolí majú teda viacero na sebe nezávislých korýt. Korytá, ale aj medzipriestory medzi nimi majú veľký potenciál v navrátení života skrz rekreáciu, podobne ako je to v Nijmegene, alebo vo Viedni.



obr. 14 a 15 – Povodeň v roku 1958 a povodeň po vybudovaní kaskády Zdroj: Obecná kronika Považské Podhradie 1958 a povazske-podhradie.sk

Na základe fotografických záznamov z posledných veľkých povodní pred dobudovaním Vážskej kaskády vidíme rozsah zaplavovaných častí územia. Na základe týchto záberov je jasné, že prírode blízke hospodárenie, podobné príkladu v holandskom Nijmegene, by si okrem úprav dvoch vodných korýt a ich medzipriestoru, určite vyžiadalo zásadnú zmenu hospodárenia s vodou v krajine už pred údolím pod Považským hradom. Problémom pri tomto riešení sa zdá odhalenie telesa diaľnice, ktorá však môže byť vhodne stlmená zeleňou a ponechaním určitých úsekov bývalého násypu kanála.

Kroky k takémuto riešeniu by predstavovali:

1. úpravu vodného toku pred údolím pod Považským hradom
2. ponechanie priestoru Široká a Prúdy ako rekreačný priestor parku (na spôsob Nijmegenu, či Donauinsel) s možnosťou vylíatie Váhu
3. perforovanie ostatku násypu po dnešnom kanáli - perforovaním obrazu je možné vidieť čo je za ním - perforovaním brehu vážskeho kanála smerom k starému toku Váhu sa obe vody prepoja a prinavrátia sa stratené asociácie. Vytvorila by sa tak vodná krajina s ostrovmi, kde oba toky tečú vedľa seba a vytvárajú lineárne ostrovy zelene, podobne ako pred priehradou
4. penetrácia rieky funkciami a zásahmi - mosty, brody, tône, prístavy, ...
5. rozhrňanie nánosov - prehrabávaním sa v nánosoch sa čistí pamäť. Rieka stáročia vytvárala nánosy v obrábanej krajine a nie v betónovom dne. Tieto nánosy rozhrabaním vytvoria v krajine nové zvlnenia terénu, ktoré môžu pomôcť vytvoriť novú tvár krajiny
6. náhrada elektrárenského diela iným zdrojom získania energie

4.2 Úprava dnešného riešenia vodného kanála ekologizáciou a humanizáciou

Vodný kanál sa stal spúšťačom ďalšej fragmentácie krajiny pri Považskom Podhradí. Dnes je údolie medzi Považským hradom a Manínskou tiesňavou preťaté tromi výrazným infraštruktúrnymi líniovými stavbami. Päťdesiat rokov po výstavbe kanála sa vedľa neho postavila diaľnica, ktorá je síce na pilieroch, ale aj tak tvorí ako vizuálnu, tak sluchovú bariéru v krajine. Za starým korytom Váhu sa nachádza železnica, ktorá po modernizácii na rýchlosť 160 km/h prispela k fragmentácii kedysi spojenej krajiny svojou niekoľko metrovou protihlukovou zábranou. V kedysi ucelenej krajine stále absentuje prepojenie lávkou pre peších, či cestným mostom. Naopak, v blízkosti osi Považský hrad – Manínska tiesňava bol umiestnený priemyselný areál, ktorému bola kvôli dostupnosti železničnej zastávky vyčlenená pomerne veľká plocha. Ak pripustíme, že v tejto dnešnej situácii sa tieto elementy nedajú eliminovať, je na mieste otázka, ako prinavrátiť stratené urbanistické asociácie, ktoré sú dôležité pre to, aby človek vnímal miesto významupne a aby si ku nemu mohol budovať vzťah. (Cihlárová, 2011) Pretože „následkom straty urbánnych asociácií je fragmentované sídlo, s ktorým má človek problém sa identifikovať.“ (Cihlárová, 2011). Dôležité je preto prinavrátiť stratené priestorové asociácie a previesť človeka cez túto porušenú krajinu a odstrániť anonymnosť krajinných priestorov vzniknutých infraštruktúrou kanála, diaľnice a železnice.

1. krok – nájdenie dôležitých miest a prvkov identity
2. krok – prepojenie bodov identity – prinavrátenie urbánnych asociácií a pamäte krajiny
3. krok – vytvorenie drobnej architektúry, ktorá bude ľudí priťahovať k miestam možného vnemu urbánnych asociácií

Príležitosť pre prinavrátenie pohľadových urbánnych asociácií prinášajú dve vyhlídkové trasy na hranách údolia, serpentínový chodník na Veľký Manín a historická serpentínová cestička na Považský hrad. Z týchto sa otvárajú pohľady do údolia a je možné ho jasne čítať. Vyhlídkové cestičky môžu tvoriť dve hrany kompozičnej osi nového scelenia územia. Hodnotné miesta v urbanizovanom priestore údolia tvoria historické centrum Považského Podhradia a centrum Považskej Teplej tromi bývalými panskými domami (MÚ PB, 1938). Medzi urbanizovanými zónami obcí predstavujú hodnotné územie nábrežie starého koryta Váhu so starými stromami za železničnou zastávkou Považská Teplá. Nábrežie tvorí asociácie s historickými obrazmi zobrazujúcimi zaniknutý park v Považskom Podhradí. Ďalšími hodnotnými priestormi sú dve úrovne vodných hladín Váhu sprístupnené na mieste najbližšieho možného napojenia centier oboch sídel. Práve týmito miestami by mala prechádzať kompozičná linka vychádzajúca z dvoch serpentínových okrajov údolia. Výsledkom takéhoto spojenia je krajinná kompozičná serpentínová cesta, ktorá znovu scelí územie. Na tejto kompozičnej ceste zažije človek pôvodné elementy – vodu, zeleň a pohľady na krajinné dominanty. Zároveň sa touto kompozičnou líniovú opäť prirodzene prepojí Podhradie s jej náprotivkom, Považskou Teplou. Rozvinutím kompozičnej línie je možné znovu sceliť územie a prinavrátiť mu niektoré z jeho zaniknutých kvalít.



obr. 16 a 17 – Kompozičná serpentínová cestička znovu spája brehy. Časť napojenia medzi Považskou Teplou a Považským hradom. Zdroj: Architektonicko-dizajnérsky reštart pamäte krajiny pod Považským hradom (dizertačná práca autora)



obr. 18 a 19 – Drobná architektúra odkazujúca na minulosť miesta dopovedáva znovuzrodenie stratených urbánnych asociácií. Zdroj: Architektonicko-dizajnérsky reštart pamäte krajiny pod Považským hradom (dizertačná práca autora)

Druhou časťou riešenia, ktoré by akceptovalo súčasný stav vybudovaného kanála, je reakcia na úbytok biodiverzity a stratu možnosti splavu rieky.

1.krok - ekologizovať - do toku rieky osadiť veľkorozmerné kvetináče s výsadbou vodných rastlín - na hladine sa vytvoria ostrovy vodnej kveteny.

Plávajúce ostrovčeky riečnej zelene sú jedným z riešení, ako aspoň z časti prinavrátiť stratenú biodiverzitu. Vodné rastlinstvo je nevyhnutné pre život mnohých užitočných organizmov, keď poskytuje úkryt a prostredie pre vývoj novej generácie. Vodná zeleň tiež na seba púta prebytočné živiny z vodného prostredia a spotrebúva ich na tvorbu biomasy, bráni prehrievaniu vodného stĺpca, okysličuje pri fotosyntéze vodu. (Mlynský náhon, 2021).



obr. 20 – Kvetináče na kanáli Mlynského náhonu v Košiciach Zdroj: mlynskynahon.sk

2.krok - umožniť splavnosť rieky – vytvorenie paralelného splavu/paralelného kanála umožňujúceho splav Váhu aspoň na lokálnej úrovni až po významnú os Manínska tiesňava – Považský hrad



obr. 21 – Kanál vzniknutý odhalením podzemnej vody prichádza až k miestu možného budúceho prechodu medzi Teplou a Podhradím (miesto, kde sa diaľnica zdvíha nad terén). Tu by mal byť situovaný prístav pre malé lode. Zdroj podkladu: LLS UGKK SR, schéma autor

4.3 Posun delenia kaskády rešpektovaním územného členenia a krajinných priestorov

Pri vybudovaní Vážskej kaskády sa nedostávaním plavebných komôr odstavila lodná doprava po Váhu - ako štátna, tak aj lokálna. Práve lokálna vodná doprava by pri inom osadení hydrocentrál v území mohla pomôcť k prinavráteniu plavebného života Váhu v rámci jedného mikroregiónu a mohla by pomôcť ako lokálnej ekonomike, tak i lokálnemu turizmu. Dnes lokálnej lodnej doprave chýbajú napojenia na dôležité zložky územia, ktoré by v umiestnení osobného prístavu na významnej turisticky atraktívnej osi Podhradia a Manínskej tiesňavy mali veľmi významný bod pre rekreačné plavby. Regionálne významné turistické ciele Nimnica, Manínska tiesňava aj Považský hrad sú v rámci jednej oblasti cestovného ruchu. Miestni obyvatelia vnímajú územie od Nimnice po Podvažie ako jeden oblastný región. Nimnica tvorí zlom medzi okresom Považská Bystrica a okresom Púchov. To územie, ktoré tvorí takýto mikroregión, by nemalo byť delené kaskádou. Ideálne miesto presunu zlomu kaskády by bolo vyústením Papradnianskej doliny a diaľničného výjazdu Považská Bystrica-sever. Dôležité je však, aby zlom kaskády mal aj funkciu prechodu cez rieku. Toto miesto je ideálne z viacerých hľadísk. V tomto bode začína nový krajinný priestor. Kopec Chrást tu tvorí výrazný predel, na ktorý nadväzuje na druhej strane kopec Horná Kopánka. Na východnej strane Váhu, pri Podvaží sa navyše už dnes nachádza vyústenie ciest na korune hrádze, pričom zvyšný terén je položený o niekoľko metrov nižšie. Neposledným bodom, ktorý svedčí o tomto mieste, je potreba ďalšieho cestného mosta cez Váh, ktorý by situovaný práve na tomto mieste, pomohol k udržateľnosti obslužnosti mesta aj regiónu (Král, 2007). Pri napojení

by sa zároveň mohlo použiť už dnes existujúce premostenie ponad železniciu a diaľnicu, ktoré spája diaľničné výjazdy. Zároveň je toto miesto mimo miestnej hlavnej turistickej trasy Manínska tiesňava – Považský hrad, ktorá by takto ostala neporušená.



obr. 22 – Posunutie hrádze rešpektujúce krajinný priestor. A-hrádza, B-prechod cez Váh, C – posun starého koryta. Zdroj podkladu: LLS UGKK SR, schéma autor

5 Záver

Článok priniesol pohľad na históriu a vývoj Vážskej kaskády pri Považskej Bystrici, a tiež pohľad na jej začlenenie do krajinného priestoru údolia Váhu pri Považskej Bystrici, ktoré okrem výrazného zlepšenia protipovodňovej bezpečnosti prinieslo aj niekoľko negatív. Článok prináša odpovede, ako sa s podobnými situáciami vysporiadali v zahraničí a prináša tiež možné pohľady, ako môžu byť tieto prístupy aplikované v predmetnom území. V ďalšom slede výskumu by bolo vhodné konfrontovať navrhované urbanistické a krajinárske vízie s ďalšími profesiami, formujúcimi tvár Vážskej kaskády a tak spoločne vyhodnotiť vhodnosť jednotlivých riešení.

Literatura

- ABAFFY, D., LUKÁČ, M., LIŠKA, M., MATULÍK, J. (1979) Vodné diela na Slovensku. Bratislava: Vydavateľstvo Príroda
- BEDNAREK, A. (2001), Undamming rivers. In: Environmental Management Vol. 27, No. 6, pp. 803–814 DOI: 10.1007/s002670010189
- BÍLÝ, F., KLÍMA, S. (1920) Stručný průvodce po Slovensku, Praha, Nakladatelství Šolc a Šimáček
- BOUBELA, R. V. (1923) Průvodce po Slovensku, Brno, Vydavatelstvo J. Kajše
- BUDAJ, J. (2020) Panel I. In: Central european energy conference [online]. [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: https://ceec.sk/live-2?fbclid=IwAR3ag3ha-F7qg5Smsew_3pS_wph7tPUWb8jyYpxzWAAd_QetsBZML4uNg9Q
- CIHLÁROVÁ, R. (2011) PRIESTOROVÁ, HISTORICKÁ A SOCIÁLNA IDENTITA NA PRÍKLADE MESTA POVAŽSKÁ BYSTRICA, In: ACTA FACULTATIS ECOLOGIAE. 2010, 22, 13-23. Dostupné z: https://fee.tuzvo.sk/sites/default/files/afe_22_2010-web.pdf#page=14
- CLIMATE ADAPT. (2016) Room for the River Waal – protecting the city of Nijmegen (2014) In: Climate adapt: Case studies [online]. [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/metadata/case-studies/room-for-the-river-waal-2013-protecting-the-city-of-nijmegen>
- ČESKÁ CENA ZA ARCHITEKTURU. (2017) ATELIER 8000 spol. s r. o. KONCEPT A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ VELÍNŮ, KAPITANÁTŮ A SPORTOVNÍCH PŘÍSTAVŮ VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY, In: Přihlášená díla 2017 [online]. [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://ceskacenazaarchitekturu.cz/projekty/2017/koncept-a-architektonicke-reseni-velinu-kapitanatu-a-sportovnich-pristavu-vltavske-vodni-cesty/>
- FUKO, P. (1944) Podmanickovci a dějiny Bystrického hradu. Považská Bystrica, Vlastním nákladem
- HOLMES, D. (2017) Room for the River | Nijmegen, The Netherlands | H+N+S Landscape Architects, In: WLA [online]. [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://worldlandscapearchitect.com/room-for-the-river-nijmegen-the-netherlands-hns-landscape-architects/#.X8jbl2hKhPa>
- HUSKA, M. (1977) Letia plte dole vodou, Bratislava, Tatran
- JANČURA, V. (2010) Lode už mohli plávať hore Váhom až do Žiliny, In: Pravda [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://spravy.pravda.sk/domace/clanok/166315-lode-uz-mohli-plavat-hore-vahom-az-do-ziliny/>
- KNAPO, J. (1978) Považská Bystrica – predstava o ideálnom meste sa rozplynula?, In: Projekt 1978, 20(7)
- KRÁL, M. (2007), Jako plevníčanom zmizol most In: Pravda [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://spravy.pravda.sk/regiony/clanok/206913-ako-plevnicanom-zmizol-most/>
- KOKAVEC, I. (2020) Váh – rieka, ktorá spája? In: Quark: magazín o vede a technike, ročník XIII, číslo 7/2018.
- KORTMAN B. (2006), Považská Bystrica: z dejín mesta. Žilina, Knižné centrum. ISBN 80-8064-244-3
- KRIŽANOVÁ, E., TAKÁTSOVÁ, J., (1997) Považské kaštiele z okolia Trenčína, In: Pamiatky a múzeá 3/97
- MAKYNA, P. (2012) Dejiny, súčasnosť a budúcnosť železnice na trati Púchov – Považská Bystrica. In: Puchovo dedičstvo [online]. Dostupné z: <http://puchovodedicstvo.sk/historia/313/dejiny-sucasnost-a-buducnost-zeleznice-na-trati-puchov-povazska-bystrica/?fbclid=IwAR3LqObtRjV8-jaDhv8ILWIGmjeA6gExVoWH5piUF6N4xxUgaOvZ9uCooCs/>
- MEDŇANSKÝ A. (1844 (1962)). Malebná cesta dolu Váhom, Bratislava : Tatran, s. 248

- MŽP (2021) Stanovisko MŽP SR k príprave a realizácii vodného koridoru Dunaj - Odra – Labe In: Ministerstvo životného prostredia slovenskej republiky [online]. Dostupné z: <https://www.minzp.sk/spravy/stanovisko-mzp-sr-k-priprave-realizacii-vodneho-koridoru-dunaj-odra-labe.html>
- MLYNSKÝ NÁHON (2021) Na Mlynskom náhone sa postupne obnovuje život,. In: Mlynský náhon [online]. Dostupné z: <https://mlynskynahon.sk/na-mlynskom-nahone-sa-postupne-obnovuje-zivot/>
- POVAŽSKÉ PODHRADIE (2020) Kronika obce,. In: Považské Podhradie [online]. Dostupné z: <https://www.povazske-podhradie.sk/kronika-obce/>
- MÚ PB (1938), Historické kroniky, Pamätná kniha obcí Považská Teplá a Vrtižer,
- SLOVENSKÉ ELEKTRÁRNE (2010), Vodné elektrárne, Bratislava, Slovenské elektrárne a.s. Dostupné z: <https://www.seas.sk/data/contentlink/cfakepathhydro-power-plants-slovakia-2010-sk.pdf>
- SVP (Slovenský vodohospodársky podnik), História povodní na Slovensku. In: SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK: štátny podnik [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://www.svp.sk/sk/uvodna-stranka/povodne/historicke-povodne/>
- SIEGMETH, K. (1897). Skizzen aus dem Gebiete der Waag, In: JAHRBUCH DES UNGARISCHEN KARPATHEN-VEREINES, XXIV ročník
- ŠA TN so sídlom v PB, (1957), ONV Považské Podhradie, č.196/1957, Zápisnica z aktívu zahájenia vodného diela Hričov-Mikšová-Považská Bystrica
- ŠA TN so sídlom v PB, (1959), ONV Považské Podhradie, č.852/1959, Situovanie lávky cez kanál u Považského Podhradia
- VICENOVÁ, V. (2010). Vážska kaskáda – víťaz v boji s povodňami, In: Piešťanský denník [online] [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: <https://www.piestanskyydennik.sk/2010/08/31/vazska-kaskada-vitaz-v-boji-s-povodnami/>
- VŠETEČKA, J. (1925). Turistický a vlastivedný sprievodca po severo-západnom Slovensku, Brno; Žilina; O. Trávníček
- WALDMAN, J. (2015). Undamming Rivers: A Chance For New Clean Energy Source, In: Yale environment 360 [cit. 2020-11-29]. Dostupné z: https://e360.yale.edu/features/undamming_rivers_a_chance_for_new_clean_energy_source

Informace o autorovi

Ing. arch. Marek Turošík, ArtD

Katedra architektúry, Fakulta umení Technickej univerzity v Košiciach, Košice

marek.turosik@tuke.sk

NÁHLEDY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Jak by obce měly přistoupit k proměně veřejných prostranství aneb Metodika plánování veřejných prostranství malých obcí

How municipalities should approach the transformation of public spaces or Guidelines for Planning Public Spaces in Small Towns

Michaela Malá, Martina Sýkorová

Abstract:

In general, public spaces are what represents and symbolizes the city. Their design either enables or, to the contrary, complicates community life. Therefore, their appearance has an impact on the quality of life and satisfaction of the inhabitants. It is in public spaces where people relate to their place of residence. From a visitor's point of view, public spaces are the first thing they notice and encounter.

Due to various circumstances, public spaces sometimes fail to meet the above-mentioned features or do not fulfill them to the degree they should. At such a moment, the town management decides on a total or partial transformation of its public space. It is in the interest of the municipal leadership to create attractive public spaces for its inhabitants. Attractive not only in terms of the aesthetics of the architectural design, but, more importantly, in the creation of a pleasant space that will primarily meet the needs of their future users i.e., residents or other groups of users. It is thus important to involve local people, representatives and members of associations, organizations and businesses in the preparation and creation of the study assignment.

That is why CTU UCEEB has developed the Guidelines for Planning Public Spaces in Small Towns, which is an output of the research project Livable cities and communities: Guidelines for planning of public space in digital era. The research project was supported by the Technology Agency of the Czech Republic through the ÉTA programme and its application guarantor is the Central Bohemian Innovation Center. The guidelines are the result of the collaboration of an interdisciplinary team of architects, urban planners, sociologists and psychologists, whose aim was to approach the research topic – planning public spaces from the perspective of municipal representatives – holistically and practically so that it is as comprehensible as possible for readers.

Thus, the guidelines accompany representatives of small towns, who do not have the professional or personnel capacity to deal with public spaces, through the process of planning, preparation and contracting out the public spaces studies which leads to a quality assignment for a public space study. The guidelines also include tips for improving public spaces, recommended practices for public participation in planning the transformation of public spaces, and a site assessment form from a layperson's perspective. The aim of the paper is to present the background and the result of the applied interdisciplinary research, which is the above-mentioned Guidelines for Planning Public Spaces in Small Towns, the process of its development and its validation, as well as to reflect on the experiences and findings carried out collaboratively by an urbanist and a sociologist.

Keywords:

public space; urbanism; public participation; applied research; interdisciplinary cooperation; guidelines; small town

MALÁ, Michaela, SÝKOROVÁ, Martina (2020). Jak by obce měly přistoupit k proměně veřejných prostranství aneb Metodika plánování veřejných prostranství malých obcí. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 106–125. ISBN 978-80-01-06893-9. 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

Město je komplexním systémem, na který lze nahlížet prizmatem mnoha oborů – od urbanismu a geografie přes právní vědu a historii až po společenskovední obory (Petrušek eds., 1970). Na město nelze nazírat pouze z hlediska jednoho z oborů právě proto, že se jedná o tak komplexní systém složený z hmotného prostředí, ale i lidí a jejich interakcí. V tomto systému svou roli hraje také jeho umístění v kontextu území, jeho historický a demografický vývoj atd. Z hlediska společenských věd je město územním společenstvím (Petrušek eds., 1996). Už v této definici je zřejmé, že jde o multidisciplinární fenomén. Může se zdát paradoxní, že nebývá zvykem, aby tato základní teoretická úvaha o městě byla prakticky aplikována při plánování lidských sídel a veřejných prostranství, které jsou jejich neodmyslitelnou esencí. Tvorba urbanizovaného prostoru se primárně odvíjí od pohledu architektů, kteří žijí v lidských sídlech a potřeby jejich uživatelů (různých skupin obyvatel, návštěvníků apod.) vnímají intuitivně, aniž by k úvahám o tvorbě či proměně míst a měst přizvali odborníky z oblasti společenských věd.

Toto uvědomění zapříčinilo propojení urbanistické a sociologické expertizy v rámci problematiky plánování veřejných prostranství. V Univerzitním centru energeticky efektivních budov ČVUT tak vznikl multioborový tým, který zpracovává *Metodiku plánování veřejných prostranství malých obcí*. Metodika provází zástupce malých obcí procesem plánování, přípravy a zadávání územní i urbanistické studie veřejných prostranství a jejím cílem je usnadnit prvotní orientaci v problematice i jednání s odborníky, státní správou nebo uživateli veřejných prostranství (metodika je od března 2021 volně dostupná v elektronické podobě na webových stránkách www.atraktivniobec.cz).

Během tvorby metodiky byly v praxi ověřeny různé přístupy, díky kterým byly zodpovězeny základní nejistoty v tom, jak nastavit mezioborovou spolupráci v týmu řešitelů a jak zapojit do plánování veřejných prostranství veřejnost, které společenskovední metody k zapojení veřejnosti jsou vhodné ve fázi přípravy projektu a proč, jak obyvatele správně oslovit, aktivně je zapojit a jak a na co se jich dotazovat.

Cílem příspěvku je tak čtenáře seznámit s východiskami a výsledkem aplikovaného mezioborového výzkumu, kterým je zmíněná *Metodika plánování veřejných prostranství malých obcí*, procesem její tvorby a jejího ověřování. Autorky se na základě nabytých zkušeností zaměřují také na reflektování vzájemné spolupráce dvou odborností při zpracovávání metodiky a formulují její přínosy při plánování veřejných prostranství se zapojením veřejnosti. Příspěvek má nabídnout urbanistům a odborníkům z oblasti společenských věd podněty k úvaze nad tím, jak zajistit, aby vzájemná spolupráce napříč technickými a společenskými obory byla přínosná nejen při zapojování veřejnosti do plánování veřejných prostranství.

2 Plánování lidských sídel a veřejných prostranství – zohledňování uživatelské perspektivy

Teoretická část předkládaného článku čtenáře seznamuje s tématem plánování lidských sídel, jeho vývojem a kontextem. Veřejná prostranství uvádí jako fenomén, ve kterém se snoubí dvě složky – hmotná či fyzická, tedy jeho podoba, a společenská, čili život a aktivity, které v něm probíhají. Je v ní také představeno několik přístupů, které se věnují hodnocení kvality hmotné i společenské stránky veřejných prostranství.

2.1 Hmotná podoba měst, její vývoj a proměna na pozadí společenských proměn a tendencí

Hmotná podoba měst, a tedy i veřejných prostranství vychází z potřeb obyvatel. Města byla zakládána v místech s nejlepšími hospodářskými, dopravními i přírodními

předpoklady. Na umístování měly značný vliv i danosti vytvořené člověkem. V tomto smyslu měly prvořadou roli důležité obchodní cesty, jejich větvení nebo křížení. Vedení cest většinou navazovalo na přírodní vlastnosti v tom smyslu, že se cesty sbíhaly – někdy i z více směrů, nebo křížily právě na výhodných brodech, na úpatí hor nebo v těžišti kotlin. Tato místa tak zároveň nabízela vhodný odbyt pro výrobky řemeslníků a zemědělců a stávala se středisky obchodu a místy pravidelných trhů. Základním stavebním kamenem měst jsou tedy významné obchodní cesty, na jejichž kříženích vznikají tržní náměstí, a ty předurčují dělení města na jednotlivé stavební bloky. (Hrůza, Zajíc, 2002)

Proměna hmotného prostředí měst započatá v 19. století je zpravidla reakcí na technologický rozvoj nebo vývoj společnosti a jejich potřeb. Postupně s technologickým vývojem dochází k pozbytí významu určitých funkcí (např. fortifikace), a naopak k důrazu na zkvalitnění života ve městech (zlepšení hygienických podmínek či požadavek na prostor pro každodenní rekreaci) či k reakci na společensko-politické změny (urbanizace vlivem industrializace, suburbanizace, revoluční hnutí, války). Tyto tendence se projevují proměnou urbanistické struktury (větší vzájemné odstupy staveb, jejich orientace a výška) a zákonitě i v charakteru a vnímání veřejných prostranství (vznik nových typů veřejných prostranství, jako jsou parková náměstí, nábřeží, veřejná prostranství sídlišť, bulváry, hřbitovy). (Hrůza, Zajíc, 1997)

Ilustrativním dokladem provázanosti těchto změn může být projev Napoleona III., který pronesl v roce 1850 při návštěvě pařížské radnice: „Věnujme všechny své síly zkrášlení tohoto velkého města. Otevřeme nové ulice a ozdravme přelidněné bloky, v nichž chybí vzduch a světlo, a snažme se, aby do rodin slunečního svitu prostoupilo všude jeho zdi.“ (Hrůza, Zajíc, 1997). Přitom, jak se všeobecně soudí, motivem celé této náročné operace mohlo být nejen zlepšení kvality života ve městě (Paříž postihly zhoubné cholery epidemie v letech 1832, 1849 a 1853, které si vyžádaly desetitisíce mrtvých), ale zejména potlačení pouličních bojů v roce 1848. Ukázalo se, že úzké a zakřivené ulice jsou mimořádně vhodné pro stavbu barikad a vzbouřeného davu a neumožňují adekvátní zásah pořádkových sil. (Hrůza, Zajíc, 1997)

Důraz na ozdravení města (tj. zlepšení hygienických poměrů uvnitř i vně budov) je základní myšlenkou také tzv. modernistického města uspořádaného podle zásad Aténské charty. „Modernistické město, rozvolněná kompozice hmot ve volném prostoru, je postaveno na opačných základech než tradiční město vycházející z principů ideálu bydlení v zeleni.“ (Melková et al., 2014)

„Zlomovým okamžikem pro chápání města jako uzavřené blokové struktury byl nástup funkcionalismu (tento umělecko-kulturní směr prosazoval princip modernistického města – pozn. aut.). (...) Městský parter se najednou otevřel do nevymezeného prostoru a ztratil řád. Řádková forma zástavby, dostatečný odstup staveb, parterová zeleň a segregace dopravních systémů zcela jistě přinášely požadované nároky na zdravé bydlení, umožňovaly definovat uliční frontu, byla zakládána i nová náměstí, ale vlastní meziobjektové prostory se staly nevymezenými, většinou s nezvládnutým parterem, což se nejvíce projevilo v sídlištní tvorbě druhé poloviny 20. století. (...) Přestože navržená sídliště měla své urbanistické hodnoty a kompozici založení, realizace se omezovala na základní výstavbu bytových domů a základní vybavenost. Parter byl řešen velmi úsporně, navržené centrální parky čekaly na realizaci až do přelomu století (...).“ (Vondráčková et al., 2016)

Gehl (2000) poukazuje na „jasně fyzikálně a materiálně orientovanou ideologii plánování“, která opomíjela psychologické a sociální aspekty konstrukce budov a veřejných prostorů. Ve městech či jejich částech, které byly plánovány v rámci funkcionalistických vizí v 50. a 60. letech minulého století (např. kondominia v Torontu, obecní domy v bývalém východním Berlíně), došlo, byť to nebylo zamýšleno, k redukci společenských aktivit ve veřejných prostranstvích. Důvodem byly zejména velké vzdálenosti mezi lidmi, událostmi, funkcemi a potřebami lidí. (Gehl, 2000)

Ikonickým příkladem projektu, kde byly nedostatečně brány v potaz uživatelské potřeby, což vyústilo ve vážné sociální problémy, je výstavba městem vlastněného sídliště v St. Louis s názvem Pruitt-Igoe. Jedná se o jeden z největších rozvojových projektů. Na 57 akrech bylo vybudováno bydlení pro zhruba 12 000 lidí. Po zhruba 16 letech se město rozhodlo nechat projekt kompletně zbourat. Z lokality se totiž postupem času stalo ghetto. Město sestěhovalo na jedno místo chudé Afroameričany. Sílicí izolace od okolních čtvrtí, velmi špatná administrace projektu a jeho nedostatečné financování vedly k tomu, že se místo začalo nejenom prostorově, ale i sociálně segregovat od okolí. Design místa byl dalším z důležitých faktorů. Mezi nejvýznamnější pochybení patřila:

- Absence semiveřejného prostoru a komunitních budov, které by mohly sloužit jako místo setkávání
- Výškové budovy neumožňovaly rodičům adekvátně hlídat své děti
- Schodiště a výtahy poskytovaly příležitosti pro kriminální a asociální chování (Pacione, 1990)

Výše popsané základní principy proměny měst i jejich veřejných prostranství (technologický rozvoj, zkvalitnění života ve městech a společensko-politické změny ve společnosti) se od 19. století promítají ve většině urbanistických teorií, které se zabývají městem (modernistické město, zahradní město), ale i současnými více či méně definovanými trendy (město pro lidi, podpora cyklistické dopravy, Smart City, přírodě blízké hospodaření s dešťovou vodou, sdílená ekonomika).

2.2 Veřejná prostranství jako průnik hmotné podoby místa a života v něm

Veřejná prostranství jsou definována svým hmotným ztvárněním (architektonickým, krajinařským, dopravním řešením). Hmotná část vychází z technických možností a požadavků na veřejná prostranství i z estetického vnímání a představ o ideálním městě (tedy i veřejných prostranství) podle jednotlivých umělecko-kulturních směrů. Vývoj urbanistických teorií a koncepcí a dějiny stavby měst jsou od renesance doprovázeny, komentovány a myšlenkově podněcovány filozofy, sociálními reformátory, revolucionáři, utopisty a mysliteli mnoha dalších oborů. Právě oni ve všech vývojových fázích předjímali a předjímají mnohé z toho, co se teprve do desetiletí objevuje v urbanistických projektech a s dalším časovým odstupem v reálné stavbě měst. (Hrůza, Zajíc, 1997)

Dalšími neoddelitelnými složkami veřejných prostranství jsou ale i život, děje a aktivity, kterými je vyplňují obyvatelé obce.

„Tento prostor (veřejný prostor – pozn. aut.) je prostorem otevřeným ve velice širokém smyslu slova: je přístupný všem členům dané společnosti, ale též prostorem, kde se tato společnost otevřívá věcem a lidem cizím; tento prostor je též otevřený širokému spektru aktivit a využití; je prázdňem, kde se může odehrát něco nečekaného a je tedy i prostorem, kde se společnost otevírá směrem do budoucna.“ (Veřejný prostor, c 2011, online)

Ani jedna z těchto složek veřejných prostranství (hmotná a společenská) by neměla být opomíjena a při návrhu proměny místa by jim měla být věnována stejná pozornost. Veřejná prostranství by přitom měla být vždy vytvářena pro člověka a jeho potřeby, nikoliv naopak, tedy aby člověk sebe i své potřeby přizpůsoboval prostředí (Schmeidler a kol., 2001; Gehl, 2012).

Lze tak tvrdit, že propojení mezi fyzickou a společenskou stránkou je základním předpokladem pro návrh atraktivního veřejného prostranství. „Mluvíme-li o veřejném prostoru, pak musíme vždy mít na mysli jak jeho fyzickou, tak životní stránku a vzájemný vztah mezi nimi.“ (Kratochvíl, 2015)

2.3 Přístupy k hodnocení kvality veřejných prostranství

Specialisté na hmotnou stránku (urbanisté) i na společenskou stránku (odborníci na plánování se zapojením veřejnosti) veřejných prostranství hledají pomocí nastavení různých přístupů hodnocení odpovědi na elementární otázky – proč je jedno veřejné prostranství atraktivní pro své obyvatele, a jiné ne? Existuje několik přístupů, které se věnují hodnocení kvality hmotné i společenské stránky veřejných prostranství.

2.3.1 Přístup k hodnocení veřejných prostranství podle Williama H. Whyta

Průkopníkem úvah o veřejných prostorech ve městech a jejich fungování byl William H. Whyte. Whyte se ve svém bádání zaměřil na New York a zamýšlel se nad tím, proč některá tamní veřejná prostranství jsou navštěvovaná a jiná nikoliv. Odpověď na svou otázku hledal prostřednictvím zúčastněných pozorování a rozhovorů, které doplňoval o časosběrné filmové a fotografické záběry (výstupem jeho výzkumu byl také dokumentární film *Social Life of Small Urban Spaces* z roku 1980). Cílem jeho sociálně-behaviorální analýzy veřejných prostranství bylo formulovat doporučení, která městským plánovačům pomohou při návrzích a tvorbě veřejných míst tak, aby byla atraktivní. (Whyte, 1980; Kratochvíl, 2015; Pospěch, 2015)

„Význam Whytových výzkumů nespočíval jen v tom, že obrátil pozornost plánovačů k tomu, jak lidé skutečně veřejné prostory využívají, a inicioval další obdobné výzkumy i v jiných zemích. Jeho neskrývané nadšení pro pestrý život na newyorských ulicích bylo součástí propagace návratu do center měst (...).“ (Kratochvíl, 2015: 24–25)

2.3.2 Přístup k hodnocení veřejných prostranství podle Project for Public Spaces

Na Whytovu práci navázala nezisková organizace s názvem Project for Public Spaces (PPS), která se od roku 1975 zabývá proměnami veřejných prostranství se zapojením jejich uživatelů. Participace obyvatel či návštěvníků místa na plánování i realizaci městských prostorů je jedním ze základních pilířů vytvoření úspěšného veřejného prostranství. (Project for Public Spaces, online; William H. Whyte, 2010, online)

„Oživujeme veřejné prostory tím, že je plánujeme a navrhujeme s lidmi, kteří je každý den využívají. (...) Společně vytváříme komunitní veřejné prostory po celém světě.“ (Project for Public Spaces, online)

Podle *Project for Public Spaces* existují čtyři kritéria úspěšného veřejného prostranství:

- Přístupnost, prostupnost, dostupnost
- Využívanost
- Komfortnost, pohodlnost
- Společenskost

Na základě těchto kritérií vytvořili diagram, který slouží jako nástroj k posuzování úspěšnosti veřejných prostranství, viz níže. (What Makes a Successful Place?, online)

What Makes a Great Place?



Project for Public Spaces

obr. 1 – Diagram *Project for Public Places*, který slouží jako nástroj k posuzování úspěšnosti veřejných prostranství (What Makes a Successful Place?, online)

2.3.3 Přístup k hodnocení veřejných prostranství podle Jana Gehla

K empirickému přístupu při zjišťování potřeb uživatelů veřejných prostranství se uchýlil i dánský architekt Jan Gehl, o kterém Kratochvíl tvrdí, že „v současnosti snad není důraznějšího propagátora pěšího pohybu ve městě (a pohybu na bicyklech) (...)“ (2015). Využívá k tomu metodu pozorování a zaměřuje se na to, jak se lidé po veřejných prostranstvích pohybují a jakými způsoby v nich tráví čas. Na základě toho určuje tři podmínky kvalitních veřejných prostranství, která by měla poskytovat:

- Ochranu (před nepřízní počasí i sociálního prostředí, např. kriminalitou či dopravou)
- Podněty k aktivitám (pohybovým, společenským apod.)
- Potěšení smyslu (příjemné prostředí a určitá estetická úroveň) (Gehl, 2000, 2012; Kratochvíl, 2015)

V případě, že má být městský prostor kvalitní, je podle Gehla (2012) zásadní, aby byl v procesu plánování jeho proměny kladen důraz na zohlednění potřeb jeho uživatelů. V Gehlově pojetí proměny městského prostoru je třeba před projektem fyzického uspořádání místa provést výzkum chování lidí. Po něm by měla následovat tvorba plánu potenciálních aktivit, které by se v daném místě mohly odehrávat nebo které zde už probíhají, ale bylo by vhodné je ještě více podpořit. Tento plán má vzejít z veřejných diskuzí a v kooperaci se zástupci měst. Až pak má následovat architektonický návrh řešení daného prostranství. (Gehl, 2012; Kratochvíl, 2015) K důrazu na lidské měřítko plánování měst či jejich proměn nevyzývá jen urbanisty, ale také představitele měst:

„Nová i existující města budou muset při plánování stanovení priorit zásadně změnit svá východiska. Do budoucna se musí stát hlavním cílem větší pozornost k potřebám lidí, kteří využívají města. (...) Města musí naléhat na urbanisty a architekty, aby posílili péši provoz v rámci integrované městské politiky směřující k rozvoji živých, bezpečných, udržitelných a zdravých měst.“ (Gehl, 2012: 6)

Dalším přínosem Gehlova přístupu je popis a stanovení významu pro tři typy základních skupin aktivit, tj. chování člověka, ve veřejném prostranství. Jedná se o aktivity nezbytné, volitelné a společenské. Vztah kvality veřejných prostranství se dle Gehla odvíjí od míry zastoupení jednotlivých typů aktivit dle níže uvedeného schématu. (Gehl, 2000)

Typ aktivit	Kvalita materiálního prostředí	
	Špatná	Dobrá
Nezbytné aktivity	●	●
Volitelné aktivity	●	●●●
Společenské aktivity	●	●

obr. 2 – Vztah kvality materiálního prostředí a množství různých typů aktivit (Gehl, 2000)

2.3.4 Přístup k hodnocení veřejných prostranství v dokumentu Veřejná prostranství v Plzni – Metodika pro přístup k veřejným prostranstvím (Sedlák et al., 2014)

Z českých přístupů, které se teoreticky¹ i prakticky² věnují hodnocení kvality veřejných prostranství, jsme pro účel tohoto článku vybraly dokument Veřejná prostranství v Plzni – Metodika pro přístup k veřejným prostranstvím (Sedlák et al., 2014). S tímto přístupem, který do značné míry vychází z přístupu Project for Public Spaces (viz kapitola 2.3.2), se autorky tohoto článku nejvíce ztotožňují. Dle této metodiky je východiskem pro posuzování kvality veřejných prostranství nejen hmotná architektonická stránka, ale i zhodnocení kvality možných aktivit a probíhajících dějů v nich. Mezi základní hodnotící kritéria patří:

- Bezpečnost – dopravní, sociální
- Pohodlí – měřítko, příznivé mikroklima, podmínky pro pěší, podmínky pro pobyt
- Atraktivita – míra využití, nabídka aktivit, aktivní parter, kvalita zeleně, údržba a péče, vizuální smog

Na obrázku níže je uvedena část z výstupů, které vznikly při hodnocení kvalitativních kritérií veřejných prostranství v rámci této metodiky. Jedná se o paprskový diagram, který znázorňuje kvalitu všech hodnocených složek veřejného prostranství. Pět bodů vyjadřuje nejvyšší řešení, nula bodů pak nejméně kvalitní řešení. Hodnocení kvalitativních kritérií nevychází z exaktně popsané metodiky či postupu, opírá se spíše o znalosti a zkušenosti hodnotitele. Tmavě zelenou barvou v grafu je znázorněn současný stav kvality veřejného prostranství, světle zelenou pak požadovaný cílový stav.



obr. 3 – Paprskový diagram zobrazující hodnocení kvality veřejného prostranství Smetanovy sady v Plzni (Sedlák et al., 2014)

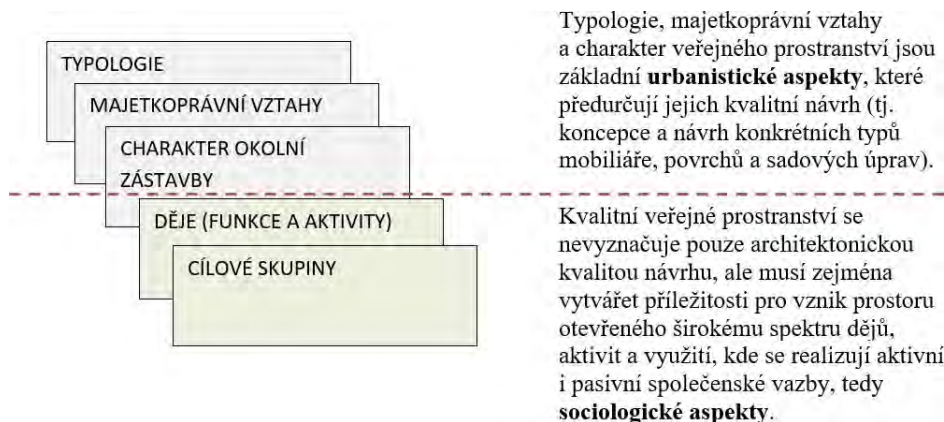
3 Důraz na multidisciplinární přístup k problematice veřejných prostranství

Veřejná prostranství autorky pojmají jako obývací pokoje měst i obcí, ve kterých většina místních tráví každodenně alespoň nějaký čas. Především ve veřejných prostranstvích se snoubí dvě jejich nerozlučitelné složky, a to fyzická podoba místa a život v něm. Autorky tak docházejí k závěru, že kvalita veřejného prostranství by měla být sledována v obou jeho základních složkách, s důrazem na hodnocení jeho hmotné podoby a sociálního aspektu. Dochází zde tedy ke spojení architektonické kvality (organizace prostoru, kvalita hrany veřejného prostranství, potenciál propojení parteru budov s prostorem před nimi, zajištění vhodného mikroklima) s kvalitou společenskou (nabídka aktivit a služeb, přívětivost veřejného prostranství pro všechny skupiny obyvatel i pocit bezpečí v prostoru). Velmi často se v různých přístupech hodnocení kvality veřejných prostranství objevují klíčové pojmy jako bezpečí, pohodlí, atraktivita, společenskost, jasná orientace a snadný pohyb nebo podněty k aktivitám. Podle autorky tyto poznatky výstižně shrnuje apel Gehla (2012): „Život, prostor, budovy – prosím v tomto pořadí!“.

Studium různých kategorizací veřejných prostranství a jejich prolínání autorkám pomohly uvědomit si mnohovrstevnatost celé problematiky a specifčnost každého veřejného prostranství (nebo jeho části), které je třeba zohlednit při navrhování jeho proměny.

1 Metodika hodnocení hlavních náměstí malých měst pro potřeby krajinářské architektury a rozvoje městského prostředí (Ambrožová, 2016).

2 Územní studie – Veřejná prostranství města Tábora (Beránek, 2018).



Typologie, majetkoprávní vztahy a charakter veřejného prostranství jsou základní **urbanistické aspekty**, které předurčují jejich kvalitní návrh (tj. koncepce a návrh konkrétních typů mobiliáře, povrchů a sadových úprav).

Kvalitní veřejné prostranství se nevyznačuje pouze architektonickou kvalitou návrhu, ale musí zejména vytvářet příležitosti pro vznik prostoru otevřeného širokému spektru dějů, aktivit a využití, kde se realizují aktivní i pasivní společenské vazby, tedy **sociologické aspekty**.

obr. 4 – Schéma zobrazující mnohovrstevnatost problematiky s rozdělením na hmotnou a společenskou stránku (zdroj: autorky)

Na základě těchto poznatků vzešla potřeba klást důraz na spolupráci a vedení dialogu mezi dvěma odbornostmi – urbanistickou a společenskou, které se těmito tématy zabývají, byť v česko-slovenském prostředí většinou odděleně, což stvrzuje i Ferenčuhová (2013: 149– 150) a nabízí i částečné vysvětlení:

„V českém prostředí je největší propast patrná na jedné straně mezi sociálními vědami, které se zaměřují na výzkum měst a ve městech a architektury, a architekturou a urbanismem na straně druhé. Ačkoli například sociologie města a urbanismus a plánování se na sebe navzájem neustále se zvědavostí obracejí a v minulosti odborníci spolupracovali například v rámci Výzkumného ústavu výstavby a architektury (VÚVA), jejich propojení a spolupráce nebývají tak běžné. Částečně to může být tím, že se tyto obory nepotkávají v rámci stejných institucí. Architektura a urbanismus v Čechách i na Slovensku spadají pod technické, případně umělecké školy a sociální vědy pod univerzity.“

Avšak v posledních letech již dochází k většímu prolínání těchto oborů, viz např. spolupráce týmů *Architektura a životní prostředí* a *Participativní plánování a design*, které působí na ČVUT UCEEB (a jejichž součástí jsou autorky článku), či kolektiv architektek a socioložek Spolka, který se zabývá urbanismem a angažováním veřejnosti do tvorby měst.

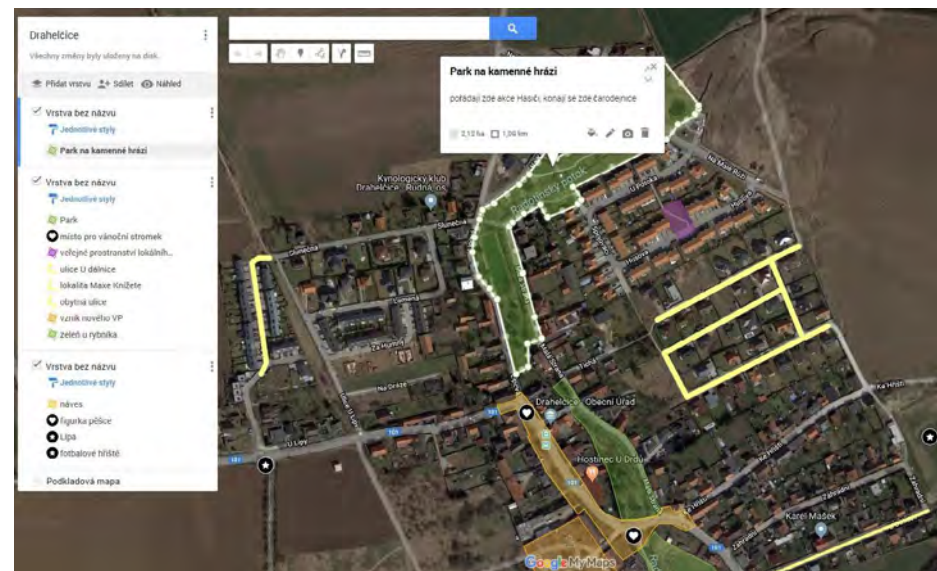
Zásadní bylo vzájemné poznání způsobu práce urbanistů a sociologů včetně užívaných metodologických postupů, vzájemné seznámení s pohledy na veřejná prostranství, a především na způsoby zapojování veřejnosti a její výsledky. Zatímco sociologové se v praxi seznamovali s postupy urbanistů, urbanisté zase získávali zkušenost se společenskou metodami, které byly aplikovány pro zjišťování zkušeností a mapování potřeb jak představitelů obcí, tak obyvatel³. Zároveň byla touto cestou ověřována forma dále uvedených urbanistických i společenských metod pro plánování veřejných prostranství, a to specificky v malých obcích.

3 Užití forma spolupráce byla navázána s vedením a obyvateli obcí Buštěhrad, Drahelčice, Hrusice a Mnichovice, avšak pro poznání kontextu a reality plánování veřejných prostranství malých obcí byly prováděny rozhovory se zástupci dalších obcí a měst (např. Bílovice nad Svitavou, Kadaň, Kyjov, Litomyšl, Velká Polom).

3.1 Urbanistické metody

V prvním kroku byla urbanistou **vymezena veřejná prostranství**. Byl využit nástroj v on-line mapách a určeno zařazení veřejných prostranství podle jejich typologie a charakteru, popř. funkce. Na níže uvedeném příkladu je:

- Oranžově označena náves převážně se zpevněnými plochami, podél níž jsou umístěny objekty s významnou občanskou vybaveností pro fungování obce (obecní úřad, hospoda, tělocvična, budoucí objekt školky)
- Zeleně je označena náves s převážně přírodním charakterem, která slouží jako park a jsou zde umístěna dětská hřiště
- Žlutě jsou označeny rezidenční ulice



obr. 5 – Vymezení veřejných prostranství do on-line mapy (zdroj: autorky)

Na základě tohoto podkladu byla vedena s dalšími členy týmu diskuze nad konkrétními otázkami, které budou pokládány při terénním šetření obyvatelům obce. Při diskusi byl kladen důraz na uvědomění si specifik definovaných veřejných prostranství, tedy že se každý typ liší nejen charakterem, ale i způsobem života, který zde probíhá, nebo mírou zastoupení očekávaných aktivit. Závěrem je potřeba volit specifické otázky pro specifická veřejná prostranství.

Na předchozí aktivitu (vymezení veřejných prostranství a určení jejich typologie a charakteru) navázala další – **zhodnocení veřejných prostranství**. Hodnocení byla všechna v předchozí aktivitě definovaná veřejná prostranství, metodický přístup i struktura dotazníku pro ně byly jednotné bez ohledu na typologii a charakter. Při tomto hodnocení byl využit přístup autorů dokumentu *Veřejná prostranství v Plzni – Metodika pro přístup k veřejným prostranstvím* (Sedlák et al., 2014), viz kapitola 2.3.4, který dle autorek velmi dobře propojuje hmotnou a společenskou stránku veřejných prostranství. Na této aktivitě by měli spolupracovat zástupci obou složek veřejného prostranství, tedy té společenské (sociolog, odborník na participativní plánování) i hmotné (architekt/urbanista ideálně doplněný o další odborníky z řad krajinářských architektů či dopravních inženýrů). Výstupem aktivity je komplexní zhodnocení veřejného prostranství uvedené

v jednom krycím listu, kde je posouzena hmotná stránka veřejného prostranství (byl definován charakter plochy na základě typologie a dále podle funkce nebo byla zhodnocena kvalita jednotlivých vybraných složek veřejného prostranství) i jeho aktivní společenská stránka (míra zastoupení aktivit ve veřejném prostranství definovaná podle Gehla (2000)). Výsledek je shrnut ve SWOT analýze, v popisu veřejného prostranství i paprskovitém grafu, který je graficky dobře čitelný a jasně definuje silné a slabé stránky jednotlivých složek veřejného prostranství.

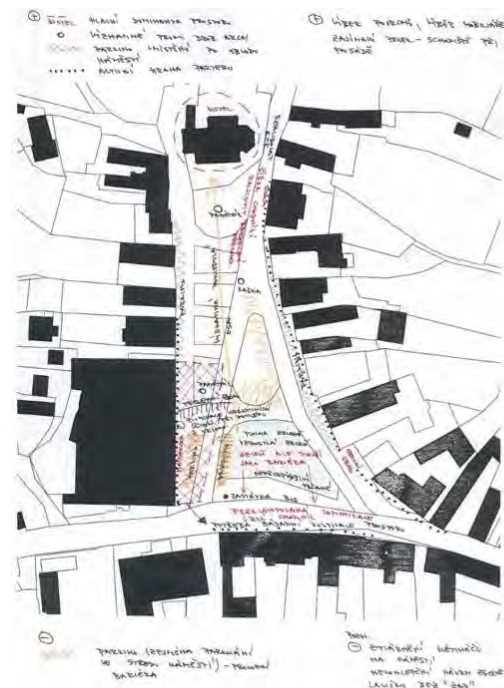
NÁZEV PLOCHY	Mnichovské náměstí				
ČÍSLO PLOCHY	01				
POPIS PLOCHY	jedná se o hlavní náměstí sídla s výraznou dominantou - kostelem Narození Panny Marie. V tomto prostoru se koncentruje hlavní občanská a výtvarnost (OKZ, informační, základní škola) komerční (paměťová, restaurace, atd.). v ploše náměstí jsou umístěny i placená parkovací stání				
CHARAKTER PLOCHY PODLE TYPOLOGIE (zdroj: G)	NÁMĚSTÍ	X	HOVNOVNÍ KVALITY SLOŽEK VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ (zdroj: G, H)	PŮVYCHY	2
	NAVIS			PŮVYCHY ZOBRAV ARCHITEKTURY	3
	LOKALNÍ NÁMĚSTÍ			SADOVÉ ÚPRAVY	3
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ SOUST			MOBILITA	2
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V OKOLÍ VÝZNAMNÝCH SLOŽEK			REKLAMA	4
	MĚSTSKÁ ZABRADA			PARKOVÁNÍ	3
	MĚSTSKÝ PARK			UDRŽIVA A PĚČI	1
	PŘÍMĚSTSKÁ REKREAČNÍ KRAJINA			DOPRAVNÍ BEZPEČNOST	2
	NÁMĚSTÍ			SOCIÁLNÍ BEZPEČNOST	2
	DĚTSKÉ HRÁŠE			PROSTOROVÝ PRŮVOD	2
ULICE			PODOVNKY PRO PĚŠI	3	
OSTATNĚ			NEZABRANĚNOST	3	
CHARAKTER PLOCHY PODLE FUNKCE (zdroj: G)	REPREZENTATIVNÍ	X		KVALITA SVĚTLÉ HRANY	2
	KOMERČNÍ	X		PARTER	1
	REKREAČNÍ			MIKROKLIMA	3
	REKREAČNÍ			NEZVYTNĚ	100
	PIETNÍ			VOLITELNĚ	80
VÝZNAM (zdroj: G)	NAMĚSTÍ		PŘEVÁŽUJÍCÍ CHARAKTER	ZPŮSOBNÝ HISTORICKY	3
	LOKALNÍ	X		ZPŮSOBNÝ HISTORICKY PŘÍRODNĚ	
LOKALITA	Centrální část				
URBANISTICKÁ STRUKTURA	Historická zástavba max. ZNP a průřezů				
SWOT ANALÝZA					
SILNÉ STRÁNKY	přítomnost občanské a komerční vybavenosti, vhodná volba materiálů (kameny, keramiky), vztahem k charakteru zástavby, dominantní v prostoru (kostel), prosojný parteru Mnichovky s ploštinou náměstí (přechodová)				
SLABÉ STRÁNKY	velikost a umístění architektonických prvků pro oddělení od dočasných - schody				
PŘÍLEŽITOSTI	přidání neopracované architektury v prostoru (např. státní), snížení průchodnosti zejména vlivem zastavovacích aut i zeleně, inkubace				
HROZBY	zachování parkování v pohledové ose, výše frekvence dopravy				
POZNÁMKY					

obr. 6 – Výsledné zhodnocení kvality veřejného prostranství Masarykova náměstí v Mnichovicích (zdroj: autorky)

Další aktivitou byla **tvorba mapy potenciálů**, pro níž je v urbanistické terminologii ustálen název problémová mapa. Na základě diskuze uvnitř týmu bylo rozhodnuto o navázání na zahraniční pozitivní přístup a tuto mapu pojmenovat jako mapu potenciálů. Ta hodnotí nejen slabé, ale i silné stránky prostranství a zobrazuje i potenciál pro zlepšení podmínek. Mapa potenciálů vzniká jako prvotní podklad při doplňujících průzkumech a rozborech v terénu. Urbanista hodnotí jednotlivé prvky veřejného prostranství a jejich vzájemné vztahy (viz **zhodnocení veřejných prostranství** výše), sociolog pak společenskou stránku prostoru (kvalitu nabídky aktivit pro různé skupiny obyvatel, jejich preferovaný pohyb ve veřejném prostranství či kvalitu propojení parteru a veřejného prostranství) a informace o nich si zaznamenávají do této mapy. Konkrétně se jedná o:

- Významné prvky (např. dominanty, kašna, památný strom)
- Významné kompoziční osy (např. pohledová osa, průhled, cílový bod pohledu)
- Slabé a silné stránky (jedná se zejména o grafické zaznamenání silných a slabých stránek výše uvedených složek veřejného prostranství)
- Pohyb a aktivity jednotlivých skupin obyvatel ve veřejném prostranství
- Potenciál ke změně

Mapu potenciálů autorky vnímají nejen jako významnou součást hodnocení kvality veřejných prostranství, ale také jako neopomenutelný podklad při konkrétním návrhu jejich proměny. Z této mapy by měl v budoucnu zpracovatel studie vycházet, brát v potaz urbanistické i sociologické zhodnocení, podporovat stávající silné stránky organizace a řešení veřejného prostranství a snažit se odstranit slabé stránky.



Hodnoty
- Soustředěná občanská vybavenost (obecní úřad, škola, kostel, obchody)
- Urbanistický tvar návsi a charakter okolní zástavby
- Vzrostlá zelen
- Pohledová osa
Silné stránky
- Parkování umístěné po obvodu náměstí
- Aktivní hrana parteru
- Výběr povrchů a mobiliáře
- Přítomnost prvků drobné architektury (pomníky, kašna)
Slabé stránky
- Parkování umístěné ve středu náměstí
- Prostor před Mnichovkou
- Architektonické ztvárnění fasády Mnichovky
- Šířky chodníků, bezpečnost
- Plocha zeleně ve spodní části náměstí brání větší aktivitaci parteru ve spodní části náměstí
- Dopravní vytížená komunikace v Pražské ulici
- Ztvárnění některých prvků mobiliáře (květináče) a nevhodné umístění laviček („bez zad“)

obr. 7 – Mapa potenciálů Masarykovo náměstí, Mnichovice (zdroj: autorky)

3.2 Společenskovední metody

Ke zjišťování zkušeností a potřeb jak zástupců obcí, tak obyvatel bylo primárně vycházeno z kvalitativní metodologie, jejímž cílem je pochopení dané problematiky či tématu (Hendl, 2016) – poznání chodu úřadu malých obcí a porozumění zkušenostem obyvatel s prostory obce, ve které žijí.

V případě cílové skupiny zástupců obcí byla zvolena technika polostrukturovaného rozhovoru. Cílem bylo seznámení s chodem úřadu a agendou jeho pracovníků, resp. vedení obce, s jejich zkušenostmi s plánováním a realizací veřejných prostranství a také s komunikací s obyvateli. Dále byl probírán pohled zástupců obce na veřejná prostranství, hodnocení jejich současného stavu a potenciálních vizí. Konkrétnější prostorovou dimenzi vnímání obecních veřejných prostranství pak umožnila procházka s dedikovaným pracovníkem obce.

Pro zapojení obyvatel pak bylo zrealizováno několik participativních aktivit:

- Dotazníkové šetření
- Setkání s obyvateli
- Procházka po veřejných prostranstvích
- Terénní sociálně-antropologické šetření v daných veřejných prostranstvích, tzn. náhodné polostrukturované rozhovory s obyvateli přímo ve veřejných prostranstvích

Cílem dotazníkového šetření bylo v obecnější rovině zmapovat postoje obyvatel k daným veřejným prostranstvím, které byly určeny společně se zástupcem obce. Důraz byl kladen na mapování míry spokojenosti obyvatel a přívětivosti veřejných prostranství k různým skupinám uživatelů, jako jsou chodci, cyklisté, řidiči a další (např. rodiče s malými dětmi, senioři, handicapovaní). Byly také ověřeny různé způsoby informování o participativních aktivitách a distribuce dotazníků prostřednictvím offline (např. jako příloha obecního zpravodaje, tištěná verze dostupná v místním obchodě, hospodě či na úřadě i se zajištěným sběrným místem na vyplněné dotazníky) a online kanálů (odkaz na online dotazník distribuovaný prostřednictvím mobilního rozhlasu, webových stránek obce či profilu na sociálních sítích).

Setkání s obyvateli, procházka po veřejných prostranstvích a terénní sociálně-antropologické šetření sloužilo k hlubší exploraci témat, která vzešla z dotazníkového šetření. Prostřednictvím těchto aktivit bylo možné detailněji pochopit vnímání daných lokalit a potřeby obyvatel. Zároveň byl účastníkům poskytnut prostor pro vyjádření svých názorů a sdílení nápadů mezi sebou.

Nabyté poznatky z praktického aplikování urbanistických a společenskovedních metod a postupů byly pro obě odbornosti o to důležitější, že vedly k vytvoření *Metodiky plánování veřejných prostranství malých obcí*. Metodika provádí představitele samospráv primárně malých obcí (viz dále) procesem plánování a přípravy zadání pro urbanistické nebo územní studie tak, aby jeho výstupem bylo kvalitní zadání, které bude opřené o potřebná data a ve kterém budou zohledněny potřeby obyvatel.

4 Využití poznatků z urbanistických a společenskovedních šetření v Metodice plánování veřejných prostranství malých obcí

Příčinou i výsledkem interdisciplinárního urbanisticko-sociologického přístupu k veřejným prostranstvím je již zmiňovaná *Metodika plánování veřejných prostranství malých obcí*. Právě během kvalitativního šetření, jehož cílem bylo poznat zkušenosti s chodem úřadu a agendu představitelů měst a obcí, vyšlo najevo, že by mělo být upuštěno od původního záměru cílit tvorbu metodiky pro obce do 20 tisíc obyvatel. Ukázalo se totiž, že metodika je značně nápomocnější a žádanější mezi malými obcemi

– těmi, které nejsou obcí s rozšířenou působností (ORP). Důvodem je, že tyto obce nemají dostatečné odborné ani personální kapacity na to, řešit obecní veřejná prostranství, protože mají ve své kompetenci širokou agendu velmi různorodých témat.

Na tento poznatek navazuje i snaha autorů psát metodiku co nejjasněji a nejsrozumitelněji s důrazem na přehlednost uváděných informací. To se odrazilo i na počtu stran samotného metodického textu, který čítá okolo 50 stran členěného textu. Smyslem tvorby metodiky totiž bylo, aby si ji představitelé obcí celou či částečně přečetli a mohli ji využít jako pomůcku při plánování proměny veřejných prostranství – aby jim usnadnila prvotní orientaci v problematice pro následné jednání s odborníky i úřady, aby jim pomohla definovat základní postup a ukázala, kde mají začít, kde se mohou inspirovat, a na co si dát naopak pozor.

Dalším důležitým bodem, který vzešel z polostrukturovaných rozhovorů se zástupci obcí i ze spolupráce při organizaci a realizaci participativních aktivit a který prostupuje celou metodikou, je důraz na přítomnost odborníka v procesu přípravy zadání studie veřejného prostranství. V první řadě jde o architekta či urbanistu, krajinářského architekta či dopravního inženýra a v případě zapojování veřejnosti do plánování proměny veřejných prostranství také o sociologa nebo odborníka na plánování se zapojením veřejnosti (viz dále).

Smyslem metodického textu je vyzvat starostky, starosty a další zástupce obecních úřadů k tomu, aby se stali rovnocennými partnery v dialogu s nezastupitelnými odborníky z řad architektů, projektantů, sociologů atd. Nejde o to, udělat z nich odborníky na problematiku územního plánování či komunikaci s veřejností a participaci, ale srozumitelnou a časově nenáročnou formou je upozornit na relevantní témata či konkrétní otázky, které mohou rozebírat v diskuzích s odborníky při plánování svého záměru proměnit dané veřejné prostranství. Součástí metodiky jsou proto i unikátní materiály pro představitele obcí, které jim poslouží jako pomůcka pro jednání se zmíněnými odborníky i veřejností a které vznikly díky spojení urbanistické a společenskovední expertizy v kontextu reality fungování malých obcí. Hlavní průnik mezioborové spolupráce se tedy promítá do formuláře pro zhodnocení veřejného prostranství přímo na místě a do dokumentu, který zástupce obcí uvádí do tématu zapojení veřejnosti do plánování proměny veřejného prostranství.

4.1 Příloha metodiky *Formulář pro zhodnocení veřejného prostranství přímo na místě*

Formulář pro zhodnocení veřejného prostranství přímo na místě je univerzální pomůckou pro představitele obcí k nahlédnutí na daný prostor optikou urbanisty a simuluje jeho myšlenkový postup při odborném hodnocení určitého veřejného prostranství.

K jeho vytvoření autory metodiky podnítily výsledky dotazníkových a terénních šetření se zapojením obyvatel. Vzešlo z nich, že respondenti, resp. komunikační partneři z řad obyvatel nehodnotí koncepční vazby ve veřejném prostranství (tj. pohledové osy, prostupnost, živost a vztah parteru budov k veřejnému prostranství) a nejsou schopni posoudit vhodný charakter veřejného prostranství (s vazbou na historii, funkce a typologii). Naopak jsou kompetentní k hodnocení bezpečnosti, údržby veřejného prostranství, dopravního řešení (intenzity dopravy, počtu a umístění parkovacích stání, bezpečnosti přecházení, stavu a šířky chodníků), přítomnosti zeleně a městského mobiliáře.

Lze tak shrnout, že obyvatelé ve veřejných prostranstvích nevnímají to, co urbanista, ale zaměřují se na to, co ovlivňuje jejich každodenní uživatelskou zkušenost s daným místem. A to je samozřejmě v pořádku – obyvatelé nejsou experty na typologii veřejných prostranství či rozmístění budov nebo laviček, ale jsou odborníky na život v obci. To samé lze říct o představiteli obce. Starosta/ka či jeho/jí zástupce/kyně je ve své podstatě také „jen“ obyvatel obce, ale je zároveň i osobou, na niž stojí prvotní úvahy

o současném stavu veřejných prostranství v obci a následná rozhodnutí, která povedou k jejich proměně. Proto byl vytvořen zmiňovaný formulář pro zhodnocení veřejného prostranství přímo na místě, jehož cílem je představiteli obcí navést k nahlédnutí na veřejné prostranství perspektivou urbanisty, přiblížit jim, na co vše se tyto odborníci dívají, co hodnotí a co se snaží zachytit. Vyplnění formuláře nenahrazuje odborné zhodnocení místa expertem, ale mělo by zástupcům obcí ukázat, co vše je u veřejných prostranství nutné brát v potaz a o jak komplexní záležitost se jedná. Dalším cílem vyplnění je podpora jejich představitelů a přemýšlení nad prostorem tak, aby se stali rovnocennějším partnerem pro jednání s urbanistou, až budou řešit zapojení těchto odborníků do plánování proměny konkrétního veřejného prostranství a formulovat své představy a požadavky.

Tvorba formuláře byla inspirována přístupem autorů metodického textu *Veřejná prostranství v Plzni. Metodika pro přístup k veřejným prostranstvím* (Sedlák et al., 2014) a diagramem zhotoveným organizací *Project for Public Spaces* (What Makes a Successful Place?, online), který slouží jako nástroj k posuzování úspěšnosti veřejných prostranství (viz kapitola 2.3.2). Formulář je rozdělen do pěti tematických oblastí:

- Typ hodnoceného veřejného prostranství
- Využití a funkce
- Bezpečnost pohybu chodců a cyklistů
- Poskytovaný komfort a pohodlí
- Přístupnost a dostupnost

Každé téma obsahuje několik otázek, které mají představitel obcí přimět se nad daným veřejným prostranstvím zamyslet jinak než doposud. Pro zjištění, zda formulář naplňuje tento cíl, zda v něm definovaná témata odpovídají skutečnosti malých obcí a zda jsou otázky pro zástupce obcí srozumitelné a správně formulované vzhledem k jejich účelu, byl formulář ověřen v praxi. Připomínky od zástupců obcí byly zpracovány do finální verze formuláře, jehož ukázkou najdete na další straně.

2. Jak hodnotíte VYUŽÍVANOST A FUNKCE tohoto veřejného prostranství?

2.1 Čeho si v tomto prostranství všimnete jako první, když do něj přicházíte či přijíždíte? Proč? Vypište:	
2.2 Je toto prostranství navštěvované, využíváno? Proč?	ANO / NE / NĚKDY
2.3 Jaké různé skupiny lidí ho navštěvují (např. dle pohlaví, věku, chodci, cyklisté, in-line bruslaři, lidé se psy, lidé bez domova atd.)? Vypište:	
2.4 Jaké různé aktivity zde návštěvníci provozují? Vypište všechny možné aktivity a konkrétní akce, události:	
2.5 Jaké funkce toto prostranství plní? Zaškrtněte všechny funkce:	
<input type="checkbox"/> pobytová (lavičky, pikniková místa, dětské hřiště) <input type="checkbox"/> rekreační (vysoký podíl zeleně, který vybízí k trávení času) <input type="checkbox"/> reprezentativní (prostor má vazbu na významné budovy v obci – kostel, obecní úřad) <input type="checkbox"/> pietní, duchovní (kostel, památník, boží muka v krajině, hřbitov) <input type="checkbox"/> komerční (vysoký podíl obchodů a služeb ve vstupních podlažích zástavby) <input type="checkbox"/> společenská (pořádání kulturních a sportovních akcí městem, městskými spolky, aktivními občany) <input type="checkbox"/> sportovní (hřiště, <u>workout</u> , vhodné podmínky pro koupání, běh, jízdu na kole/in-line bruslích) <input type="checkbox"/> dopravní, propojující (dominantní je provozní funkce, místní komunikace, parkoviště) <input type="checkbox"/> Jiné – vypište:	
2.6 Má toto prostranství potenciál rozvinout další funkce , které by mohlo plnit do budoucna?	
– Pokud ano, jaké a proč:	
2.7 Jsou některá místa v tomto prostranství opuštěná ?	
– Pokud ano, která a proč:	
	ANO / NE

obr. 8 – Ukázka formuláře pro zhodnocení veřejného prostranství přímo na místě (zdroj: autorky)

4.2 Příloha metodiky Zapojení veřejnosti do plánování proměny veřejného prostranství

Dalším materiálem, který vznikl ve spolupráci nejen sociologů a urbanistů, ale i vedení obcí a jejich obyvatel, je další příloha metodiky. Ta představuje obcí uvádí do tématu zapojení veřejnosti do plánování proměny veřejného prostranství. Text vysvětluje, proč je vhodné do procesu zapojit veřejnost. Během kvalitativního šetření mezi představiteli měst, a zvláště menších obcí vyšlo najevo, že mají pocit, že potřeby a postoje místních znají a ví, co potřebují nebo co jim chybí. Text metodiky věnující se zapojení veřejnosti upozorňuje, že jejich dojem může být formován a zkreslován hlasitějšími skupinami obyvatel nebo těmi, které osobně znají, a nevědomky jsou tak upozorňovány potřeby méně hlasitých skupin obyvatel. Navíc platí, že názory a potřeby různých skupin místních se v čase mění. Přínos participativních aktivit shrnula zástupkyně jedné z pilotních obcí, se kterou byla metodika ověřována a v níž byla veřejnost do procesu plánování zapojena prostřednictvím dotazníkového šetření a procházky po veřejných prostranstvích:

„Přínos participace veřejnosti na proměně veřejného prostranství spatřuji hlavně v poznání názorů různých lidí a uvědomění si, co je jejich příčinou. To je důležité nejen

pro vedení obce, ale také pro lidi samotné. Jde hlavně o vzájemné pochopení různých pohledů a uvědomění, že můj názor není ten jediný."

Dalším přínosem toho, že dojde k zapojení veřejnosti, je zjednodušení práce urbanisty. Ten má velmi omezený čas seznámit se s veřejným prostranstvím i se životem v něm. Průzkumy a rozborů, vzhledem k omezené době i finančnímu rozpočtu, probíhají mnohdy jen několik hodin. Urbanista tak nemůže mít faktická data o kvalitě společenské složky veřejného prostranství v různé denní dobu, během různých ročních období či při pořádání společenských akcí v obci. A právě participativní aktivity s obyvateli, kteří jsou odborníky na život v obci, mohou zajistit odpovědi na tyto otázky. Zjišťování potřeb obyvatel a jejich vnímání veřejného prostranství i širšího území obce zajistí mnoho různorodých pohledů (různých sociálně-demografických a jiných skupin), které je třeba zanalyzovat, vyhodnotit a pak zodpovědně (se zvážením různých aspektů – legislativní, provozní, estetický, historický) převést do reality.

Text dále uvádí základní přehled toho, na co je při plánování a realizaci participativních aktivit dobré myslet, a představuje soubor ověřených metod k zapojení veřejnosti. Návodů a doporučení vycházejí z praktické aplikace participativních metod v malých obcích. Jsou přitom zohledňovány nabyté zkušenosti jak autorek – socioložky a urbanistky, tak představitelů obcí.

I v případě zapojování veřejnosti do plánování přípravy zadání studie veřejného prostranství je kladen důraz na přítomnost odborníka na participaci – sociologa či jiného sociálního vědce, se kterým by představitel obce měli probrat konkrétní podobu participativního procesu, jeho cíle, postup, formu a kombinaci vhodných metod. Každá obec i veřejné prostranství je totiž unikátní a postupů i metod, které slouží k zapojení veřejnosti, je mnoho.

S přítomností dalšího odborníka jde však ruku v ruce narůstající finanční náročnost tvorby zadání studie veřejného prostranství. Samosprávy, a zvláště ty obecní však zřídka mají zdroje k zapojení odborníka, resp. odborníků na participaci pro zajištění celého procesu. Proto text představuje i tipy, jak snížit finanční náročnost zapojení veřejnosti (např. navázání spolupráce s univerzitou, využití odborníka pouze ke konzultaci na začátku participativního procesu).

Na základě zkušeností autorek ze spolupráce s malými obcemi je zde uveden návrh postupu pro zapojení veřejnosti při plánování proměny veřejného prostranství, který slouží ke zhodnocení současného stavu míst(a), detailnějšímu pochopení potřeb obyvatel, poskytnutí možnosti vyjádřit svůj názor i sdílet své postřehy a nápady. Postup má několik fází a každá z nich má specifický účel pro potřeby participace veřejnosti v malých obcích:

1. Dotazník/anketa – slouží k prvotnímu informování o tom, že se v obci něco děje, a k zjištění většího počtu názorů, avšak povrchnějšího rázu, které budou sloužit pro přípravu na další fáze
2. Setkání se zainteresovanými stranami – slouží k vysvětlení záměru, co je v obci zamýšleno, a k zjištění potřeb a názorů zástupců místních spolků, organizací, institucí, podniků atd., kteří se na proměně veřejného prostranství mohou dále podílet či být tzv. gatekeepery (viz Brown, 1979) a rozšiřovat povědomí o záměru mezi další členy či zaměstnance
3. Veřejné setkání s diskuzí nebo setkání s veřejností nad mapou nebo procházka po veřejných prostranstvích – slouží k vysvětlení záměrů obce a pro zjištění potřeb a názorů obyvatel, ale také pro seznámení veřejnosti s již nabytými poznatky, které mohou být doplněny či upřesněny, a informování o dalším postupu
4. Veřejné setkání k návrhu – slouží k představení konkrétního návrhu proměny veřejného prostranství veřejnosti

S fází 3. souvisí další ověřené doporučení, tedy pořádat participativní aktivity venku, přímo v daných veřejných prostranstvích, samozřejmě pokud to jejich náplň a počasí dovolí. Lidé dokážou o veřejném prostranství, jeho podobě a užívání lépe a konkrétněji mluvit ve chvíli, kdy se na něm přímo nacházejí. Autorkám se zvláště osvědčily procházky po veřejných prostranstvích.

5 Závěr

Příspěvek popisuje různé urbanistické i společenskovední přístupy, metody i zamyšlení k tématu kvality veřejných prostranství a přínosu využití metod k zapojení veřejnosti do plánování veřejných prostranství. Závěrem je, že veřejné prostranství se skládá ze své hmotné a společenské složky a při proměně veřejných prostranství je velmi důležité brát v potaz obě tyto části.

Spolupráce urbanisty a společenského vědce na proměně veřejných prostranství je v českém prostředí ojedinělá. Hodnocení společenské složky zpravidla provádí urbanista, zapojení veřejnosti není samozřejmou součástí přípravy a formulace zadání studií. Důvodů tohoto stavu může být mnoho – nedůvěra obcí k zapojení veřejnosti, navýšení finančních nároků na formulaci zadání, ale i nedůvěra urbanistů k jiným odbornostem, s nimiž nemají při své práci zkušenosti (tedy nejen té společenskovední). Práce na příspěvku přiměla obě autorky klást si další, na sebe navazující otázky:

- Je spolupráce urbanisty a sociálního vědce opravdu tak přínosná?
- Nezvládnou urbanista jeho práci zastoupit?
- Jaký je vlastně přínos práce sociálního vědce, když mu urbanista ukazuje na nedostatky ve veřejném prostranství a směřuje ho tak k tomu, na co se dotazovat, a navíc mu pomáhá s formulací otázek?

Do jisté míry může přesvědčení urbanistů o nízkém významu spolupráce se sociálními vědci vycházet i z faktu, že autory většiny obecně uznávaných odborných prací, které se orientují na společenskou složku veřejných prostranství, jsou architekti či urbanisté (Gehl, Whyte). Urbanisté totiž mají cit pro prostor, vnímají nejen hmotnou stránku, ale i pohyb v prostoru, jeho hodnotu i slabé stránky. Od první chvíle mají jasnou představu, jakým směrem by se proměna veřejného prostranství měla ubírat. Právě to však často bývá hlavním kamenem úrazu, pokud zapojení veřejnosti vede pouze urbanista bez asistence sociálního vědce.

Při participativních aktivitách má urbanista tendenci si svůj názor obhájit před veřejností, nadchnout ji pro svou myšlenku. Chybí mu odstup i schopnost ptát se veřejnosti nezaujatě, bez návodných otázek. Tuto dovednost má naopak sociální vědec, který ví, že si má od problematiky probírané s veřejností udržet určitý odstup a být objektivní. Oproti urbanistovi mu totiž nezáleží na tom, zda bude jeho idea či návrh veřejností pozitivně přijat, protože jeho cílem je ve fázi přípravy zadání studie (nejen) veřejného prostranství zjistit, jaké jsou potřeby a zkušenosti různých skupin obyvatel s daným místem, jak se k němu vztahují a proč. V obecné rovině je jeho úkolem zprostředkovat pohledy různých skupin uživatelů a zjistit, jak a kým je dané veřejné prostranství užíváno a z jakých důvodů. Odborník z oblasti sociálních věd navíc dokáže formulovat nezaujaté otázky, a tak účastníky participativních aktivit nenavádět k odpovědím. Disponuje také osvědčenými nástroji a způsoby určenými k oslovování a zapojování různých skupin uživatelů veřejných prostranství. Jeho cílem je tak zprostředkovat potřeby a vnímání místa různými skupinami lidí právě urbanistovi, který je schopen je zohlednit při formulaci zadání studie a následně při tvorbě návrhu. Dalším úskalím, se kterým je sociální vědec schopen urbanistovi pomoci, je vyhodnocení výsledků participace. Urbanisté mají tendenci si z participativních aktivit s veřejností „vybírat“ jen ty pro ně nejzajímavější zjištění. Oproti tomu sociální vědec ví, že si má i nadále uchovat svůj neutrální postoj a zajistit komplexní a objektivní vyhodnocení průběhu participace i potřeb obyvatel,

keré by zadání veřejného prostranství mělo zohledňovat. Pro sociálního vědce je spolupráce s urbanistou při plánování a realizaci zapojení veřejnosti důležitá proto, že díky ní ví, co a v jaké fázi je potřeba se od místních dozvědět k tomu, aby urbanistamohl podněty z participativních aktivit zohlednit a zapracovat do zadání studie, resp. návrhu veřejného prostranství.

Autorky – socioložka a urbanistka – se shodují, že spolupráce jejich odborností při přípravě zapojení obyvatel do plánování veřejných prostranství s obyvateli se osvědčila a považují ji za zásadní. Dospěly k závěru, že vzhledem k tomu, že výstupy z participativních aktivit by měly sloužit k formulaci zadání studie, je stěžejní, aby do přípravy procesu participace byl rovnou zapojen také urbanista, tedy odborník, který je zodpovědný primárně za fyzickou podobu veřejných prostranství. A to ideálně ten, který bude zadání studie zpracovávat. Ze společné diskuze pak vyplynou cíle zapojení veřejnosti a otázky, které je potřeba zodpovědět. Vynechání urbanistů z tohoto tandemu při přípravě participativních aktivit by mohlo mít za následek nesrozumitelnost výstupu pro tyto technické obory a přílišnou obecnost, která by jim nebyla odpovědí na (dle jejich názoru) palčivé problémy v prostoru. Sociální vědci naopak jejich konkrétní otázky upraví, zobecní a převedou do srozumitelné roviny pro všechny obyvatele. I když se na první pohled mohou některé úkony zdát banální, později se mohou ukázat jako zásadní (např. správná formulace otázek do dotazníku nebo pro rozhovor).

Literatura

- AMBROŽOVÁ, Zuzana (2016). Metodika hodnocení hlavních náměstí malých měst pro potřeby krajinářské architektury a rozvoje městského prostředí [online]. Brno: Mendelova univerzita v Brně, Zahradnická fakulta, Ústav zahradní a krajinářské architektury [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema8/is-vavai/007-hodnoceni-hlavnich-namesti-malych-mest.pdf>
- BERÁNEK, Karel (2018). Územní studie – veřejná prostranství města Tábora [online]. Praha, Dostupné z: https://taborc.eu/html/soubory/Tabor_US_cistopis_20180625_web.pdf
- BROWN, Richard M. (1979). The gatekeeper reassessed: A return to Lewin. *Journalism Quarterly*, 59, 3, s. 595–601. ISSN 2161-430X.
- FERENCŮHOVÁ, Slavomíra (2013). Sociologie města 20. a 21. století. Praha – Brno: Sociologické nakladatelství (SLON) v koedici s Masarykovou univerzitou, s. 290. ISBN 978-80-7419-162-6, 978-80-210-6559-8.
- GEHL, Jan (2000). Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Brno: Nadace Partnerství, s. 202. ISBN: 80-85834-79-0.
- GEHL, Jan (2012). Města pro lidi. Brno: Partnerství, o. p. s., s. 261. ISBN 978-80-260-2080-6.
- HENDL, Jan (2016). Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. Vyd. 4. Praha: Portál, s. 440. ISBN 978-80-262-0982-9.
- HRŮŽA, Jiří, ZAJÍC, Josef (2002). Vývoj urbanismu. I. díl. Vyd. 2. Praha: Vydavatelství ČVUT, s. 186.
- HRŮŽA, Jiří, ZAJÍC, Josef (1997). Vývoj urbanismu. II. díl. Praha: Vydavatelství ČVUT, s. 160. ISBN: 80-01-01549-1. ISBN 80-01-01549-1.
- KRATOCHVÍL, Petr (2015). Městský veřejný prostor. Praha: Zlatý řez., s. 188. ISBN 978-80-88033-00-4.
- MELKOVÁ, Pavla et al. (2014). Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, s. 290. ISBN 978-80-87931-11-0.
- PACIONE, Michael (1990). Urban Liveability: a Review. *Urban Geography*, 11, 1, s. 1–30. ISSN 1938-2847.

- PETRUSEK, Miloslav eds. (1970). Malý sociologický slovník. Praha: Svoboda, s. 614.
- PETRUSEK, Miloslav eds. (1996). Velký sociologický slovník. Praha: Karolinum, s. 1627. ISBN 80-7184-311-3.
- POSPĚCH, Pavel (2015). Od veřejného prostoru k nákupním centrům: Svět cizinců a jeho regulace. Praha: SLON, s. 194.
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES [online]. New York [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: <https://www.pps.org/>
- SEDLÁK, Robert, ŘÍMANOVÁ, Marie, NAWRATH, Martin, ČERNÍN, Karel, ŠKODA Kristián, LELKES Ivana (2014). Veřejná prostranství v Plzni. Metodika pro přístup k veřejným prostranstvím. Brno: Partnerství, o. p. s., s. 105.
- SCHMEIDLER, Karel a kol. (2001). Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě. Vyd. 2. Brno: Zdeněk Novotný, s. 292. ISBN 80-238-6582-X.
- VEŘEJNÝ PROSTOR (c 2011). Katedra urbanismu a územního plánování [online]. Praha: Fakulta stavební ČVUT v Praze [cit. 2020-11-26]. Dostupné z: <http://www.uzemi.eu/pojmy/verejny-prostor>
- VONDRÁČKOVÁ, Simona ed. (2016). Veřejný prostor a veřejná prostranství. Almanach Katedry urbanismu a územního plánování 2016. Praha: České vysoké učení technické v Praze, s. 143. ISBN 978-80-01-06078-0.
- WHAT MAKES A SUCCESSFUL PLACE? Project for Public Spaces [online]. New York [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- WHYTE, William H. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces. Washington DC: The Conservation Foundation, s. 125. ISBN 0-89164-057-6.
- WILLIAM H. WHYTE (2010). Project for Public Spaces [online]. New York [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: <https://www.pps.org/article/wwhyte>

Článek vznikl díky podpoře Technologické agentury České republiky (projekt TA ČR TL01000555) „Atraktivní obec: Metodika plánování veřejných prostranství v digitálním věku“.

Informace o autorkách:

Mgr. et Mgr. Michaela Malá
ČVUT UCEEB, Participativní plánování a design, Buštěhrad
michaela.mala6@email.cz
Ing. arch. Martina Sýkorová
ČVUT UCEEB, Laboratoř udržitelné výstavby, Buštěhrad
martina.sykorova@cvut.cz

Změny v urbání komunikaci a urbáním veřejném prostoru vlivem krizového stavu způsobeného pandemií

Changes in Public Space due to the State of Emergency Caused by the Current Pandemic

Dušana Andrášová

Abstract:

The following article aims to identify changes in the use of the public space that have emerged since spring of 2020 as a result of the current pandemic in the context of the Czech Republic and worldwide as well. Additionally, it aims to identify the contemporary and prospective effect of these changes using the approach of designing and modifying of public spaces.

The work presented is based on the definition of a public space according to the theory of prof. Ing. arch. Michal Sourek. Based on this theory and further research of:

1. current tendencies in population behavior in regard to the usage of public space, housing and a work style, through press coverage and personal experience
2. current temporary safety measures of some European and American cities through city council statements and press coverage
3. examination of already published opinions and expert predictions in the field of urbanism and urban planning

This article identifies changes in the manner of use of public spaces and tendencies of using public spaces in a specific way. The link between the use of private and public space, urban and virtual public space, interior and exterior urban space, and their mutual influence will be examined.

Based on the theory provided above and in the context of the consequences of historical pandemics on public spaces, the work offers possible consequences and focus on some existing approaches or changes in the way of designing and redevelopment of public spaces. These lead mainly to healthier, greener cities, centered round their inhabitants. The possible consequences of changes in the perception of intuitive capacity of the space, the expansion of home office and the decline in popularity of public transport as places with higher probability of contagion will be focused on. Aforementioned consequences will be demonstrated on the Adaptation Strategy and Open Streets Project of the city of Milan. These findings will be compared with the situation in the Czech Republic.

The article submits several general recommendations and trends in the development of public space, such as supporting micro-mobility, pedestrian traffic and transformation of public spaces with respect to its attractiveness and functionality. These recommendations are already apparent in the current situation and cities should adopt them if they aim to achieve a sustainable coexistence of population in urban areas (like prevention of lockdowns, closure of public amenities, decline of use and deterioration of public spaces, poor environment) during the SARS-CoV-2 pandemic and afterwards (in other words after the cure invention).

Keywords:

covid-19; pandemic; urban design; planning; public space; mobility

ANDRÁŠOVÁ Dušana (2020). Změny v urbání komunikaci a urbáním veřejném prostoru vlivem krizového stavu způsobeného pandemií.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 126–148. ISBN 978-80-01-06893-9. 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

Různé druhy nemocí a nimi způsobené pandemie provází lidstvo od nepaměti. Mnohdy měnily celé společnosti. Způsobovaly zmenšení populace, zániky vesnic i měst a tím často měnily vzorce osídlení krajiny. Kromě toho měly vliv také na chování lidí, a na způsob, jakým navrhovali města a jejich veřejný prostor, zejména ulice a náměstí.

Následující stať si klade za cíl identifikovat změny v užívání veřejného prostoru, odehrávající se od počátku aktuální pandemie nemoci covid-19, od jara 2020, v celosvětovém měřítku, i na domácí půdě. A posléze identifikovat, jaké budou mít tyto změny vliv na přístup k navrhování či úpravám veřejných prostranství.

Změny ve využívání, či tendence upřednostňování konkrétního způsobu využívání veřejného prostoru a veřejných prostranství budou identifikovány na základě definování veřejného prostoru dle teorie prof. Šourka, a zkoumáním:

1. Historického kontextu. Konkrétně pandemií moru, tzv. černé smrti během 14. století a cholery během 19. století, a jejich vlivem na veřejný prostor.
2. Současných tendencí v chování obyvatelstva týkající se využívání veřejného prostoru, bydlení a způsobu práce, skrze zpravodajství a vlastní zkušenost.
3. Současných dočasných opatření vybraných měst skrze oficiální plány a prohlášení měst (Adaptační strategie Milána, Open streets New York a další), a skrze zpravodajství.
4. Zkoumání již publikovaných názorů a predikcí odborníků v oblasti urbanismu a městského plánování, především publikace Jordi Honey-Rosés a kolektivu.

Tato práce předjímá možné důsledky, důraz na některé stávající přístupy či změny v přístupu k navrhování či úpravám veřejných prostranství, jako je upřednostňování pěšího pohybu a mikromobility. Vedoucí převážně ke zdravějším, ekologičtějším městům, zaměřeným na své obyvatele. Tato zjištění budou porovnána se situací na domácí půdě. Nejvíce budou řešeny možné důsledky změn ve vnímání intuitivní kapacity prostoru, rozšíření home office a menší popularitě MHD, jakožto míst s vyšší pravděpodobností nárůstu.

Ze statě vyplývá několik obecných doporučení a tendencí vývoje veřejného prostoru a prostranství, které jsou ze stávajícího vývoje patrné a (nejenom česká) města by je neměla v blízké budoucnosti podceňovat, pokud chtějí dospět k udržitelnému soužití obyvatelstva ve městech a udržitelnému chodu společnosti (například předejití lockdownu, zavírání občanské vybavenosti, nevyužívanosti a chátrání veřejných prostranství, špatnému životnímu prostředí...) během pandemie SARS-CoV-2, i po ní (resp. po vynalezení léku).

2 Pandemie v Historii

Během historie lidstva byly pandemie či epidemie různých nemocí běžnou součástí lidských životů. Výjimku tvoří až posledních přibližně 100 let, během kterých se minimálně v rozvinutých zemích rozsáhlé epidemie ani celosvětové pandemie nevyskytovaly. Vžil se tak názor, že pandemie se vyspělých zemí netýkají. (Holubec, 2020) Což způsobilo, hlavně zpočátku, strach a citlivost obyvatel na toto téma. Aby bylo možné správně analyzovat stávající situaci, je nutné rozšířit pohled o historické souvislosti.

2.1 Černá smrt a její vliv na společnost a veřejný prostor

O pandemii pravého moru, tzv. černé smrti, která proběhla ve 14. století, má lidstvo již poměrně dostatek informací. Její smrtnost činila až 40–50 % nemocných. Rozšířila se převážně díky obchodu z Asie do Evropy.

Mnohá města zasáhla pandemie nepřipravené, či vědomě fungující v běžném režimu, vzhledem k nejasným informacím a neracionálnímu i fanatickému chování obyvatelstva během pandemie. Některá města se ale šíření nemoci snažila bránit zaváděním podobných opatření jako dnes.

Prvním přirozeným nástrojem proti šíření nemoci byla izolace jedinců i celých čtvrtí či měst (zákaz vstupu do měst). Dále přerušení činností (kulturních, církevních, omezení řemesel a obchodu na nutné minimum), a snaha o zvýšenou hygienu prostředí. (Maňasová, 2013) Tato opatření průběh pouze zmírnila (pravý mor byl dle WHO vymýcen až r. 1960 pomocí antibiotik). Nemoc jako taková měla několik důsledků na společnost i veřejný prostor.

V souvislosti s pandemií a úbytkem populace vzniklo několik změn ve společnosti:

1. V některých městech byly zaváděny hygienické úřady (př. Benátky).
2. V Anglii došlo ke zdokonalení právního řádu, který musel řešit velmi komplikované dědické vztahy.
3. Snížila se kvalifikace pro cechovní povolání.
4. Vznikla zemědělská krize vedoucí k třídní polarizaci a postup bohatších svobodných rolníků do zemanských vrstev. Zvýšil se rozdíl mezi mzdami zemědělských rolníků a řemeslníků. Krize byla způsobená hlavně větší nabídkou potravin nežli poptávkou v prořídle populaci. Výjimkou byla situace v Anglii, kde byl nedostatek rolníků takový, že si mohli určovat podmínky, a jejich životní úroveň se zlepšila. (Maňasová, 2013)
5. A několik změn v osídlení a veřejném prostoru:
6. Zánik mnoha vesnic a usedlostí souvisí se zemědělskou krizí. Kromě velkého počtu úmrtí situaci posílilo stěhování pozůstalých vesničanů do měst za lepším výdělkem.
7. Úbytek veřejných (i soukromých) koupelí koncem 15. století. Kvůli názoru, že voda mor „nese“. (Maňasová, 2013)
8. Od poloviny 16. století vznikaly ve veřejném prostoru Morové sloupy – nové prvky jako ochrana před pandemií, a to převážně na místě morových hřbitovů a na náměstích Evropských měst. Vznikaly až do 18. století, kdy se také pomalu začala obnovovat péče o osobní hygienu. (Jaglarz, 2014)
9. Ojedinelé myšlenky nových urbanistických uspořádání: Da Vinci měl plán na zbavení Milána hradeb a jeho vybavení dopravními okruhy a radiálami – rozvolnění přílišného soustředění obyvatelstva prostřednictvím výstavby satelitních měst. Tím předběhl vývoj v urbanismu o pár set let. (Jebavý, 2012)

2.2 Cholera a její vliv na veřejný prostor

Pandemie cholery propukla během 19. století v Asii, poté Evropě a Americe. Důležitým poznatkem, který vedl k mnoha změnám veřejného prostoru bylo zjištění způsobu šíření nemoci – vodou kontaminovanou fekáliemi. Například v Holandsku byla ustanovena Státní komise pro pitnou vodu, která zkoumala její kvalitu, a zjistila, že v Utrechtu je voda přijatelné kvality pouze ve 14 % veřejných studních. (Jaglarz, 2014)

V reakci nejenom na tato zjištění se celkově proměnil pohled na hygienu ve společnosti, a tak měly změny charakter propisování hygienických zásad do veřejného prostoru. A to:

1. Kontaminaci vody se lidé snažili zamezit postupným zaváděním zatrubněných veřejných vodovodů a kanalizací. (například v Maastrichtu koncem 19. století). (Jaglarz, 2014) Ty neodmyslitelně změnily rozložení ulic a kvalitu veřejného prostoru.

2. Od poloviny 19. století se začaly zavádět veřejné toalety (a také byly soukromé toalety integrovány do obydlí chudších vrstev). Rozšíření povědomí o budování veřejných toalet pomohlo jejich zavedení na Světové výstavě v Anglii r. 1851, a poté jejich zavádění v rámci větších dopravních uzlů. (Jaglarz, 2014)
3. Veřejný prostor byl obohacen o znovunalezené veřejné lázně.
4. Vznikl požadavek zdravého města, odražen například v nových urbanistických koncepcích, jako je teorie Howardových Zahradních měst (Honey-Rosés et al. 2020) a další teorie sociálních reformátorů a utopistů na lepší, zdravější a rovnější města. Ve stávajících městech byly prováděny asanace jejich částí (převážně kvůli požadavku rozšíření ulic).

3 Veřejný prostor dle teorie Michala Šourka

Základní kámen teorie Michala Šourka a definování veřejného prostoru je komunikace. Ta je jeho podstatou. (Šourek, 2019) Dle Wikipedie je definována jako „vzájemná výměna informací mezi dvěma či více entitami“. Ovšem také je „komunikace“ dělena do mnoha kategorií, a kromě sociální komunikace (kterou reprezentuje lidská řeč a písmo) zahrnuje tento pojem i telekomunikace (přenášející informace), či pozemní komunikace (umožňující distribuci zboží, lidí, informací). Pojem komunikace je tedy vhodné chápat i ve významech pramenících z odvozených pojmů. (Ne tedy jako samotné síť, ale to, co poskytují)

Teorie dále definuje pojem urbání komunikace, který zahrnuje komunikaci společensko-kulturních i materiálních hodnot, přičemž její principy jsou východiskem idey města i praktického fungování města.

Veřejný prostor tedy určují tři dílčí druhy komunikační funkce:

1. konzumace benefitů
2. mediace
3. zásobování

Tyto druhy jsou provázány a nelze je od sebe oddělit. Urbání veřejný prostor je místem, kde jsou konzumovány benefity poskytované městem. Těmito benefity může být rychlá a komfortní (hromadná) autobusová doprava, bezpečnost pohybu, možnost obživy či společensko-kulturní akce. Obyvatelé města tedy konzumují benefity připravené či vyvolané jinými obyvateli, př. divadelní vystoupení, happening, ale i sociální kontakty – setkání se sousedy. Jednotlivec střídá roli konzumenta a tvůrce benefitů. Díky směně benefitů se tedy předávají informace, materiálie, dojmy a zážitky – jedná se o formu komunikace. (Šourek, 2015)

Mediací lze chápat zpřístupňování benefitů odehrávajících se ve veřejném prostoru. Benefity jsou jí zprostředkovávány a interpretovány. Na příkladu: Benefit v podobě „setkání s přáteli u večeře“ není uniformní událostí. Dojmy, pocity a informace které z události získáme přímo ovlivňuje výběr konkrétní částí veřejného prostoru = místa setkání. Jestli se tedy obyvatelé sejdou v restauraci umístěné v parku / u památky / u rušné komunikace či přes internet, ovlivní nejenom kvalitu ale i možné téma jejich hovoru. Veřejný prostor i přílehlá stavební díla, která jej artikulují svojí formou, nadto sama o sobě komunikují s jejich uživateli. (Šourek, 2019)

První dva druhy komunikace by se neobešly bez třetího – zásobování. „Kromě dopravy lidí do míst, kde jsou potřeba, a do míst, kde jsou saturovány jejich potřeby, kromě surovin, výrobků i zboží zásobování zahrnuje také energie, elektronická sdělovací média, vodu pitnou, užitkovou i znečištěnou.“ (Šourek, 2015) Ve všech druzích komunikace se prolíná její obsah, který je také trojího typu – hodnoty kulturní, sociální a materiální.

Veřejný prostor, definován tedy jako prostor přístupný veřejnosti (úplně či částečně) poskytující a zprostředkující komunikaci, má dvě podoby. **Fyzický = urbánní veřejný prostor**, a **virtuální veřejný prostor**. „Virtuální veřejný prostor je prostorem médií: dnes zahrnuje denní tisk, rozhlas, televizi, internet i jeho nejrůznější produkty a další. Je nezávislý na struktuře města či sídelní struktuře.“ Urbánní veřejný prostor má na rozdíl od virtuálního veřejného prostoru kromě veřejnosti ještě druhou vlastnost = urbanitu, neboli bezprostřední fyzický kontakt s člověkem zbudovanou částí městského prostředí.

„Urbánní veřejný prostor zahrnuje exteriér – veřejná prostranství, stejně jako interiéry budov jsou-li veřejně přístupné. Ve všech těchto prostorách probíhá urbánní komunikace.“ (Šourek, 2015)

4 Změny ve veřejném prostoru vztahované k teorii Michala Šourka

4.1 Vyprázdňení – vliv na funkce veřejného prostoru

Aktuální pandemie nemoci covid-19 se začala šířit koncem roku 2019. Za pandemii byla nemoc označena 11. března 2020. Šíří se kapénkami ve vzduchu. Přenosu je tedy nejnějnější zamezit izolací obyvatel v jejich domovech. Proto první (dočasnou) změnou ve veřejném prostoru v důsledku restrikcí (v ČR vyhlášení nouzového stavu a omezení volného pohybu osob (Vláda ČR, 2020)) bylo jeho vyprázdňení. To značně omezilo jeho funkce:

1. Užívání benefitů města bylo většinou přesunuto do soukromého a virtuálního veřejného prostoru.
2. Zprostředkování zážitků (mediace) je až na výjimky znemožněna.
3. Zásobování (převážně zbožím a energiemi) se stalo pro fungování společnosti v tomto režimu nejvyužívanější a nejzásadnější funkcí urbánního veřejného prostoru. Zásobovány byly převážně soukromé prostory domácností. Obsahem komunikace ve veřejném prostoru tak zůstala hlavně složka materiální (např. kurýři s potravinami a dalším zbožím), v menší míře i sociální (sanitní vozy, sociální pomoc, státní správa).

Prim funkce zásobování je patrný již během zmiňované pandemie cholery (nové kanalizace, vodovody). Ovšem zřetel na tuto funkci přímo ovlivnil ostatní komunikační funkce prostoru. Na ulicích i náměstích vzniklo více užitečného prostoru, mohlo se v něm pohybovat více lidí a bylo v nich mnohem příjemnější prostředí pro pobyt.

Stejně tak jako se v reakci na pandemii cholery rozvinulo zásobování energiemi, bude nutné nyní rozvinout zásobování lidmi a zbožím. Tak, aby na náměstích vzniklo více užitečného prostoru, mohlo se v něm pohybovat více lidí a bylo v nich mnohem příjemnější prostředí pro pobyt.

Vyprázdňení urbánního veřejného prostoru umožnilo plynulejší opravy a jeho údržbu. K tomu se pojí změna uživatelů různých typů veřejných prostranství. V ulicích či náměstích se zdržovali převážně lidé, kteří zde museli být kvůli své práci (údržba, úklid), převážně z nižších sociálních vrstev. Kvalifikovaní, lépe placení pracovníci, kteří mohli využívat home office, začali dávat přednost parkům a zeleným místům. Změna uživatelů prostranství může vyvolat změny investic do nich vnášené. (Honey-Rosés et al. 2020) Tato tendence může být problematická pro veřejná prostranství méně užívaná již před pandemií, ze kterých se mohou stát vyloučené lokality.

4.2 Změny vztahu urbánního a virtuálního veřejného prostoru

Od jara letošního roku se mnoho činností přesunulo do virtuálního veřejného prostoru. Ten byl využíván k pracovním setkáním, k výuce, ke kulturním zážitkům, k setkávání s přáteli, či k nákupu.

Díky virtuálnímu veřejnému prostoru mohou obyvatelé mnohé benefity města konzumovat z domova – k tomu, aby si zajistili obživu, či prožili kulturní zážitek, nepotřebují nutně fyzicky být v urbánním veřejném prostoru. Také zásobování zbožím se odehrávalo, aniž by musela tento prostor většina obyvatel užívat.

Otázkou tedy je: Potřebují obyvatelé ještě urbánní veřejný prostor?

Možnost provádět většinu běžných činností ze soukromých domovů má svá úskalí. Jedním z nich je samotný fakt, že různé činnosti provádíme z jednoho fyzického prostředí, které není vždy dostatečně kvalitní. A tak i přes to, že skrze virtuální veřejný prostor můžeme být obyvatelé v kontaktu s některými částmi toho urbánního (přednášky, výstavy či představení natáčena v budovách, kde se předtím odehrávala; fotografie měst), zážitky těchto obyvatel jsou nekvalitní, pořád stejné, a stávají se tak fádní. Zprostředkování zážitků skrze virtuální veřejný prostor a soukromý prostor se jeví jako nedostatečné. Obyvatelé si budují svoji identitu také na základě identity místa (Norberg-Schulz, 2010). K místu je pojí zážitky, které je formují (Honey-Rosés et al. 2020) – pro kvalitní život tak potřebují kvalitní a pestré prostředí – potřebují provádět činnosti na různých místech, které zprostředkovávají jejich zážitky odlišně a kvalitně.

Lze tedy říci, že mediační funkce urbánního veřejného prostoru bude mít na jeho návěstěnost v době PostCovidové!! zásadnější vliv (současně s jeho kapacitou), nežli funkce zásobovací či konzumace benefitů. Vzhledem k tomu, že je jedinou funkcí, kterou nelze dostatečně uspokojit skrze prostor virtuální. Tento fakt vyvolává **potřebu atraktivního urbánního veřejného prostoru**, který bude kvalitnější než soukromé prostory obyvatel.

4.3 Změny vztahu exteriérového a interiérového veřejného prostoru

Změnu tohoto vztahu významně ovlivňuje změna „Intuitivní kapacity prostoru“, definovaného Wiliamem Whytem (1980). Jedná se o představu jednotlivých obyvatel o maximálním množství uživatelů daného prostoru v daném čase. Interiérový veřejný prostor utrpěl, protože se vlivem pandemie tato kapacita výrazně snížila. Důsledkem v krátkodobém horizontu bude zmenšení kapacity, oblíbenosti i využitosti interiérových veřejných prostorů. (Honey-Rosés et al. 2020)

Tyto předpoklady v ČR potvrdilo chování obyvatel během letních měsíců. Lidé se raději scházeli v exteriérovém veřejném prostoru na úkor interiérového, a zatím nejsou patrné žádné známky o změně tohoto trendu. Praxe zatím vyvrací názor, že místa vnímána jako čistě veřejná (park, náměstí) budou využívána méně než místa vnímaná jako poloveřejná, jako „třetí místa“ „domácí místa“ (pravidelně navštěvovaná restaurace, tělocvična...) (Low, Smart, 2020) Z tohoto lze vyvodit dva důsledky.

1. Aby občanská vybavenost dál správně fungovala, potřebuje expandovat do exteriéru. Tento trend není nový, venkovní čítárny či třídy se místy zavádí již několik let. Na existenci předzahrádek jsme zvyklí. Ovšem nyní toto téma nabývá na důležitosti. Například Rotterdam dovolil dočasně veškerým podnikům (tedy i službám jako je kadeřnictví) zabírat bez poplatků a povolení běžná parkovací místa.
2. Je potřeba poskytnout dostatek kvalitního exteriérového prostoru obyvatelům města. Možným řešením je:
 - a) Úprava celostátní legislativy: V současné době je stanoven požadavek na nová veřejná prostranství v nových čtvrtích ve vyhlášce č 501/2006 o obecných požadavcích na využívání území, § 7 odst. 2 takto: „Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní

komunikace.“ Je možné uvažovat o úpravě tohoto požadavku, který ovšem není všespásný, a to z hlediska různorodosti jednotlivých měst, kdy pro některé je již stávající požadavek naddimenzován.

- b) Vzhledem k tomu se jeví jako nejlepším řešením vypracování koncepce veřejných prostranství v rámci ÚPD a manuálu jeho tvorby jednotlivými městy. V Územních plánech pak můžou mít jednotlivé nově navrhované zastavitelné plochy v rámci ploch s rozdílným způsobem využitím předepsané požadavky zakomponování různě velkých veřejných prostranství, či můžou být jejich plochy vyčleněny zvlášť. Manuál tvorby zase dodá parametry pro navrhování odpovídající místním podmínkám. Tyto materiály musí být vytvářeny se zřetelem na dostatek prostoru pro veřejná prostranství. Diskutabilním příkladem jsou Pražské stavební předpisy, lokální prováděcí předpisy ke stavebnímu zákonu, které zavedením odstupových úhlů r. 2018 umožnily fasádám objektů se k sobě přiblížit, čímž vzniká užší uliční prostor, který na základě změny „Intuitivní kapacity prostoru“ již nemusí pojmout dostatečné množství obyvatel, může zamezit vzniku předzahrádek a dostatečně širokých chodníků.

4.4 Změny vztahu soukromého a veřejného prostoru

V důsledku pandemie se mohou odehrát i změny vazeb a hranic soukromého a veřejného prostoru. Díky rozšíření home office či online výuky, se části soukromých obydlí dostávají do virtuálního veřejného prostoru. I přesto, že některé komunikační aplikace umožňují i komunikaci z virtuální místnosti, lze očekávat častější požadavky na implementování pracoven do bytů a domů. Tendenci podporuje i průzkum provedený společností Procházka & Partners: dle kterého 75 % firem zachová home office i po skončení krize, z toho 15.9 % neomezeně navždy, zbylí jako možnost na několik dní v týdnu či měsíci. (Retrend, 2020) A také aktuální trh nemovitostí – nejvíce jdou na odbyt prostory, které mají k dispozici zahradu či prostor na home office. (The Guardian, 2020)

Ovšem, již vzhledem ke zmíněné mediační funkci veřejného prostoru, kterým jsou i kanceláře, lze říci, že budou dále využívány, ale v menší intenzitě. Dle průzkumu Colliers International by obyvatelé nejraději chodili do kanceláře nejméně 3 dny v týdnu. (Retrend, 2020)

Již nyní je patrné, že poptávka po kancelářských prostorech v roce 2020 klesla, což v kombinaci s od roku 2014 největší stavební činností v oblasti kancelářských budov snižuje obsazenost kanceláří. Trendu lze jistě zamezit navrhováním flexibilních kanceláří, po kterých dle průzkumu Colliers International nyní i do budoucna roste poptávka. Nejenom flexibilní kancelář, ale hlavně také flexibilní a multifunkční objekty budou zárukou živé lokality a živého města. V Praze je nyní nejvíce těchto kancelář situovaná v centru (Retrend, 2020). Což vyvolává dopravní komplikace, problém zásobování lidmi. Reakcí na tento problém je již nyní patrný posun poptávky po těchto kancelářích z centra města směrem do vnějších městských lokalit. To umožňuje vrátit do městských center další funkce, hlavně bydlení, či jiné typy interiérového veřejného prostoru.

Tato tendence ukazuje na raná stadia **decentralizace**. Tu posiluje i samotný fakt slabší vazby obživy a města. Lidé, kteří budou na místo zaměstnavatele dojíždět jenom občas, nemusí bydlet blízko. Můžeme tedy očekávat novou vlnu suburbanizace.

5 Suburbanizace

Trend suburbanizace je patrný v zahraničí: příkladem v Americe zvažuje v přímém důsledku pandemie stěhování do méně rušné lokality třetina obyvatel – přesněji 43 % dotázaných v průzkumu provedeného na konci dubna. (The Harris Poll,

2020) Tato skupina se skládá převážně z lidí ve věku 18–34 let – mladé generace, která bude nyní určovat vývoj vzorců bydlení. Podobně dle studie realitní firmy Hamptons International v Londýně pronajímatelé snižují nájemné až o 20 %, protože nájemci v pandemii opouštějí centra měst (příčemž normálně meziročně klesne tak o 4 % v Londýně, o 0,5 % v celé Anglii). (The Guardian, 2020)

Lze předpokládat, že se lidé budou stěhovat do okolí měst spíše než na vzdálený venkov či samoty, protože ve městech se stále nachází atraktivní urbání veřejný prostor, který zprostředkovává naše zážitky, a dělá je kvalitnějšími.

Vztaženo k Praze tedy lze očekávat ještě rychlejší rozvoj obcí středočeského kraje s dobrou dostupností do hlavního města. Proto roste potřeba spolupráce Prahy se Středočeským krajem v koordinování tohoto rozvoje a zátěží z něj plynoucích. Mezi nejdůležitější úkoly na úrovni metropolitní koordinace bude patřit zajištění nových podmínek pro ochranu zdraví, řešení negativních dopadů na změnu klimatu (souvisejících se zvýšenou mobilitou, individuálním vytápěním a rozšířením ekonomických aktivit) a řešení bytových potřeb (se zvláštním ohledem na dostupné a sociální bydlení). (Tosics, 2020)

Situaci může pomoci mimo jiné již deklarované sjednocení systému PID a SID, a také výstavba parkovišť P+R na přestupných bodech, která je prozatím nedostatečná. Pro názornost r. 2016 měla Praha k dispozici 3 009 míst. Do roku 2030 by se měly kapacity navýšit na 6 000 – otázkou je, jestli je tento cíl, stanovený roku 2016, dostačující. (Praha – Strategický plán, 2016)

5.1 Distribuce zeleně

Stěhování se do suburbí pro mnohé znamená větší kontakt s přírodou. Z psychologického hlediska tedy potřebu se stěhovat zmírní dostatek zeleně a exteriérového veřejného prostoru ve městech. Od propuknutí pandemie je patrná větší využívanost zelených míst, převážně ke sportu, rekreaci a socializaci. Tato místa jsou sama o sobě atraktivní. Příčemž bylo patrné upřednostňování malých parků a alejí.

Důležitá bude hlavně jejich dostatečná údržba a vzájemná provázanost.

Jako nejdůležitější se jeví podpora malých lokálních zelených míst – která jsou také od začátku pandemie upřednostňována. Malá, lokální zelená místa umožní odlehčení, menší koncentraci obyvatel ve známých parcích. Tato „sousedská místa“, ve kterých se potkávají převážně ti samí lidé, bydlící v blízké vzdálenosti, také umožní tvorbu lokálních komunit, které jsou od jara jednou z mála platforem neformální komunikace. Pro jejich tvorbu je vhodné revitalizovat špatně řešené křižovatky, využít střešní krajiny či brownfielity či integrovat aleje do uličních prostor. (Honey-Rosés et al. 2020)

Města, která mají propojené diferenciované a decentralizované zelené plochy – jako například v Nantes či Valencii, mají výhodu. Lépe poskytnou „denní dávku“ přírody svým obyvatelům, aniž by museli cestovat dále od svých domovů. Z hlediska biologické rozmanitosti ale budou nepřetržitě síť zeleně stále cennější než izolované záplaty. (Honey-Rosés et al. 2020) Poměrně souvislou síť zeleně má i Praha (Celoměstský systém zeleně). Strukturu bude nutné doplnit a lépe propojit, vzhledem k tomu, že od začátku pandemie jsou parky a další přírodní plochy celoměstského významu, i vzhledem k zmenšené „individuální kapacitě prostoru“, poměrně přetížené.

6 Mobilita

Pandemie má od svého začátku zásadní vliv na dopravní vzorce. Změnily se preference ve způsobu dopravy, její četnost, délka, a často i počáteční a koncové body jednotlivých tras. Doted' byla kvalitní městská mobilita stavěná na dostupnosti městské hromadné dopravy (MHD). (Polívková, 2020) Vyvalstálým problémem je zmenšená obliba využívání MHD obyvateli, způsobená jak zmiňovanou zmenšenou „intuitivní kapacitou

prostoru“, tak rozšířeným názorem, že se jedná z hlediska zdraví o nebezpečný prostor s vysokou pravděpodobností nákazy. Tento názor je příživován částí samotných obyvatel, kteří nerespektují pravidla – hlavně nošení roušek v MHD. (Lidovky.cz, 2020) Menší využívání MHD vede k větší hustotě individuální automobilové dopravy.

K předcházení problémů spojených s automobilovou dopravou, je nutné udržovat atraktivitu městské hromadné dopravy – zajištění hygieny ve vozech, informovanost obyvatel o její bezpečnosti, ale také zvýšení četnosti spojů na vytížených trasách, pro lepší distribuci obyvatel.

Dále je potřeba nabídnout alternativní formu individuální dopravy. Formu nezatěžující životní prostředí a podporující fyzickou aktivitu obyvatel – neboli chůzi, cyklistiku a další formy mikromobility (např. koloběžky). Tyto formy mobility jsou klíčovými doporučením WHO pro všeobecné zdraví před COVID-19, a také zažívají od jara velkou podporu v mnoha metropolích. Objevily se různé druhy podpory:



obr. 1 – Podporování mikromobility Londýnem, Zdroj: wikimedia commons

1. Slovní pobídky a programy měst, motivující své obyvatele k využívání mikromobility, provedené formou sloganů na billboardech či informačních cedulí a štítků na sdělovacích plochách či publikované v místních médiích.
2. Změnami fyzického prostředí (především dočasnými, ale také trvalými)
 - a) změnou jeho užití pomocí značení
 - b) formou reálné výstavby
 - c) taktickým urbanismem

Add a) Jedná se především o projekty „Open streets“ a „Slow streets“, neboli uzavření částí, či celých ulic pro automobily (s výjimkou IZS a rezidentů, případně zásobování) a jejich poskytnutí pěšímu provozu. Uzavření je často značeno pouze dopravním značením, případně zátarasem (mobilním prvkem) znemožňujícím vjezd do ulice) Z již provedených realizací:

- New York: otevřel v rámci Open streets přibližně 160 km ulic. Ty poskytují kromě surového prostoru také jiné možnosti a aktivity, mimo jiné díky neziskovým organizacím. Skupina StreetLab v rámci NY Open Streets poskytuje i bezdotyková hřiště pro děti, či dětský mobiliář potřebný pro psaní domácích úloh, s kterými mohou dětem pomoci dobrovolníci. (NYC, 2020)
- Oakland otevřel v rámci Open streets přibližně 34 km ulic pro chodce, protože čelil přeplněným parkům. (WHO, 2020)

- Podobné projekty můžeme vidět v Milánu, Vídni, San Franciscu, Mineapolis, a dalších.

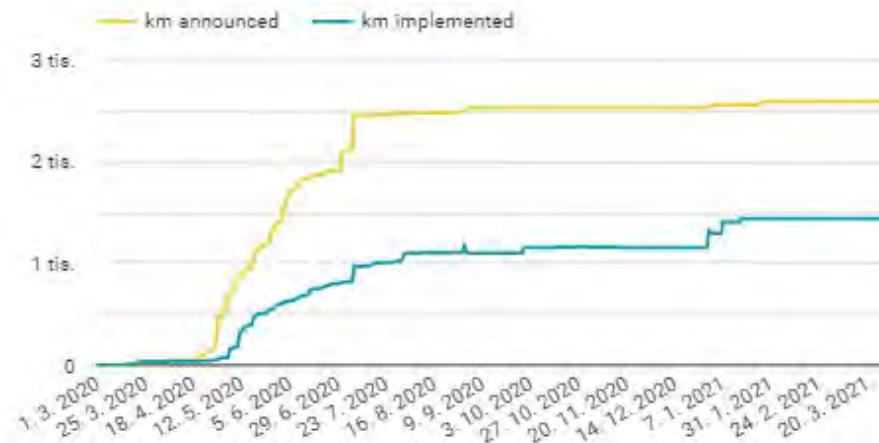
Add b) Zde hlavně projekty nových (dočasných či trvalých) cyklostezek. Umístování nových parkovacích míst na kola, či dobíjecích míst na elektrokola, elektrokoloběžky a skútry. Poté tzv. „parklety“ – defacto lokálně rozšířené chodníky na úkor parkovacího pruhu pro automobily za cílem umístit na ně předzahrádky přilehlých především gastronomických provozů. Výběr z již provedených realizací:

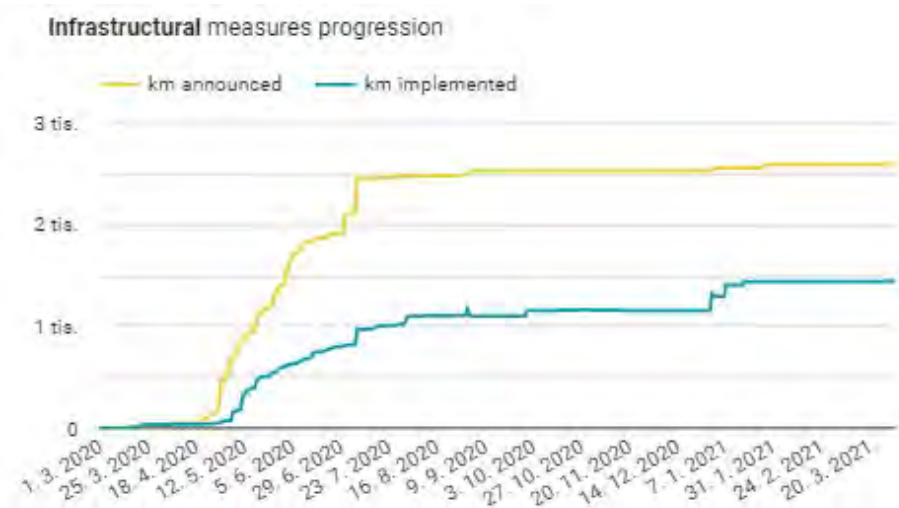
- Lima (Peru) otevřela 46 km dočasných a 16 km trvalých cyklostezek. (WHO, 2020)
- Bogota přidala do své cyklistické sítě 76 km plnohodnotných obousměrných dočasných cyklostezek.
- Brusel 40 km cyklostezek (BBC, 2020)

Add c) Projekty taktického urbanismu jsou dočasné, provedené převážně mobilními úpravami (květináče, lavičky, instalace...) či nestavebními úpravami povrchů (nabarvením), které mění využití prostoru i jeho fyzickou podobu. Mají za cíl ověřit možnost renovace zanedbaných či špatně užitých míst (často nepotřebných křižovatek), nabízejí možnost poskytnutí zpětné vazby od obyvatel. Tyto projekty jsou ze své podstaty převážně vyvolané i uskutečněné samotnými obyvateli města (někdy mohou být až na hranici se zákonem). Tato práce se ovšem zmiňuje pouze o projektech spadajících do této kategorie, uskutečněné municipalitou měst a odborníky.

V mnoha případech úpravy zahrnují kombinaci přístupů. Časté jsou úpravy uličních profilů, ve kterých je na základě místních poměrů zbudována cyklostezka, rozšířen chodník, či vystavěn parklet na úkor automobilového pruhu či parkovacích míst. Nebo je na úkor pruhu pro automobily vyznačen cyklistický pruh pouze (vodorovným i svislým) dopravním značením. Či je ulice označena za obytnou zónu či zónu 30 (max 30 km/hod) a vyznačena také jako cyklostezka.

Infrastructural measures progression





obr. 2 a 3 - Grafy porovnávající oznámené a již reálně provedené úpravy ve veřejném prostoru k březnu 2021, Zdroj: ECF COVID-19 measures tracker v1.1.

Z dlouhodobých plánů a strategií:

- „Paříž na kole“ – plán Paříže, prosazovaný primátorkou Anne Hidalgo. Do roku 2024 chce zajistit ve 100 % svých ulic bezpečné podmínky pro jízdu na kole. (Polívková, 2020)
- Torino 2030: strategický plán Turínu, který byl představen v prosinci 2020 a ve kterém se odráží řešení změn vyvolaných pandemií v návaznosti na dlouhodobé cíle. Plánuje podporovat elektro mikromobilitu, neboli elektrokoloběžky a pod. Dále výstavbu dobíjecích míst mikromobility na úkor těch parkovacích pro automobily. (Polívková, 2020)
- Nový Zéland je příkladem oficiální podpory na úrovni státu. Již v první půlce dubna přislíbil městům 90 % spolufinancování zrychleného přerozdělení uličního prostoru ve prospěch chodců a cyklistů. (Polívková, 2020)

Podpora mikromobility je patrná v překotném vyhlašování úprav veřejných prostranství pro její podporu napříč světem, které začalo na přelomu března a dubna 2020, v přímém důsledku pandemie. V průběhu půl roku se reálně implementovala přibližně polovina všech oznámených opatření.

6.1 Adaptační strategie Milán 2020

Všechny výše zmíněná opatření na podporu mikromobility jsou obsažena a dobře čitelná na Adaptačním plánu města Milán, a jeho projektu Open Streets, vydané v reakci na pandemii, které zde poslouží jako příklad. (Milan, 2020)

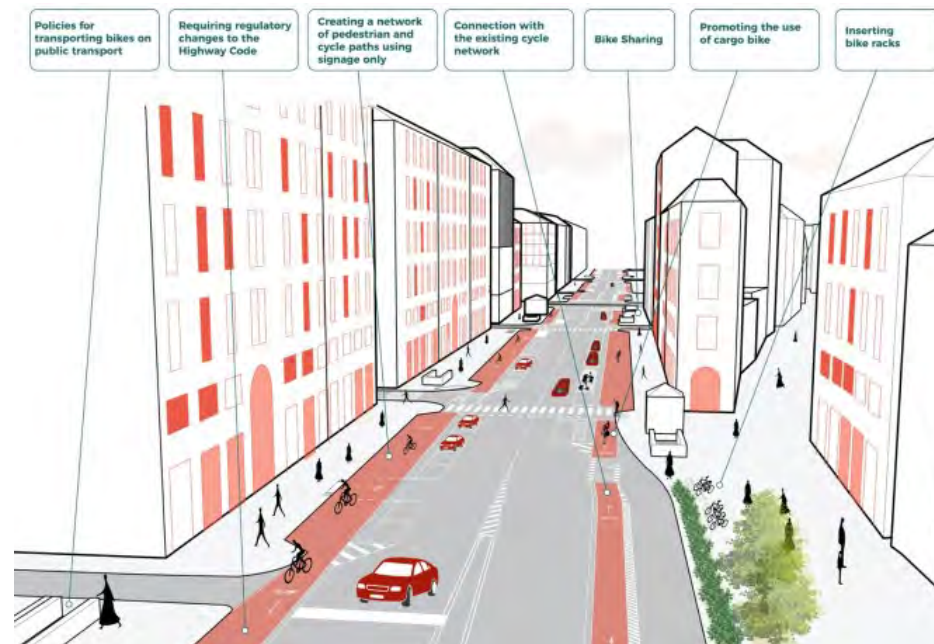
Adaptační strategie poskytuje slovně vyjádřené obecné oblasti podpory a myšlenek reorganizace města v reakci na sociální distancování a další opatření vzhledem k pandemii. Apelují na nastolení „new normal“, která se oproti před pandemickému normálu bude lišit v úrovni vedení města mimo jiné také:

- větší podporou MHD
- pomocí potřebným a veřejnými investicemi
- ztenčením a zrychlením byrokratických procesů
- zahájením rozsáhlých projektů údržby a sanace stávajících nemovitostí,

- veřejných i soukromých
- podporou územního plánování
- podporou digitalizace

A v úrovni města samotného mimo jiné také:

- reorganizací městského časového rytmu – změna a diferenciacie pracovních dob či prodloužení otevírací doby pro veřejnost, aby se předešlo dopravním špičkám.
- Podpora mikromobility – pomocí:
 - rozšiřování cyklistické sítě
 - podporou sdílených systémů kol a mikromobility
 - zvyšováním četnosti parkovacích míst na kola
 - rozšiřováním chodníků
 - tvorbou obytných zón a zón 30
 - vyžadováním regulačních změn silničního řádu s cílem zjednodušit pravidla na podporu chůze a jízdy na kola
 - zvýšení četnosti krátkodobých parkovacích stání pro drop-off (donášku zboží do domácností) a zdravotní péči
- Podporu realizace projektů taktického urbanismu
 - dočasná i trvalá otevřená náměstí, které poskytnou venkovní prostory pro vybavenost, pro kulturu, sport, trhy a setkávání



Planned interventions



Planned intervention for walkability and cyclability in the city of Milan

obr. 4 – Představa ulice Corso Buenos Aires v Miláně, Zdroj: Adaptation strategy, Milan
obr. 5: Přehled plánovaných změn, Zdroj: Open Streets, Milan

- Play streets – dočasné pěší zóny s hřišti pro děti (prioritně v sousedstvích bez zelených ploch).

V projektu Open streets jsou poté ustanoveny konkrétní projekty avizované v adaptační strategii, většina z nich provedena pomocí nestavebních zásahů (mobilními prvky či dopravními značením). Například graficky znázorněné plánované proměny profilů některých ulic (Corso Venezia, projekty zóny 30 Via Marghera, Lazzaretto, obytná zóna Via Casati...) Dále znázorněny plánované zásahy Open streets v pilotní lokalitě (Porta Venezia-Lazzaretto district) či představen návrh projektu „Piazze Sicilia“, který vznikl na jednom z 65 míst již vytipovaných lokalit v projektu z roku 2018, v rámci kterého vznikla proměna náměstí Piazza Aperte – zdárného příkladu taktického urbanismu.

Strategie a projekty v Open streets navazují na již stávající strategie:

- Sustainable Urban Mobility Plan (2018): Plán zahrnující nosnou kostru cyklostezek, kterou chtějí nyní rozšířit o nových přibližně 35 km. Přičemž rozšíření bude podpořeno změnami legislativy zahrnuté do naléhavých a nouzových vyhlášek.

- The Milan 2030 Territory Management Plan (PGT): A plán identifikující síť potenciálních pěších oblastí pro transformaci na město 15 min docházkových vzdáleností.

Kromě toho se také opírají o zahraniční zkušenosti, převážně na úspěch Nizozemské dopravní revoluce ve prospěch cyklistiky podpořené vládou, která byla vyvolaná energetickou krizí roku 1973, a díky které je nyní 30 % vnitrostátního cestování na kole. Změna dopravních vzorců a podpora mikromobility není novým prvkem, který by doteď nebyl podporován. Ovšem vlivem pandemie se podpora mnohonásobila a myšlenka zpopularizovala v mnoha místech, která na ni ještě nebyla připravena. Pandemie poskytla výhodu tvorby dočasných změn (např. výstavby cyklostezek), které pro zvládnutí stavu nouze nabývají naléhavějšího aspektu a narážejí na menší odpor ze strany občanů. O tento obecně menší odpor se opírá i Milán, který by se chtěl během krizového stavu dostat o krok blíže k dlouhodobým plánům, o které se Adaptační strategie opírá. Obdobně jako ostatní města, která již ve svých plánech s podporou mikromobility počítala, dostal možnost k jejich rychlejšímu uskutečnění.

V těchto bodech Můžeme vidět paralelu s českou novelou stavebního zákona, která si klade podobné cíle (i když její provedení k nim nemusí spět).

6.2 Strategický plán Prahy a vývoj v Praze

Tato epidemie, jak již bylo zmíněno v mnoha jiných článcích a studiích, je příležitostí – kromě jiného i příležitostí pro vytvoření takových podmínek v urbáním veřejném prostoru, aby se v něm lidé bezpečně a rádi pohybovali.

Jestli se Praha chytla této příležitosti, bude nyní načrtnuto v malé „case study“ nynější situace v Praze, která je založena především na oficiálních zdrojích IPR a zpravodajství, a soustředí se hlavně na výše představené reakce a změny v důsledku pandemie covid-19.

Praha v reakci na pandemii nevytvořila nový strategický dokument, který by nahrazoval či doplňoval dokumenty stávající. Stávající dokumenty, kterými se rozvoj Prahy řídí, ovšem obsahují některé myšlenky a procesy, témata, které jsou mezi výše zmíněnými, v důsledku pandemie jsou vnímány jako důležitější a jsou celosvětově podporována:

6.2.1 Strategický plán hl.m. Prahy (aktualizovaný roku 2016, stanovující vizi Prahy pro rok 2030)

Opírá se o celoevropské strategie. Má být v synergii s Metropolitním plánem, a jednotlivé koncepce dílčích témat a strategií jsou mu naopak podřízeny, pro umožnění jejich koordinace. (Praha, 2016)

Strategický plán obsahuje kategorie, které akcentují s řešeními a tendencemi vyvolané pandemií, které jsme již zmiňovali. Konkrétně:

1) v sekci „Život ve městě“

- deklaruje adaptaci na město krátkých vzdáleností stavěnou především na polyfunkčnosti území a zastavování brownfieldů nežli volný ploch za městem
- zvyšování atraktivity a pobytové kvality veřejných prostranství
- deklaruje zvyšovat fyzickou prostupnost a bezbariérovost
- usnadňovat pěší spojení frekventovaných lokalit

Tyto prohlášení směřují k přívětivějšímu městu pro chodce, a staví chůzi do pozice preferovaného způsobu dopravy po městě.

2) v sekci „Udržitelná mobilita“

- určí problémy Prahy, jako je negativní vliv automobilové dopravy na ŽP a VP, nedostatek P+R, či nekonceptní organizace zásobování města
- hlavním indikátorem dosažených změn je Zvýšení podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce (není zadané přesné cílové procento)

Přičemž dělba přepravní práce z roku 2016 je následovná: 43 % cest bylo vykonáno veřejnou dopravou, 33 % automobilovou dopravou, 23 % pěšky a 1 % na kole. Ze zmíněné dělby přepravní práce je patrné výrazné využití MHD. To akcentuje kvalitní systém veřejné dopravy v Praze, která je jejím potenciálem, a je strategií dál výrazně podporována. Podpora pěších a cyklistů je dál nastíněna pouze v kapitole:

3) Nová propojení

- deklaruje mimo jiné vytvoření nové nabídky tras a prostorů pro chůzi a používání jízdních kol
- přípravu a realizaci nových cyklistických tras s důrazem na jejich bezpečnost a atraktivitu, s vazbou na síť ve Středočeském kraji (není vyjádřen počet kilometrů nových cyklistických tras)
- optimalizaci podoby a stavu dálkových cyklistických tras a dal.

6.2.2 Realizační plán (vydaný roku 2018 navazuje na strategický plán)

Realizační plán vyjadřuje některé problémy Prahy k vyřešení, a především představuje konkrétní projekty, které mají naplňovat směr vývoje stanovený Strategickým plánem. Zde budou zmíněny projekty podporující v předchozích kapitolách popisované tendence, především mikromobilitu a dostatek atraktivních veřejných prostranství. (Praha 2018)

1) Koncepce užívání veřejných prostranství

- Záměrem je zjednodušit v Praze podmínky a pravidla pro aktivní kulturní a společenské užívání veřejných prostranství – vytvořit transparentní systém správy, který rozlišuje veřejný a soukromý zájem a vytvoření jednotné komunikační platformy
- jedná se tedy převážně o podpoření kulturních akcí v exteriérovém veřejném prostoru, z aktuálního hlediska stěžejní záležitosti

2) Strategie revitalizace transformačních území

- indikátorem projektu je Podíl investičních nákladů na veřejnou vybavenost veřejného a soukromého sektoru (podíl není vyjádřen číselně, pouze je stanovena vzrůstající tendence)

3) Úprava pražských vyhlídek

- cíl: 30 revitalizovaných a 10 nově vybudovaných do konce roku 2019

4) Příměstský park Soutok

- cíl: Zvýšení podílu obyvatel s pěší dostupností do městských i příměstských parků do 15 minut (podíl není vyjádřen číselně, pouze je stanovena vzrůstající tendence)

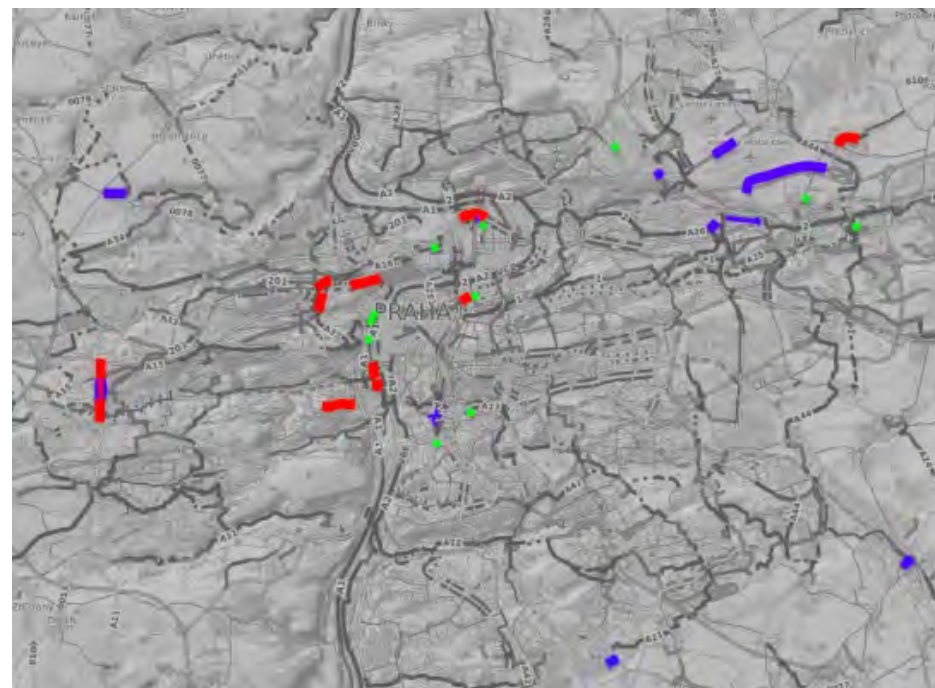
Dále se v projektech nachází podpora MHD a elektromobility, ovšem žádný projekt není mířen na podporu cyklistiky, i přesto, že Strategie si klade za cíl vytvářet nové trasy.

6.2.3 Cyklistika v Praze

Pomalým tempem i přesto nějaké úpravy vznikají, a to na základě Generelu cyklistické dopravy z roku 2018.

Na obrázku č. 6 je patrný Souhrn cyklistických změn za rok 2019. Červeně jsou cyklopruhy, modře cyklostezky, tence modře legalizované chodníky a zeleně cykloobousměrky. Generel má ale několik nedostatků, mimo jiné jasně neurčuje, které trasy měly být zásadně řešeny jako chráněné, a kde je přípustný nižší standard. (Šnobl, 2020)

Kvalita cyklo opatření je přeneseně patrná z „mapy dopravního stresu“ provedené týmem „Pražou na kole“ na základě obdobné studie ze San Franciska. Ukazuje poměrně velké množství oranžových tras (vedené po frekventovaných silnicích III. třídy) a také některé červené, na které si troufne odhadem pouze 1 % dospělých cyklistů. Problémem jsou hlavně úseky páteřních cyklotras, které jsou po většině své délce pro jízdu příznivé, ale obsahují přerušování červenými úseky. (Filler, 2020)

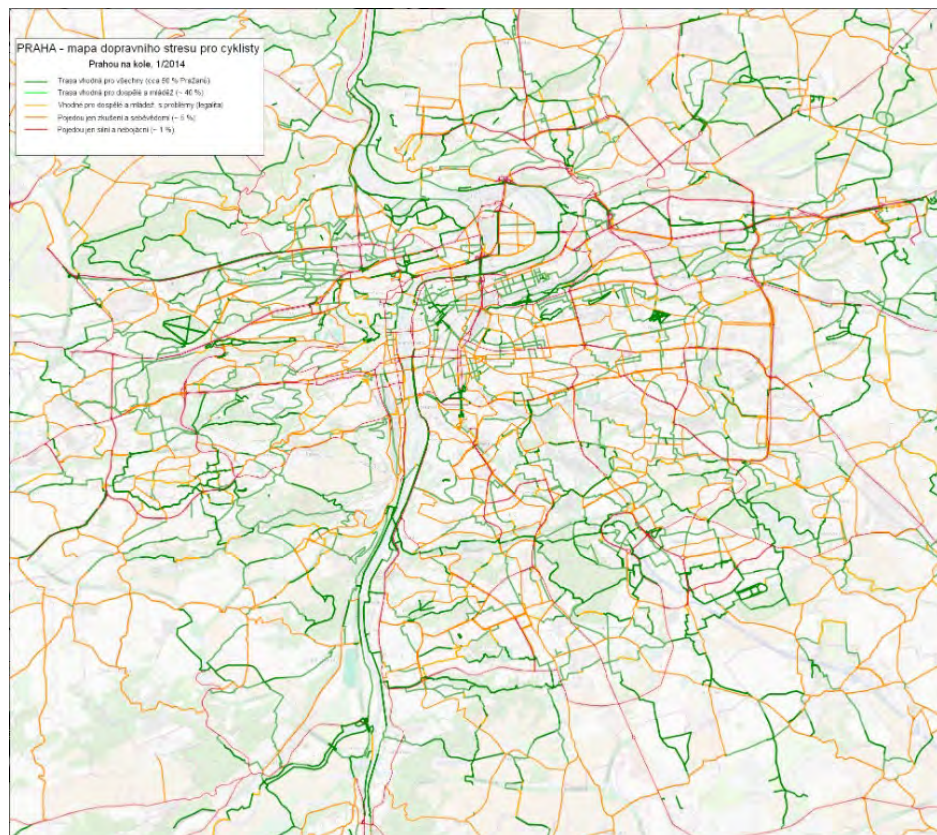


obr. 6 – Souhrn cyklistických změn za rok 2019, autor: Martin Šnobl, Zdroj: Prahou na kole

Již během prvních 2 týdnů pandemie v březnu byl patrný mírný nárůst počtu cyklistů v Praze.

Průměrný počet cyklistů za první polovinu března 2020 narostl oproti minulému roku o více než 50 %. Po omezení cest vládou byl denní průměr na sčítač oproti loňsku o 10 % vyšší. I na orientačním výpočtu modelu Dělbí dopravní práce (Filler, 2020) je patrná stejná tendence jako v jiných metropolích a městech. Je potřeba zmírnit automobilovou dopravu podporou chůze a cyklistiky. (Dělba přepravní práce 2020 (orientační výpočet): 24 % cest vykonáno veřejnou dopravou, 46 % automobilovou dopravou, 27,5 % pěšky, 2,5 % na kole)

Trend je podporován i samotnými obyvateli města, např. spolkem AutoMat (který se podílel na návrhu strategického plánu), spolkem Prahou na kole, nebo občanským sdružením Pražské matky, které má již za sebou úpravu několika křižovatek a ulic u pražských škol, zvyšující kvalitu užívání a bezpečnost pro chodce. Na základě jejich iniciativ se zavedlo také několik „školních ulic“ u objektů škol, ve kterých je omezený automobilový provoz pouze v ranních špičkách.



obr. 7 – Mapa dopravního stresu, autor: Vratislav Filler, Zdroj: Prahou na kole

6.2.4 Aktuální pražské projekty, „pražské židle a plácky“

Z iniciativy IPR vznikl velmi diskutovaný projekt Smetanova nábřeží. (ČTK, Šafhauser, 2020) Projekt od 23. května zklidňuje provoz vjezdu ve směru od Národního divadla, s omezením vjezdu automobilů pouze na noční hodiny. Prostor dopravního pruhu a několika parkovacích míst je proměněn na předzahrádky restaurace a místa pro galerii.

Další přechodná opatření se odehrávají v rámci projektu „pražské židle a plácky“ (IPR, 2020). Tento projekt spadá do kategorie taktického urbanismu. V rámci projektu vznikla proměna 3 prostranství:

1. Mariánského náměstí, která bude trvat až do stavební rekonstrukce náměstí ateliérem Xtopix
2. náměstí na křižovatce Americká / Záhřebská, na které nyní probíhá vyhodnocení, to bude poté sloužit jako fundovaný podklad pro rozhodování městské části
3. prostor v Malvazinkách, na křížení ulic Peroutkova a U Šalamounky, které vzniklo na základě dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření a vyhodnocení projektu mělo proběhnout do konce roku 2020 (Kočová, 2020)

Patrná je odlišná kvalita zpracování řešení od prezentovaných dočasných opatření v zahraničí. Ovšem i tyto kroky, byť na nich je co zlepšovat, jsou správným směrem. Směrem k trvalým změnám umožňujícím a zkvalitňujícím pobývání občanů ve veřejných prostranstvích. Praha ale zatím dostatečně nevytváří dočasné projekty rozšiřující či vytvářející chodníky, cyklostezky, podporující mikromobilitu stejného charakteru, jako zahraniční příklady. Z trvalých projektů jsou nyní plánované převážně nové lávky pro pěší, a také projekt „Dražní promenády“. Jedná se o proměnu opuštěného koridoru benešovské trati na pěší a cyklo promenádu. Bývalá trať se má stát zelenou bezmotorovou páteří Vršovic a Strašnic. Časově zatím není realizace projektu určena, ovšem její propagace začala ve správnou dobu. Praha také podporuje mikromobilitu slovními pobídkami. Nenajdeme zde ucelený program pro její podporu, ale jednotlivé zprávy, příkladem rozhovor s ředitelem IPR Ondřejem Boháčem či videa „Doprava není závod“ produkovaná IPR.

Momentální celosvětové dění potvrzuje urychlení změn v interiéru města, které jsou umožněny dočasnými úpravami veřejných prostranství a změnou myšlení obyvatel.



obr. 8 – Náměstí na křižovatce Americká / Záhřebská, autor: Jan Malý, Zdroj: IPR



obr. 9 - projekt Drážní promenády autor: Tomáš Cach; zdroj: CAMP, výstava Praha zítřka

7 Závěr

Stejně jako pandemie nemocí v minulosti, má i nynější pandemie covid-19 na veřejný prostor vliv. V některých ohledech se tyto vlivy shodují. Například v důležitosti a rozvoji zásobování a pozitivním vlivem na kvalitu veřejných prostranství vzniklým tímto rozvojem, ve změnách vzorců osídlení či ve zvýšené snaze nalézt řešení, která by pomohla pandemiím předcházet. Ovšem nynější globální svět má oproti minulosti několik specifikací, která dříve nemohla ani nemusela být řešena – primárně dominující funkci virtuálního veřejného prostoru. Nynější tendence, vyplývající z reakce na aktuální pandemii a nastolená nouzová opatření jsou:

1. Urbání veřejný prostor budeme nadále využívat nejvíce díky jeho funkci zprostředkování zážitků – proto je potřeba, aby byl atraktivní.
2. Exteriérový veřejný prostor bude využíván více, nežli prostor interiérový – o to více je potřeba, aby byla veřejná prostranství atraktivní, a především dostatečně kapacitní.
 - a) Pro tvorbu adekvátních veřejných prostranství a stanovení přiměřených finančních nákladů na opatření pro zvýšení atraktivity a funkčnosti je nutné v rámci ÚPD stanovit koncepci veřejných prostranství, jejich hierarchii a požadavky na vybavení.
3. Kancelářské komplexy budou patrně méně využívány – nastává potřeba změn jejich typologie a zvýšení míry polyfunkčnosti území – nejvíce v atraktivních územích jako jsou městská centra, kde redukce administrativy na nutné reprezentační minimum pomůže zamezit deurbanizaci a oživit aglomerační jádra.
4. Můžeme očekávat novou vlnu suburbanizace – roste nutnost koordinace rozvoje aglomerace se středovým městem.

5. Stoupá potřeba se zaměřit na implementaci lokálních zelených míst do struktury města a údržbu parků.
6. Již nyní se odehrávají změny v mobilitě – je nutné zabránit rozšířenímu využívání individuální automobilové dopravy, a to:
 - a) Kvalitní péčí o hygienu MHD, zvýšením četnosti spojů, udržením cenové dostupnosti a koordinací jednotného systému.
 - b) Podporou pěších, cyklistů, a mikromobility.
 - i) Změnami uličních profilů; tvorbou nových či rozšiřováním prostorů pro chodce.
 - ii) Tvorbou infrastruktury pro mikromobilitu včetně parkování.
 - iii) Příspěvků a dotacemi na nákup a provozování mikromobility.
 - iv) Tvorbou nových veřejných prostranství pro chodce.

Vzhledem k tomu, že pandemie pořád trvá, bude potřeba toto téma dále zkoumat. Mnoho informací se vyjasní až po odeznění pandemie. Bylo by vhodné provést terénní studie, začít více sledovat, jak pandemie ovlivnila názory obyvatel nebo změnila politickou proveditelnost.

Literatura

- BBC (2020) Coronavirus: How pandemic sparked European cycling revolution. In: BBC – Homepage [online]. Copyright © 2020 BBC. The BBC is not responsible for the content of external sites [cit. 27.09.2020]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/world-europe-54353914>
- BICK, Alexander et al. (2020). Work from Home after the Covid-19 Outbreak (June, 2020). In: FRB of Dallas Working Paper No. 2017, DOI 10.24149/wp2017
- ČESKO (2006) Vyhláška č 501/2006 o obecných požadavcích na využívání území In: Sbírka zákonů, Česká republika. 2006, částka 163/2006
- ČTK, ŠAFHAUSER, Roman (2020) Praha ukázala vizi Smetanova nábřeží: dřevěné plochy a jednotné zahrádky. In: Idnes.cz [online]. 10. 06. 2020 [cit. 2020-09-08]. https://www.idnes.cz/praha/zpravy/smetanovo-nabrezi-kultura-zahradky.A200610_104722_praha-zpravy_rsr
- ECF COVID-19 measures tracker v1.1. [online]. [cit. 06.11.2020]. https://datastudio.google.com/u/0/reporting/1ae589b4-e01c-4c27-8336-f683ea516256/page/fXVTB?fbclid=IwAR3boPbRgvncP1wFi5EEyQ0IIQ31vxHI_dmPUZxlADrmvT3jqg4Lr0_akCc
- FILLER, Vratisav (2020) Mapa dopravního stresu. In: Prahou na kole [online]. Copyright © [cit. 21.09.2020]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2014/02/mapa-dopravnihostresu/>
- FILLER, Vratisav (2020) Potvrzeno: Pražané volí během pandemie častěji jízdu na kole. In: Prahou na kole [online]. Copyright © [cit. 21.09.2020]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2020/03/potvrzeno-prazane-voli-behem-pandemie-casteji-jizdu-na-kole/>
- HOLUBEC, Stanislav (2020). Historik: Lidé zapomněli, že jim hrozí smrt. Pandemie může ovlivnit další dekády: rozhovor se Stanislavem Holubcem. In: Magazin - Aktuálně.cz [online]. 16.05.2020 [cit. 2020-12-06]. Dostupné z: <https://magazin.aktualne.cz/historik-lide-zapomneli-na-smrtelnost-pandemie-muze-ovlivnit/r-179bc3d28aea11ea9c800cc47ab5f122/>
- HONEY-ROSES, Jordi, et al. (2020). The impact of COVID-19 on public space: a review of the emerging questions. In: OSF Preprints DOI: 10.31219/osf.io/rf7xa
- HRŮZA, Jiří, 2011. Stavitelé měst. Agora, Praha. ISBN 978-80-86820-08-8
- IPR (2020) Pražské židle & plácky. In: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy [online]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/zidleaplacky>

- JAGLARZ, Anna, STEPHANIDIS, Constantine a Margherita ANTONA ed. (2014). The Evolution of Public Hygiene and Sanitary Facilities in the Context of Urbanization Processes and Social Conditions. In: Universal Access in Human-Computer Interaction. Design for All and Accessibility Practice: Volume 7 of the combined Proceedings of HCI International. Heraklion, Kréta, Řecko: Springer, LNCS 8516, Červen 22-27 2014, s. 192-203. ISBN 978-3-319-07509-2. ISSN 978-3-319-07508-9.
- JEBAVÝ, Matouš (2012). Zahradní města: teorie zahradního města, příklady založení zahradních měst na počátku 20. století, vliv na současné zakládání městských čtvrtí. In: Příspěvek ke konferenci v Luhačovicích. Dostupné z: http://home.czu.cz/storage/54383_Zahradni_mesta_pripisevek_do_katalogu_konference_v_Luhačovicích_2012.pdf
- KOČOVÁ, Kristýna (2020). Emailová korespondence ze 04. 11. 2020
- KRASTEV, Ivan (2020). Už je zítřka?: Aneb jak pandemie mění Evropu. Charles University in Prague: Karolinum Press, ISBN 8024646471, 9788024646473
- LIDOVKY.cz, 2020. Více než třetina Čechů roušky vadí, ukázal průzkum. Zhruba 200 tisíc obyvatel ochranu ,bojkotuje', In: Lidovky.cz, [online]. Copyright © 09.09.2020 [cit. 27.09.2020]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/vice-nez-tretine-cechu-rousky-vadi-ukazal-pruzkum-zhruba-200-tisic-obyvatel-ochranu-bojkotuje.A201009_115946__In_domov_sei
- LOW, Setha. SMART, Alan, 2020. Thoughts about Public Space During Covid 19 Pandemic. In: City & Society, Washington, DC, DOI:10.1111/ciso.12260
- MAŇASOVÁ, Denisa (2013). Odras morové epidemie ve středověké společnosti. Plzeň. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni - Fakulta filozofická. Vedoucí práce PhDr. Drahomír Suchánek, PhD.
- MILAN (2020). Adaptation strategy, Milan 2020 In: Coronavirus. Milano 2020, la strategia di adattamento del Comune per la ripartenza - Comune di Milano. Home - Comune di Milano. Dostupné z: <https://www.comune.milano.it/-/coronavirus.-milano-2020-la-strategia-di-adattamento-del-comune-per-la-ripartenza>
- MINGWANG, Shen a et al. (2020). Assessing the effects of metropolitan-wide quarantine on the spread of COVID-19 in public space and households. In: International Journal of Infectious Diseases Elsevier, 10.05.2020, 96, 503-505 Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S120197122030326X#!>
- NORBERG-SCHULZ, Christian (2010). Genius loci: krajina, místo, architektura. 2. vyd. Přeložil Petr KRATOCHVÍL, přeložil Pavel HALÍK. Praha: Dokořán. ISBN 978-80-7363-303-5.
- NYC (2020). Welcome to NYC.gov | City of New York [online]. Copyright © City of New York. 2019 All Rights Reserved, [cit. 09.09.2020]. Dostupné z: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/openstreets.shtml>
- POLÍKOVÁ, Zuzana (2020). Krize dává naději na zdravější budoucnost měst. Propásne Česko příležitost k dopravní revoluci? In: AutoMat – nádech pro město [online]., 10.08.2020 [cit. 17.08.2020] Dostupné z: <https://auto-mat.cz/26098/krize-dava-nadeji-na-zdravejsi-budoucnost-mest-propasne-cesko-prilezitost-k-dopravni-revoluci>
- PRAHA (2016). Strategický plán hl. m. Prahy: návrhová část - aktualizace 2016. In: Praha: IPR Praha, 2016. ISBN 978-80-87931-63-9.
- PRAHA (2016). Realizační program [R1] 2018: Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016. In: Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - Sekce strategií a politik, 2017 [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: www.iprpraha.cz/strategickyplan

- PRAHA (2018). Pražské stavební předpisy 2018 (nařízení č.10/2016 Sb. Hl.m. Prahy, ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. HMP) In: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018, ISBN: 978-80-87931-88-2
- PRAHA (2018). Celoměstský systém zeleně. In: Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, výkres č.31. IPR
- RETREND (2020). Čtvrtině kancelářských firem koronakrize změnila plány. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018, 1. 7. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/kancelar/>
- RETREND (2020). Kancelářím není konec, mění se kvůli COVID-19. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018, 24. 6. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/kancelarim-neni-konec/>
- RETREND (2020). Poptávka po kancelářských prostorech zpomalila. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018 31. 8. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/poptavka-po-kancelarich/>
- RETREND (2020). Colliers předpovídá silné oživení poptávky. In: RETREND – zpravodajský magazín z oblasti Real Estate aj. [online]. Copyright © RETREND.cz, 2018 14. 10. 2020 [cit. 20.10.2020]. Dostupné z: <https://retrend.cz/administrativni-centra/colliers-2/>
- ŠNOBR, Martin (2020) Co pro cyklisty v Praze přinesl rok 2019? In: Prahou na kole [online]. Copyright © [cit. 21.09.2020]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2020/01/co-pro-cyklisty-v-praze-prinesl-rok-2019/>
- ŠOUREK, Michal (2015). Od funkčních ploch ke struktuře veřejného prostoru: udržitelný rozvoj města v kontextu komunikace společensko-kulturních hodnot. In: Pavel Holubec, ed. Člověk, stavba a územní plánování 8. ČVUT v Praze, Fakulta stavební pp. 41-64, 2015. ISBN 978-80-01-05655-4. ISSN 2336-7695.
- ŠOUREK, Michal (2019). Architektura v moderní době: hledání veřejného prostoru. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2019. ISBN 978-80-01-06576-1.
- TOSICS, Ivan (2020). Metropolitan areas under the pandemic. In: Urbact [online] 12.9.2020 [cit. 2020-10-06]. Dostupné z: <https://urbact.eu/metropolitan-areas-under-pandemic>
- WHYTE, William H. (1980). The Socia Life of Small Urban Spaces, The Conservation Foundation Washington, D.C., str. 66 – 75, ISBN: 0891640576 9780891640578
- THE GUARDIAN (2020) Landlords slash rents by up to 20% as tenants quit city centres in pandemic | Property | The Guardian. [online]. Copyright © 20.9.2020 [cit. 27.09.2020]. Dostupné z: https://www.theguardian.com/money/2020/sep/20/private-rents-plunge-covid-19-decimates-lettings-market-workplace-space-gardens?utm__term=e0c23426b7ca2565ffe1becfe5ab7cd1&utm__campaign=GuardianTodayUK&utm__source=esp&utm__medium=Email&CMP=GTUK_email
- THE HARRIS POLL (2020) Coronavirus may Prompt Migration out of American Cities In: Home HarrisPoll | The Harris Poll [online]. [cit. 10.10.2020]. Dostupné z: <https://theharrispoll.com/coronavirus-may-prompt-migration-out-of-american-cities/>
- WIKIPEDIA (2020) Černá smrt. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Černá_smrt
- WIKIPEDIA (2020) Pandemie [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Pandemie>
- WIKIPEDIA (2020) SARS-CoV-2 [online]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/SARS-CoV-2>

WHO (2020). Slow Streets Network, City of Oakland Department of Transportation (OakDOT). In: WHO | World Health Organization [online]. Copyright © [cit. 06.11.2020]. Dostupné z: [https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/slow-streets-network-city-of-oakland-department-of-transportation-\(oakdot\)](https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/slow-streets-network-city-of-oakland-department-of-transportation-(oakdot))

WHO (2020). Lima responds to the COVID-19 pandemic on wheels. In: WHO | World Health Organization [online]. Copyright © [cit. 06.11.2020]. Dostupné z: <https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/lima-responds-to-the-covid-19-pandemic-on-wheels>

Informace o autorce

Ing. arch. Dušana Andrášová
Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování
dusana.andrasova@fsv.cvut.cz

Vliv úprav cestní sítě na psychiku jejích uživatelů

The Impact of Road Network Modifications on the Psychics of its Users

Ing. arch. Irena Klingorová

Abstract:

Transportation is a basic element of society and is a part of life necessary for the development of civilization. Currently, for the public, the most important and most used is land transport including road and rail transport. Road transport, more significant of these two types, is realized by a land road network, a continuous line structure of roads and paved roads passing through the landscape and connecting each settlement and other important points. Recently, this type of transport is also a high-discussed topic, especially passenger car transport. The constant increase in the density of road traffic, the speed and the rush of today leads to an increase in the load and pressure that is exerted on users of these spaces. This has a major impact on traffic safety, especially in urban areas, where the area of the road network is used not only by motor vehicle drivers but also by pedestrians and cyclists. The road network itself is not a dangerous matter, the danger poses a dynamic element which is mostly created by its users. The element that poses the greatest risk is undoubtedly the motor vehicle and its driver. On the other hand, there is a pedestrian against this "iron mass", a man without any facility that would protect him. He or she thus becomes the most endangered user in the traffic, the one who should be always taken into account at first place and roads should be provided with maximum safety for pedestrians. The aim of the paper is to present two case-studies addressing this issue from the perspective of Czech drivers in comparison with drivers from the Nordic countries. These studies will identify and compare basic aspects of road traffic, such as the psychological characteristics of drivers, possible differences in road behavior, general road network modifications and differences as for example the use of speed control elements. The second part of the paper shows specific modifications of the road network from previous case-studies which have a positive psychological effect on users and can be used in modifications of the road network, for example, when there is a need to calm down the communication.

Keywords:

transport; road network; traffic calming; speed regulation; psychics; drivers; traffic

KLINGOROVÁ, Irena (2020). Vliv úprav cestní sítě na psychiku jejích uživatelů.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 149–168. ISBN 978-80-01-06893-9. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Pohyb lidí, zvířat, zboží a informací je jedním ze základů lidské společnosti. Jedním z předpokladů vzniku a zachování pohybu je doprava, která je definována jako konkrétní pohyb organismu nebo věci z jednoho místa do místa druhého, z bodu A do bodu B. Způsoby dopravy v rámci naší planety zahrnují dopravu pozemní (železnici a silnici), vzdušnou, vodní, kabelovou a potrubní. Nejzákladnější úroveň dopravní infrastruktury a zároveň nejčastější formou dopravy je doprava silniční, respektive cestní, realizovaná pomocí cestní sítě, která je významnou složkou jak extravilánu, tak intravilánu – prakticky postupuje celým územím. Cestní síť je tvořena ze systému vzájemně propojených zpevněných vozovek a cest určených k přepravě osobních a nákladních vozidel, autobusů, jízdních kol, ostatních speciálních dopravních prostředků a v neposlední řadě i chodců. Všechny typy přepravy tvoří dynamické složky dopravy, které by měly v rámci cestní sítě fungovat v harmonii tak, aby neohrožovaly své okolí a sebe navzájem. Postupem času a v návaznosti na technologický a logistický vývoj společnosti se postupně vyvíjela pravidla a regule fungování dopravního prostoru v úrovních jednotlivých uživatelů, která zajistila bezpečnost a plynulost provozu. Dnešní doba však přináší skokový rozdíl oproti předchozímu stavu.

Díky neustále vzrůstajícímu počtu vozidel, především osobních automobilů, se provoz neustále zahušťuje, což způsobuje problém hlavně v intravilánu sídel. Uvnitř sídel je rovněž největší koncentrace ostatních uživatelů cestní, respektive uliční sítě a do „hry“ mohou vstoupit i speciální typy pozemní dopravy, jako jsou trolejbusy či tramvaje. Čím více uživatelů, tím je riziko možnosti vzniku střetu jednotlivých způsobů dopravy větší.

Zásadní roli však vždy hraje člověk. Lidské chování a rozhodování ovlivňuje život na silnici, svým způsobem ho z převážné většiny určuje. Pro to, aby bylo možné určit, jak se jednotliví uživatelé budou v rámci cestní sítě chovat a jak je možné toto chování ovlivnit, je potřeba nahlédnout do psychiky člověka.

Tento článek má za úkol poukázat to, jak lidský element jako účastník dopravy může ovlivnit tento proces a tím i bezpečnost cestní sítě. Jak je psychika uživatele významná a jak se může psychika uživatelů lišit v závislosti na území. To bude prezentováno na příkladech z oblasti motorové dopravy, tedy na řidičích, kteří ovládají mnohdy několikátunové automobily, které se mohou lehce proměnit v životu nebezpečný nástroj. První část článku uvádí problematiku psychiky v dopravě obecně, v druhé části bude na konkrétních příkladech týkajících se úprav cestní sítě (v převážné většině v intravilánu) ukázáno, jak mohou ovlivnit psychiku řidiče.

2 Psychika člověka a bezpečnost dopravy

Na začátek je třeba uvést základní definice pojmů, kterých se článek přímo týká. Jedná se o stanovení a vymezení oborů či konkrétních pojmů, aby byly pro čtenáře jednoznačně srozumitelné v celém kontextu textu.

2.1 Psychika

Psychika je pojem shrnující veškeré duševní obsahy, funkce a děje člověka během jeho života. Skládá se ze dvou základních dimenzí: prožívání a chování (Nakonečný, 1997). Tento pojem tedy zahrnuje nejen to, co si jedinec myslí a dělá, ale i to jakým způsobem zpracovává myšlenkové informace. Jedná se o nejzákladnější a nejobecnější psychologický pojem. Na rozdíl od duše, která je spíše filozofickým a náboženským pojmem, je psychika psychologickým výkladovým rámcem k popisu lidské osobnosti (Plhánková, 2004).

2.2 Psychologie (v dopravě)

Psychologie je věda studující chování lidí, jejich prožívání, myšlení, city. Zabývá se příčinami lidského chování, osobností člověka, jeho schopnostmi a jejich testováním, temperamentem, vůlí a emoční stránkou. Jedná se o akademickou disciplínu a aplikovanou vědu, která se snaží pochopit jednotlivce a skupiny stanovením obecných principů a okruhů bádání (Reber, 2001). Zjednodušeně lze říct, že psychologie zkoumá psychiku člověka.

Jedním z oborů psychologie je dopravní psychologie, která studuje vztah mezi psychickými procesy a chování účastníků silničního provozu. Obecně si dopravní psychologie klade za cíl aplikovat teoretické aspekty psychologie s cílem zlepšit dopravní mobilitu tím, že pomůže vyvinout a uplatnit protipatření při haváriích a také vést požadované chování prostřednictvím vzdělávání a motivace účastníků silničního provozu. Chování jedince se často studuje ve spojení s výzkumem havárií, aby se posoudily příčiny a rozdíly v zapojení havárie (Rothengatter, 1997). Zjednodušeně je cílem psychologie v oblasti dopravy zjištění zákonitostí duševní činnosti lidí ve vztahu k dopravě a využití těchto zákonitostí ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti a rychlosti dopravy (Štikar a kol., 2003).

2.3 Doprava

Doprava je záměrné a organizované přemístování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních trasách. Dělí se na dopravu nákladní, osobní a dopravu informací. Produktem dopravy je přeprava, činnost, která v území slouží k propojení všech funkčních složek území a odehrává se pomocí dopravní infrastruktury. Součástí této infrastruktury je také cestní síť neboli soustava pozemních komunikací. Doprava sama o sobě nic nevyrobí, naopak energii spotřebovává, ale lidstvo již řadu století závisí na její dokonalé funkci. Doprava je podmínkou existence a rozvoje společnosti, výše a kvality životního standardu. Výkonnost a rychlost dopravy, její spotřeba energie a vliv na životní prostředí bezprostředně působí na rozvoj společnosti a na udržitelný rozvoj území (Rozmanová a kol., 2012).

Dopravní infrastrukturu, respektive cestní síť je nutno hodnotit ze dvou diametrálně odlišných hledisek. Měně omezující je vedení komunikací ve volné krajině, komplikovanější a s více vstupy na straně požadavků nejen na bezpečnost je kladeno na komunikace v zastavěném území obcí a měst. Vedení komunikací v intravilánu vnímá tento článek jako významnější problematiku, proto jí bude věnována větší pozornost.

2.4 Bezpečnost dopravy

Bezpečnost na komunikacích je velmi obsáhlý pojem, který se netýká pouze řidičů vozidel, jak by se na první pohled mohlo zdát. Pokud má být doprava bezpečná, musí být bezpečně všechny její složky, kterými jsou pozemní komunikace (silnice), chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a vozidla.

Nejnázorněji popisuje bezpečnost v dopravě koncepce Safe System vycházející z konceptu Vize nula (Vision Zero – viz odstavec Legislativa ve Švédsku) a Konceptu udržitelné bezpečnosti (Sustainable Safety), které byly zavedeny na mezinárodní úrovni již v polovině 90. let 20. století. Koncepce Safe System se objevila v roce 2004 ve státě Victoria (Austrálie) a později byla schválena australskou radou pro dopravu v její strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2004–2005. V současné době se tato koncepce promítá do spousty strategických koncepcí ve většině vyspělých států po celém světě.



obr. 1 – Stavební kameny bezpečnosti - Safe System (Mooren a kol., 2011).

Tento článek analyzuje především to, jak může chování člověka, respektive komunity, ovlivnit bezpečnost cestní sítě, jakými prvky či opatřeními lze zvýšit bezpečnost komunikace a zda tyto opatření mohou ovlivnit chování uživatele na ni. Pokud to vztáhneme k výše uvedenému Safe System, zaměřuje se na okruhy „bezpečných silnic“ a „bezpečných lidí“. S okruhem „bezpečné rychlosti“ lze polemizovat, zda ho vůbec řadit do samostatné skupiny, protože úzce souvisí a významně se uplatňuje v okruhu „bezpečnost silnic“. V případě tohoto článku bude kladen důraz spíše na opatření či prvky, které rychlost mohou ovlivnit, ne na primární úpravu rychlosti.

3 Vliv psychiky na dopravní nehodovost

Řidič je v automobilové dopravě vnímán jako rizikový činitel. Psychologická analýza činnosti řidiče se zaměřuje zejména na zjišťování příčin a prevenci úrazovosti i nehodovosti v dopravě, uspořádání pracovního procesu řízení a pracovních podmínek. Řízení dopravního prostředku je komplexní úloha zahrnující mnoho aspektů, jmenovitě: senzomotorickou koordinaci, reakční dobu, usuzování, pozornost, emoce, motivaci, dovednosti a schopnost učít se novým dovednostem (Štikar a kol., 2003).

Jedinečnost každého člověka znemožňuje nalezení standardního způsobu posuzování osobnosti řidiče tak, aby byla zároveň postižena individualita každého jedince. Je možné určit pouze ty vlastnosti, které by mohly být pro řidiče přínosem nebo rizikem. Chování řidiče do velké míry vychází z jeho osobnosti a dané situace. Z osobnostních vlastností se v dopravní psychologii zkoumají zejména dominance, emoční stabilita/labilita, extraverte/introverte, úzkostnost, svědomitost, sebekontrola, chování typu A¹,

1 Jde o komplex behaviorálních i prožitkových charakteristik, jež zahrnují: vysokou soutěživost, tendenci plnit co nejvíce úkolů za co nejkratší dobu, netrpělivost, nesmlouvavost, vysoké pracovní nasazení, neschopnost se uvolnit, hostilitu, popudlivost, vznětlivost, interpersonální senzitivitu (nepřiměřenou citlivost vůči chování druhých, zejm. vůči kritice a odmítnutí), nízkou frustrační toleranci a často také tendenci o sobě silně pochybovat. Typická je trvale zvýšená aktivační hladina (Kebza, 2005).

sensation-seeking², altruismus³, locus of control⁴ a agresivita (Šucha, 2013). Řidiči, kteří mají silný a vyrovnaný typ nervové soustavy, umí v různých situacích reagovat pohotově a věcně. Naopak řidiči, kteří vykazují rysy nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti, emocionální přecitlivělosti a úzkosti, se jeví jako velmi problémoví (Zaoral, 2010).

Dle významného českého psychologa Cyrila Höschla je otázka bezpečnosti silničního provozu především problém sociálně-psychologický, z čehož vyplývá, že krom jedinečné individuality člověka ovlivňuje jeho chování i společnost, ve které se pohybuje.⁵ Úroveň společnosti v daném státu lze porovnávat pomocí tzv. Indexu lidského rozvoje⁶ – viz kapitola Přímé porovnání.

4 Doprava v Česku a ve Švédsku

Následující odstavce mají za úkol ve zkratce popsat vývoj a stav dopravy v obou zemích a zároveň přiblížit legislativní pozadí dané oblasti tak, aby je bylo možné objektivně porovnat.

4.1 Doprava v Česku

Základ silniční sítě v Česku byl vybudován v letech 1740–1850. Snahy o výstavbu sítě dálnic sahají do 30. let 20. století, výstavba prvního dálničního úseku byla zahájena v květnu 1939 a dokončena v roce 1971 a od té doby je síť dálnic a rychlostních silnic postupně rozvíjena. V 2. polovině 20. století ve většině rozvinutých evropských státech probíhala expanze v budování cestních sítí jako reakce na prudce zvyšující se mobilitu, v Česku však tento rozvoj stagnoval. V současné době je cestní síť v České republice ve srovnání s úrovní vyspělých států nedostatečná a zanedbaná, a to jak kvalitativně, tak i kvantitativně. Nevyhovující stav dopravní infrastruktury se týká státu jako celku i jednotlivých dopravních systémů. Bude trvat několik desítek let, než Česká republika dosáhne úrovně cestní sítě jako v rozvinutých zemích. Tento vývoj lze ale urychlit porovnáním nedostatků se zeměmi, kde je dopravní systém na vysoké úrovni a jednoduše se inspirovat.

4.1.1 Závazné dokumenty, strategie, legislativa v České republice

Doprava je složitý systém, který se vyvíjel po staletí a v současnosti jde o tak obsáhlý celek, který je třeba regulovat a koordinovat. To je důvod, proč je podmiňována legislativou, nařízeními a doporučeními, která vychází z odborných, politických a apolitických rozhodnutí.

V České republice je pro dopravu závazným dokumentem Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 a návazný dokument Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050. Tato politika vychází z dokumentu Evropské unie nazvaného Bílá kniha - Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru - ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, vydaného v březnu 2011.

2 Hledání senzací je osobnostní rys definovaný hledáním zážitků a pocitů, které jsou „různorodé, nové, komplexní a intenzivní“, a ochetou „kvůli těmto zážitkům nést fyzická, sociální, právní a finanční rizika“ (Zuckerman, 2010).

3 Altruismus je označení pro chování, které sleduje prospěch druhého člověka, které mohou i nemusí být na úkor prospěchu altruisty. Synonymy jsou dobročinnost, nesobeckost nebo nezištnost.

4 Locus of control pojem označující do jaké míry jsou jednotlivci přesvědčeni o tom, že jsou schopni řídit a ovládat výsledky své činnosti.

5 zdroj: rozhovor Český řidič očima psychiatra, dostupný online: <https://psychologie.cz/cyril-hoschlc-cesky-ridic-ocima-psychiatra/>

6 Index lidského rozvoje je prostředek pro srovnání klíčových rozměrů lidského rozvoje, mezi které patří: dlouhý a zdravý život, přístup ke vzdělání, životní standard a celková vyspělost státu. Jedná se tedy o ukazatel životní úrovně.

Základním dokumentem pro zvýšení bezpečnosti dopravy je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011–2020 s platností od roku 2017 (dále jen NSBSP). První NSBSP byla vytvořena v roce 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie. V roce 2017 byla provedena její revize a aktualizace. Tato NSBSP platí do konce roku 2020, v roce 2021 bude vydaná její aktualizace pro další období.

Obecně jsou v NSBSP definovány skupiny opatření, na které je zapotřebí se zaměřit, aby bylo dosaženo určitého cíle. Všechny aktivity NSBSP směřují k minimalizaci dopadů dopravních nehod na jedince a na prostředí. Pomyslným cílem je naplnění takzvané Vize 0 (Vision zero), filosofického pohledu, kde je dopravní nehoda brána jako událost neakceptovatelná společností a jejíž cílem je v dlouhodobém horizontu snížení počtu úmrtí a zranění až na nulu.

V NSBSP 2020 bylo cílem dosáhnout v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrčených na úroveň průměru zemí Evropské unie (tedy cca o 60 %) a počtu těžce zraněných o 40 %. V případě plnění tohoto cíle by bylo v Česku na konci roku 2020 ušetřeno 3 000 životů. Dle výsledků z konce roku 2019 je ale zřejmé, že k naplnění tohoto cíle nedojde.

Bezpečnost silničního provozu je legislativně ošetřena zákony. Z nich nevyznamenějšími jsou následující zákony v platném znění a v souladu s jejich prováděcími vyhláškami:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích;
- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů;
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích;
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích;

V České republice je pro dopravu nejvýznamnější organizací Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), které realizuje výzkumnou, expertní a servisní činnost pro Ministerstvo dopravy a další organizační složky státu nebo územní samosprávné celky. Samotné Ministerstvo dopravy poté schvaluje zákony. Krom těchto subjektů je zde ale další řada asociací či organizací, které vstupují do problematiky dopravy. Jednou z nich je například BESIP, který je jedním z oddělení Ministerstva dopravy ČR a koordinuje činnost v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působení na lidského činitele. Do otázky bezpečnosti dopravy také významně vstupují kraje a jednotlivé obce, které mají odpovědnost za komunikace na jejich území. Často chybí jednotnost řešení a zpětná vazba na úroveň kraj – stát.

4.2 Doprava ve Švédsku

Obecně lze konstatovat, že dopravní soustavy rozvinutých evropských zemí jsou ve srovnání s Českou republikou na kvalitativně i kvantitativně vyšší úrovni v celé řadě komponentů, ať jde o bezpečnost, o vztah k osídlení, k životnímu prostředí, k tvorbě veřejného prostoru nebo o informační systémy a podobné (Rozmanová a kol., 2012).

Dálnice a silnice ve Švédsku jsou v perfektním stavu, velmi zřídka se lze setkat s výmoly nebo záplatami. Silnice jsou moderní, rovné a velmi široké. Bezpečnost silničního provozu je na prvním místě – to reprezentují široké pruhy podél silnic bez vegetace a nebezpečných překážek, nespočet prvků pasivní bezpečnosti a důrazné oddělení stylu jízdy v sídlech a mimo ně. Dálniční síť se neustále rozvíjí, cílem je propojit větší sídla po celé zemi. V různých fázích jsou i další dopravní projekty, zejména kolem a v hlavním městě Stockholm a oblasti takzvaného severského trojúhelníku, který zahrnuje Stockholm, Oslo a Kodaň.

4.2.1 Závazné dokumenty, strategie, legislativa ve Švédsku

Bylo to právě Švédsko, kdo inicioval vznik Vision Zero - nadnárodní projekt bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je dosáhnout takového systému dopravy na pozemních komunikacích, který by byl bez smrtelných úrazů nebo vážných zranění. Hlavní myšlenkou a zároveň zásadou vize je, že život a zdraví nelze nikdy nahradit či vyměnit za jiné výhody ve společnosti. Vision Zero byla představena v roce 1995 a v říjnu 1997 schválena švédským parlamentem jako hlavní dopravní koncepce Švédska, (Goodyear, 2014; „Road Safety: Vision Zero on the move“ (PDF). Swedish Transport Administration). Vision Zero je s modifikacemi a aktualizacemi platná až do dnešní doby a je součástí Národního plánu dopravy. V 90. letech byla tato vize postupně přijata v dalších zemích nebo menších samosprávných celcích, v některých případech v různých modifikacích. Dalšími opatřeními implementovanými ve Vision Zero jsou i nadále vzdělávání, propagace a vývoj, uplatňované na severu již od 30. let 20. století.

Další legislativní oporou dopravy je Zákon o bezpečnosti silničního provozu (2010: 1362). Ten mimo jiné vyžaduje, aby provozovatel silnic přijal a aplikoval různá opatření, které povedou k dosažení bezpečnějších silnic. Jedním takovým opatřením je například požadavek na provozovatele silnice, který musí provést analýzu bezpečnosti provozu v rané fázi procesu výstavby silnice. Poté inspektor bezpečnosti silničního provozu přezkoumá stavbu silnice v různých fázích a ve zprávě uvede rizikové faktory. Zákon vstoupil v platnost 19. prosince 2010 a vztahuje se na silnice, které jsou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), což ve Švédsku odpovídá silnicím na evropské úrovni. Zavedením zákona o bezpečnosti silničního provozu do švédských právních předpisů byla zároveň provedena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96 / ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silničního provozu. Tato směrnice však byla změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, která musí být zavedena do švédského práva nejpozději do 17. prosince 2021.

4.2.2 Centralizace v oblasti dopravy

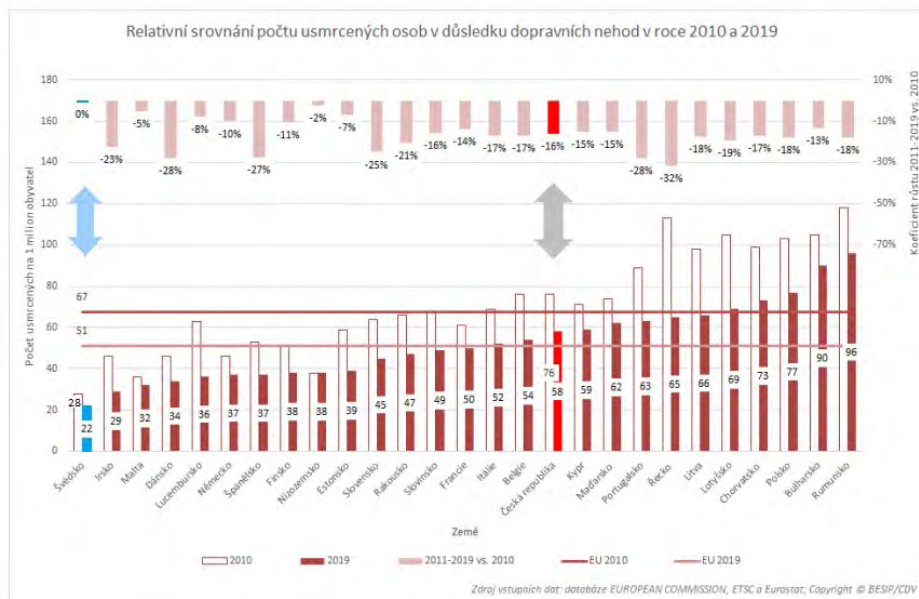
Pro provádění a kontrolu veškerých záležitostí týkající se dopravy stanovilo Švédsko kontrolní úřad Transportstyrelsen (=Švédská dopravní agentura (SDA)), který zahájil činnost dne 1. ledna 2009. Jde o orgán státní správy, který podléhá ministerstvu dopravy a odpovídá za bezpečnost silničního provozu, letectví, lodní a železniční dopravy a také za registraci činností v těchto oblastech. Dříve se těmito otázkami zabývaly různé úřady pro každý typ provozu, ale nyní se vše nachází v rámci jedné instituce, což umožňuje spoustu výhod nejen v oblasti koordinace. Z krajských správních rad byla také na SDA přenesena odpovědnost za dohled nad společnostmi, které provozují komerční provoz v oblasti dopravy. Všechny předpisy týkající se dopravy vydané Švédskou dopravní agenturou jsou zveřejněny ve sbírce stanov Švédské dopravní agentury (TSFS) a všechny zákony jsou zveřejněny na jejich webu.

Úkolem Švédské dopravní agentury je rovněž zajistit, aby bylo cestování po silnicích bezpečné. To je řešeno zpětnou kontrolou pomocí takzvaných inspektorů bezpečnosti silničního provozu. Ti jsou schvalováni agenturou a kontrolují bezpečnost na silnicích a provádí kontroly tunelů delších než 500 metrů. Švédská dopravní agentura má rovněž široký přesah do oblasti životního prostředí, kde se na mezinárodní i na národní úrovni snaží snížit dopad dopravy na životní prostředí. Tato oblast je ve Švédsku na podobné významové úrovni jako bezpečnost.

Švédsko bere fungující infrastrukturu jako základní kámen v budování moderní komunity. Proto v květnu 2018 rozhodla vláda o Národním plánu dopravy pro dopravní infrastrukturu pro období 2018–2029. Investice do všech odvětví infrastruktury mají přispět k eliminaci fosilních paliv, podpořit větší bytovou výstavbu a vytvořit lepší podmínky pro podnikání a průmysl. V červnu 2020 byl učiněn první krok v práci na novém Národním plánu dopravy.

5 Nehodovost do roku 2019

Na začátek je pro uvedení do problematiky a pro představu významu jednotlivých čísel uveden krátký souhrn nehodovosti z Evropské unie. Na silnicích v Evropské unii (EU) bylo v roce 2019 usmrceno 22 659 osob. Ve srovnání s rokem 2010 se jedná o pokles o 23,7 %, meziročně (2018-2019) došlo v EU k poklesu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod o 3,0 %. V roce 2019 bylo ve 27 členských státech EU evidováno 51 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. V roce 2020 rovněž nebylo dosaženo cíle snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu. Nutno podotknout, že objem dopravy se ve stejném období stabilně zvyšoval ve všech rozvinutých zemích Evropy.



graf 1 – Přehled počtu usmrcených osob v dopravě, Evropa, rok 2019, zdroj: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/NSBSP-2019-Info-mace-o-plneni.pdf?lang=cs-CZ>

5.1 Česká republika

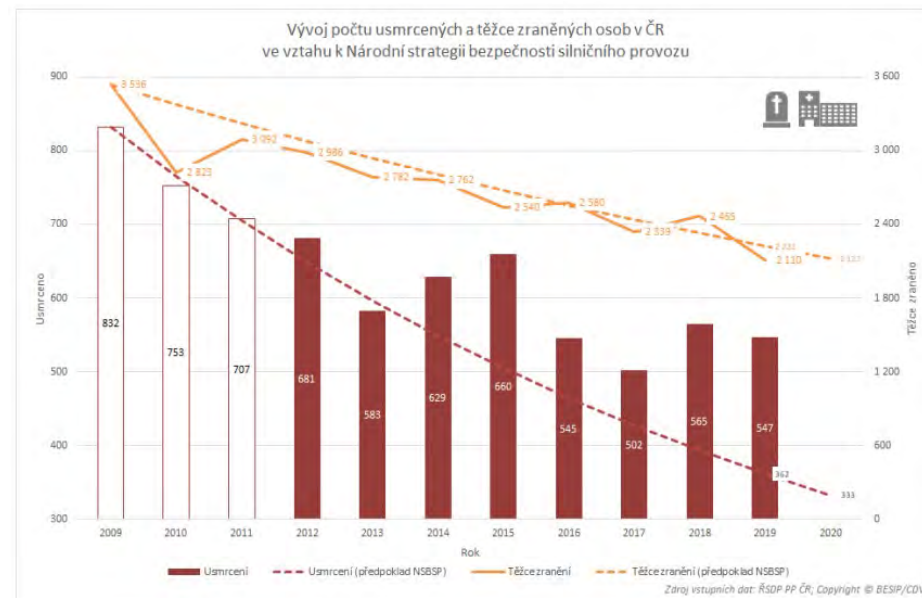
V České republice byl evidován prakticky shodný pokles úmrtí v porovnání let 2010 a 2019 jako průměrná hodnota v EU, přesně o 23,1 %. Meziročně byl evidován pokles úmrtí o 6,2 %, což je dvojnásobek oproti průměru států z celé EU. V roce 2019 patřila Česká republika na 17. místo z 27 zemí s 58 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel. S tímto výsledkem zaostala za evropským průměrem o téměř 14 %. Ve všech sousedních zemích vyjma Polska byl v roce 2019 evidován nižší počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Výrazně lépe než Česká republika si vede Slovensko, které mělo v 90. letech 20. století srovnatelné podmínky jako Česko. Tento progresivní vývoj ukazuje nejlépe průměrný roční počet usmrcených v období 2011-2019 oproti roku 2010, kdy byl na Slovensku evidován pokles 25% (v rámci celé EU byl pokles 17 %).

5.1.1 Plnění předpokladů ze strategie NSBSP

Oproti předpokladům stanoveným NSBSP bylo v uplynulých 8 letech na pozemních komunikacích usmrceno téměř o čtvrtinu více osob. V období let 2012-2019 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 5 285 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 013 více (+24 %); do 24 hod od nehody usmrceno 4 712 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 767 více (+19 %), těžce zraněno pak bylo 20 564 osob, o 474 méně (-2 %). Z uvedených dat je zřejmé, že NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla ani v jednom roce splněna (vyjma usmrcených do 24 hod v roce 2013). Kromě meziročního nárůstu počtu usmrcených osob je velmi negativní rozdíl fatálních nehod do 30 dní vs. do 24 hod. Na následky nehod (tj. od 24 hod do 30 dní) bylo usmrceno v roce 2019 dalších 71 osob, tj. +13 %. V roce 2019 byla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných osob.

Strategické cíle NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Následky	Usmrcení / 30 dní	901	742	654	688	737	611	577	658	618	361	5 285	1 013	24%
	Usmrcení / 24 hod	832	681	583	629	660	545	502	565	547	333	4 712	767	19%
	Těžce zranění	3 536	2 986	2 782	2 762	2 540	2 580	2 339	2 465	2 110	2 122	20 564	-474	-2%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	3 536	3 076	2 937	2 804	2 676	2 555	2 439	2 328	2 222	2 122	21 038	-474	-2%

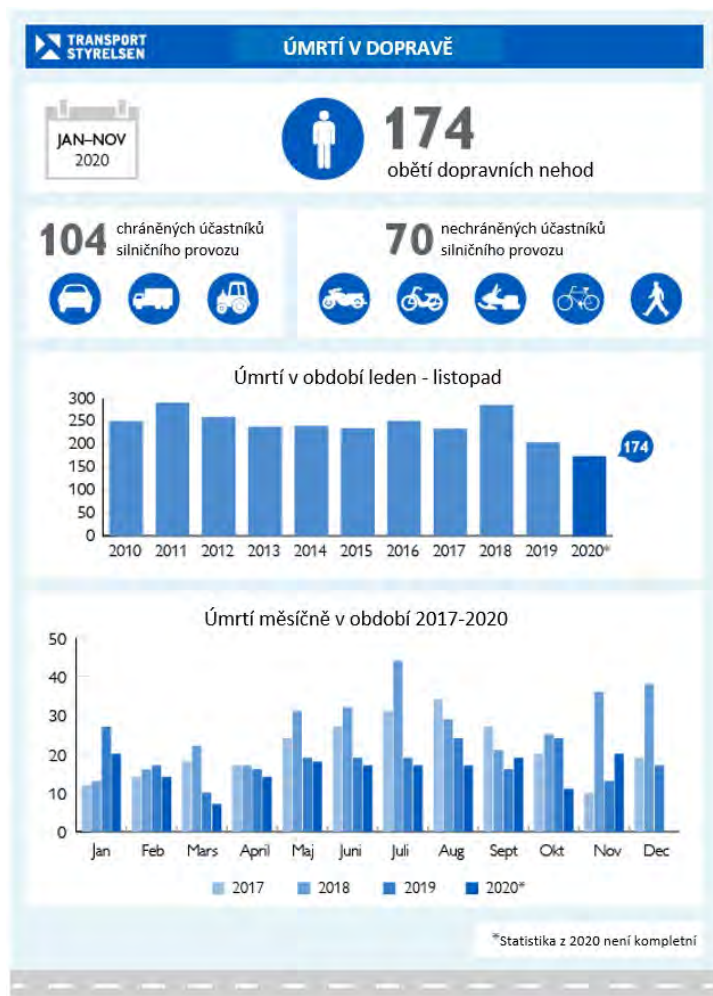
tabulka 1 – Přehled počtu usmrcených osob v dopravě – Česká republika, rok 2019, zdroj: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/NSBSP-2019-Info-mace-o-plneni.pdf?lang=cs-CZ>



graf 2 – Přehled počtu usmrcených osob a těžkých zranění v dopravě v porovnání s národní strategií – Česká republika, rok 2019, zdroj: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/NSBSP-2019-Info-mace-o-plneni.pdf?lang=cs-CZ>

5.2 Švédsko

Švédsko patří bez pochyby mezi nejvíce bezpečné země co se dopravy týče. S přibližně 9,6 miliony obyvatel má dlouhou tradici ve stanovení kvantitativních cílů bezpečnosti silničního provozu, které směřují k naplnění Vision Zero. V polovině 90. let byl stanoven desetiletý cíl na padesátiprocentní snížení úmrtnosti pro rok 2007. Tento cíl nebyl splněn; skutečné desetileté snížení bylo 13 % na 471 úmrtí. Cíl byl revidován na 50 % do roku 2020 a na 0 úmrtí do roku 2050. V roce 2009 činil pokles oproti roku 1997 34,5 %, tedy 355 úmrtí. V roce 2019 eviduje pouze 221 usmrcených, tj. 22 usmrcených na 1 milion obyvatel. To je oproti roku 1997 snížení úmrtnosti o 60 %. V rámci evropských srovnání patří Švédsko mezi země s nejnižším počtem fatálních dopravních nehod. Oproti roku 2010 klesl počet usmrcených zhruba o 22 %.



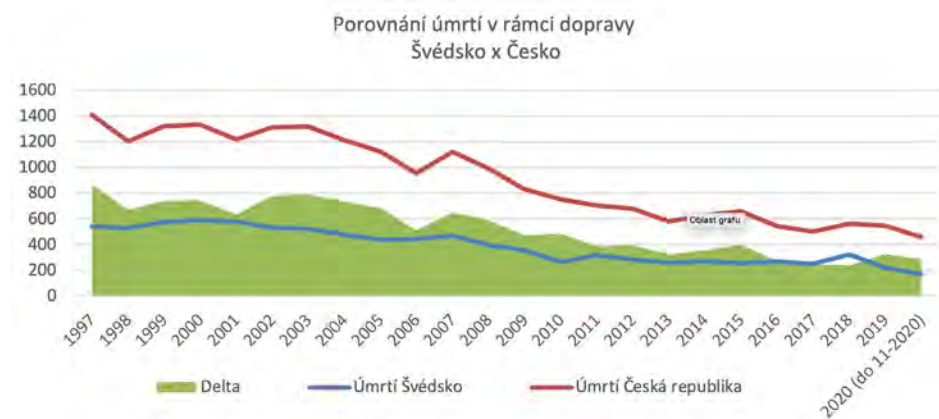
tabulka 2 – Přehled počtu usmrcených osob v dopravě – Švédsko, rok 2017-2019 (překlad: autorka), zdroj: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/>

5.3 Přímé porovnání České republiky a Švédska

Z níže uvedeného porovnání lze vyčíst propastný rozdíl mezi Českou republikou a Švédskem. Zatímco se ve Švédsku od uplatnění Vision zero od roku 2000 až na výjimku prakticky lineárně snižoval počet úmrtí, v České republice tento trend nastal až v roce 2007 (zavedení a tříleté uplatňování NSBSP) s tím, že od roku 2012 se pokles mrtvých prakticky zastavil. Propastné rozdíly mezi uvedenými statistickými údaji jsou až alarmující, obzvláště v případech, kdy delta, tedy rozdíl mezi čísly přesahuje hodnotu úmrtí ve Švédsku, tzn. úmrtí v Česku jsou více než dvojnásobná, což je prakticky pořad.

Počet úmrtí na silnicích (do 24 h po nehodě)			
Rok nehody	Úmrtí		Delta
	Švédsko	Česká republika	
1997	541	1411	870
1998	531	1204	673
1999	580	1322	742
2000	591	1336	745
2001	583	1219	636
2002	532	1314	782
2003	524	1319	795
2004	480	1215	735
2005	440	1127	687
2006	445	956	511
2007	471	1123	652
2008	397	992	595
2009	358	832	474
2010	266	753	487
2011	319	707	388
2012	285	681	396
2013	260	583	323
2014	270	629	359
2015	259	660	401
2016	270	545	275
2017	252	502	250
2018	324	565	241
2019	221	547	326
2020 (do 11-2020)	174	461	287

Tabulka 3 – Porovnání počtu usmrcených osob v dopravě – Švédsko x Česká republika; Zdroj dat pro SWE: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/> Zdroj dat pro ČR: https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady



graf 3 – Porovnání počtu usmrcených osob v dopravě – Švédsko x Česká republika

Dle hodnocení Indexu lidského rozvoje se Švédsko nachází na 8. místě s hodnotou 0.937, zatímco Česko je na 26. pozici s hodnotou 0.891⁷. Tyto hodnoty řadí obě země do skupiny s velmi vysokou hodnotou lidského rozvoje, nicméně tento rozdíl je viditelný na stupni vývoje společnosti a promítá se rovněž i do sféry dopravy.

6 Příklady úprav cestní sítě

V následující části jsou uvedené příklady úprav cestní sítě, které působí na psychiku řidiče, tzn. dokáží ovlivnit bezpečnost cestní sítě. Některé z nich fungují zároveň na fyzickém principu zpomalení vozidla, což má ve většině případů také pozitivní vliv na bezpečnost. Veškeré funkce daného prvku jsou u jednotlivých příkladů popsány. Nutno podotknout, že následující výčet obsahuje příklady, které nejsou až tak zřejmé, a nebo nejsou v České republice obvyklé.

POZN.: Veškeré fotografie jsou z archivu autorky.

Vymezení šířky komunikace pomocí vodorovného značení



foto č. 1 – Švédsko, vymezení frekventované komunikace;
foto č. 2 – Švédsko, vymezení méně frekventované komunikace

Vliv na psychiku:	optické zúžení komunikace
Fyzický vliv na bezpečnost:	v případě plastického provedení vodorovného značení zvukový efekt
Použití:	kdekoliv

7 zdroj: Human Development Report 2019. [s.l.]: Rozvojový program OSN 366 s. Dostupné online. ISBN 978-92-1-126439-5. S. 300-303.

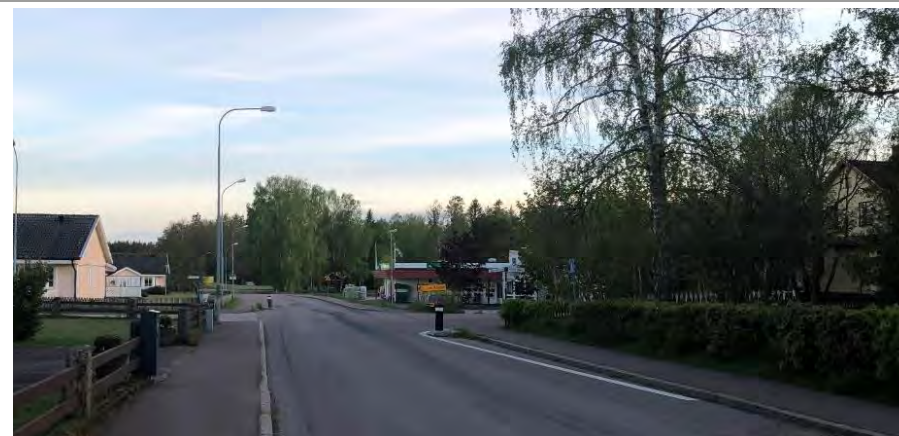
Alej podél komunikace



foto č. 1 – Česká republika, vjezd do venkovského sídla;
foto č. 2 – Švédsko, vjezd do hospodářské osady

Vliv na psychiku:	optické zúžení komunikace
Fyzický vliv na bezpečnost:	ochrana před větrem v případě komunikací vyšší třídy je zde otázka bezpečnosti – riziko nárazu do kmene stromu.
Použití:	u vstupu do sídla na otevřených úsecích komunikací pozn.: efekt je výraznější ve vegetačním období

Místní zúžení komunikace v místě křížení komunikací



Švédsko, řešení křižovatky uvnitř malého venkovského sídla

Vliv na psychiku:	překážka v trase – zpomalení a zvýšení pozornosti
Fyzický vliv na bezpečnost:	zúžení průjezdného prostoru v místě křižovatky
Použití:	převážně v intravilánu na ne příliš frekventovaných komunikacích na křížení komunikací – zpomalení provozu na frekventovanější komunikaci

Místní zúžení komunikace



Švédsko, řešení zklidnění ulice uvnitř obytné části města

Vliv na psychiku:	překážka v trase – zpomalení a zvýšení pozornosti
Fyzický vliv na bezpečnost:	zúžení průjezdného prostoru na jedno vozidlo
Použití:	převážně v intravilánu k dosažení vysokého zklidnění provozu

Střídání různých typů povrchů



foto č. 1 – Švédsko, zpomalovací pásy v kombinaci s alejí s cyklostezkou po okraji;
foto č. 2 – Švédsko, vymezení různých typů komunikací

Vliv na psychiku:	zvukový efekt – zvýšení pozornosti
Fyzický vliv na bezpečnost:	zpomalení
Použití:	převážně v intravilánu v případě potřeby zpomalení či upozornění např. na nebezpečné místo;
	na příkladové fotografii je tento prvek osazen v kombinaci s cyklostezkami po krajích – šířka vsazeného pruhu z žulové dlažby je větší, než šířka automobilu

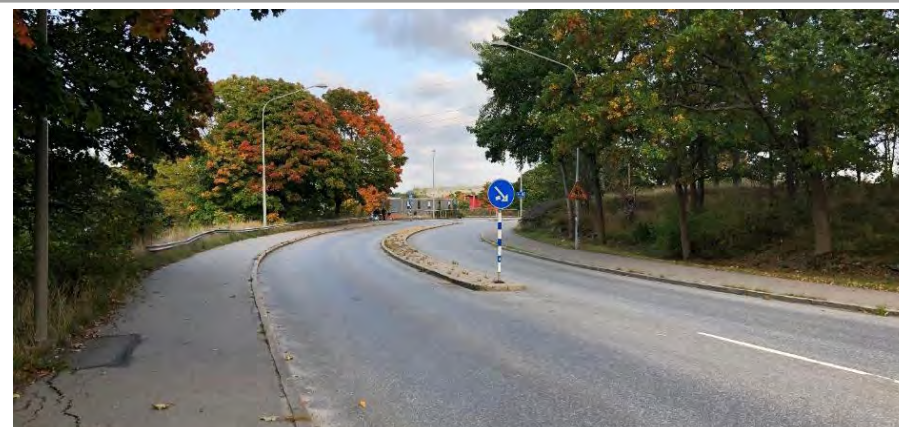
Podélné členění komunikace pomocí různých materiálů



Švédsko, oddělení pruhu pro chodce od prostoru pro vozidla pomocí dlážděného pásu

Vliv na psychiku:	optické zúžení, v případě njetí na dlážděný pás zvukový efekt
Fyzický vliv na bezpečnost:	vymezení jízdního pruhu a pruhu pro chodce
Použití:	převážně v intravilánu při vyšším provozu; Pozn.: dlážděný pás slouží zároveň jako odvodní kanálek pro dešťovou vodu z celé komunikace

Směrové rozdělení komunikace – vysoký obrubník



Švédsko, směrové rozdělení pomocí středového ostrůvku s vysokým obrubníkem

Vliv na psychiku:	jasné vymezení trasy, optické zúžení
Fyzický vliv na bezpečnost:	nemožnost předjíždění
Použití:	převážně v intravilánu v nebezpečných místech k zamezení předjíždění a udržení daného směru

Směrové rozdělení komunikace s možností přejetí do protisměru



Švédsko, směrové rozdělení pomocí středového ostrůvku s vysokým obrubníkem

Vliv na psychiku:	jednosměrné vymezení trasy, optické zúžení
Fyzický vliv na bezpečnost:	možnost předjíždění
Použití:	převážně v intravilánu v dlouhých úsecích v případě potřeby regulace rychlosti a zamezení předjíždění

Podélný práh v kombinaci se změnou povrchu



Švédsko, podélný práh kolem zastávky s nájedzy z kamenných kostek

Vliv na psychiku:	zvukový efekt – zvýšení pozornosti
Fyzický vliv na bezpečnost:	zpomalení vozidla - nájedz na překážku
Použití:	převážně v intravilánu v nebezpečných místech – zvýšení pozornosti řidiče

7 Závěr

Švédsko je v porovnání s Českou republikou vyvinutější, a to jak ve směru sociálním, tak i v oblasti bezpečnosti dopravy. Potvrzují to jak „tvrdá“ statistická čísla, tak i dlouhodobé zkušenosti. Díky své disciplíně a možná i díky kontinuitě vývoje společnosti dosáhli na severu ve srovnání s Českou republikou třetinové úmrtnosti na komunikacích. A to nejen díky vyrovnané a stabilní společnosti, ale i díky aktivním a pasivním opatřením na komunikacích, která vedou řidiče k zachování bezpečnosti nejen na komunikacích. Pokud existuje takovýto ukázkový příklad, je nasnadě se jím minimálně inspirovat. Je jasné, že změna chování společnosti a návyků lidí je dlouhodobá záležitost, ale lze je formovat, lze říci i vynutit pomocí vnějších činitelů. V případě dopravy pomocí úprav cestní sítě, které donutí řidiče jet bezpečněji.

Za úvahu také stojí, zda v České republice není možné zefektivnit legislativní pozadí dopravy. Švédský centralizovaný systém Transportstyrelsen má sice široký záběr působnosti, ale zvládá pod sebou udržet kontrolu nad celým úsekem dopravy. Zaslouží si však důvěru státu, která mu byla propůjčena, protože jeho působení má viditelné výsledky, které jsou v porovnání s Českou republikou, kde základní legislativu vytváří stát v podobě Ministerstva dopravy, a další dokumenty vznikají z přidružených asociací jako je například BESIP nebo CDV (Centrum dopravního výzkumu), neméně významný je i zásah a odpovědnost jednotlivých krajů. mnohonásobně lepší. Otázkou tedy je, zda český systém s tolika organizacemi, asociacemi a předpisy není příliš překombinovaný.

Literatura

- GOODYEAR, Sarah (2014). „The Swedish Approach to Road Safety: ‚The Accident Is Not the Major Problem‘“ (Written account of Goodyear's interview with Matts-Åke Belin, traffic safety strategist with the Swedish Transport Administration and one of its key architects of the original Vision Zero program). CityLab. Washington, D.C.: The Atlantic Monthly Group. Retrieved December 5, 2014.
- KEBZA, Vladimír. Psychosociální determinanty zdraví. Praha: Academia, 2005. ISBN 80-200-1307-5.
- MOOREN, L, GRZEBIETA, R., JOB, R.F.S. WILLIAMSON, A. (2011). Safe System – International Comparisons of this Approach. A Safe Systemmaking it happen: Proceedings of the Australasian College of road Safety Conference [online], Melbourne, September 2011. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: <http://acrs.org.au/wp-content/uploads/Mooren-et-al-Safe-System-%E2%80%93-Comparisons-of-this-Approach-in-Australia.pdf>.
- NAKONEČNÝ, Milan. Encyklopedie obecné psychologie. 2., rozš. vyd., v Academii vyd. 1. (1. vyd. v nakl. Vodnář pod náz. Lexikon psychologie). Praha: Academia, 1997. ISBN 80-200-0625-7.
- PLHÁKOVÁ, Alena. Učebnice obecné psychologie. Praha: Academia, 2004. ISBN 80-200-1086-6.
- REBER, Arthur S. a Emily Sarah REBER. The Penguin dictionary of psychology. 3rd ed. London: Penguin Books, 2001. ISBN 978-0-14-051451-3.
- ROTHENGATTER, Talib (1997). Psychological Aspects of Road User Behaviour. Applied psychology: an international review, 46 (3),s. 223-234. DOI 10.1111/j.1464-0597.1997.tb01227.x.
- ROZMANOVÁ, N., NANTL, F., PROKEŠ, S., Principy a pravidla územního plánování, kap. C [online]; Praha 2012; [cit. 15. 12. 2020]: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>
- ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.
- ŠUCHA, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.
- ZAORAL, Aleš. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. Ministerstvo dopravy [online],2010, [cit. 21. 12. 2020]: http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf.
- ZUCKERMAN, Marvin (2009). Kap. 31. Hledání senzací. V Leary, Mark R. ; Hoyle, Rick H. (eds.). Příručka individuálních rozdílů v sociálním chování. New York / Londýn: The Guildford Press. ISBN 978-1-59385-647-2.

Informace o autorce

Ing. arch. Irena Klingorová

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

iklingorova@gmail.com

BUDOVY A SÍDLO

Základní východiska parcelace a umístování rodinných domů na parcele v českém prostředí

Basic Principles of Parceling and Location of Houses on the Building Land in the Czech Republic

Renata Koubková, Daniel Stojan

Abstract:

The evolution of the core living values of the current society brings the issue of housing quality more and more to the forefront. Living in a single-family house with its own garden is commonly considered to be basically the highest ideal of most people (Hnilicka 2012). Considering that, the construction of this type of housing has had an ever-increasing tendency since the end of the 1990s to the present day, although with small deviations. A similar example can be found in the post-war growth of building the single-family houses in the USA or the Federal Republic of Germany (Ptacek 2002). During such massive development and construction activities, the basic conditions and principles associated with the whole issue of individual housing have been disregarded. This was caused in the past by both great pressure on municipalities, maximization of development areas for the construction of single-family houses and legislative unpreparedness for such interest in the territory, and the efforts of developers to evaluate the investment as quickly and easily as possible. Such growth had a fundamental impact on the quality of the concept of housing development – on parceling and organization of public spaces in the newly emerging areas of single-family houses. One of the first flaws caused by this trend was the blurring of the differences between the urban and rural type of parceling and family houses. It should be noted as well that this method of housing development occurred earlier, when in an effort to bring the countryside closer to the city, the urban construction process of single-family houses began to be implanted in the structure of municipalities. In the contemporary growth this fact has been caused by the large migration of urban residents to the countryside, especially to municipalities near larger cities. The reason for this migration was the general idea of a healthy quality of living in a village in close proximity to nature. This was the reason for the diverse construction of single-family houses by city dwellers who did not take advantage of the economic usage of their houses parcels. In order to provide a better orientation in the issue of urban and rural construction differences, this article summarizes the basic principles of both types of construction, fundamental principles of their location on a parcel, differences in height levels or, for example, the correlation between single-family houses and public space in relation to pedestrian and motor traffic.

Keywords:

parceling; family houses; location; plot

KOUBKOVÁ, Renata, STOJAN, Daniel (2020). Základní východiska parcelace a umístování rodinných domů na parcele v českém prostředí. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 170–187. ISBN 978-80-01-06893-9. 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

Vývoj priorit základních hodnot života dnešní společnosti staví otázku kvality bydlení stále více do popředí. Bydlení v rodinném domě s vlastní zahradou je pak všeobecně považováno prakticky za nejvyšší ideál většiny lidí (Hnilička 2012). Stěhování do rodinných domů mimo velká města může mít mnoho dalších důvodů než jen zdraví a přírodu. Je to komplex socio-ekonomických důvodů. V kontextu tohoto faktu měla stavební výroba takového typu bydlení od konce devadesátých let minulého století, byť s drobnými výkyvy, až posoučasnost, stále stoupající tendenci. Podobnou paralelu můžeme najít v poválečném vývoji stavění rodinných domů v USA nebo v SRN (Ptáček 2002). Při tak masivní developerské a stavební činnosti docházelo a dochází mnohdy k nerespektování základních potřeb a zásad, vážících se na celou problematiku individuálního bydlení. To bylo v minulosti vyvoláno jak velkým tlakem na obce, maximalizací rozvojových ploch pro výstavbu rodinných domů a legislativní nepřipravenost na takový zájem o území, tak snahou developerů co nejrychleji a nejjednodušeji zhodnotit vložené investice (Galčanová, 2008).

Takový vývoj měl zásadní vliv na kvalitu koncepce zástavby – parcelaci a organizaci veřejných prostranství v nově vznikajících územích rodinných domů. Jedním z prvních nešvarů, vyvolaných tímto trendem bylo stírání rozdílů mezi městským a venkovským typem parcelace a objektů RD. Je třeba poznamenat, že k tomuto nevhodnému způsobu zástavby docházelo již dříve, když ve snaze přiblížit venkov městu se začala do struktury obcí implantovat městská hmotová řešení objektů rodinných domů (Škabrada, 1999). V novodobém vývoji tento fakt zapříčinila velká migrace městských rezidentů na venkov, a to především do obcí v blízkosti větších měst. Důvodem k této migraci pak byla všeobecná představa o zdravé kvalitě bydlení na vesnici v těsné blízkosti přírody. To byla příčina jinak formované zástavby RD pro městské klienty, kteří neuplatňovali hospodářské využití pozemku svých domů.

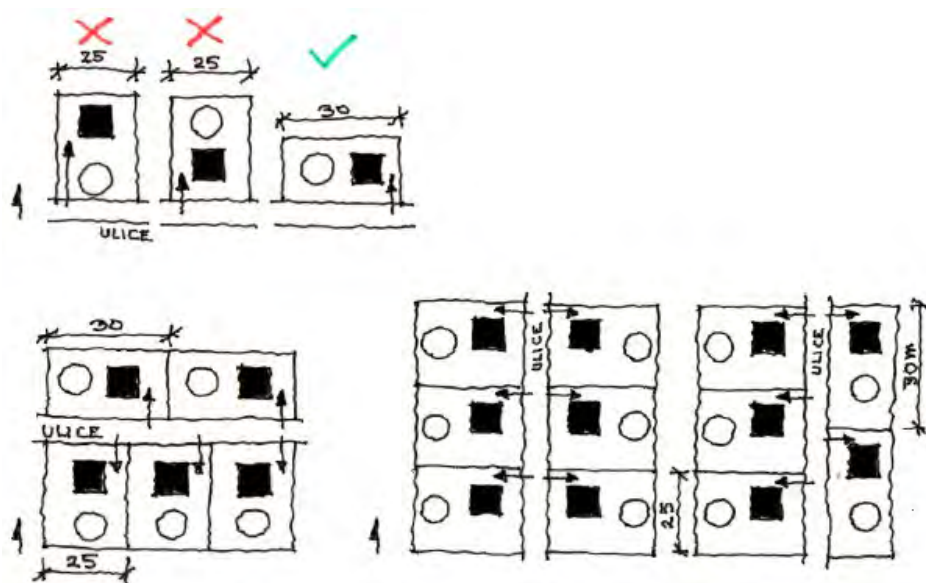
Pro lepší orientaci v problematice si shrňme obecně hlavní podmínky pozemku rodinných domů a rozdílné znaky obou typů městské a venkovské rodinné zástavby.

2 Parcelace rodinných domů

2.1 Podmínky pozemků rodinných domů

2.1.1 Orientace pozemku

Umístění objektu RD na pozemku je odvislé od orientace pozemku ke světovým stranám a pozici obslužné – přístupové komunikace. Ne vždy je pozemek ideálně orientován k jihu s přístupovou komunikací na severu. V dalších alternativách je také nutné vzít v úvahu typ domu a jeho nároky na orientaci ke slunečným stranám. V tomto smyslu je nejméně náročný solitérní rodinný dům, který má čtyři strany využívající denní osvětlení i slunce. Hůře na tom je řadový rodinný dům, který takové strany má jen dvě, a proto jeho vhodná orientace je východ – západ (s odchylkou 45°), aby obě fasády (vnitřních sekcí) měly dostatek slunečního svitu. Jednoznačně závislým typem na orientaci je pak atriový a terasový dům, který preferuje převažující jižní orientaci (Doutlík, 1996). Solitérní rodinný dům je jediný typ, který umožňuje různé umístění na parcele. Nejproblematictější je samozřejmě orientace pozemku na sever s komunikací na jihu. V takovém případě je vhodné orientovat obdélníkový tvar parcely podélně s přístupovou komunikací a dům umístit do východní části parcely. Také odstup od hranice pozemku může být větší (až 10 m), aby případné obytné místnosti orientované na jih byly dále od uličního prostoru (uzemí.eu).



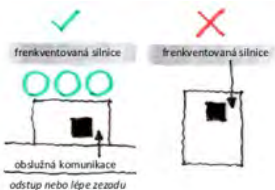
obr. 1 – Orientace pozemku vůči světovým stranám, (Koubková, Stojan)

2.1.2 Umístění pozemku

Další disciplínou je umístění pozemku vůči probíhajícím dopravním komunikacím vyšší kategorie, které se řídí platnými ochrannými pásmy (komunikace 1. třídy a ostatní místní komunikace I. třídy - 50 m, II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy - 15 m, dálnice nebo rychlostní komunikace - 100 m od osy přilehlého pásu komunikace).

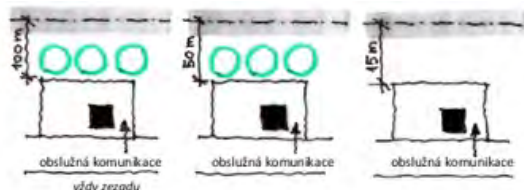
Silniční ochranné pásmo je prostor mimo souvisle zastavěné území. V ochranném pásmu dopravní komunikace lze umístit stavbu RD jen na základě povolení silničního správního úřadu (Zákon č. 13/1997 Sb.).

U SILNICE - zastavěné území:



U SILNICE - mimo zastavěné území:

- dálnice
- u silnice I. třídy
- místní komunikace I. třídy
- u silnice II. třídy
- III. třídy
- komunikace II. třídy



obr. 2 – Umístění pozemku u silnice, (Koubková, Stojan)

Podobně je tomu u železniční dopravy (celostátní, regionální – 60 m, místní dráha, vlečka – 30 m, lanovka – 10 m, tramvaje a trolejbusy – 30 m od osy přilehlé koleje).

V ochranném pásmu železnice lze umístit stavbu RD jen na základě povolení správy železnic (Zákon č. 266/1994 Sb., Zákon o dráhách)

U DRÁHY:

- ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách dráhy
- o umístění v ochranném pásmu spolurozhoduje provozovatel dráhy

- celostátní a regionální dráha
- místní dráha a vlečka
- lanová dráha
- tramvaje a trolejbusy



obr. 3 – Umístění pozemku u dráhy, (Koubková, Stojan)

U lesa je ochranná vzdálenost domu od okraje lesa 25 m a 5 m od hrany pozemku. Vzdálenost od vodního toku se řídí buď šestimetrovou vzdáleností od břehové hrany, nebo hranicí záplavového území.

U LESA:

- u lesa se řídí lesním zákonem a správcem lesa
- větší parcely 100m

U VODY:

- řídí se dle vodního zákona
- u veřejného vodotoče – manipulační povinnost
- 6m od břehové čáry se nesmí zaplavit pozemek



obr. 4 – Umístění pozemku u lesa, u vody, (Koubková, Stojan)

Umístování pozemků a staveb pro bydlení v ochranných a bezpečnostních pásmech technické infrastruktury se řídí zákonem č. 458/2000 Sb., energetický zákon, a zákonem č. 274/2001 Sb., Zákon o vodovodech a kanalizacích.

Ochranné pásmo el. vedení měřené na obě jeho strany:

- u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně - 12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně - 15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně - 20 m
- u napětí nad 400 kV - 30 m

U vedení plynu jsou mimo ochranná pásma i bezpečnostní, měřené kolmo k obrysu plynovodního zařízení.

Ochranné pásmo:

- | | | |
|---------------------------------|----------------|-------------------|
| Plynovody a plynovodní přípojky | VTL 4 – 40 Bar | 2 m na obě strany |
| | VVTL > 40 Bar | 4 m na obě strany |

Bezpečnostní pásmo plynovodu neumožňuje umístění obytných staveb:

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky:

	(VTL 4 – 40 Bar)	(VVTL > 40 Bar)
do DN 100 včetně	8 m	8 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	10 m	15 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	15 m	70 m
nad DN 500	20 m	110 m (nad DN 700 160 m)

Ochranná pásma teplovodu, vodovodu a kanalizace jsou v zásadě maximálně 2,5 m na každou stranu vedení a proto nemohou zásadně ovlivnit umístění rodinných domů.

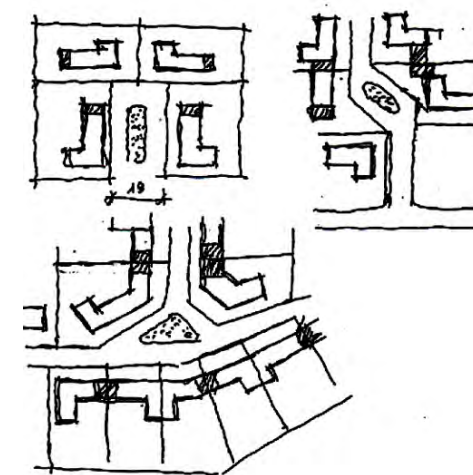
Poznámka: umístění objektu RD na parcele se řídí také Vyhláškou o obecně technických požadavcích na stavby č. 268/2009 Sb.

2.2 Veřejné prostranství

Nedílnou součástí parcelace rodinných domů je veřejné prostranství s vazbou na systém pěší a motorové dopravy (Vyhláška č. 501/2006 Sb., O obecných požadavcích na využívání území stanoví na každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné funkce, plochu veřejného prostranství o výměře 1000 m²). Městské veřejné prostranství v lokalitě rodinných domů má většinou funkci sportovně-relaxační a samozřejmě sociální bez jakýchkoliv objektů občanské vybavenosti. U venkovských veřejných prostranství – mikro návsi – je možnost využití přiléhajících domů částečně jako vybavenosti, vzhledem k jejich případné hospodářské funkci (prodejna).



obr. 5 – Parcelační systémy – ulicový, šachovnicový, hnízdový, (Koubková, Stojan)



obr. 6 – Parcelační systém – hnízdový, (Koubková, Stojan)

2.2.1 Pěší systém

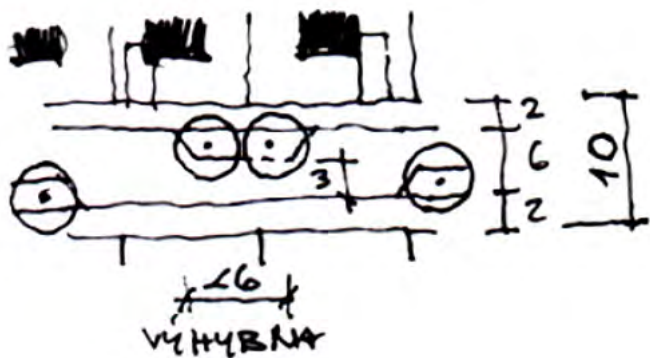
Veřejné prostranství v rámci parcelace je také významným orientačním prvkem a mělo by být dobře obsluhováno pěším systémem (D1, D2) v daném území. Veřejné prostranství může vzniknout buď rozšířením obslužné či zklidněné komunikace na místě jedné či dvou parcel, nebo využitím prostoru hnízda v hnízdovém uspořádání parcel.



obr. 7 – Hierarchie dopravy v území parcelace RD – komunikace C, D1, (Koubková, Stojan)

2.2.2 Dopravní systém

V dopravní obsluze je velmi potřebná hierarchie kategorií komunikací od obslužných komunikací (C, II. třídy) v okrajových a přístupových částech parcelace až po zklidněné obslužné komunikace (C, III. třídy) a obytné ulice (D1) ve vnitřních a koncových lokalitách. Vjezd na pozemek by neměl být řešen z vyšší kategorie komunikace než C, II. a III. třídy. Z hlediska bezpečnosti (zpomalení provozu) a humanizace dopravní struktury je velmi žádané osazování uličních profilů zelení, nízkou i vysokou.

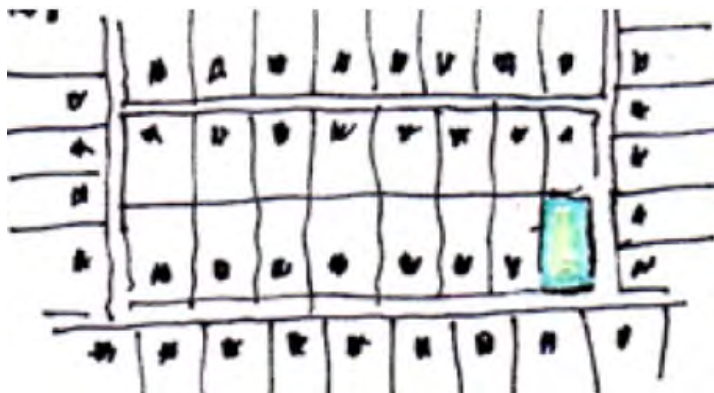


obr. 8 – Zklidněná komunikace (Koubková, Stojan)

2.3 Charakter městské a venkovské parcelace

2.3.1 Městská parcelace

Parcelace městské zástavby je velmi racionální, pravidelná a vzhledem k vyšší ceně pozemků ekonomická. To znamená menší parcely (u solitérů 600-800 m²) v ulicových, šachovnicových a hnízdových sestavách. Občas se vyskytují i jako uzavřené areály – gated communities – s vjezdovou bránou, závorou či recepcí (vrátnicí).



obr. 9 – Městská parcelace – pravidelná, ekonomická (vysoká cena pozemku na m²), (Koubková, Stojan)

2.3.2 Venkovská parcelace

Venkovská zástavba se oproti městské liší především nepravidelnou parcelací s většími pozemky (u solitérů > 800 m²), což vychází z přidružené hospodářské funkce jak parcely, tak objektu RD. Může jít buď o kompaktní parcelaci, nebo o rozptýlenou, když do zástavby zasahují různé přírodní prvky (skála, lesík, rybník apod.).

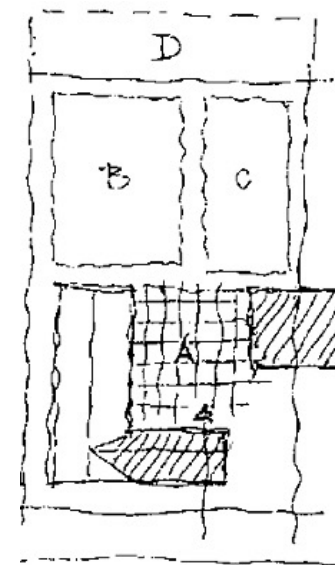


KOMPAKTNÍ

ROZPTYLENÁ



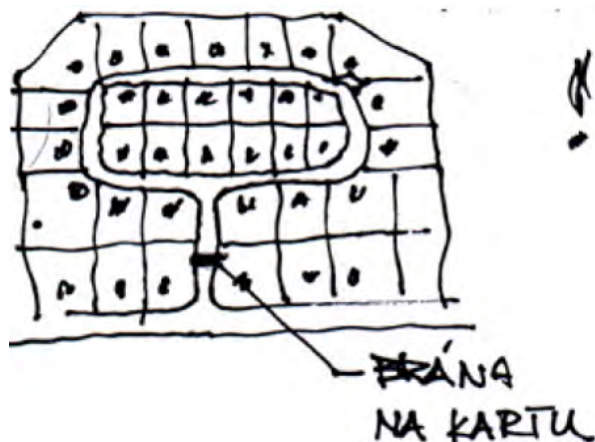
obr. 10 – Venkovská parcelace – kompaktní a rozptýlená, (Koubková, Stojan)



obr. 11 – Venkovská parcelace – rozvržení funkcí na parcele RD (dle Sýkory): A – dvůr, B – obytná zahrada, C – hospodářská zahrada, D – sad, (Koubková, Stojan)

2.3.3 Specifické parcelace

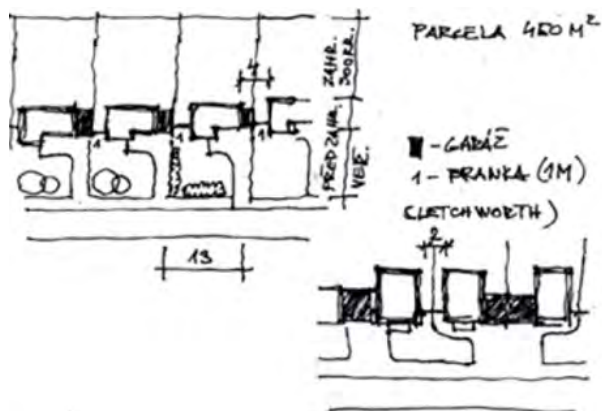
Gated communities jsou parcely uzavřené veřejnosti, které nejsou v České republice příliš rozšířené. Vyznačují se vstupní a vjezdovou bránou, kamerovým systémem, malou dostupností území a sdílenou údržbou majitelů parcel o veřejné prostranství v areálu.



obr. 12 – Gated communities, (Koubková, Stojan)

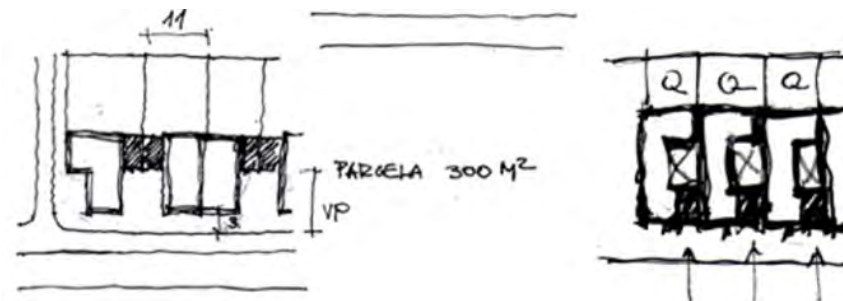
2.3.3.1 Zahraniční příklady

Velká Británie se vyznačuje převážně podlouhlým tvarem parcel o výměře kolem 450 m². Před objektem je nejčastěji neoplocená či jen z části oplocená předzahrádka a zpevněná plocha pro parkování. Tento způsob působí velice otevřeně, přístupně a spoluvytváří veřejné prostranství. Zadní část pozemku je přístupná přes dům nebo přes branku.



obr. 13 – Parcelace ve Velké Británii, (Koubková, Stojan)

V Holandsku jsou nejčastěji řadové domy. Přední část parcely je oplocená nízkým plotem s předzahrádkou. Domy jsou spojeny garáží nebo přístupovou komunikací k objektu.

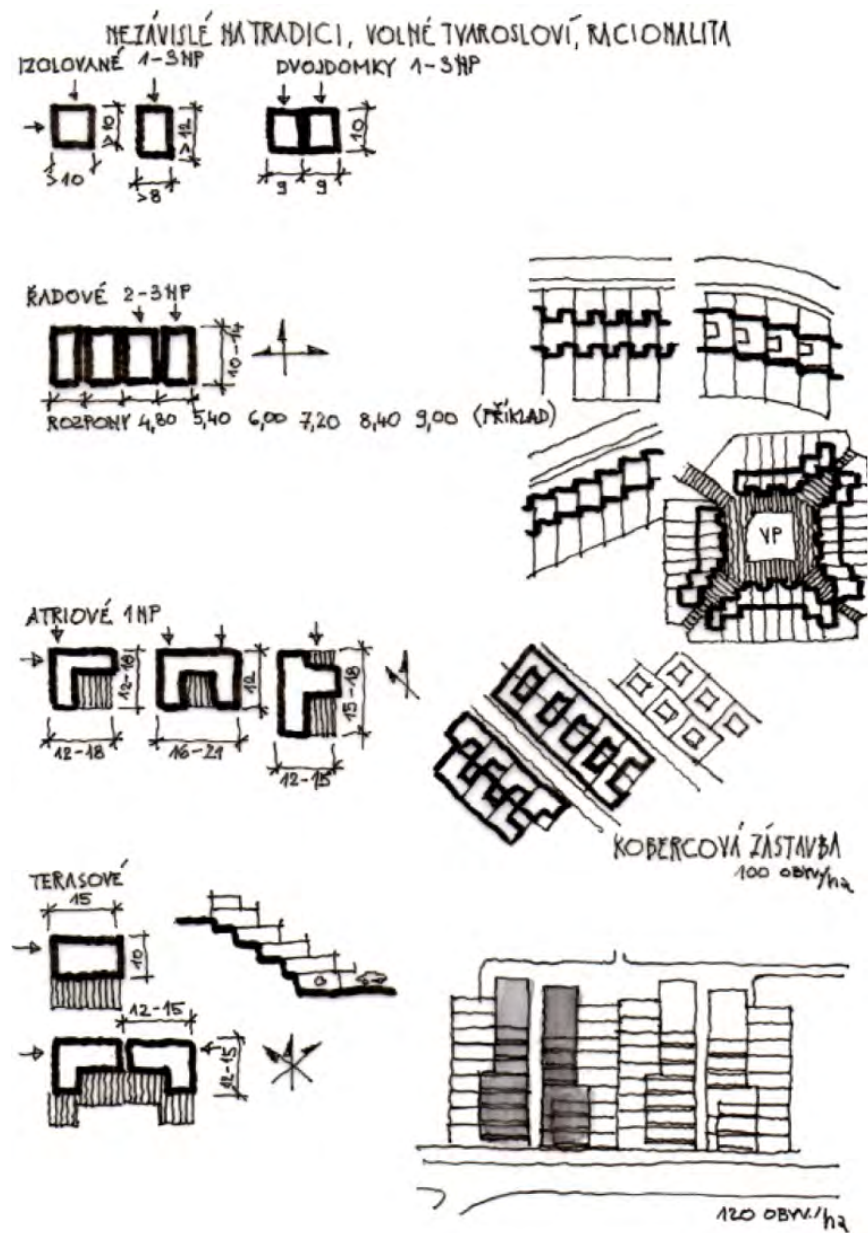


obr. 14 – Parcelace v Holandsku, kontejnerové/řadové parcelace, (Koubková, Stojan)

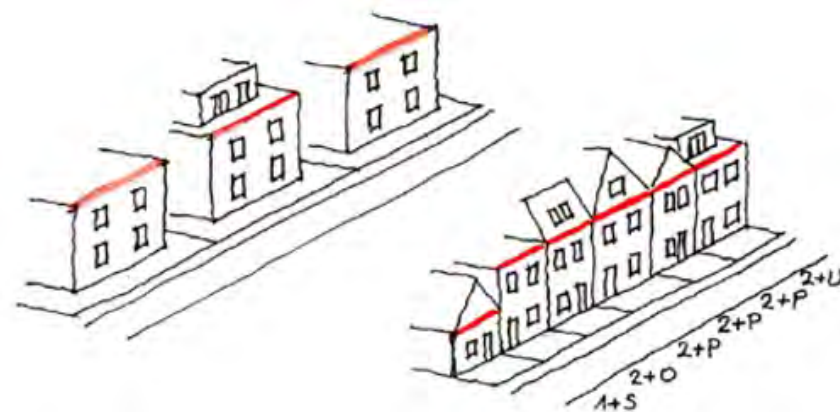
3 Rodinné domy na parcele

3.1 Městská zástavba

Hmoty domů jsou spíše čtvercového (centrálního) charakteru s jakýmkoliv řešením tvaru střechy, dá se říci, že záleží jen na architektové kreativité a místních regulačních podmínkách. U městské zástavby se vyskytují typy rodinných domů s vysokou hustotou osídlení jako jsou terasové nebo atriové domy. Sekce městských řadových domů jsou většinou úzké oproti venkovským pozicím. Výšková hladina městské zástavby je nejčastěji dvoupodlažní (2+0) nebo dvoupodlažní s ustupujícím podlažím (2+P) a s plochou střechou.



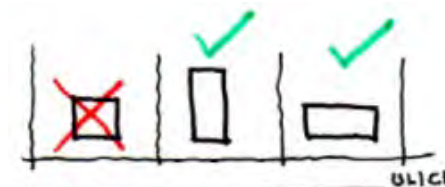
obr. 15 – Městská zástavba – typy: izolované, dvojdomky, řadové, atriové, terasové, (Koubková, Stojan)



obr. 16 – Městská zástavba – výšková hladina, (Koubková, Stojan)

3.2 Venkovská zástavba

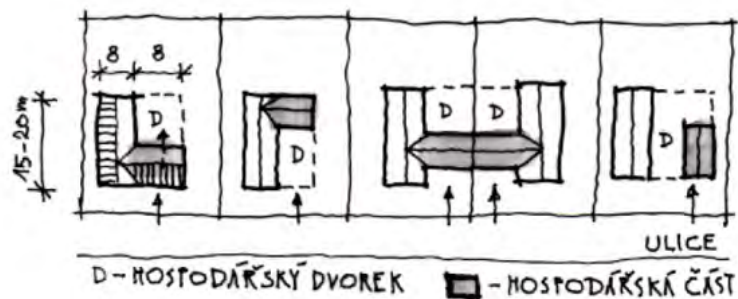
Hmota venkovského domu má spíše užší a delší dispozice, což je vhodnější s ohledem na další sekce domu – případně hospodářské příslušenství, řemeslná dílna, sklad nebo prodejna či ubytování hostů – agroturistika. „Protáhlý půdorys také umožní čitelnou štítovou nebo okapovou orientaci domu v souladu s okolím tímto půdorysem bude harmonizovat s objemem původní venkovské zástavby... přizpůsobení regionálním znakům venkovského prostředí“ (Sýkora 2006). Výšková hladina venkovské zástavby je nižší oproti městské, nejčastěji jednopodlažní s využitelným podkrovím (1+P), kde starší zástavba je převážně se sedlovými střechami a novodobá s plochými.



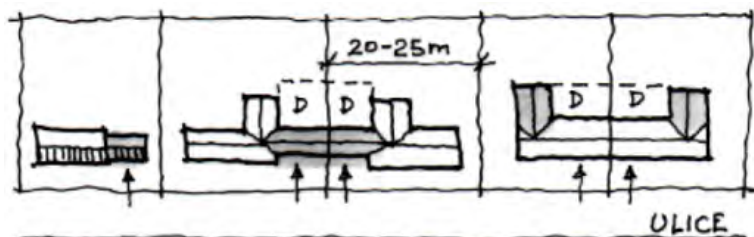
obr. 17 – Venkovská zástavba – půdorysný tvar (oproti městskému centrálnímu typu je tvar protáhlý obdélník – 8-10 x 15-25 m), (Koubková, Stojan)



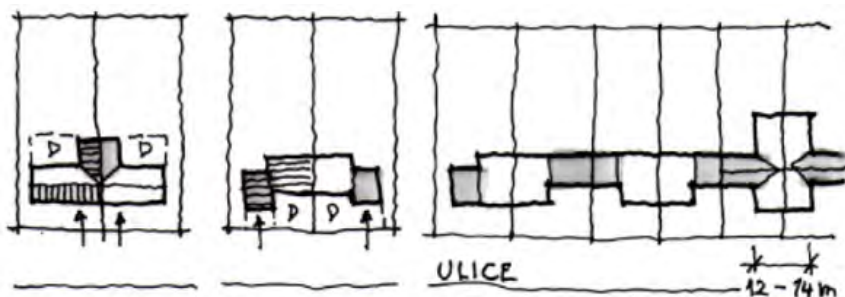
obr. 18 – Venkovská zástavba – orientace střechy – štítová, okapová, (Koubková, Stojan)



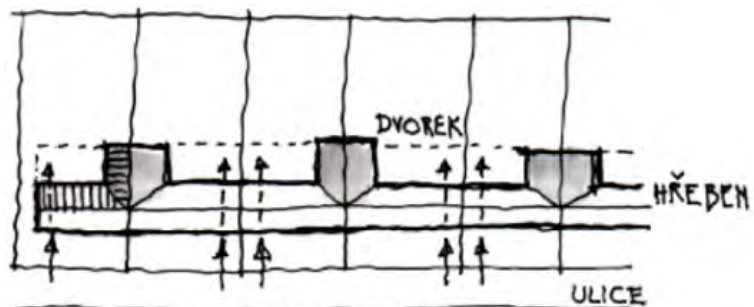
obr. 19 – Venkovská zástavba – izolované RD – štítová orientace, (Koubková, Stojan)



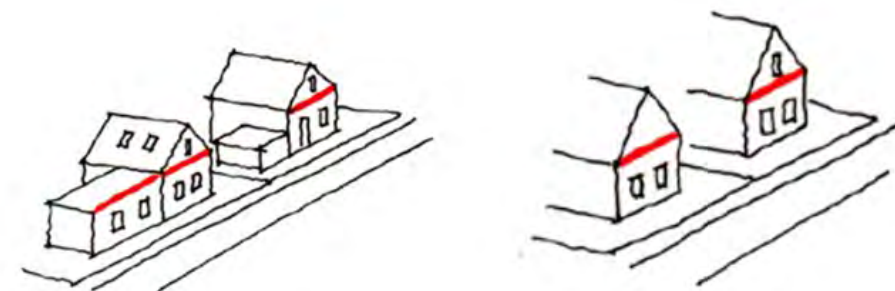
obr. 20 – Venkovská zástavba – izolované RD – okapová orientace, (Koubková, Stojan)



obr. 21 – Venkovská zástavba – dvojdomy, (Koubková, Stojan)



obr. 22 – Venkovská zástavba – pásová zástavba, (Koubková, Stojan)



obr. 23 – Venkovská zástavba – výšková hladina, (Koubková, Stojan)

4 OVLIVNĚNÍ PARCELY A VZHLEDU HMOTY OBJEKTŮ

4.1 Regulační plán

Regulační plán je závazný dokument, který stanovuje konkrétní podmínky na vybrané části území. Regulační plán určuje regulační prvky plošného a prostorového uspořádání, ovlivňuje výslednou podobu hmoty objektu včetně parcelace a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. (IPR 2021). Reguluje se nadzemní podlaží, střechy (plochá, sedlová atd.), zastavěnost území, procento zeleně apod.

4.2 CHKO

Pravidla pro výstavbu v CHKO jsou dána v obecné rovině paragrafem 12 zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, který říká, že „stavba domu nesmí snížit nebo změnit krajinný ráz, nesmí znehodnotit přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajiny včetně jejich estetické hodnoty“ (Zákon č. 114/1992 Sb.). CHKO má 4 zóny odstupňované ochrany přírody. Dále jsou specifická pravidla dle jednotlivých CHKO, která můžeme najít v Plánu péče o CHKO. V něm jsou detailněji uvedeny požadavky například ohledně umístění a vzhledu stavby ve vztahu k ochraně krajinného rázu. Tyto požadavky charakterizují strukturu zástavby v krajině a způsoby, jakými lze tuto strukturu uchovat. Následně jsou zde uvedeny zásady pro nové stavby, jako například jejich objem ve vztahu k okolním objektům. Co se týká základního měřítka pro stavbu rodinného domu, měly by jim být stavby stejného nebo podobného způsobu užívání v jeho nejbližším okolí. Svým objemem a charakterem tak musí respektovat okolní zástavbu.

Vodítkem těchto specifických pravidel mohou být manuály, které správy CHKO vydávají a které jednoduchou formou ukazují požadovaná kritéria.



obr. 24 – Manuál pro stavebníky CHKO České středohoří, (<https://ceskestredohori.ochranaprirody.cz>)

5 POROVNÁNÍ PARCELACE A PROSTORVÉHO UMÍSTĚNÍ RODINNÉHO DOMU

5.1 Parcelace - porovnání

Městská parcela rodinného domu a vesnická by se tedy měly lišit především svou velikostí. Vesnická parcela bývala vždy větší, což vycházelo hlavně z požadavku přidané hospodářské funkce – pěstování plodin, chov domácího zvířectva (Sýkora, 2006) a k tomu nutné provozní zázemí (viz. obr. 11). Dnes díky možnostem a zájmu lidí z města o obydlení mimo město vznikají velikostně různorodější novostavby. Ztrácí se požadavek na hospodářskou funkci, zato vzniká poptávka na prostory pro rekreační prostory a zahrady pro relax. Struktura vesnické zástavby však zůstává svým charakterem více rozvolněná a tím pádem i hustota obyvatel na 1 ha je menší.

Městská zástavba se naopak snaží být co nejhustší, racionální, což vyplývá také z mnohem vyšších cen za m² plochy pozemku než na vesnici. U městské parcely odpadá hospodářská funkce a zahrada je pro okrasu a relax. Navíc se dá konstatovat, že je tento typ bydlení v rámci města luxusní záležitostí, což někdy přispívá k větší segregaci obyvatel a mnohdy vede i k cílené separaci a z hlediska města nechtěné nepropustnosti celých oblastí zástavby RD známé jako „Gated communities (viz. obr. strana 7).

Malou a úplně odlišnou skupinou je pak sociální bydlení, které svou finanční náročností na pozemek domu, při dnes neustále stoupající ceně městských parcel, výrazně omezuje městské uplatnění, které zůstává spíše u kategorie obytných domů. Sociální bydlení je velmi výjimečné i na venkově a mnohdy se jedná spíše o startovací bydlení pro začínající rodiny než pro sociálně slabé občany (spíše bydlení v byt. domech). Parcela i typ domu je samozřejmě minimální. Zajímavou perspektivu má v tomto ohledu nově se rozvíjející oblast tzv. kontejnerového bydlení a modulární výstavby, která skýtá velký prostor i pro oblast sociální výstavby.

RD	MĚSTO m ²	VENKOV m ²	SOCIÁLNÍ m ²
SOLITÉR	600 - 800	800 - 1200	X
DVOJDŮM	400 - 600	600 - 800	X
ŘADOVÝ DŮM	250 - 350	400 - 700	120
ATRIOVÝ DŮM	140 - 270	X	X
TERASOVÝ DŮM	140 - 270	X	X

obr. 25 – Porovnání parcel jednotlivých typů rodinných domů, (Koubková, Stojan)

5.2 Prostorové umístění rodinného domu

Umístění domu na pozemku se řídí platnými vyhláškami o odstupových vzdálenostech, dále také platnými regulačními podmínkami vyplývajícími z územně plánovací dokumentace. Hmoty rodinného domu je obecně omezena často diskutovanou a kritizovanou definicí rodinného domu ve vyhlášce 501/2006 Sb., v platném znění. Můžeme říci, že je závislé na zvoleném typu RD, který může být ovlivněn morfologií terénu, orientací ke světovým stranám a dále představou architekta nebo stavebníka (za předpokladu dodržení výše popsaných podmínek). Málokdy vstupuje do hry i tradice (místní, regionální). Městský způsob zástavby umožňuje aplikovat velmi širokou, a tudíž prakticky neomezenou, škálu typů a forem zástavby rodinných domů.

U hmotového řešení vesnického rodinného domu však vstupuje do hry mnoho významných požadavků, které je potřeba respektovat.

Za prvé je to umístění objektu RD na parcele.

V souladu s přidanou hospodářskou funkcí byla naprosto nevhodná centrální hmota (čtverec) umístěná do středu šířky parcely (častý městský způsob umístění). Naopak ideální pro vesnický dům byla protáhlá hmota, mnohdy do tvaru L, která umožňuje vytvoření klasického dvorku, který byl pro hospodářskou funkci nezbytný. Protáhlý tvar objektu také vyplýval z nutnosti připojení k obytné hmotě dalších objemů jako zázemí pro hospodaření (dílňa, chlév, sklad, stodola apod.)

Za druhé tvar domu by měl vycházet z místní (regionální) tradice zástavby, a to nejen použitím šikmé střechy, ale také jejím typem, orientací hřebene k uličnímu prostoru, použitím materiálem krytiny a případně i pojednáním stěn (Škabrada, 1999). Vzhledem k hospodářskému provozu bylo příhodnější, aby RD měl jedno obytné podlaží a neobytné podkroví z důvodu silné pěší vazby mezi domem a venkovními prostory. Vesnice jako menší sídelní jednotky měly větší důraz na celkové harmonické vnímání, které se podílí na atraktivnosti a kontrastu vůči rozsáhlému a mnohdy nepřijemně chaotickému způsobu zástavby měst. K tomuto vnímání vesnice výrazně přispívá způsob hmotového řešení objektů RD, které svou podstatou využívání pozemku a velkorysejšími prostorovými možnostmi nepotřebovalo využít nejintenzivnější typy RD jako je atriový a terasový dům.

V praxi poslední doby však lze vypočítat ve vesnickém prostředí právě četnou výstavbu jednopodlažních tzv. „bungalovů“ na čtvercovém půdorysu s nízkou zpravidla stanovou střechou a nevyužitým podkrovím. Tento trend vyplývá ze změny požadavků stavebníků na dispozici vesnického rodinného domu, jako je bydlení v jedné výškové úrovni bez podkroví a dále ekonomický důvod, neboť tento typ dispozice a konstrukce střechy bez obytného podkroví je jednodušší a tudíž levnější. V této souvislosti je úkolem projektantů, developerů a územních plánovačů vyjít v tomto investořům vstříc a nabídnou takové formy rodinného domu, které budou urbanisticky kontextuální a přitom konkurenceschopné.

Specifickým územím pro zástavbu rodinných domů jsou suburbánní části kolem větších měst. Tady se střetává vesnická zástavba s městským stylem života. Tomu také odpovídá způsob rodinné zástavby. Jde o rodinný dům se snahou o vesnický charakter, ovšem bez hospodářské funkce s městským způsobem využití. Je to vlastně kompilát, kdy prakticky městský rodinný dům s vesnickou šikmou střechou je městsky umístěn (na střed šířky parcely) na vesnické velké parcele. Také typy RD mohou být zastoupeny v celé šíři. Vzhledem k tomu, že takový styl zástavby vzniká v těsné blízkosti, v místě původní, vesnické zástavby, dochází mnohdy k ne zcela harmonickému vnímání celého sídla, které označujeme jako příměstská obec.

Rodinný dům je nejstarším typem zástavby naší civilizace a dodnes zůstává aktivním způsobem bydlení, ať na vesnici nebo ve městě. Během času se jeho tvar i umístění na parcele měnilo a měnilo se také jeho vnímání jako atraktivního kvůli bližšímu vztahu k přírodě. V posledních desetiletích se stalo bydlení v rodinném domě vysněnou nejvyšší metou pro velkou část naší společnosti, a proto je potřeba se tomuto typu bydlení věnovat a hledat, jeho specifika vázaná na konkrétní místo. Důrazem na pochopení a prosazování těchto specifík můžeme vytvářet harmonická obytná prostředí s vlastní identitou a charakterem, propojujícím místo a čas, což uspokojí nejen hmotné, ale i duševní potřeby budoucích rezidentů.

6 ZÁVĚR

6.1 Shrnutí Stojan

Vývoj výstavby rodinných domů od 90. let je nejčitelnější u nově vznikajících lokalit, většinou na okrajových rozvojových plochách měst a obcí. Tento vývoj se vyznačoval zprvu chaotickou a intenzivní strukturou bez začlenění veřejných prostranství a hierarchie motorové i pěší dopravy. Stejně tomu bylo i s hmotovým a architektonickým řešením jednotlivých objektů RD, kdy se vedle sebe střetávaly mnohdy zcela rozdílné formy nereagující na místní styl a tvarosloví. Nejvýrazněji to bylo znát u vesnické zástavby. Nicméně s postupem času se díky stále větší náročnosti klientů a místních zastupitelství, chybějící prvky v rodinné zástavbě začínají znovu objevovat. Jak je výše zmíněno, lidé už nevnímají jako dříve rodinný dům jako uzavřené doupě před světem, kde mají klid a o nikoho se nezajímají. Dnes se čile rozvíjejí komunity v lokalitách rodinné zástavby, které stále více využívají okolí svých domů nejen k relaxaci, ale i k sociálnímu kontaktu. Tím vzniká i společenská reflexe na okolí těchto domovů, kladoucí důraz také na jeho harmonické působení a identitu. A právě tyto jevy jsou výrazně ovlivněny hmotami rodinných domů a jejich skladbou ve struktuře zástavby. Je škoda, že tak málo vznikají regulační plány, které by mohly identifikovat a propsat do podmínek výstavby místní i regionální specifika hmotového i architektonického řešení objektů rodinných domů, samozřejmě při zachování jejich moderního výrazu. Takto záleží na každém autorovi vzhledu budoucího rodinného domu, aby přes individuální výraz domu zachoval i kontext s místní a tradiční zástavbou. Takové rodinné domy existují a jsou přínosnou inspirací k dalšímu pokračování v tomto trendu.

Příjemně působící lokality rodinných domů s jasnou identitou, prostupností a vazbou na okolí nabízející svým rezidentům širokou škálu aktivit a kontaktů ve veřejném prostoru a zároveň uchováající potřebnou intimitu a ochranu před rušivými prvky v území jsou výzvou, na kterou by měl urbanismus a architektura neustále reagovat.

6.2 Shrnutí Koubková

Přesné formulace se díky nynější době snad ani nedočkáme. Dnešní situace na trhu s nemovitostmi je tak kritická, že pro rodiny je téměř záruk mít vlastní požadavek na koncepci domu, jež si vybírají a z toho důvodu se schylují k nejméně finančně či časově náročné variantě. Tato situace přináší větší zájem na částečné rekonstrukce. Novostavby jsou dostupné především přes developery a to v již omezené nabídce. Nejčastěji příkladem právě z důvodu ekonomické úspory je koupě menšího pozemku včetně dokumentace RD ke stavebnímu povolení.

Nové hmoty RD mají respektovat začlenění do urbanistické kompozice v sídle. Často se toto pravidlo vytrácí a to jak na venkově, tak v příměstské zástavbě. V posledních letech právě kvůli velkému zkupování pozemků developery, začalo být povědomí lidí o rodinné zástavbě větší. Lidé se více začali zajímat o své sousedy, a o to, jak vypadá jejich blízké okolí. Začaly vznikat opakující se uniformní celky řadových i izolovaných domů, které vypadají hmotově podobně. Tyto celky vznikají především jako příměstská zástavba s menšími parcelami. Tato zástavba je dostupnou variantou pro lidi, a z toho důvodu jsou tyto lokality žádané.

Z výše uvedeného vyplývá, že urbanismus je velice ovlivněn sociální a ekonomickou situací.

Regulační plány ovlivňují výsledné podoby RD a jejich parcel, což je velice zásadní pro budoucí rozvoj lokality. Závěrem pro mě vyplývá, že hmoty jsou obecně tvárné a neměly by nikdy vzniknout striktně definovaná pravidla, ale regulace s možností variability, tak jak to umožňují regulační plány.

Literatura

- DOUPLÍK, Luboš (1996) Zonální struktury: urbanistická typologie. 2. vyd. Praha: ČVUT, 1996. ISBN 80-01-01468-1.
- HNILÍČKA Pavel (2012), Sídlní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy. 2., dopl. vyd. Brno: Host, ISBN 978-80-7294-592-4.
- PTÁČEK, P., Suburbanizace v USA a v Německu: zdroj inspirace a poučení. In Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Sýkora, L(ed), vyd. 1., Ústav pro ekopolitiku, Praha 2002
- SÝKORA, Jaroslav. (2006). Územní plánování vesnic a krajiny: urbanismus 2. Vyd. 2. přeprac. Praha: ČVUT, 2002. ISBN 80-01-02641-8.
- BLÁHA, R., Jan FROLÍK a J SIGL. Forum urbes medii aevi ... (Proměna uliční sítě a parcelace v Hradci Králové a Chrudimi.): sborník příspěvků z konference FUMA konané ... Brno: Archaia, [2002]-. ISBN 80-903-5882-9.
- ŠLAPAL, Filip. Stempel - Tesař - Šlapal: rodinné domy = family houses. [Praha]: Karel ýKerlický - KANT, 2019. ISBN 978-807-4372-988.
- ŠKABRADA, Jiří. Lidové stavby: architektura českého venkova. Praha: Argo, 1999. ISBN 80-7203-082-5.
- GALČANOVÁ, L., VACKOVÁ, B. (2008): Rezidenční suburbanizace v postkomunistické České republice, její kořeny, tradice a současnost Časopis sruby&roubenky, 1/2020, Mediaprint-Kapa Pressegraso, a.s.

Normy a vyhlášky:

- Vyhláška č. 501/2006 Sb., Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území
Vyhláška č. 268/2009 Sb., Vyhláška o technických požadavcích na stavby
Zákon č. 289/1995 Sb., Zákon o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon)
Zákon č. 254/2001 Sb., Zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
Zákon č. 114/1992 Sb., Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny
Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon)
Zákon č. 266/1994 Sb., Zákon o dráhách (dražní zákon)
ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací

Internetové zdroje:

- <http://www.uzemi.eu/predmety/-3-urbanismus-1.html?var=dwn>
<https://www.iprpraha.cz/clanek/136/regulacni-plan>
<https://ceskestredohori.ochranaprirody.cz/res/archive/098/013839.pdf?seek=1372766580>
<https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/pravo-a-legislativa/prehled-platnych-pravnich-predpisu/dalsi-predpisy/norma-csn-73-6110-projektovani-mistnich-komunika>

Informace o autorech:

Ing. arch. Renata Koubková

Ing. arch. Daniel Stojan

Fakulta stavební ČVUT v Praze, Katedra urbanismu a územního plánování

renata.koubkova@fsv.cvut.cz, daniel.stojan@fsv.cvut.cz

Výpravní budovy smíšených nebo osobních železničních stanic – proměna jejich role ve 21. století

Station Buildings of Mixed or Passenger Railway Stations – the Transformation of their Role in the 21st Century

Lukáš Týfa, Karel Hájek, Martin Jacura, Jan Kruntorád

Abstract:

Station buildings are buildings in the area of railway stations intended for the provision of transport and related services (check-in, information, catering, etc.) to passengers and carriers (rail customers in freight transport) and so far, usually also associated with the areas for railway traffic control and other railway infrastructure manager's activities. The major part of the station buildings in the Czech Republic was built during the construction of the relevant railway lines, usually in the second half of the 19th century. Therefore, the disposition and size of the railway buildings corresponded to – on the one hand – the high share of human labour in the railway traffic control and – on the other hand – the high demands of passengers for services directly related to their carriage by rail transport, further enhanced by the three carriage classes. The role of rail transport has been changing in Europe especially at the turn of the 20th and 21st centuries (in the western part earlier, in the post-socialist era later). There was a massive deployment of modern railway control systems and centralized traffic control, and simultaneously, the types and methods of buying tickets and the regularity of commuting have been changing, and interchanging with other modes of transport have become more frequent. This corresponds to completely different demands on the equipment, disposition, and size of station buildings which also results from property and organizational changes in rail transport. Thus, what sort of the development in the field of tasks that station buildings have to perform from the time of the first railway lines to the present and in the future will be like, and how the requirements for their disposition, size and architectural design corresponded/ correspond will be the content of the first large chapter of this paper. It will be possible to determine from the second part of the paper how the Czech Republic and neighbouring countries, especially Germany, are trying to deal with this area. One of the main methodological tools for planning the use and modification of station buildings in the Czech Republic is the Concept of Passenger Station Management. The last part of the paper consists of a discussion and comments on the Concept.

Keywords:

passenger rail transport; station building; railway station; passenger in rail transport

TÝFA, Lukáš, HÁJEK, Karel, JACURA, Martin, KRUNTORÁD, Jan (2020). Výpravní budovy smíšených nebo osobních železničních stanic – proměna jejich role ve 21. století. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 188–210. ISBN 978-80-01-06893-9. 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 Výpravní budovy železničních stanic a proměna jejich funkce

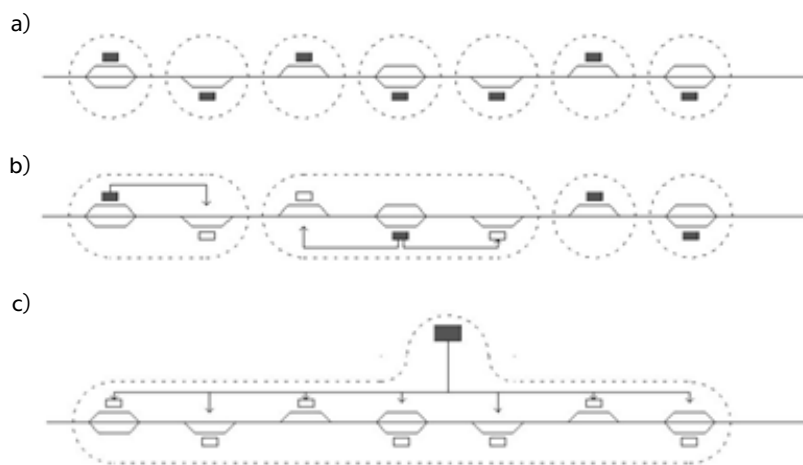
Výpravní budovy v areálu smíšených nebo osobních železničních stanic (z pohledu účelu a povahy práce, tzn. stanic sloužících buď osobní i nákladní přepravě, nebo stanic určených výhradně pro osobní přepravu) jsou pozemní objekty (stavby) určené pro poskytování přepravních služeb (odbavení apod.) cestujícím, příp. přepravčům (zákazníkům dráhy v nákladní přepravě), a obvykle také spojené s prostory pro řízení železničního provozu a další činnosti provozovatele železniční dráhy (zejm. zajištění diagnostiky a údržby).¹ Ačkoli původní význam termínu výpravní budova pramení z jejího primárního účelu pro řízení a organizování železničního provozu (vypravování vlaků k odjezdu ze stanice), postupem času – podle současné definice – převážila funkce poskytování služeb a zázemí pro cestující v osobní železniční přepravě, nicméně obvykle budova poskytovala zázemí jak pro železniční dopravu, tak (osobní) přepravu. Komplikace vznikají při překladu termínu výpravní budova do cizích jazyků (kromě slovenštiny), neboť v důsledku rozdílných zvyklostí a do velké míry autonomního vývoje železnice v jednotlivých státech od jejího vzniku do přelomu tisíciletí je i označování takovýchto budov velmi odlišné také v důsledku rozdílného primárního účelu, který jim byl určen. Například v němčině se používá výraz (s) *Empfangsgebäude*, který lze přeložit jako přijímací, resp. vstupní budova, v angličtině se obvykle lze setkat spíše s neutrálním (obecným) označením *station building* nebo *passenger building*.

Většina výpravních budov na žel. tratích v ČR byla vystavěna při vzniku příslušných žel. tratí, tedy obvykle v 2. polovině 19. století. Dispozice a velikost těchto objektů odpovídala jednak tehdejšímu vysokému podílu lidské práce na řízení a organizování žel. provozu, a jednak velkým nárokům cestujících na služby a úkony bezprostředně související s jejich přepravou po železnici (zejm. nákup jízdních dokladů, podání/výdej zavazadel k samostatnému odbavení, poskytování informací o jízdním řádu, dlouhé čekání na příjezd vlaku), navíc ještě umocněným třemi vozovými třídami, které se promítaly i do diferencovaného poskytování služeb ve výpravních budovách. Především na přelomu 20. a 21. století dochází nejen v celé Evropě (v části západní dříve, v postsocialistické později) ke změně role železniční dopravy jako celku, tedy i k transformaci žel. dopravy osobní. Od té doby dochází k především následujícím významným změnám:

- **v žel. osobní přepravě a v přístupu cestujících:** mění se druhy a způsoby pořízení jízdních dokladů (výrazně roste podíl různých předplatních a časových jízdenek a samostatného odbavení cestujícího elektronickou formou, což snižuje počty zaměstnanců určených k odbavení cestujících přímo v jednotlivých tarifních bodech), cestující přicházejí obvykle do žel. stanic a zastávek těsně před odjezdem vlaku, narůstá pravidelnost dojíždění (denní/týdenní) i na dlouhých relacích, časté jsou jednodenní služební cesty a cestování do zahraničí (samozřejmě mimo období špatné epidemiologické situace), v důsledku vhodných podmínek pro využívání osobních elektronických informačních a komunikačních zařízení ve vlacích osobní dopravy všech kategorií je čas strávený cestou ve vlaku využíván efektivně;
- **v technickém provedení žel. osobních vozů, jejich údržbě a službách v nich nabízených:** klidná a tichá jízda, teplotní pohoda, pohodlné sezení, častá možnost různou formou si pořídit občerstvení ve všech kategoriích vlaků (jídelní a bufetové vozy nebo oddíly, roznášková služba občerstvení, automaty na nápoje a občerstvení), čisté vakuové WC, zásuvky, wifi signál ve vozech;

1 Nejnovější oficiální definice pochází z TNŽ 01 0101-1, 2011 (čl. 7.3), která v zásadě odpovídá TNŽ 73 4955, 1992 (čl. 1.4): „Výpravní budova – staniční budova pro poskytování přepravních služeb cestujícím a přepravčům, obvykle také spojená s prostory pro zajištění a řízení dopravního a přepravního provozu a správní činnosti.“

- **v oblasti techniky a organizace a řízení žel. provozu:** masivní nasazení moderních zabezpečovacích systémů a dálkového řízení žel. provozu, jež vede ke zvýšení bezpečnosti žel. provozu, k lepšímu hospodaření se kapacitou žel. dopravní cesty a ke snížení počtu zaměstnanců provozovatele dráhy, kteří se bezprostředně podílí na řízení žel. provozu, což ve svém důsledku jednak přináší úspory osobních nákladů, ale rovněž opuštění mnoha stanic železničními pracovníky (viz obr. 1);
- **v rozdělení movitého i nemovitého majetku a v organizační struktuře žel. dopravy jako celku:** posun od unitární železnice k více či méně striktnímu oddělení provozování dráhy a drážní dopravy (zastavování vlaků více dopravců vedených na vlastní podnikatelské riziko v jedné stanici vede obvykle ke vzniku více odbavovacích přepážek v takovéto stanici), vznik nového typu hráče (subjektu) v osobní žel. dopravě (a posilování jeho role), kterým jsou objednavatelé služeb v osobní veřejné dopravě v tzv. závazku veřejné služby (např. v ČR zejm. kraje a ministerstvo dopravy).



obr. 1 – Vliv centralizace řízení žel. provozu na využití výpravních budov (jejich opuštění personálem):
 a) každá stanice je obsazena výpravčím – místní řízení provozu;
 b) provoz v některých stanicích je řízen ze stanic jiných – výpravčím/dispečerem obsazeny jen některé stanice;
 c) dálkové ovládání všech stanic na vymezeném úseku – centralizované řízení a organizování žel. provozu, stanice nejsou obsazeny personálem pro řízení žel. provozu

zdroj: Hájek, 2015

- **v plánování a roli žel. osobní dopravy:** vlaky osobní dopravy jsou provozovány v linkách a nikoli po tratích, jezdí na velké části žel. sítě v systému integrálního taktového grafikonu, jsou mezi sebou provázány jednotlivé segmenty linek osobní dopravy, takt se stále zkracuje, dochází k těsnějšímu provázání s dalšími druhy dopravy (jak s MHD a regionální autobusovou dopravou, tak s individuální automobilovou a cyklistickou dopravou) – integrace veřejné dopravy se projevuje jak po stránce organizační a tarifní (ná vaznost spojů různých druhů veřejné dopravy, jeden jízdní doklad slouží pro cestu různými druhy prostředků veřejné dopravy), tak stavební (přestupní body umožňující krátký a pohodlný přestup);



obr. 2 – Dopravní terminál v Břeclavi umožňuje pohodlný přestup „hrana-hrana“ mezi autobusovou a železniční dopravou. Zdroj: Jan Kruntorád, 2021.

Všechny výše uvedené změny (v osobní) žel. dopravě se promítají i do zcela jiných nároků na vybavení, uspořádání a velikost výpravních budov, ale také do jejich českého označení. Vždyť v minulosti docházelo k oddělení budov v železničních stanicích na ty, které zajišťovaly odbavení a další funkce pro cestující (žel. osobní přeprava), a na ty, v nichž docházelo k řízení a organizaci žel. dopravy (dopravní kancelář) a jež obsahovaly místnosti pro zabezpečovací zařízení (reléové sály, později elektronické zabezpečovací zařízení). Přitom funkce odbavení a dalších služeb pro cestující plní i pozemní stavby v železničních zastávkách, v nichž nedochází k řízení ani organizaci žel. provozu, i na autobusových nádražích či v nejmodernějších terminálech (integrováné) veřejné hromadné dopravy. Navíc (zvláště ve frekvenčně významných stanicích v atraktivních lokalitách) doplňkové služby pro cestující v některých „výpravních budovách“ (obchody nejen s občerstvením) převažují nad službami pro odbavení cestujících, tudíž do „výpravní budovy“ zavítá spousta návštěvníků, kteří ani žel. dopravu nehodlají použít. Proto autoři tohoto příspěvku doporučují přiklonit se k **zavedení následujících termínů:**

- „*odbavovací budova*“ (příp. k delšímu, ale přesnějšímu označení „*budova služeb pro cestující*“) pro objekty sloužící především osobní přepravě;
- „*provozní budova*“ pro objekty nesloužící veřejnosti, tzn. určené výhradně pro služební potřeby provozovatele dráhy (příp. také pro dopravce);
- „*odbavovací a provozní budova*“, případně „*provozně-odbavovací budova*“ pro objekty plnící obě výše uvedené funkce.

Jaký je tedy vývoj v oblasti úkolů, které mají výpravní budovy plnit od doby vzniku prvních železničních tratí až do současnosti a ve výhledu do budoucna, a jak tomu odpovídaly/odpovídají požadavky na jejich dispozici, rozsah a architektonické ztvárnění, to bude obsahem následujících kapitol příspěvku. Jak tuto oblast řeší v sousedních státech, především v Německu, bude možné zjistit z další části příspěvku. Jedním z hlavních metodických nástrojů pro plánování využití a úprav výpravních budov v ČR je koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží z loňského roku (Ministerstvo dopravy et al., 2019a, 2019b). Diskuze a připomínky nad jejím obsahem budou naplnit poslední částí příspěvku.

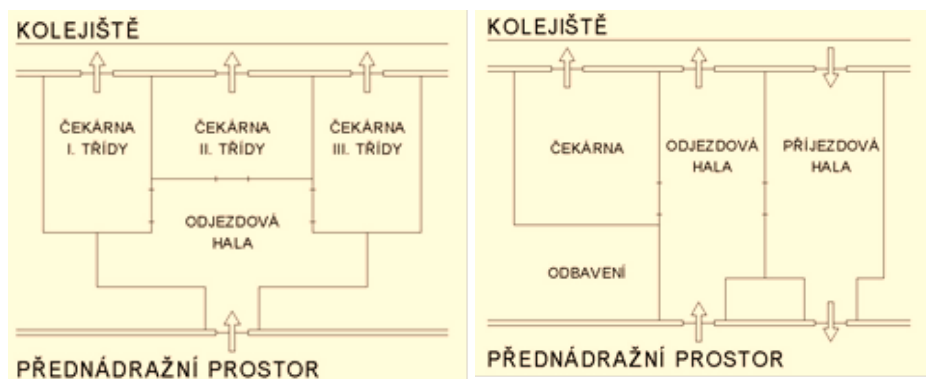
2 Vývoj dispozičního řešení výpravních budov na území České republiky

2.1 Základní historická vývojová období

Již první dvě železniční dráhy na území dnešní ČR (koněspřežné) si budovaly vlastní zázemí jak pro svůj personál a tažná zvířata, tak pro cestující. Lze zde však hovořit spíše o vylepšených stájích rozšířených o prostory pro cestující. Vlastní výpravní budovy tak, jak je chápeme dnes, se objevují na prvé parostrojní dráze – Severní dráze císaře Ferdinanda. S rostoucím významem železnice se, především ve větších městech, též kladl důraz na dostatečně reprezentativní a dominantní budovu, jež představovala vstupní bránu z vlaku do města, ale i opačně z města ku dráze.

2.1.1 Období výstavby prvních železničních tratí (1838–1851)

Pro první výpravní budovy byly čerpány zkušenosti v Anglii, a tak i jejich základní uspořádání odpovídalo anglickým zvyklostem. Na prostor odbavení navazovaly čekárny rozdělené dle jednotlivých vozových tříd, z nichž směl cestující odejít na nástupiště teprve po svolení příslušného železničního zřízence (viz obr. 3 vlevo). Architektura budov je ovlivněna dozrívajícím klasicismem. Z tohoto období se do současnosti, kupodivu bez zásadnějších úprav vnějšího vzhledu, dochovaly výpravní budovy²: Rajhrad, Ústí nad Orlicí město a Praha Masarykovo nádraží.



obr. 3 – Základní dispoziční schémata přízemí typických výpravních budov v různých vývojových etapách: vlevo: cca 1838–1851; vpravo: cca 1918–1938. Zdroj: Hájek, 2015

2.1.2 Období výstavby uheľných drah aneb železniční horečka (1851–1880)

Toto období je charakteristické budováním drah soukromými společnostmi, neboť stát (z důvodů finančních) od původně plánované výstavby páteřní železniční sítě ve vlastní režii upustil. Na jeho konci jsou v provozu téměř všechny železniční trati, jež dodnes tvoří základní kostru železniční sítě. Výpravní budovy se začínají lišit v závislosti na tom, která společnost byla jejich stavitelem. Většina společností si totiž vytvořila své vlastní normálie, tj. základní typové budovy, jež důsledně stavěla na svých tratích a jež případnými kombinacemi rozšiřovala tam, kde to s ohledem na požadavky provozu nebo očekávaný vysoký obrát cestujících bylo účelné. Pouze nejdůležitější stanice, ať z pohledu provozu či v důsledku umístění ve významném městě, měly zpravidla osobitou podobu.

² V celé kap. 2.1 jsou příklady výpravních budov důsledně uváděny dle stávajícího názvu tarifního bodu.

Z architektonických slohů v této době dominuje zprvu romantismus, na některých drahách se objevuje jako oblíbený prvek režné zdivo, příp. užití místních materiálů (nejčastěji kámen). I pro toto období je charakteristický zásadní význam čekárna a nově i nádražních restaurací, které zaujímají většinový podíl veřejné plochy. Jako příklady doposud zachovaných budov vzpírajících se „katalogovým listům“ vhodně poslouží: Praha-Dejvice, Chomutov, Děčín východ (dolní nádraží), Teplice v Čechách.

2.1.3 Období místních drah (1880–1918)

Zákony podporující budování místních drah – dílem technickými úlevami, dílem finanční garancí – umožnily na přelomu 19. a 20. stol. zavedení železnice i tam, kam by za standardních okolností neměly velké železniční společnosti zájem trati stavět. Na „lokálkách“, zejména na těch vzniknuvších v rámci tzv. Zemské železniční akce, byly budovány jednotné výpravní budovy dle platných normálií pro místní dráhy. Tyto stavby dodnes patří ve vnímání laické veřejnosti k typickým venkovským stanicím a mají jednotný ráz v celém bývalém Rakousko-Uhersku. Menší dvoutraktová budova sestává z jedné čekárny, služební místnosti a služebního bytu. V případě potřeby se kombinací dosahovalo větší plochy služebních i veřejných prostorů. Budova pro významné stanice je tříposchodová, kde přízemí slouží potřebám provozu a zázemí cestujících a ve dvou nadzemních podlažích jsou umístěny služební byty. Budov z tohoto období v různém stavu se do dnešních dob zachovalo několik set, jako příklad velmi citlivě rekonstruovaných je možné zmínit Vrané nad Vltavou.

V této době docházelo také k úpravám nebo novostavbám výpravních budov i na již existujících hlavních železničních tratích. Příčinou byl nejčastěji narůstající provoz i počet cestujících. Ve většině případů se na jejich ztvárnění odráží duch tehdy oblíbené secese, leckde se ještě objevují prvky romantismu. Poprvé se zvyšuje význam vestibulu, byť stále hlavní podíl plochy zůstává vyhrazen pro čekárny. Význam haly v dispozici budovy roste především s budováním přístupů podchodem na ostrovní nástupiště. Jako příklady vhodně poslouží: Brno hl. n., Plzeň hl. n., Praha hl. n., Přerov.

2.1.4 Republika československá (1918–1938)

Období tzv. první republiky je charakteristické dvěma přístupy: jednak je to výstavba výpravních budov nahrazujících nebo rozšiřujících nepostačující stavby z druhé a třetí čtvrtiny 19. století, jednak výpravní budovy rostoucí v nově zřizovaných železničních uzlech a na tratích projektovaných jako spojnice Moravy a Slezska se Slovenskem. Pro počátek sledovaného období tak typický kubismus a geometrická moderna (místy se ztvárněním místních folklórních jevů) se na železnici příliš neuplatnily, mnohem větší otisk ve tváři tuzemských železničních stanic zanechal nový pragmatický funkcionalismus. V prvorepublikových výpravních budovách (halová dispozice) začíná hrát významnou roli vestibul s plochami pro krátkodobé vyčkávání, z nějž jsou přístupné i doplňkové služby pro cestující (viz obr. 3 vpravo) Výpravní budovy zřízené před druhou světovou válkou patří i v současnosti k příkladům funkčních a plošně optimálně dimenzovaných a jsou zpravidla – byť po opravách a rekonstrukcích pochopitelných vzhledem k jejich stáří – schopné bez obtíží uspokojit požadavky na cestování a služby v 21. století. Ke vhodným příkladům patří: Český Brod, Česká Třebová, Poděbrady, Kolín, Rokycany, Jičín, Hradec Králové hl. n.

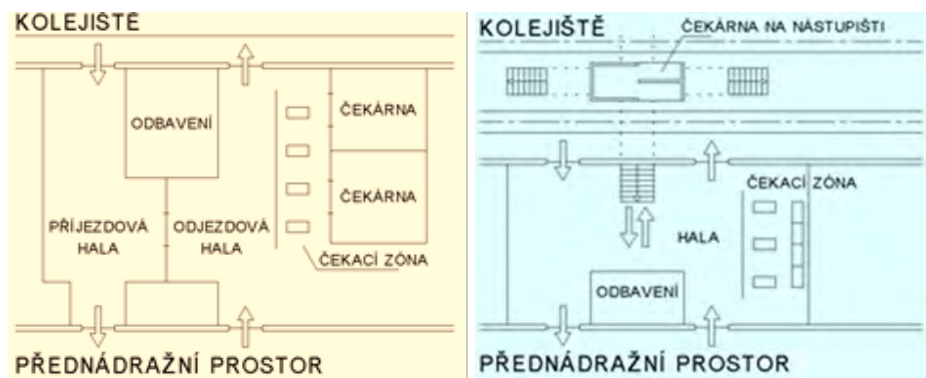
2.1.5 Období po druhé světové válce (1945–1990)

Po druhé světové válce se výstavba výpravních budov uskutečňovala nejčastěji z následujících důvodů: obnova válečných škod, náhrada nevyhovujících či zchátralých budov, výstavba nových železničních stanic a zastávek na přeložkách žel. tratí, výstavba nových železničních uzlů s novou polohou osobní části žel. stanic. Těsně po druhé světové válce se poválečná moderna stále inspiruje funkcionalismem, socialistickým realismem kupodivu své místo na železnici nenalezl. Šedesátá léta se inspirují tzv. bruselským

stylem, většina výpravních budov v 70. a 80. letech vychází z možností stavebního průmyslu vázaného na prefabrikáty (s často velmi nezdařilým celkovým dojmem).

V poválečném uspořádání výpravních budov se klade důraz na ústřední rozptylovou plochu s partiemi určenými pro krátkodobé vyčkávání – vestibul, z něhož jsou přístupné čekárny a služby (viz obr. 4 vlevo). Prostory pro střednědobé a dlouhodobé vyčkávání v podobě čekáren a galerií se u významných železničních uzlů umísťují do druhé výškové úrovně, aby byli vyčkávající cestující oddělení od průchozích pěších proudů. Mnohé výpravní budovy jsou z dnešního pohledu naddimenzované a špičkový obrat cestujících v nich dávno nedosahuje historických hodnot ani nadnesených očekávání. V druhé polovině tohoto období také mizí zažitý požadavek na důsledné oddělení proudů cestujících při příjezdu a odjezdu včetně k tomu vymezených samostatných hal. K typickým příkladům patří:

- poválečné stavby: Pardubice hl. n., Cheb;
- bruselský styl: Ostrava-Vítkovice;
- ostatní novostavby: Blansko, Havířov;
- modernizace uzlů: Havlíčkův Brod, Ostrava hl. n., Kralupy n.Vlt., Lovosice, Beroun.



obr. 4 – Základní dispoziční schémata přízemí typických výpravních budov v různých vývojových etapách: vlevo: cca 1945–1990; vpravo: cca od 1990. Zdroj: Hájek, 2015

2.1.6 Období velkých společenských změn na přelomu tisíciletí (1990–2016)

Po velké změně společenských poměrů v závěru roku 1989 dochází k výrazným změnám v celé dopravě, železnici nevyjímaje. U výpravních budov se pozornost soustředila spíše na rekonstrukce objektů (v některých případech velmi zdařilé a citlivé), novostavby jsou zastoupeny zcela výjimečně. Ve výpravních budovách je výrazně potlačen prostor sloužící pro odbavení, jenž uvolňuje plochy komerčním aktivitám; stejně tak leckde zcela mizí pro předchozí sto padesát let typické čekárny a ustupuje se zcela od oddělování pěších proudů přijíždějících a odjíždějících cestujících. Obecně ubývá ploch pro vyčkávání, neboť se předpokládá krátkodobý pobyt cestujících nebo jejich prodlévání v komerčních zónách (viz obr. 4 vpravo). Novým fenoménem je také vznik přestupních terminálů u železničních stanic.

Při „třetí vlně“ oddělování provozování dráhy a provozování drážní dopravy v ČR došlo k 1. 9. 2011 k převodu (prodeji) části podniku České dráhy, a.s., která se věnovala řízení a organizování provozu (výpravčí, signalisté, dispečeri a nadřazený personál) Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, ovšem výpravní budovy a pozemky pod nimi (s přílehlými nástupišti) zůstaly ve vlastnictví Českých drah.

V novém tisíciletí se snažily České dráhy rekonstruovat některé budovy významných stanic s využitím soukromého kapitálu, a to buď založením společných podniků se soukromými investory (vklad nemovitého majetku ČD – např. Praha Masarykovo nádraží), nebo dlouhodobým pronájmem soukromému investorovi (soukromá společnost měla na své náklady výpravní budovu zrekonstruovat a za to měla právo pronajímat po určitou dobu vzniklé komerční prostory). Formou pronájmu byly samostatně nabídnuty nejatraktivnější stanice v ČR (Praha hl. n., Mariánské Lázně, Karlovy Vary) zahraničnímu investorovi Grandi Stazioni z Itálie, ovšem v zásadě kromě Mariánských Lázní nebyla spolupráce úspěšná a skončila nejprve úpravou smlouvy a později její výpovědí. Několik dalších stanic bylo podobnou formou připravováno k rekonstrukci v rámci projektu nazývaného jako tzv. Živá nádraží, avšak během jeho existence se nedařilo najít potřebné investory, takže až na výjimky (částečná rekonstrukce výpravní budovy žst. Havlíčkův Brod) projekt změny nepřinesl.

S mírnou nadsázkou autoři očekávají, že jednou se bude uvedené období označovat jako doba hledání významu a optimálního uspořádání ploch výpravních budov, doba nejasných koncepcí i hledání vhodného architektonického výrazu, což souvisí také s nevyjasněnou strategií ve vlastnictví výpravních budov (viz výše). Smutnou kapitolou jsou pak opuštěné a uzavřené budovy s nulovým zázeminím pro cestující. Jako naopak následováníhodné příklady se nabízejí:

- rekonstrukce: Vlašim, Telč, Slavonice, Česká Skalice, Jablonec n. N., Chotěboř, Choceň, Ústí nad Labem hl. n., Ostrava-Svinov;
- novostavby: Studénka, Řečany n. L., Zábřeh na Moravě;
- speciální: Praha hl. n., Mariánské Lázně.

2.1.7 Období nakládání s výpravními budovami Správou železnic (od r. 2016)

Dne 1. 7. 2016 došlo k převodu části nemovitého majetku dopravce Českých drah, a.s., který představoval stavby výpravních budov a pozemky pod nimi,³ na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci (SŽDC), v současnosti přejmenovanou na Správu železnic, státní organizaci, která vykonává vlastnická práva státu k železničním dráhám a zároveň je provozovatelem těchto drah. Některé výpravní budovy však zůstaly i nadále Českým dráhám – ty, které jsou součástí společných podniků se soukromými společnostmi (viz výše), nebo vybrané velké objekty, které již neslouží (Děčín východ, dolní nádraží) nebo nemají výhledově sloužit (Brno hl. n.)⁴ železniční osobní přepravě.

Ještě v období před tímto převodem České dráhy připravovaly rekonstrukce některých výpravních budov ve vlastní režii a u některých staveb byla zahájena i realizace. Po převodu výpravních budov na SŽDC tyto projekty plynule pokračovaly a současně se začalo připravovat velké množství dalších projektů, což souvisí především s tím, že je možné na rekonstrukce a modernizace výpravních budov čerpat prostředky ze SFDI, případně také ze strukturálních fondů EU (částečně jsou také využívány dotace z programů jiných resortů – především MŽP – např. na snížení náročnosti vytápění).

Správa železnic překvapila rychlostí, s jakou se do rekonstrukce nově nabytých nemovitostí pustila, stejně tak odvahou a vehemencí, s níž začala hledat jejich nové využití. V některých případech došlo pouze k odstranění havarijního stavu, mnohé z nich však byly citlivě rekonstruovány se zřetelem k jejich původní architektonické podobě. Úpravami prošly téměř vždy vestibul a další přílehlající prostory pro cestující, které byly přeměněny na komerční prostory určené k pronájmu za účelem rozvoje doplňkových služeb pro cestující.

3 Převod, resp. prodej dalšího nemovitého majetku Českých drah, který slouží veřejnému železničnímu provozu, tedy především nástupiště a koleje s příslušenstvím ve stanicích, je předmětem již několik let trvajících jednání.

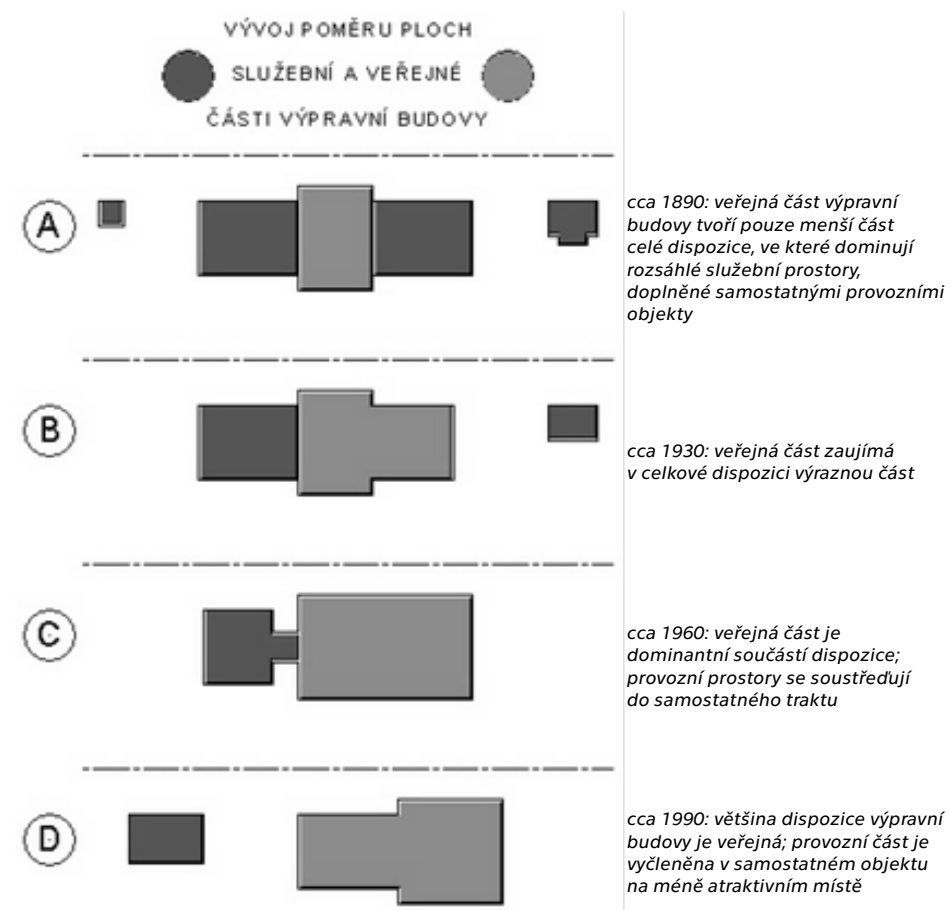
4 V rámci přestavby železničního uzlu Brno má dojít ke kontroverznímu přesunu hlavní osobní stanice do prostoru zhruba dnešní stanice Brno dolní nádraží.

Z posledních úspěšných rekonstrukcí výpravních budov si zaslouží zmínku kupř. Kolín, kde byla uskutečněna obnova budovy s respektem a citem k její funkcionalistické architektuře, proběhla adaptace příjezdové i odjezdové haly a došlo k celkovému prosvětlení interiéru. Výpravní budova se tak stala nejen důstojnou bránou do města, ale rovněž přátelským vstupem do pomyslného světa železnice. Nové uspořádání komerčních služeb a prostor pro krátkodobé vyčkávání logicky směřuje pěší proudy, opomenout nelze zdařilou kavárnu s klidovým prostorem v podobě vyhlídkové terasy umístěné nad vstupem do odjezdové haly. Nutno podotknout, že s výhodou se výpravní budovy žst. Kolín využívá též jako zázemí pro navazující stanoviště autobusové městské i regionální dopravy, čímž se výpravní budova stala po zásluze ústředním bodem přestupního terminálu veřejné dopravy v Kolíně a ukazuje následováníhodný příklad v přístupu k úpravám výpravních budov.

2.2 Shrnutí koncepčního vývoje dispozice výpravních budov

Téměř dvě století existence železnice, tedy i výpravních budov na území ČR provázely tyto výrazné koncepční změny:

- **Odklon od vymezení tras cestujících přes výpravní budovu:** V prvopočátku železnice probíhalo důsledné oddělení příjezdějících a odjíždějících cestujících, a to kupř. z důvodu celního odbavení. Tento zvyk se na železnici držel přes sto let – odchod od vlaků vedl často i mimo vlastní výpravní budovu. Teprve za první republiky se objevuje významnější spojovací chodba mezi příjezdovou a odjezdovou částí výpravní budovy, oficiální dělení podchodů a cest u většiny žel. stanic však přetrvává až do 80. let 20. století. V posledních desetiletích se od tohoto tradičního přístupu ustupuje, čímž se reaguje i na skutečnost, že cestující již dávno odmítají respektovat nařízené směřování svých pěších cest. Navíc je požadováno doslova vtáhnout příjezdějící cestující ke komerčním prostorům v budově, ne je odvádět okrajem budovy bez návaznosti na hlavní halu.
- **Eliminace bytů ve výpravní budově:** Standardem, důležitým pro zabezpečení provozu a téměř nepřetržitou pohotovost zaměstnanců, bývalo vybavení výpravních budov služebními byty. Z důvodu důsledného oddělení provozování dráhy a drážní dopravy a současně se snahou pronajmout ke komerčním účelům co největší plochu výpravních budov z nich byty stejně jako nocležny jízdního personálu mizí.
- **Výrazné snižování podílu služební části na celkové ploše budovy:** Služební prostory nejprve představovaly až ¾ celkové plochy výpravních budov, po druhé světové válce se část pro služební účely obvykle odděluje do samostatných pavilónů, postupným soustředěním řízení provozu do jednoho místa na trati a snižováním nároků na odbavení u osobních pokladen se výrazně snížila potřeba služebního zázemí, a tak v současnosti slouží většina plochy pro (cestující) veřejnost (viz obr. 5).
- **Snižování významu čekáren:** Od počátku železnice tvořily neodmyslitelnou součást veřejných částí výpravních budov čekárny dělené dle vozových tříd. Po první světové válce začíná dominovat význam vestibulu, jenž se často zřizuje jako spojnice v podélné ose budovy mezi příjezdovou a odjezdovým traktem. Po druhé světové válce význam čekáren neustále klesá, přestože jsou zřizovány i samostatné čekárny pro úzkou skupinu cestujících (matky s dětmi, školní mládež) a hlídaná kulturní centra s tiskem a televizním přijímačem, aby na přelomu století oboje vymizelo téměř úplně. V současnosti jsou čekárny zřizovány pouze jako doplňkový prostor určený buď pro cestující vyžadující vyšší standard (např. 1. třída vozová), nebo pro cestující požadující klidnější prostor pro čekání na příjezd spoje a krátkodobý odpočinek.



obr. 5 – Vývoj poměru ploch veřejných a neveřejných (služebních) částí výpravní budovy. Zdroj: Hájek, 2015

3 Význam výpravní budovy z hlediska urbanistického a architektonického

3.1 Význam výpravní budovy z hlediska urbanistického

Řešení moderních dopravních systémů představuje harmonii techniky a umění, spojující dopravní, inženýrské a konstrukční stavitelství s urbanismem, architekturou a designem. Výrazná uniformita často značně předimenzovaných dopravních a liniových staveb sedmdesátých a osmdesátých let dvacátého století vedla k nepochopení smyslu existence dopravy ve městě a k názoru, že dopravní stavby představují ohrožení pro jinak kultivovaná městská prostředí a že je třeba je pokud možno prostorově a vizuálně potlačit či v zájmovém území přímo eliminovat. Přitom veřejná doprava, jejíž páteř tvoří právě doprava železniční, neznámá pouze možnost využití tohoto segmentu dopravy každým cestujícím, který bude dodržovat předem stanovené podmínky, ale poukazuje nepřímo také na městotvornost systémů veřejné dopravy. Ten se projevuje nejenom

v extenzivně se rozvíjejících sídelních útvarech, ale ovlivňuje také prostředí stávajících urbanizovaných území.

Právě městotvorný efekt dopravních staveb nesmí být opomíjen. Dopravní stavby totiž spoluvytváří kulturní hodnoty krajiny a obrazy měst a jejich kvality představují nejenom ekonomicky obtížně kvantifikovatelnou hodnotu. Renesance železnice a výpravních budov se, alespoň v německy mluvících zemích, stala obecně používaným termínem pro označení epochy moderní historie železnic přelomu 20. a 21. století.

3.2 Význam výpravních budov z hlediska architektonického

V hodnocení možného využití stávajících pozemních staveb v rámci modernizace dopravního systému je možno vycházet z několika základních aspektů. Prvním – a často nejdůležitějším – je momentální technický stav, resp. dovršení fyzické životnosti. Stáří většiny staveb, sloužících železniční dopravě u nás, je kolem jednoho sta let, přičemž ani starší objekty nejsou nikterak výjimečné. Technický stav většiny z nich byl ještě v 90. letech 20. století vlivem zejména náročného provozu a zanedbané údržby velmi špatný. Více než patrné to bylo a je v rámci modernizace tzv. tranzitních železničních koridorů, která byla z velké části již ukončena, nicméně na čtvrtém koridoru v úseku Benešov u Prahy – České Budějovice v současnosti intenzivně probíhá a na třetím koridoru v úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice se SRN se usilovně připravuje. Sice hlavním deklarovaným cílem modernizace a optimalizace vnitrostátních železničních koridorů bylo zvýšení rychlosti, propustnosti a bezpečnosti železniční dopravy, ovšem jedním z klíčových motivů k tak rozsáhlému projektu (a jeho upřednostnění před výstavbou nových vysokorychlostních tratí) bylo právě řešení zanedbané údržby existujících železničních tratí z období socialismu – to platilo jak pro všechny složky vlastní infrastruktury, tak pro výpravní budovy.

V důsledku všech změn v železniční dopravě (viz kap. 1) byly mnohé objekty nebo jejich části zbaveny původní funkce a staly se nepotřebnými. V takovém případě by však rozhodování o dalším osudu jejich existence mělo být založené na odlišných kritériích. Kupříkladu rušení parní trakce doprovázel zánik systému železničních vodáren, výtopen a zauhlovacích zařízení, které nebylo a není účelné upravovat na jiné využití (s výjimkou rozhleden zřízených z vodárenských věží nebo muzejních expozic). Ovšem u víceúčelových staveb výpravních budov, administrativních budov, strážních domků apod. jsou možnosti jejich dalšího využití širší. Mnohé výpravní budovy mohou sloužit přes své stáří po důkladné modernizaci i nadále. Rozhodování o dalším osudu těchto objektů by mělo vycházet nejenom z posouzení okamžitého technického stavu na základě statického a stavebně-technického průzkumu, ale také na základě průzkumu stavebně-historického. Mnohé stavby mohou pod nánosem přestaveb skrývat zajímavé a dnes pro svou jedinečnost cenné konstrukční a stavebně-architektonické detaily.

Podstatné je zachování zástupců typových staveb výpravních budov jednotlivých společností (viz kap. 2.1.2 a 2.1.3), které vytvářely železniční síť na území současné ČR. Alarmující je příklad nádražní budovy Praha-Těšnov, jejíž zbytečná demolice se stala katalyzátorem pro vývoj moderní památkové péče a odborných přístupů v oblasti průmyslové architektury. Přitom architektonicky stejně kvalitní výpravní budova stanice Děčín východ (dolní nádraží) bývalé Rakouské severozápadní dráhy (od téhož architekta a téže společnosti) již několik desetiletí chátrá i přesto, že v uplynulých letech projevilo zájem o využití budovy ČVUT pro svá obě děčínská pracoviště fakult dopravní a jaderné a fyzikálně-inženýrské.

Posuzování stávajícího stavu pozemních staveb kolejových dopravních systémů je nutné řešit také z hlediska možného využití stávajících budov v rámci vnímání celého systému dopravy a pro podporu firemní propagace. Celá oblast „dražní“ architektury je jednou ze základních částí moderní architektury a stavitelství 19. a 20. století. Železnice byla od počátku chápána nejenom jako moderní dopravní prostředek, ale přenesené

také jako zosobnění rozvoje moderní techniky a společnosti vůbec. Právě zavedením či opominutím železnice byl jasně stanoven další rozvoj měst a regionů v moderní historii. Výpravní budova byla vždy jasným a pevným orientačním bodem městského prostoru s funkcí koncentrace dopravy, a tím také dynamické složky urbanizovaného území a krajiny vůbec. Z tohoto pohledu je i přes případné negativně působící přestavby výpravní budova důležitým bodem v organismu města. Je názirána jako personifikace komunikace a pohybu. Tuto skutečnost je proto nezbytné reflektovat v rámci posuzování její další existence. Dnes již historické stavby mohou po své modernizaci a adaptaci pro uspokojení soudobých technických požadavků plnit nezanedbatelnou úlohu prostředníka, resp. pojítka s minulostí. Mohou jasně vyjadřovat kontinuitu historického vývoje, a tím přispívat ke zvýšení atraktivity dopravního systému jako celku pro jeho uživatele.

Z architektonického hlediska jsou výrazné přestavby, jejichž podnětem je dovršení morální životnosti staveb. Tehdy je možno využít kvalitní stávající stavební fondus k vytvoření soudobého díla, splňujícího náročné požadavky na současné řešení, ať již dispoziční a typologické či architektonické a výtvarné. Právě možnost cíleného využití stávající stavby nabízí jedinečné možnosti pro vytvoření originálního řešení (např. Ostrava-Svinov). Razantní změna vnějšího vzhledu budovy umožňuje jednak skutečný kvalitativní posun v dispozičním a provozním uspořádání, např. vložení nové prosklené odbavovací haly, a jednak výrazné zlepšení vizuálního vnímání celé stavby. To vede k zamýšlenému vyjádření modernizace směrem k potenciálním cestujícím při přijatelných investičních nákladech. Sebedokonalejší technické řešení dopravního systému nemůže být úspěšně přijato veřejností v případě, že z uživatelského hlediska nedojde k viditelnému kvalitativnímu zlepšení a navýšení cestovního komfortu. To se nejvýrazněji projevuje právě na styku dopravního systému s okolím – ve stanici nebo na zastávce. Toto první místo kontaktu potenciálního uživatele s dopravním systémem je nejdůležitější pro utváření laického názoru na něj.

Posouzení vlastního stavu objektu musí být provázeno reálným zhodnocením schopnosti začlenění rekonstruované stavby do okolí. Například možnosti využití objektů, nacházejících se uvnitř rozsáhlých provozních areálů a dopravních ploch jsou ve většině případů velice omezené. Velmi důkladně je tedy nutné zvážit, zda je efektivní nahrazení existujících výpravních budov novostavbami – jak z hlediska investiční a časové náročnosti, tak z pohledu provozních nákladů (údržba TZB, vytápění).

4 Využití výpravních budov v západní Evropě

4.1 Obecné postřehy a konkrétní příklady

Železniční síť v západní Evropě byla téměř zcela zničena v závěru druhé světové války. Následná poválečná obnova a rozvoj vedl k celoplošnému nahrazování původních historických objektů novostavbami. Např. v Nizozemí se dodnes zachovalo pouze minimální množství původních železničních pozemních a inženýrských staveb. V areálech velkých stanic se původní stavby staly překážkou v modernizaci a musely ustoupit při přestavbách a rozšiřování stanic. O to více jsou v západní Evropě dochované železniční stavby vnímány jako významná součást kulturního dědictví v oblasti industriální architektury (např. Gerner, 2000), a proto jim často náleží památková ochrana.

Aktivně se také hledá nové využití takovýchto objektů, a to od kulturně-historického pro umístění nejrůznějších muzejních expozic se vztahem k historii železnic a industriálního dědictví (např. železniční muzeum v areálu historického depa Dresden-Altstadt), přes nejrůznější společenské využití jako výstavní prostory, galerie, gastronomická a volnočasová zařízení (např. pořádání mezinárodní přehlídky moderního umění Documenta v prostorách výpravní budovy stanice Kassel), až po možnosti

administrativního využití (úřad místní samosprávy), přechodného ubytování a trvalého bydlení (např. penzion na nádraží Lübbenau).

Významnou část tvoří využití pro umístování funkcí s celoměstským významem ve spolupráci s místními samosprávami (např. umístění městské knihovny ve výpravní budově stanice Luckenwalde). V těchto případech se často projevuje synergický efekt rozvoje aktivit v území (např. postupná přeměna objektů ve stále provozovaném pohraničním nádraží Bayerisch Eisenstein s využitím historické výpravní budovy jako informačního centra a přírodovědecké expozice národního parku Bayerischer Wald, budovy bývalé celnice a poštovního úřadu pro výstavní prostory umělecké galerie a objektu původní výtopny jako expozice železničního muzea).

Společným jmenovatelem těchto projektů je transformace nevyužívaných objektů do nových lokálních center měst a obcí jako nástroj podpory využívání veřejné hromadné dopravy s využitím kulturního odkazu historických staveb jako nástroje pro účinný a trvalý rozvoj urbanizovaného území.

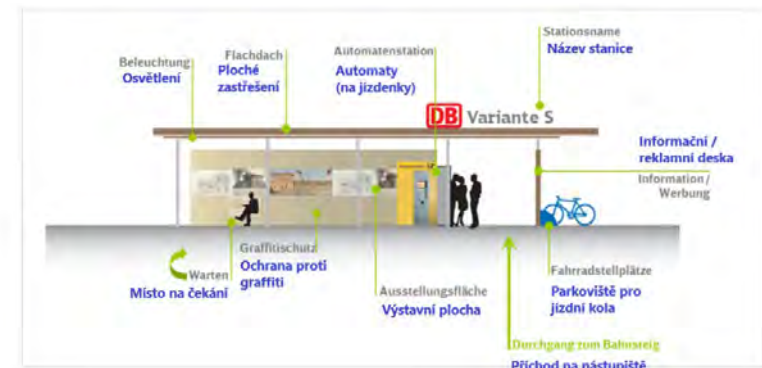
4.2 Praxe v sousedním Německu

V Německu se setkáváme se třemi základními přístupy, jak nakládat s výpravními budovami (viz tab. 1). Prvním způsobem je modernizace výpravní budovy, která se navrhuje v případech, kdy je to účelné a kdy je zřejmé další využití budovy. Druhou možností je demolice budovy, jestliže její technický stav, dispozice nebo umístění neumožňuje ani po úpravách další využití. Třetí možností jsou tzv. výpravní budovy budoucnosti, jakožto modulární novostavby, které jsou charakteristické svým jednotným architektonickým pojetím v korporátním designu provozovatele stanic – výpravní budovy tak mají jednotný ráz např. v celém státě nebo na celé trati.

Nádraží budoucnosti nejen že chrání cestující před nepřízní počasí (zastřešením), ale rovněž poskytují cestujícím dostatek informací (název stanice, informační deska, výstavní plocha) a vytvářejí podmínky pro multimodální cestování (parkoviště pro jízdní kola) – viz obr. 6.

A: Modernizace výpravní budovy	B: Demolice výpravní budovy	C: Stanice budoucnosti – modulární výpravní budova
náklady se ne vždy vyplatí v poměru s použitím a potřebou v ideálním případě prodej budovy investorům smysluplné pouze v některých případech možnost částečného spolufinancování nebo finančního příspěvku např. od měst	demoliční náklady, skládkovné památková ochrana může komplikovat demolici nutnost vypořádat se se sutěmi nemožnost dalšího využívání budovy cestujícími	flexibilní a funkční novostavba kombinace demolice a zachování stávajícího stavu koordinace s obcemi, úřady, podniky, poskytovateli služeb možnost realizace bez vlastního zdroje provozovatele dráhy modulární systém pro splnění požadavků v konkrétním místě jednoduchost a finančně výhodné provedení díky korporátnímu designu se budovy mohou stát výstavním prvkem železnice
Často neekonomické	Neorientováno na zákazníky	Ekonomické & prozákaznické

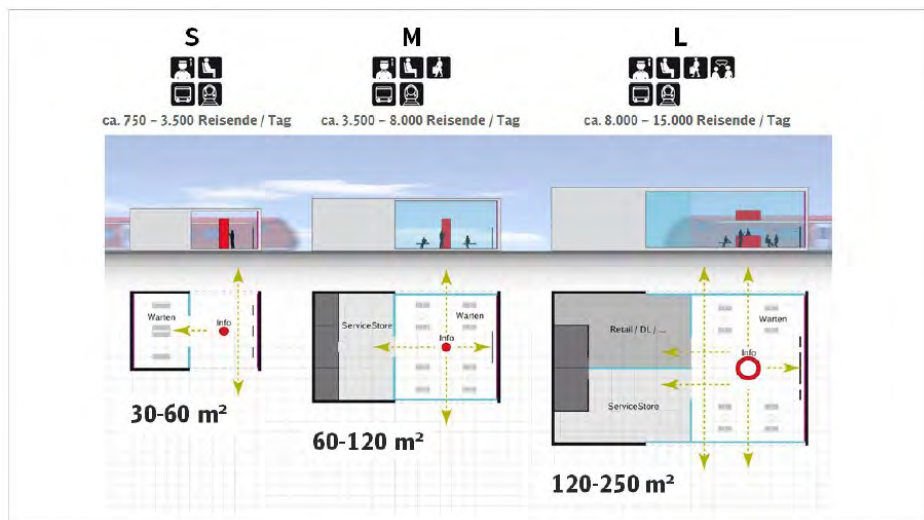
tab. 1 – Přístup k nakládání s výpravními budovami v Německu. Zdroj: Lehmann, 2011, str. 55; překlad Mládek, 2020, str. 17



obr. 6 – Schéma modulární výpravní budovy. Zdroj: Lehmann, 2011, str. 133; překlad Mládek, 2020, str. 21

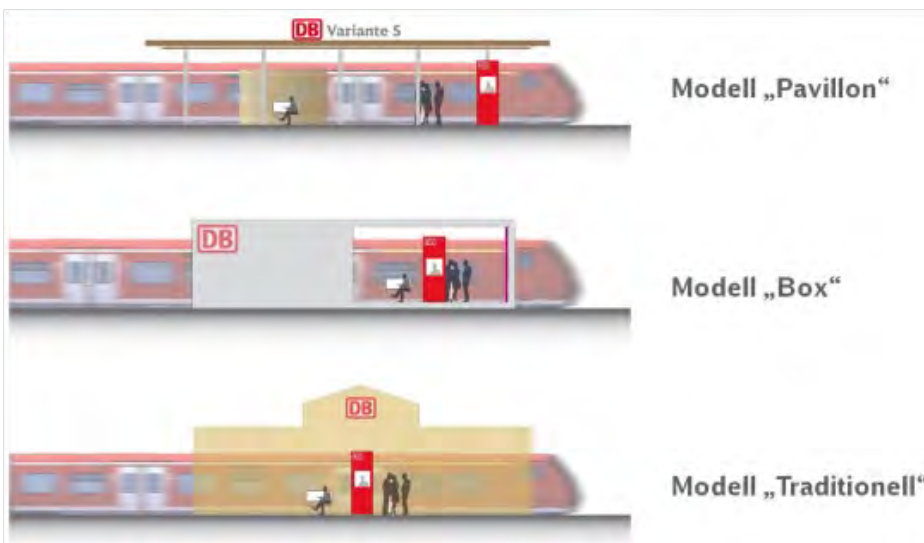
Dimenzování velikosti objektu má vycházet z počtu cestujících za den a také ze zhodnocení místních poměrů, jelikož ke každé výpravní budově je potřeba přistupovat individuálně vzhledem k jejím vazbám do okolí. Uvažuje se kategorizace výpravních budov podle velikosti (viz také obr. 7):

- Typ „S“ (small – malý)**
 - zastavěná plocha: 30–60 m²,
 - obrat cestujících: 750–3 500 os./den,
 - bez stálého personálu dopravců i provozovatele dráhy,
 - prodej jízdních dokladů a interaktivní informace zajišťují automaty;
- Typ „M“ (medium – střední)**
 - zastavěná plocha: 60–120 m²,
 - obrat cestujících: 3 500–8 000 os./den,
 - personál jen ve frekventovaných stanicích (nejvýše jeden pracovník, obvykle jen v denní směně),
 - prodej jízdních dokladů, informace a další služby zajišťují jak automaty, tak personál;
- Typ „L“ (large – velký)**
 - zastavěná plocha: 120–250 m²,
 - obrat cestujících: 8 000–15 000 os./den,
 - vícepočetný personál obvykle v nepřetržité službě,
 - odbavení cestujících a další služby zajišťuje personál, doplňkově možné automaty.



obr. 7 – Typizace výpravních budov dle velikosti. Zdroj: Lehmann, 2011, str. 142

Vzhled a vnitřní uspořádání budovy jsou především otázkou vkusu. Největší výzvou architekta je zapracovat veškeré relevantní připomínky ze strany investorů, stavitelů a v neposlední řadě také veřejnosti z řad obyvatel daného sídla, kterým stavba bude sloužit především – jediné tak se stane plnohodnotnou součástí zapadající do celkového vzhledu města či obce. Na obr. 8 jsou navrženy tři základní architektonické styly, jež reflektují jak tradiční, tak moderní pojetí designu výpravní budovy, které Lehmann (2011) nazval (v pořadí odshora dolů) jako pavilon, box a tradiční.



obr. 8 – Tři základní typy modulárních staveb dle architektonických stylů. Zdroj: Lehmann, 2011, str. 146

5 Koncepce nakládání s výpravními budovami Správy železnic

5.1 Důvod vzniku a hlavní cíle koncepce

Jak již bylo uvedeno v kap. 2.1.7, došlo v roce 2016 k převodu vybraného nemovitého majetku Českých drah, kterým byly výpravní budovy v žel. zastávkách, na státní organizaci v současnosti pojmenovanou jako Správa železnic. Jednalo se celkem o 1 979 nemovitostí v 996 stanicích a 769 zastávkách, z čehož bylo zhruba sedmdesát památkově chráněných budov (Heinišová, 2019). Nový správce výpravních budov se od počátku snažil vytvořit systém a závazné postupy k tomu, jak stanovit pořadí investičních akcí na nově nabytém majetku a jak určit optimální (ekonomicky efektivní) podobu modernizace nebo rekonstrukce konkrétního objektu. K tomu byla vytvořena jako základní dokument Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, jejíž první verze byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy 29. 1. 2019. Koncepci zpracovaly Ministerstvo dopravy, tehdejší SŽDC (v současnosti Správa železnic) a SFDI.

„Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží (dále jen ‚Koncepce‘) byla vypracována s cílem zřejmé deklarace závazných postupů, které umožňují nezbytnou transparentní, časovou a věcnou diferenciaci stovek nádražních budov vyžadujících větší či menší stavební počín a také nalezení jejich smysluplného využívání ve veřejném zájmu. Současně byla Koncepce zpracována s cílem transparentního stanovení účelnosti vynaložení veřejných finančních prostředků poskytovaných SFDI. V koncepci jsou nastaveny základní strategické postupy, které se vztahují na nemovitosti osobních nádraží ve správě SŽDC s výjimkou samostatných objektů ... Nastavené postupy jsou pro SŽDC závazné...“ (Ministerstvo dopravy et al., 2019b, Úvod, s. 6)

Koncepce upravuje principy zařazení jednotlivých investičních akcí týkajících se výpravních budov do plánu jejich realizace, kroky sestavení Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON), rozsah stavební připravenosti jednotlivých prostor výpravních budov pro předání uživatelům, priority pro využívání jednotlivých prostor a tabulku žádoucích a doporučených služeb ve výpravních budovách (Heinišová, 2019).

Vznik takovéto koncepce lze jednoznačně hodnotit jako pozitivní krok, byť autoři příspěvku shledávají ve výše uvedené koncepci určité nedostatky (viz dále), jež celkový dojem z díla vedeného bezpochyby dobrým úmyslem poněkud snižují.

5.2 Připomínky ke Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

V následujících podkapitolách jsou uvedeny, z pohledu autorů příspěvku, nejvýznamnější připomínky k některým kapitolám Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží v aktuálně platné verzi (Ministerstvo dopravy et al., 2019b – dále jen „Koncepce“), které se netýkají všeobecně platných právních předpisů.

5.2.1 ad „Přehled zkratk, definice pojmů“ + kap. 1 „Vize osobních nádraží“

V definici vybraných pojmů chybí vysvětlení základního substantiva „nádraží“, které je použito v dalších soulovích a v samotném názvu dokumentu („nádražní budovy“, „osobní nádraží“). Nadto autoři upozorňují na to, že pojem „nádraží“ není odborně zavedeným termínem – není známo, že by se v odborném textu, normách nebo předpisech někde vyskytoval – a hrozí jeho záměna (nejasnost) ve vztahu k termínu „stanice“, který je v přehledu definic uveden a který obecně používaným termínem je.

Pro potřeby Koncepce autoři považují za neúčelné dělení na stanice a zastávky, které je ve vztahu k nemovitým věcem bezpředmětné – podstatná je nemovitost jako taková (dle platného občanského zákoníku). Naopak mezi definicemi chybí „nemovitosti osobního nádraží“, kterým se celá Koncepce věnuje.

V seznamu definic dochází k míchání pojmů „výpravní budova“ a „nádražní budova“ (ve vysvětlení pojmu „soliterní stavba osobního nádraží“). U definice pojmu „osobní nádraží“ chybí na začátku slovo/sousloví, které bude dále definicí upřesněno (něco, „co slouží k poskytování...“).

V seznamu definic je definován pojem „stavební počín“, který však není všeobecně zavedeným termínem. Autoři považují pro potřeby Koncepce definování tohoto nového termínu za zbytečné a důrazně doporučují, aby terminologie používaná v Koncepti byla v souladu se stavebním zákonem (Česko, 2006), který používá termín stavba, příp. stavební dílo.

Na začátku kap. 1 je uvedeno náhradní vysvětlení základního pojmu celého dokumentu, kterým je „osobní nádraží“, tak, že to jsou „nemovitosti v lokalitách železničních stanic a zastávek...“, ale žel. stanice existují i nákladní (navíc dokument přirozeně neřeší v žádné stanici např. kolejiště). Nadto osobní žel. stanice (osobní nádraží) neslouží primárně k poskytování služeb spojených s přepravou věcí (konec 1. odst. kap. 1).

5.2.2 ad kap. 3 „Kategorizace železniční stanic a zastávek“

U parametru „frekvence cestujících“ je bez jakékoli kalibrace převzato rozdělení do statistických tříd (skupin) podle metodiky předpisu UIC 180⁵ (SŽDC SM122, UIC CODE 180), které však vůbec neodpovídá situaci v České republice z hlediska velikosti sídel a struktury osídlení. Podle tohoto parametru se tak do stejné kategorie (400–7 499 cestujících za den, tedy $k(A) = 2$) dostaly např. stanice Poděbrady, Kostomlaty n. Labem a Praha-Vysočany, jejichž význam pro přepravu cestujících je evidentně zcela rozdílný.

Zohlednění parametrů „počet nástupních hran“ a „plocha železniční stanice (zastávky)“ opět převzatých z metodiky předpisu UIC 180 (SŽDC SM122, UIC CODE 180) nemá v České republice logické opodstatnění. Podle aplikované metodiky stanice s výhradně úrovnovými nástupišti (např. Chomutov – sedm hran) získá větší hodnotu kritéria P než plně peronizovaná stanice Teplice v Čechách (tři hran). Rovněž parametr plocha není objektivním kritériem, jelikož nic nevyovídá o využití nebo potřebnosti ploch veřejného nebo komerčního prostoru. Nadto plocha žst./zast. není v Koncepti nijak definována (zastavěná plocha, plocha pozemků...).

V této kapitole není nijak zohledněn fakt, že některé kraje v ČR si stanovily svoji vlastní metodiku třídění stanic, zajišťujících osobní přepravu, a zastávek do kategorií, kterým následně přiřazují své požadavky na poskytované služby a vybavení a které využívají při uzavírání smluv s dopravci na zajištění osobní žel. dopravy v závazku veřejné služby. Jde zejm. o Moravskoslezský kraj (pět skupin), Plzeňský kraj (osm skupin) nebo Středočeský kraj + Hl. m. Praha (Pražská integrovaná doprava – pět skupin). Tyto krajské metodiky nejsou bohužel nijak koordinované, tudíž ani vzájemně kompatibilní.

Autoři tedy jednoznačně doporučují komplexní řešení kategorizace stanic a zastávek!

5.2.3 ad kap. 4.3 „Životnost nemovitosti“ + kap. 4.4 „Opotřebením nemovitosti“

Definice pojmů z oblasti životnosti pozemních staveb by se měly přizpůsobit obecně platné terminologii a využít ji. Například „opotřebením nemovitosti“ je nelogický termín, neboť nemovitost se nemůže opotřebovat ani dosáhnout své životnosti. Nemovitost buď existuje, nebo neexistuje. Jedná se o stanovení životnosti staveb a opotřebením stavebních konstrukcí a komponentů staveb v rámci oceňování nemovitostí nákladovým způsobem.

Na hodnocení pozemních staveb z hlediska jejich opotřebením, životnosti a funkčnosti existují metodiky z oblasti pozemního stavitelství (vycházející především z ustanovení zákona o oceňování majetku – Česko, 1997), tzn. je vhodné je převzít.

5 UIC = Union internationale des chemins de fer – Mezinárodní železniční unie

5.2.4 ad kap. 4.7 „Analýza nádražních budov“

Postup hodnocení budov stanic a zastávek uvedený v této kapitole je zásadní pro seřazení priorit investic do těchto nemovitostí. Avšak nikde není zmíněno, na základě čeho byl popsán postup výpočtu hodnocení stanoven právě takto (na základě jakého matematického, resp. statistického, rozboru) a že se jedná o maximálně možný transparentní přístup (přitom transparentní přístup je v Koncepti několikrát zdůrazňován). Obzvláště výpočet proměnné V a přiřazení hodnot jednotlivým veličinám K , L , M a P považují autoři tohoto posouzení za velmi diskutabilní a neobjektivní.

U stanovování hodnoty proměnné P není zohledněn přestup na jiné druhy dopravy než železniční, přitom je to zásadní faktor pro frekvenci cestujících i pro využití budovy stanice/zastávky, zejména s ohledem na rozvoj integrovaných dopravních systémů v České republice.

U stanovování hodnoty proměnné P není rovněž zohledněna atraktivita okolí stanice/zastávky z hlediska pěší dostupnosti (sídlíště, sportoviště, vstup do průmyslové zóny atd.), která může být klíčová pro frekvenci cestujících i pro využití budovy stanice/zastávky. Podobně se to týká atraktivity okolí stanice/zastávky z hlediska turistického ruchu (např. Karlštejn, Třeboň lázně, Český Krumlov, Ramzová, Nedvědice, Harrachov, Ostravice). Právě tento atribut by měl mít významný vliv na poskytované služby (např. směnárna, úschovna zavazadel, mezinárodní pokladna, čekárna) a jejich dobu poskytování (roční sezóna).

V metodice hodnocení budov by rovněž měl být zohledněn potenciál využití budovy pro poskytovatele komerčních služeb pro cestující, poskytovatele komerčních služeb pro obyvatele/návštěvníky dané lokality, pro veřejné i podnikatelské subjekty, dopravce, Správu železnic.

Autoři tedy jednoznačně doporučují komplexní řešení hodnocení budov stanic a zastávek!

5.2.5 ad kap. 4.10.4 „Rozvoj parkovacích ploch v přednádraží“

Podstatný pro tuto oblast je soulad s plány udržitelné mobility příslušných měst a obdobných strategických dokumentů, které jsou nejenom závazné, ale jejich existence a dodržování je podmínkou pro čerpání dotací na investiční akce samosprávných celků.

V této kapitole je uveden pojem „Park and Rail“, přičemž se ovšem nejedná o běžně rozšířený termín (oproti např. „Park and Ride“ nebo „Kiss and Ride“). Parkoviště „Park and Rail“ je podle definice uvedené v Koncepti určeno výhradně pro vozidla cestujících, kteří po vystoupení z něj použijí pro další cestu jen vlak (nikoli jiný druh veřejné hromadné dopravy – VHD), a proto rozšíření tohoto pojmu rozhodně nelze podpořit, protože jde proti současnému trendu integrace dopravy. Parkoviště „Park and Ride“ (P+R) u jakékoli zastávky (stanice) VHD je určeno pro automobily, jejichž cestující pokračují ve své cestě (resp. naopak) jakýmkoli prostředkem VHD. Není možné (ani vhodné) rozlišovat, jakým druhem VHD budou cestující z automobilu dále pokračovat, proto i dimenzování parkoviště u žel. stanice/zastávky musí zohledňovat možnost (pokud je v daném místě reálná) pokračování např. autobusem.

5.2.6 ad kap. 6 „Obchodní činnost“

V kap. 6.1 „Rozdělení prostor nádražních budov“ chybí v seznamu (tabulce) „Základní popis parametrů při určování účelu prostor“ ten nejdůležitější faktor (kvůli komu jsou vlastně vlaky osobní dopravy provozovány), tedy potřeby cestujících. Ty by současně měly být zařazeny na prvním místě.

V kap. 6.3 „Vybavení v režimu zařízení služeb“ jsou souladu s vyhláškou o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (Česko, 2017) vyjmenovány provozní součásti žel. stanic. Dále je konstatováno, že ve všech stanicích nemusí být provozovány všechny služby, jejichž

zařízení jsou ve vyhlášce definována, a že „...je žádoucí, aby provozovatel stanice vyvinul maximální úsilí o vytvoření podmínek pro jejich provozování v co nejširším rozsahu, a to především ve stanicích kategorie A, B a C.“ Autoři se však domnívají, že je u vybavení stanic a zastávek jednak vhodné upřesnit jeho podobu, a jednak uvést cílový stav – v obou případech podle kategorie stanice/zastávky. Například by mělo být v Konceptu uvedeno, v kterých stanicích/zastávkách je nezbytný audio informační systém (rozhlas), proměnlivý vizuální systém (dynamický seznam s odjezdy/příjezdy vlaků a jejich případným zpožděním) nebo komunikační systém na dispečink dopravců (tzv. interkom, známý např. i ze stanic pražského metra). Podobně prostory pro cestující a jejich ochrana před povětrnostními vlivy by měly být podrobněji specifikovány podle kategorie stanice/zastávky.

Není jasné, z čeho vychází rozsah uvažovaných služeb v kapitole 6.4 „Komerční služby“ a jaký mají uvedené služby vztah k využívání cestujícími (obecnější rozlišení na služby prioritně pro cestující a další komerce pro využití ostatních volných prostor). Např. na nádražích vysokých kategorií je doporučována realitní kancelář, ale v kategorii ubytování není uveden hotel, ale pouze ubytovna či hostel.

V úvodu kapitoly 6.5 „Základní princip a postup při využívání nebytových prostor“ by v seznamu (tabulce) „Základní popis priorit pro využívání nebytových prostor“ na prvním místě mělo být sledováno využití (v intencích připomínky ke kap. 6.1) cestujícími, pro které je osobní žel. doprava (a tedy i budovy stanic a zastávek) provozována. To znamená nejprve nabídnout prostory pro služby poskytované dopravci cestujícím (zejm. prodej jízdních dokladů, informace) a pro doplňkové komerční služby (úschovna zavazadel, prodejny...). Teprve na dalším místě má být sledován zájem provozovatele dráhy.

6 Nádraží jako multifunkční veřejné objekty

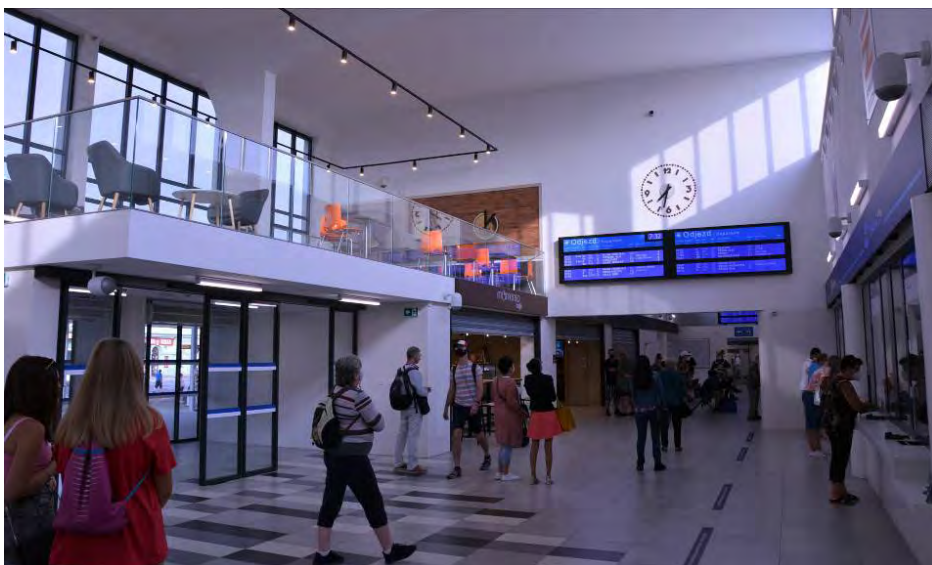
Připomínky v předchozí části nemají za cíl pouhé „slovíčkaření“, ale jejich prostřednictvím autoři chtěli poukázat na absenci skutečně propracované a pokud možno nadčasové koncepce v navrhování tak významných staveb, jakými moderní výpravní budovy bezpochyby jsou. Železniční osobní doprava je doposud jedním z důležitých prvků v globalizaci současné společnosti. Proto nelze dlouhodobě uplatňovat dosavadní přístup v řešení koncepce jednotlivých staveb „ad hoc“ podle individuálního přístupu a míry nasazení příslušného zástupce investora a projektanta. Jednotlivá řešení pouze výjimečně dostatečně kultivovaně naplňují požadavky na doplňkové vybavení (obchod, služby, jiné než dopravní funkce), které dnes často tvoří rozhodující část dispozice. Příkladem může být budování nových pokladních přepážek, nabízených následně k pronájmu jednotlivým dopravcům, místo šířeji pojatých univerzálních center, poskytujících široké spektrum odbavovacích, informačních a dalších služeb. A to v době, kdy trend jednoznačně směřuje k vysoké míře automatizace a digitalizace odbavení cestujících prostřednictvím bezkontaktních forem pořízení jízdních dokladů. Rozvoj architektury a stavitelství se na rozdíl od zahraničních trendů v našich podmínkách uplatňuje rovněž pouze nahodile. Kromě dodržování obecných požadavků nejsou stanovena pravidla na systémové uplatňování progresivních technologií. Bez větší odezvy zůstávají návrhy jak v oblasti stavebně konstrukční (např. využívání lehkých, ekonomicky efektivních nebo recyklovatelných konstrukcí, naplňujících aspekty trvale udržitelného stavitelství), tak v provozním konceptu staveb (např. využívání alternativních energetických zdrojů nebo využívání zásad energeticky úsporného stavitelství v dispozičním a architektonickém návrhu stavby).

Opačným přístupem může být koncepce moderního stavebního řešení německých drah zahrnující jak dispoziční a provozní, tak stavební a technická hlediska v pilotním projektu, dokončeném v roce 2014 ve městě Horrem jako prvním evropském

nádraží s neutrální uhlíkovou stopou. Předpokládané budování systému vysokorychlostní dopravy i současná společenská situace ve světě s sebou přinášejí další, doposud opomíjené požadavky v oblasti reakce na možná bezpečnostní rizika a ohrožení. Dokladem může být rozvoj systémů kontroly vstupu cestujících na nástupiště, případně přímo při vstupu do odjezdové haly u moderních nádraží v Nizozemí prostřednictvím turniketů. Budoucí odezvu najde jistě i současná epidemiologická situace a s ní související zajištění zdravotně bezpečnostních požadavků u staveb s velkým počtem uživatelů. Koncepční řešení v široké nabídce kvalitních služeb, moderně pojaté prostory a objekty, odrážející soudobé trendy architektury a stavitelství, mohou výrazným způsobem přispět k přetváření často monofunkčních a morálně nevyhovujících nádraží do podoby multifunkčních, celoměstsky atraktivních veřejných staveb, vyhledávaných nejenom cestujícími, ale širokým spektrem uživatelů.



obr. 9 – Nově zrekonstruované prostory výpravní budovy v Kolíně nabízí cestujícím kromě přepážek na jízdenky také komerční služby, k dispozici je například kavárna s vyhlídkovou terasou na odbavovací halu, pekárna, trafika nebo prodej rychlého občerstvení. Zdroj: Jan Kruntorád, 2021



obr. 10 – Vyhlídková terasa nad vstupem do budovy. Barevné provedení podlahové dlažby slouží jako podvědomá optická navigace a navádí příchozí cestující k přístupu na nástupiště.
Zdroj: Jan Kruntorád, 2021

7 Závěr

Výpravní budovy jsou také otiskem doby svého vzniku, a to nejen ty ve velkých městech a u významných železničních stanic, kde bylo pro železniční společnosti otázkou prestiže vystavět honosnou vstupní bránu do tajuplného světa železné dráhy, ale i malá „vesnická nádraží“ zůstávají němým svědkem doby svého vzniku během velkolepé zemské železniční akce na přelomu 19. a 20. století.

Skutečností ale zůstává, že mnohé z výpravních budov neodpovídají požadavkům současnosti – dílem pro své vnitřní uspořádání a rozměry, dílem pro zásadní změnu chování cestujících a z toho plynoucího snížení požadavků na odbavení a vyčkávání. Státní organizace Správa železnic, současný majitel většiny výpravních budov, stojí před rozhodnutím, jak s tímto nemovitým majetkem dále naložit. Které budovy rekonstruovat? Pro které nalézt nové (byť třeba i nedopravní) využití? Které odsoudit k demolici a nahradit jednoduchou (třeba i prefabrikovanou) stavbou? Toť otázky, na něž se v nejbližších letech bude hledat odpověď. Je jistě lákavé zříci se odpovědnosti za sto let starou, zchátralou budovu a nahradit ji novostavbou (v lepší případě) či nástupištním přístřeškem (v případě horším). Autoři se však domnívají, že bychom k dědictví industriální architektury měli přistupovat s citem a s úctou k našim předkům, tj. do poslední chvíle hledat, jakým způsobem může budova dále sloužit, jaké využití jí může navrátit zpět do života.

S povděkem autoři článku sledovali snahu správce budov vytvořit co nejobektivnější metodický postup, jenž na základě jednoznačně stanovených kritérií posoudí význam jednotlivých železničních stanic i zastávek a přiřadí jim rozsah požadovaných služeb, podobu zařízení pro osobní přepravu. Dokument „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ však ve své aktuální podobě (Ministerstvo dopravy et al., 2019b) naděje v plném rozsahu nenaplnil. Jistá nedotaženost v některých

částech a především až bezmyšlenkovitě přejímání zahraničních zvyklostí bez zohlednění tuzemských podmínek (kupř. překalibrováním hodnocení významu železničních stanic a zastávek) mohou otevřít cestu k chybnému a skutečný význam konkrétního bodu nezrcadlícímu zhodnocení. A tak jistě dobře myšlené dílo se záhy může obrátit i proti jeho autorům samotným.

Nechtě je tento příspěvek nejen upozorněním na vývoj i význam výpravních budov jako nedílných součástí železničních stanic, připomenutí architektonického dědictví, ale též výzvou k revidování zmíněné Koncepte. Najde-li se k takovému kroku dobrá vůle, pak jsou autoři tohoto příspěvku připraveni nabídnout pomocnou ruku při zlepšování znění tohoto důležitého strategického dokumentu.

Právě probíhající významná změna v užívání i ve správě výpravních budov je rovněž příležitostí ke změně zavedené terminologie, která by měla odpovídat současné funkci, kterou pozemní objekty v rámci jinak dopravní stavby železnice plní.

Literatura

- BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN BDA, DEUTSCHE BAHN AG, FÖRDERVEREIN DEUTSCHES ARCHITEKTURZENTRU (1996). Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Bund Deutscher Architekten. ISBN 978-3-322-85042-3 (e-book).
- ČESKO (1997). Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku), ve znění k 1. 1. 1998.
- ČESKO (2006). Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění k 12. 3. 2020.
- ČESKO (2017). Vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění k 1. 4. 2017.
- GERNER, Manfred (2000). Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof. Imhof: Verlag Petersberg. ISBN 978-3-93252-665-7.
- HÁJEK, K., JACURA, M., SVETLÍK, M. (2013). Dispozičné usporiadanie výpravných budov od histórie po súčasnosť. In: 9. Fórum koľajovej dopravy - Zborník príspevkov. Bratislava: FO ART, s. 83-86. ISBN 978-80-88973-96-6.
- HÁJEK, Karel (2015). Soudobé architektonické a urbanistické trendy v navrhování intermodálních terminálů veřejné dopravy: Contemporary architectural and urban trends in design intermodal terminals of public transport [habilitační práce]. Praha: České vysoké učení technické v Praze. ISBN 978-80-01-05800-8.
- HEINIŠOVÁ, Alena (2019). Legislativa v přípravě rekonstrukcí výpravních budov. In: Konference „Nádraží 2019“. Praha, 03. 10. 2019.
- KREJČÍŘÍK, Mojmir (2003). Česká nádraží: architektura a stavební vývoj (I. díl). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury. ISBN 80-902706-8-9.
- KREJČÍŘÍK, Mojmir (2005). Česká nádraží: architektura a stavební vývoj (II. díl). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury. ISBN 80-86765-02-4.
- KREJČÍŘÍK, Mojmir (2009). Česká nádraží: architektura a stavební vývoj (III. díl). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury. ISBN 978-80-86765-09-9.
- KREJČÍŘÍK, Mojmir (2013). Česká nádraží: architektura a stavební vývoj (IV. díl, první část). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury. ISBN 978-80-86765-21-1.
- KREJČÍŘÍK, Mojmir (2015). Česká nádraží: architektura a stavební vývoj (IV. díl, druhá část). Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury. ISBN 978-80-86765-23-5.
- LEHMANN, Tim (2011). Der Bahnhof der Zukunft – Alternativen zum traditionellen Bahnhofsempfangsgebäude: Entwicklung eines modularen Entréesystems für kleine und mittlere Bahnhöfe [disertační práce online]. Berlin: Technische Universität Berlin [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: https://depositonce.tu-berlin.de/bitstream/11303/3217/1/Dokument_54.pdf

- LEHMBROCK, M., APEL, D., PHARO, T., THIEMANN-LINDEN, J. (1998). Kompakt, mobil, urban. Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. In: Difu-Beiträge zur Stadtforchung 24. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik. ISBN: 978-3-88118-234-8.
- MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG (2011). Bahnhof und Stadt, Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern. Potsdam (Deutschland).
- MINISTERSTVO DOPRAVY, SPRÁVA ŽELEZNIC A STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (2019a). Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Verze z 29.1.2019. Praha. Dostupné z: https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/66689801/Koncepce+p%C5%99i+nakl%C3%A1d%C3%A1n%C3%AD+s+nemovitostmi+osobn%C3%ADch+n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD+platn%C3%A1+od+29_01_2019.pdf
- MINISTERSTVO DOPRAVY, SPRÁVA ŽELEZNIC A STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (2019b). Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Verze ze 17.12.2019. Praha. Dostupné z: https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/66689801/Koncepce+p%C5%99i+nakl%C3%A1d%C3%A1n%C3%AD+s+nemovitostmi+osobn%C3%ADch+n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_aktualizace_17_12_2019.pdf
- MLÁDEK, Štěpán (2020). Výpravní budovy. Praha. Semestrální práce ze studentského projektu Moderní trendy v železniční dopravě. ČVUT v Praze Fakulta dopravní.
- NOVOTNÝ, V., DRÁPAL, F., HÁJEK, K., JAVOŘÍK, T., MALÉŘ, Č. (2017). Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Praha: České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní. ISBN 978-80-01-06345-3.
- SŽDC SM122. Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost. Praha: ©Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019. [Gestorský útvar: Odbor pozemních staveb]
- THORNE, Martha, ed. (2003). Modern Trains and Splendid Stations. London: Merrell Publishers. ISBN 978-1-85894-149-3.
- TNŽ 01 0101–1. Provozování dráhy – Názvosloví – Část 1: Železniční stavebnictví. Praha: ©Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2011. Schváleno: květen 2011.
- TNŽ 73 4955. Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD. Praha: Ústřední ředitelství ČSD. Schváleno: 19. 5. 1992. [Zpracovatel a oborové normalizační středisko: Státní ústav dopravního projektování, Praha.]
- UIC CODE 180. Classification of Rail Passenger Stations. Paris: UIC, 2015. ISBN 978-2-7461-2343-4.

Informace o autorech:

doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.

doc. Ing. arch. Karel Hájek Ph.D.,

Ing. Martin Jacura Ph.D.,

Ing. Bc. Jan Kruntorád

ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů

e-mail: tyfal@fd.cvut.cz, karek@email.cz, jacura@fd.cvut.cz, krunljan@fd.cvut.cz

Bydlení – jak evaluovat udržitelný rozvoj?

Housing Quality Indicators in Sustainable Development

David Tichý, Michal Kohout, Nikola Karabcová, Jitka Boušková

Abstract:

The article aims to show how the methodological manual of sustainable development assessment in the field of housing including its structure, content, and the proposed forms of assessment were put together. The resulting document is intended to serve as a relatively simple tool helping the municipalities to analyse the complex issues of housing and to examine the scope of their commitment to this field, without neglecting or duly emphasising any of the four fundamental aspects of sustainable housing, i.e. the economic, environmental, social and cultural. Such manual has not been available in the Czech Republic as yet.

The manual is to be applicable to different types of municipalities based on their administrative area and size. Each indicator represents a certain scope of phenomena which can be narrowed, broadened or deepened to correspond with the needs of the given municipality. It has been devised so as not to demand new sources of information and planning tools, but to work with those that are either mandated under existing rules and regulations or recommended within other planning objectives. The evaluation method is conceived as a self-assessment. The indicators outline the basic problem areas that can be further elaborated by the municipality.

The evaluation system is derived from national and international documents, political declarations and conventions (e.g. the UN Geneva Charter or the Life Quality Indicators in Housing) and from reference evaluation systems and methodologies. The document has been continuously consulted with the cooperating municipality and with the client in order to reflect the current needs and capacities of municipalities in the Czech Republic. It is being tested in municipalities that have expressed the interest in the manual, want to participate in developing the areas of housing as well as make informed decisions with regard to this relevant field.

Keywords:

sustainable development; housing; indicators; housing policy; strategy; healthy cities

TICHÝ, David, KOHOUT, Michal, KARABCOVÁ, Nikola, BOUŠKOVÁ, Jitka (2020). Bydlení – jak evaluovat udržitelný rozvoj?. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 211–228. ISBN 978-80-01-06893-9. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod

Počátkem roku 2020 byla ve spolupráci Centra kvality bydlení a Národní sítě zdravých měst (NSZM) dokončena – první svého druhu v ČR – pilotní verze metodické příručky hodnotící udržitelný rozvoj obcí v oblasti bydlení. Cílem bylo připravit pro obce nástroj, pomocí kterého mohou relativně jednoduchým způsobem zanalyzovat komplexní problematiku bydlení a prověřit úroveň své péče o tuto oblast, aniž by byla opomenuta či neadekvátně vyzdvihnuta některá ze čtyř základních rovin udržitelného bydlení, tj. sféra ekonomická, environmentální, sociální a kulturní. Dokument byl připraven na základě poptávky obcí sdružených v NSZM, které hodnotí svůj udržitelný rozvoj ve všech jeho oblastech dle požadavků místní agendy MA 21 (CENIA, 2017), ale nemají k dispozici metodiku, která by byla zaměřena pouze na oblast bydlení. A právě bydlení, ve všech jeho souvislostech, přitom představuje klíčovou oblast ovlivňující zásadním způsobem kvalitu života v obci. Pro tvorbu příručky jsme byli osloveni na základě naší dlouhodobé expertní zkušenosti v oblasti bydlení, která se týká nejen zpracování různých metodik a výzkumu v této oblasti, ale také strategických či legislativních dokumentů, zpracovávání územně plánovací dokumentace, projektů bydlení samotného i poradenské činnosti v mezinárodním kontextu.

Cílem bylo připravit přehledný a přitom komplexní dokument sloužící jako vodítko při nastavování vlastní obecní politiky bydlení, která by současně koordinovala různorodé stávající plánovací nástroje do jednoho vyváženého celku a pracovala přitom s konkrétními v praxi uplatnitelnými kroky. Jednotlivé oblasti udržitelného rozvoje jsou rozděleny do podrobnějších témat, u kterých mohou obce rozhodnout, jaký mají o daném tématu přehled, i míru jejich naplnění v konkrétních doporučeních, a to jak v krátkodobém, tak i dlouhodobém horizontu. Hodnocení je nastaveno tak, aby jednotlivé obce mohly postupovat podle vlastních možností a vedle monitorování stavu bydlení současně našly vodítko, jak konkrétně upravovat související politiky. Vedle omezení formálních kroků se tak oblast bydlení významně propojuje se správou souvisejících agend.

Článek představuje strukturu zpracované metodické příručky, zasazuje ji do kontextu problematiky udržitelného rozvoje v místním i mezinárodním kontextu a současně odkazuje k návaznostem na stávající dílčí metodiky a způsob evaluace. V úvodu jsou představeny rešerše dvou typů dokumentů: obecnějších, představujících principy udržitelného rozvoje, a konkrétnějších evaluačních metodik zaměřujících se na hodnocení kvality vystavěného prostředí. Následuje vyhodnocení rešerší a metodický postup zpracování příručky. Hlavní část popisuje výsledný dokument včetně jeho oblastí a témat. Závěr je věnován diskusi nad připraveným dokumentem a celkovému shrnutí. V článku jsou také použity vybrané části představovaného dokumentu *Jak hodnotit udržitelnost bydlení* (TICHÝ, 2020).

2 Mezinárodní kontext řešené problematiky

V obecné rovině vychází metodická příručka z Cílů udržitelného rozvoje (OSN, 2015), jejichž historie sahá do roku 1992, kdy v kontextu dlouhodobého hledání nových východisek celosvětového rozvoje došlo k přijetí Agendy MA 21 (CENIA, 2017). Hledání globální dohody o udržitelném rozvoji vedlo postupně k přijetí dalších dokumentů, jako například *Millennium Declaration (UN, 2000) nebo The Johannesburg Declaration (UN, 2002), které se postupně staly podkladem pro přijetí Agendy 2030 o udržitelném rozvoji (UN, 2015)* (OSN, 2015). Ta je členěna na 17 oblastí, bydlení je ale věnována pozornost jen odděleně, vždy v souvislosti s nosným tématem dané oblasti. Koordinovat je tak lze poměrně obtížně. Otázkám bydlení je přitom ve světě věnována podobná pozornost od roku 1978, kdy byla v rámci OSN založena agentura UN-Habitat (UN, 2016), a právě třetí konference Habitat III, která se konala v roce 2016 v ekvádorském Quitu, se věnovala

skloubení otázek bydlení a udržitelného rozvoje. V tomto směru navázala na klíčový dokument Ženevská charta udržitelného bydlení (UNECE, 2015), jež definuje základní rámec udržitelného rozvoje v oblasti bydlení. Z pohledu zástupců municipalit patří mezi zásadní dokumenty Lipská charta o udržitelných evropských městech (EU, 2007) a Nová Lipská charta, která představuje soubor strategických zásad řádné správy měst, jenž poskytuje rámec pro koordinaci městské politiky v Evropě po roce 2020 (EU, 2020).

Implementace deklarovaných a vydefinovaných cílů a témat do konkrétního prostředí jednotlivých měst ve výše uvedených dokumentech představuje další krok, kterému se obvykle věnují týmy řešitelů pro specifické oblasti bez jejich vzájemné koordinace. Komplexní pohled směřování udržitelného rozvoje měst je proto často spojen se širokým spektrem témat (KHALID, 2020), jejichž indikace a následná implementace nutně vytváří velmi komplikovaný systém indikátorů. Z tohoto důvodu vznikají globální certifikační systémy (POLITI, 2016), jejichž srovnání ukazuje na důležitost pouze vybraných indikátorových skupin zaměřujících se na kvalitu návrhu vnějšího prostředí, energii a kvalitu vnitřního prostředí (SHARIFI, 2013), (CRAWLEY, 1999). V lokálním kontextu navíc dochází k dalšímu podrobnějšímu stanovení jednotlivých indikátorů, jejichž formulace a aplikace by měla reflektovat dané legislativní a společensko-kulturní podmínky konkrétního místa. Podobné zkušenosti lze sledovat u různých metodik udržitelného rozvoje v jednotlivých státech i v rámci jejich porovnání (TUPENAITE, 2017).

Z těchto důvodů byly dále zkoumány nejen základní dokumenty udržitelného rozvoje EU a OSN, ale také konkrétní evaluační systémy kvality bydlení z různých evropských zemí, které slouží jednotlivým městům, ale i např. projektantům při stanovení a realizaci projektů a strategií udržitelného a především kvalitního bydlení. Cílem bylo vytvoření relativně jednoduchého a přitom vyváženého systému hodnocení, koordinujícího jednotlivé oblasti udržitelného rozvoje podle holistického principu (GOLUBCHIKOV, 2012).

2.1 Dokumenty udržitelného rozvoje

Prvním typem podrobněji sledovaných dokumentů, které se staly hlavním vodítkem při sestavování metodické příručky, byly obecné deklarace či agendy zaměřené na komplexní popis či ověřování principů udržitelného rozvoje.

2.1.1 Ženevská charta udržitelného bydlení

Komplexně se otázkám udržitelného bydlení věnuje především Ženevská charta udržitelného bydlení (UNECE, 2015), jež představuje právně nezávazný dokument, jehož cílem je podpořit státy na cestě k důstojnému, přiměřenému, dostupnému a zdravému bydlení. V jejím obsahu jsou na základě uvedených výzev udržitelného bydlení představeny cíle, rámec a principy Charty, především ale hlavní směry (činnosti a opatření) na podporu udržitelného bydlení, které popisují konkrétní úkoly pro jednotlivé oblasti.

Dokument představuje jednotlivá opatření naplňující daná kritéria ve čtyřech vzájemně se ovlivňujících pilířích. V environmentálním pilíři se věnuje především energetické náročnosti, šetrnosti k životnímu prostředí, zelené infrastruktuře, ale také zdravému bydlení či kvalitě vystavěného prostředí v kontextu jeho formy či kvalitní architektury. V ekonomické oblasti Charta zmiňuje skutečnost, že bydlení nejenže uspokojuje lidské potřeby, ale je i významným faktorem každé národní ekonomiky, a tedy i její udržitelnosti. Sociální pilíř udržitelného rozvoje je v rámci Charty zastoupen tématy sociálního začleňování a participace. Klade přitom důraz na vztah bydlení a občanské společnosti i jeho vliv na konkrétní formy sociálního začleňování, na úroveň veřejné zdraví, společenskou transparentnost i etiku. Vedle tří standardních pilířů udržitelného rozvoje zavádí Charta pro oblast bydlení čtvrtý pilíř kulturní přiměřenosti, zohledňující otázky kulturní integrity, společenských aktivit a hodnot, a emocionální pohody.

Charta sama ovšem vymezuje jen základní koordinační rámec udržitelného rozvoje. S ohledem na specifika bydlení nepojmenovává konkrétní parametry či způsoby hodnocení udržitelnosti. Přesto představuje nejvýznamnější dokument vzájemně koordinující všechny části udržitelného rozvoje v oblasti bydlení.

2.1.2 Agenda MA 21

Řada obcí v ČR se aktivně věnuje uplatňování tzv. Agendy MA 21 (CENIA, 2017). Jde o státem garantovaný program podpory udržitelného rozvoje obcí a regionů. Agenda je členěna na deset významných oblastí udržitelného rozvoje, přičemž bydlení není přímo obsaženo v žádné z nich. Relevantní strategické dokumenty (Zásady urbánní politiky, Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020, Koncepce bydlení České republiky do roku 2020, Politika architektury a stavební kultury ČR ad.) s termínem udržitelné bydlení také nepracují. Ani Strategický rámec Česká republika 2030 tento termín neužívá, zabývá se pouze různými aspekty bydlení dostupného a důstojného. Přesto lze v těchto materiálech identifikovat množství vazeb na principy udržitelného bydlení (ADAMEC, 2019).

2.1.3 Metodika hodnocení udržitelných měst

Je metodikou věnující se udržitelnosti v oblasti bydlení, která „přináší podrobný popis evaluace za pomoci tzv. Auditů udržitelného rozvoje. Audit je zaměřen na 10 základních témat rozvoje města v souladu s mezinárodními Aalborgskými závazky (AALBORG, 2004). Audit hodnotí stav a trendy ve sledovaných tématech s ohledem na dlouhodobý udržitelný rozvoj města. Metodika byla vytvořena jako nástroj zejména pro realizátory metody místní Agenda 21 (MA21) v České republice.“ (JANOŠKOVÁ, 2017)

Jelikož je tato metodika určena municipalitám sdruženým v NSZM, tedy zadavatele metodické příručky *Jak hodnotit udržitelnost bydlení* (TICHÝ, 2020), byly její principy porovnávány především s touto metodikou. Pro municipality představuje tato metodika srozumitelný dokument, který je využíván jak v praxi municipalit, tak pro porovnání výsledků napříč obcemi v rámci Národní sítě zdravých měst.

Evaluace probíhá formou dotazníku s otázkami a indikátory, je prováděn samotnými obcemi systémem pětistupňového bodového sebehodnocení ve škále (+2 body, +1 bod, 0 bodů, -1 bod a -2 body) a následně oponentním posudkem týmu expertů. Hodnocení následně provádí experti MA21, koordinovaní Ministerstvem životního prostředí a Agenturou CENIA.

2.1.4 Indikátory kvality života v oblasti bydlení

V roce 2016 zahájil Úřad vlády České republiky projekt stanovení indikátorů kvality života, který byl členěn na 11 podoblastí, přičemž jednou z nich bylo i bydlení. Hlavním cílem projektu bylo vysvětlit a obhájit koncepci sledování kvality života jako kritéria hodnocení stavu společnosti a potažmo i jako jednoho z vodítek pro politické rozhodování (MAUSSEN, 2018). Projekt navrhuje sledovat vývoj kvality života v oblasti bydlení prostřednictvím 15 indikátorů, z nichž většina vychází z výběrového zjišťování ČSÚ v rámci celoevropského šetření EU SILC (CZSO, 2019). To umožňuje porovnávat situaci a vývoj v rámci celého EU. Indikátory jsou stanoveny na principu tří základních pilířů udržitelného rozvoje. Jedná se o první pokus stanovení indikátorů kvality bydlení v českém prostředí. Dokument ale představuje pouze výčet indikátorů bez vazby na jejich praktické naplňování či cílového uživatele.

Význam tohoto dokumentu spočívá v jeho šíři témat, která se s kvalitou bydlení pojí. Na jeho vzniku se podíleli odborníci z různých oblastí, i proto se stal jedním ze základních dokumentů, na který bylo v metodické příručce navazováno. V tabulce níže jsou, z důvodu názornosti příkladu, výsledné indikátory uvedeny.

Indikátor	Definice
Počet obecních nájemních bytů	Počet bytů ve vlastnictví obcí s více než 1000 obyvateli
Domácnosti v nájemním bydlení	Podíl domácností žijících v nájemním bydlení na všech domácnostech
Podíl domácností s extrémní ekonomickou zátěží z bydlení	Podíl domácností, které na bydlení vynakládají více než 40 % svých čistých disponibilních příjmů
Podíl domácností v nájemním bydlení s extrémní ekonomickou zátěží z bydlení	Podíl domácností žijících v nájemním bydlení, které na bydlení vynakládají více než 40 % svých čistých disponibilních příjmů, na všech domácnostech
Celkový objem aktivních úvěrů na bydlení	Celkový objem úvěrů na bydlení: úvěry ze stavebního spoření, hypoteční úvěry domácnostem
Poměr úvěrů na bydlení na HDP	Poměr celkového objemu úvěrů na bydlení (úvěry ze stavebního spoření, hypoteční úvěry domácnostem) na HDP
Domácnosti v závadném bydlení	Podíl domácností, které žijí v závadném bydlení (neschopnost udržet v zimě teplo v bytě, závady střechy, oken, plísňe apod.)
Subjektivní spokojenost s úrovní svého bydlení	Podíl osob, které jsou se svým bydlením nespokojené (hodnoty 0-3)
Průměrná spotřeba energie na m ² bytu	Průměrná celková dodaná energie na vstupu do budovy na plochu bytů ročně
Podíl nově postavených bytů v obcích bez dostupných veřejných služeb	Podíl nově postavených bytů v obcích, které nemají zajištěné vybrané veřejné služby (dopravní obslužnost železniční dopravou, mateřská škola, úplná základní škola, ordinace praktického lékaře) nebo mají méně než 500 ob.
Počet osob bez střechy	Počet osob v bytové nouzi spadajících do kategorie ETHOS „bez střechy“ (osoby přežívající venku a osoby v noclehárně)
Počet osob bez bytu	Počet osob v bytové nouzi spadajících do kategorie ETHOS „bez bytu“ (osoby v ubytovně pro bezdomovce, pobytových zařízeních pro ženy, ubytovnách pro migranty, osoby před opuštěním instituce a uživatelé dlouhodobější podpory – typicky v azylovém domě)
Podíl bytů přístupných pro osoby se zdravotním postižením	Podíl bytů, které jsou přístupny pro osoby se zdravotním postižením (zcela bezbariérové byty nebo byty s omezenými bariérami)
Sociální segregace	Celkový podíl (zranitelných) obyvatel žijících v segregovaných lokalitách
Průměrná doba dojíždění do zaměstnání	Průměrná doba strávená vyjíždkou a dojíždkou do/ze zaměstnání a do/ze škol týdně

tab. 1 – Tabulka indikátorů pro oblast bydlení (Indikátory kvality života) (MAUSSEN, 2018)

2.2 Evaluační systémy kvality bydlení

Druhým hlavním zdrojem pro koncipování metodické příručky byly zahraniční metodiky, jejichž smyslem je přinést konkrétní rady a postupy, jak zvýšit obecnou kvalitu a dlouhodobou udržitelnost prostředí, jak se zorientovat v konkrétních plánovacích situacích a jak učinit naše bydlení celkově kvalitnějším. Každý z uvedených dokumentů přitom využívá jiný systém hodnocení. Výběr dokumentů, vhodných pro podrobnější rozpracování rešerše, byl proveden na základě vlastního dlouhodobého sledování systémů kvality bydlení v evropském kontextu. K výběru byly využity i poznatky z výzkumu Analýzy typologických a stavebně technických standardů pro potřeby zákona o sociálním bydlení (KOHOUT, 2014) a výzkumu Osnova modelů bydlení (KOHOUT, 2015).

2.2.1 4-Säulen Modell (WOHNFONDS WIEN, 2019)

Čtyřpilířový evaluační systém slouží městu Vídeň při výběru nevhodnějších projektů v rámci veřejných soutěží a dotačních řízení. Systém hodnotí, zda projekt z hlediska kvality odpovídá podmínkám finanční podpory. Hodnocení probíhá ve čtyřech pilířích: sociální udržitelnost, architektura, ekologie a ekonomika. Tato skladba je tak principiálně shodná se strukturou Ženevské charty udržitelného bydlení, místo kulturního pilíře je zde kladen důraz na samotnou architekturu staveb.

V rámci každého pilíře může žadatel o dotaci získat maximálně 11 bodů (celkem tedy 44). Na základě celkového hodnocení je pak projekt zařazen do jedné z kategorií kvality. Podmínkou získání dotace je dosažení hranice 28 bodů.

2.2.2 Building for life – The sign of a good place to live (BIRBECK, 2015)

Jedná se o vládou schválený dokument hodnotící standardy kvalitního bydlení v měřítku domů i lokalit. Slouží místním komunitám, úřadům i developerům jako určitý průvodce při tvorbě kvalitního obytného prostředí. Od roku 2012 odpovídá i požadavkům rámce Národní strategie plánování a slouží nejen jako vodítko tvorby bydlení, ale soustředí se na definování principů tvorby komunity, sousedství a celkového prostředí.

Jedná se o principiálně jednoduchý evaluační nástroj, který byl vyvíjen několik let a byl průběžně upravován podle analyzovaných potřeb a zkušeností s jeho používáním. Je členěn do tří oblastí (integrace do sousedství, tvorba místa, ulice a domov) s 12 základními otázkami, ke kterým jsou doplněna adekvátní doporučení. Každé téma je popsáno v rozsahu jedné stránky včetně přidaného referenčního obrázku dobré praxe, čímž je docílena jednoduchost a velká přehlednost.

Otázky jsou proto navrženy tak, aby pomohly strukturovat diskusi mezi místními komunitami, úřady, developery a ostatními zájemci v území. Všem zároveň slouží pro poměrně rychlé zhodnocení stavebního záměru nebo realizace. Pro tento účel je zde využíván princip semaforu (zelená, žlutá, červená), při dosažení „9 zelených“ je posuzovaný projekt akreditován značkou kvality „Built for life“.

2.2.3 Design and Quality Standards (HCA, 2007)

Systém Design and Quality Standards hodnotí projekty z hlediska kvality využívala dnes již transformací zaniklá britská vládní Agentura pro bydlení a společenství (HCA – Homes and Communities Agency) (HCA, 2020) k zajištění minimálního standardu projektů dotovaného bydlení. Hodnocení spočívalo ve stanovení tzv. grantového indexu. Každý projekt dotovaného bydlení musel splňovat minimální standardy, avšak vyšší hodnocení v rámci grantového indexu sloužilo dalšímu porovnávání nabízených grantových projektů a výběru toho nejkvalitnějšího. HCA si vybíralo financované projekty na základě těchto kritérií: hodnota (celková výše dotace na jednotku a ubytovatelnou osobu), kvalita (posuzována skrze Standardy designu a kvality), proveditelnost a soulad s politikou bydlení (národní, regionální i lokální).

Hodnocení se skládalo ze základních standardů (Core Standards) a doplňkových standardů (Additional Standards). Metodika hodnotila projekty v rámci kvality na základě

tří kategorií. Každá kategorie byla posuzována jinou metodou hodnocení. V rámci každé kategorie byl stanoven požadovaný minimální standard. Hlavními tématy byly: vnitřní prostředí, udržitelnost a vnější prostředí. V těchto částech se externě odkazují na jiné hodnotící systémy a říkají, na co mají být použity a jakého min. výsledku má být dosaženo.

2.2.4 Certifikace Nachhaltigkeit im Wohnungsbau (NaWoh, 2019)

Systém hodnocení udržitelného bydlení popisuje aspekty udržitelnosti v novém bydlení (pouze pro novostavby) v pěti oblastech: kvalita bydlení, technická kvalita, ekologická kvalita, ekonomická kvalita a kvalita procesu. V rámci každé oblasti jsou stanoveny sledované indikátory i metoda a podrobný postup jejich hodnocení. Cílem je zajistit udržitelnost i kvalitu transparentním způsobem v souladu s ekologickými, sociálními, ekonomickými a kulturními aspekty.

Hodnotící kritéria jsou posuzována v systému kontroly a úplnosti plnění jednotlivých bodů a jsou zakončena certifikátem s „pečetí kvality“. Hodnocení provádí „koordinátor udržitelnosti“ a následně kontroluje „auditor shody“. Účast pro hodnocení je dobrovolná, certifikát slouží jako značka kvality.

Tento německý systém hodnocení indikátorů probíhá pomocí dvou metod:

1. Certifikace (3 stupně)
 - splňuje (dosahuje potřebného minima),
 - přesahuje (přesahuje minimum),
 - vysoce přesahuje (v rámci daného indikátoru dosáhl projekt nadstandardu)
2. Popisné hodnocení
 - V rámci každého indikátoru je posuzováno, zda projekt dosáhl potřebného standardu (je nutné splnit každý indikátor).

Celkově se jedná o velmi podrobný způsob hodnocení staveb založený na posuzování technické kvality staveb, ekologické a ekonomické kvality, ale i celkové kvality bydlení a procesu výstavby. Principiálně je spojený s ekologickými a přírodě šetrnými řešeními.

3 Metodika práce

3.1 Vyhodnocení rešeršní části

Vyhodnocení zkoumaných dokumentů ukázalo, že se buď zaměřují na udržitelný rozvoj v oblasti bydlení v obecné rovině, tj. bez konkrétních indikátorů, možnosti jejich uplatnění a praktickou koordinaci, nebo se věnují určitému tématu bez koordinace s ostatními oblastmi udržitelného rozvoje, ač to mnohdy deklarují. Obdobně se chovají i zkoumané zahraniční evaluační metodiky zaměřené většinou na zjišťování kvality vystavěného prostředí nově vznikajících projektů. Jejich struktura i způsoby evaluace se soustředí na kvalitativní formu posuzování, což s sebou při uplatnění příkladů dobré praxe často nese nutnost zjednodušovat ve jménu vyšší srozumitelnosti.

Ani jeden ze zkoumaných tuzemských materiálů nepředstavuje metodiku propojující principy udržitelného rozvoje v oblasti bydlení s praktickými návody a indikátory jejich hodnocení, u zahraničních se jedná o specificky zaměřené, jež jsou obvykle navázány na místní podmínky a kontext.

3.2 Principy metodické příručky Jak hodnotit udržitelnost bydlení

Na základě vyhodnocení možných nastavení byla spolu se zadavatelem a spolupracující municipalitou (město Benešov) zvolena jako výchozí rámec struktura Ženevské charty udržitelného bydlení (UNECE, 2015). Hlavním principem se tak stalo

vyvážené a koordinované hodnocení ve všech čtyřech oblastech udržitelného bydlení. V návaznosti na tyto čtyři pilíře byly, ve spojení s vyhodnocením rešeršní části, postupně stanoveny další podoblasti a hodnotící témata, která se jejich průběžným ověřováním postupně zúžila do dvanácti hlavních témat.

Samotné hodnocení udržitelného bydlení bylo nastaveno tak, aby vycházelo z potřeb jednotlivých obcí a současně navazovalo na strategické národní dokumenty a stávající evaluační systémy či jiné metodiky, které mnohdy již obce samostatně využívají. Na základě zkušeností jak zadavatele, naší jako zpracovatele, tak i referenčních obcí byly ke konkrétním opatřením nejdříve prověřeny a dle výběru následně navázány ty stávající dokumenty či metodiky, které metodicky rozvíjejí všechna témata v metodické příručce uvedené s cílem v koordinované rovině vytvořit provázaný systém bez nutnosti získávání nových informačních zdrojů. V tomto směru byly do příručky integrovány ty zdroje a nástroje, které jsou buď vyžadovány v rámci existujících předpisů (např. regulace v územně plánovací dokumentaci), či jsou doporučeny pro plnění či ověřování dílčích plánovacích cílů (např. cíle snižování energetické náročnosti zástavby). Výběr těchto nástrojů byl proveden ve spolupráci se zadavatelem (NSZM) na základě rozboru jednotlivých témat ve všech čtyřech pilířích udržitelného rozvoje, který sledoval především přímou návaznost konkrétního tématu na určitou část existujících metodik. Spojení hodnotících témat s těmito nástroji či metodikami rozšiřuje možnosti i schopnosti municipalit daná témata rozvíjet do podrobnějších strategií nebo zároveň pomocí nich činit poučená rozhodnutí.

V zájmu celkové přehlednosti, jednoduchosti a provázanosti se stávajícími dokumenty jsme se v popisu jednotlivých témat inspirovali především zahraničními evaluačními metodikami, které využívají principy kvalitativního hodnocení zaměřené na konkrétní praktické dopady. Pro udržení soudržnosti materiálu, přehlednosti jeho formy i funkčnosti obsahu jednotlivých témat byly hned z počátku nastaveny základní principy, které metodika měla splňovat (například přehlednost, jednoduchost, provázanost, akceschopnost apod.).

3.3 Nastavení evaluace

Hodnocení jednotlivých témat metodické příručky je klíčové pro její optimální nastavení a především pro výsledné vyhodnocení, podle kterého by obce měly získat nejen celkový přehled o stavu bydlení na vlastním území, ale i podklad pro nastavení a realizaci vlastní politiky bydlení. V principu šlo o porovnání různých evaluačních systémů využívaných v zahraničních i tuzemských metodikách pro jednotlivé oblasti a témata tak, aby výsledný způsob hodnocení pro rozdílné oblasti byl vyvážený a pochopitelný. Způsob evaluace by neměl municipality zatěžovat, ale spíše jednoduchým způsobem informovat o stavu řešené problematiky a motivovat k případným úpravám či odlišnému nastavení a aplikaci vlastní politiky bydlení.

3.4 Postup práce a projednání

Práce na metodické příručce postupovala v několika fázích. Nejdříve byly ve spolupráci se zadavatelem (Národní síť zdravých měst) a referenční municipalitou (město Benešov) zjištěny a připraveny požadavky na obsah dokumentu. Po zpracování a vyhodnocení rešeršní části byl připraven první hrubopis dokumentu, který byl následně připomínkován jak zadavatelem, tak i referenční municipalitou, zároveň proběhl společný workshop spolupracujících municipalit, na jehož základě byly v dokumentu upraveny některé části tak, aby vyhovovaly reálnému fungování v obcích. Jako jedna z důležitých oblastí dokumentu byla doplněna a upravena část popisující získávání informací a analytických dat k jednotlivým opatřením.

Po zapracování všech připomínek byl vydán druhý hrubopis dokumentu, který byl zpřístupněn všem obcím, z nichž dalším dvěma byl předán k pilotnímu ověření. To by

mělo ukázat, jak municipality dokumentu rozumí, jak s ním dokáží pracovat a jaké je jeho uplatnění. V současné době, i s ohledem na stávající složitou epidemiologickou situaci, se toto pilotní ověření posouvá do dalšího kalendářního roku. Teprve po jeho skončení, vyhodnocení a zapracování zásadních připomínek bude vydán čístopis.

4 Výsledky

Metodická příručka byla připravena na základě podrobné identifikace principů udržitelného rozvoje bydlení a vzájemného propojení stávajících dílčích dokumentů a metodik, které se podílejí na realizaci politik a strategií v oblasti udržitelného bydlení. Jejich výběr i principy naplňování byly navrženy nejen na základě vyhodnocení analytické rešeršní části, ale také ve spolupráci s městem Benešov a Národní sítí zdravých měst, která reprezentuje zkušenosti a postoje ostatních členských obcí.

Podařilo se připravit dokument, jehož oblastí a tématy vytváří kostru pro vzájemně koordinované propojení dalších stávajících dokumentů a metodik, které se věnují hodnocení udržitelného rozvoje ve specifických oblastech.

4.1 Popis výsledných opatření

Hlavní část „Hodnocení udržitelného bydlení“ je členěna do čtyř kapitol podle základních pilířů udržitelného rozvoje – ekonomického, environmentálního, sociálního a kulturního. V každém pilíři byly vyhledány tři základní jevy či soubory jevů, jež představují nejdůležitější témata spojená s kvalitou bydlení.

4.1.1 Ekonomický pilíř

4.1.1.1 Podíl domácností s extrémní ekonomickou zátěží z bydlení

Cílem je nastavení pravidelného monitoringu ekonomické zátěže domácností, jež vynakládají více než 40 % svých disponibilních příjmů na bydlení (MPSV, 2014). Pokud obec takové případy detekuje, aktivně domácnostem pomáhá předcházet ztrátě bydlení a pracuje na zařazení těchto domácností do systému podpory (např. obecní nájemní podporované bydlení).

Základní přehled o těchto domácnostech vychází z analýzy struktury obecních bytů – část 2 analýza sekundárních zdrojů dat (FOLDYNOVÁ, 2016) a z obecní evidence příjemců příspěvků a doplatků na bydlení.

4.1.1.2 Poměr bytů ve vlastnictví obce, družstev, zaměstnavatelů a soukromých vlastníků

Cílem je nastavení dlouhodobého monitoringu vlastnických poměrů bydlení na svém území, na jejichž analýze může obec stanovovat příslušné strategické cíle v oblasti vlastní politiky bydlení.

Základní přehled o struktuře bytového fondu vychází z údajů SLDB (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2011) a z vlastní obecní evidence.

4.1.1.3 Struktura bytového fondu ve vlastnictví obce

Cílem je dlouhodobé sledování této oblasti podle systému pro průběžné vyhodnocování bytového fondu ve vlastnictví obce, které je součástí aktivní bytové politiky obce a provádí se pomocí dotazníku „Analýza struktury obecních bytů“ (FOLDYNOVÁ, 2016). Na základě vyhodnocení všech sledovaných dat jsou získávány podrobné statistické údaje o složení obecního bytového fondu dle velikostní struktury, dle účelu užití, dále údaje o minimální, maximální a běžné výši nájemného. Vyhodnocováním těchto údajů získávají obce podklad pro stanovení strategie vlastní bytové politiky, zajišťující potřebnost různých forem bydlení pro svoje občany.

4.1.2 Environmentální pilíř

4.1.2.1 Kompaktnost zástavby

Cílem opatření je směřování rozvoje výstavby v obcích do míst jejich vnitřních prostorových rezerv, včetně směřování k adekvátně husté urbánní struktuře, která bude reflektovat základní principy udržitelného rozvoje obce. Koordinovaný rozvoj by měl ctít základní urbanistické principy rozvoje obce zaměřené na omezení nepřiměřeného rozrůstání nové zástavby do krajiny. Principy kompaktnosti zástavby (HALÁS, 2013) by měly být součástí relevantního strategického dokumentu obce a měly by být aktivně a následně implementovány do územně plánovací dokumentace a reálně naplňovány. Tyto principy by měly být koordinovány a vyhodnocovány městským architektem, příslušnými odbory zabývajícími se územním rozvojem a vedením města a obce.

Opatření navazuje na Státní politiku životního prostředí ČR 2012-2020 (MŽP, 2016) a na dokument Strategický rámec České republiky 2030 (ÚŘAD VLÁDY ČR, 2015). Principy kompaktnosti zástavby přímo navazují na certifikovanou metodiku Hustota & ekonomika města (HUDEČEK, 2017).

4.1.2.2 Zdravé bydlení

Obce by měly mít možnost pozitivně ovlivňovat a aktivně řešit kvalitu bydlení i z pohledu zdraví svých obyvatel, realizovat opatření v oblasti kvality ovzduší, snižování hluku, dostupnosti a kvality zelené infrastruktury a ve vodním hospodářství. V měřítku bytového fondu by obce měly mít možnost pomáhat domácnostem s řešením závad bydlení, které mají negativní vliv na zdraví bydlících osob, a to i ve vztahu ke specifickým potřebám občanů se zdravotním znevýhodněním (např. s potřebou bezbariérovosti bydlení apod.).

Cílem opatření je, aby obce disponovaly analýzou zdravotního stavu a měly zpracován zdravotní plán, který řeší faktory ovlivňující kvalitu a principy zdravého bydlení. Současně v praxi realizuje aktivity / projekty zvyšující podmínky pro kvalitní bydlení.

Opatření navazuje Státní politiku životního prostředí ČR 2012–2020 (MŽP, 2016), na Manuál pro zpracování zdravotního plánu (JANOVSKÁ, 2017) a na Certifikovanou metodiku Tržního selhání (MIKESZOVÁ, 2017).

4.1.2.3 Energetický management bytového fondu obce

Cílem opatření je nastavení odpovědně realizovaného energetického managementu včetně získání pravidelného přehledu o spotřebě energií vynaložených na bydlení v rámci svého katastru. Obce tak aktivně řeší snižování energetické náročnosti v oblasti bydlení a využívání obnovitelných zdrojů energie (osvěta, poradenství, informace a motivace pro občany, podnikatele, investory) včetně ovlivňování cenové politiky (energetické aukce ad.).

Opatření navazuje na Strategický rámec České republiky 2030 (ÚŘAD VLÁDY ČR, 2015) a Národní akční plán energetické účinnosti ČR (MPO, 2016). Přímou navazuje na Energetický management pro veřejnou správu (ŠAFAŘÍK, 2016).

4.1.3 Sociální pilíř

4.1.3.1 Počet osob bez domova či v ohrožení jeho ztrátou

Bydlení, které může být vnímáno jako domov, propojuje oblasti emocionální, kulturní, sociální, materiální i prostorové. Jedná se o místo, kde se člověk cítí dobře, bezpečně a kde vnímá pocit sounáležitosti s místem. Domov je ve smyslu fyzického místa (bydlení) významnou lidskou potřebou a umožňuje vést člověku důstojný život (KREBS, 1997). Existence domova je základním předpokladem kvality bydlení, mnohdy je však tato základní lidská potřeba redukována na pouhou skutečnost mít střechu nad hlavou.

Opatření nastavuje evidenci osob bez střechy, bez bytu, v nejméně a nevyhovujícím bydlení na území obce. Na základě vyhodnocení dat by obec měla realizovat vhodná

preventivní opatření či aktivity, které umožní získání a udržení přiměřeného bydlení ohroženým skupinám obyvatel. Cílem je, aby obec disponovala nástroji pro pomoc těmto osobám jak po fyzické stránce (zajištění bydlení), tak i po stránce sociální (udržení bydlení), případně aktivně spolupracovala s organizacemi, které tuto pomoc reálně vykonávají.

Opatření navazuje na Koncepci prevence a řešení problematiky bezdomovectví v ČR do roku 2020 (MPSV, 2013), na Definice a typologie bezdomovectví (HRADECKÝ, 2007) a na Metodiku prevence ztráty bydlení (SIROVÁTKA, 2015).

4.1.3.2 Domácnosti v přelidněném bydlení

Mezi klíčové parametry posuzování kvality bydlení patří prostorový standard bydlení, který je ovlivněn nejen vlastní typologií bytu, ale především celkovým počtem v bytě žijících osob. Mít dostatek prostoru pro bydlení je nezbytné nejen pro přiměřené lidské soukromí, ale také pro kvalitu vnímání domova. Opatření cílí na evidenci domácností žijících v přelidněném bydlení, u nichž následně obce realizují vhodnou pomoc formou zajištění adekvátního bydlení, případně aktivně spolupracují s jinými vlastníky bytového fondu, kteří jsou schopni takové bydlení nabídnout.

Posouzení se realizuje podle Certifikované metodiky identifikace tržního selhání zpracované Sociologickým ústavem AV ČR a FA ČVUT v Praze (MIKESZOVÁ, 2017).

4.1.3.3 Rezidenční segregace

Specifický charakter některých lokalit vytváří v některých případech, v kombinaci s určitou sociální strukturou obyvatel nebo již probíhající sociální segregací, místa rizika vzniku sociálně vyloučených lokalit. Obce by měly mít v rámci svých analytických a koncepčních materiálů podklad pro identifikaci lokalit s rizikem rezidenční segregace, tak aby byly schopny tento problém řešit již v jeho počátcích či nejlépe mu aktivně předcházet.

Opatření vychází z Metodiky vytváření strategie sociálního začleňování na místní úrovni (SOUKUPOVÁ, 2015) a Analýzy sociálně vyloučených lokalit v ČR (ČADA, 2015). Přímou navazuje na Metodiku identifikace lokalit rezidenční segregace (SÝKORA, 2015).

4.1.4 Kulturní pilíř

4.1.4.1 Subjektivní spokojenost s úrovní svého bydlení

Spokojenost obyvatel s bydlením je jedním z důležitých ukazatelů kvality bydlení. Zjišťování subjektivní spokojenosti s úrovní svého bydlení probíhá formou dotazníkového šetření mezi obyvateli dané lokality/obce. Spokojenost s bydlením je v rámci EU sledována v rámci výběrového šetření EU-SILC (CZSO, 2019). V ČR podobné šetření provádí Český statistický úřad pod názvem Životní podmínky. Spokojenost s bydlením je hodnocena na stupnici od 0 („není spokojen vůbec“) do 10 („zcela spokojen“).

Cílem opatření je porovnání spokojenosti obyvatel se svým bydlením v obci s průměrnými hodnotami spokojenosti za celou ČR a následně vyhodnocení, jehož výsledky obec zohledňuje ve své politice bydlení.

4.1.4.2 Orientace – posouzení srozumitelnosti a čitelnosti zástavby

Kvalitu a dlouhodobou udržitelnost bydlení zásadně ovlivňuje kvalita vystavěného prostředí ve všech jeho měřítkách. Mezi hlavní kvalitativní charakteristiky prostředí patří jeho srozumitelnost a čitelnost (včetně hierarchizace veřejných prostranství), která ovlivňuje všechny vrstvy prostředí (fyzickou, ekonomickou, správní a sociální). Srozumitelnost je důležitá pro posílení pocitu domova – identifikace obyvatel s prostředím. Nízká srozumitelnost prostředí má navíc negativní ekonomické důsledky pro jeho správu a údržbu.

Cílem opatření je, aby obce měly pro svá rozvojová území (včetně transformačních ploch) zpracované podrobnější územně plánovací dokumentace (regulační plán nebo

územní studie, případně územní plán s regulačními prvky), které reflektují základní požadavky na čitelnost a orientaci urbánní struktury, pracují za pomoci hierarchie míry soukromí s charakterem venkovních prostranství a realizují či vytváří prostor pro vhodné projekty formou architektonických soutěží, výběrových řízení s převažujícím kvalitativním posuzováním, případně využívají služeb městského architekta, který tyto činnosti koordinuje.

Postupuje se podle předmětných částí certifikované metodiky Sociální bydlení – příprava projektů část B.4 (KOHOUT, 2017).

4.1.4.3 Návaznost kulturních, společenských a komunitních aktivit ve veřejném prostoru

„Bohatý veřejný a kulturní život v obcích vede ke zvýšení celkové kvality bydlení obyvatel, a to nejen těch, kteří kulturní, komunitní, sportovní a volnočasové akce aktivně navštěvují, ale i ostatních, kteří se do společenského dění ve svém okolí aktivně nezapojují.“ (RAABOVÁ, 2017)

Společenský život je úzce spojen s prostředím, ve kterém se odehrává. Význam kulturních akcí může přesahovat hranice obce, mít celoměstský, ale také lokální význam, a v ještě menším měřítku může pozitivně ovlivňovat sousedskou komunitu. Kvalita bydlení je ovlivněna kvalitou sousedských vztahů, a právě místní kulturní aktivity mohou tyto vztahy pozitivně aktivovat a zlepšovat.

Cílem opatření je podpora a propagace společenského i komunitního života v obci, jenž posiluje sounáležitost obyvatel s místem bydliště. Metodika směřuje k cílené organizaci kulturního života v obci v kontextu významu či velikosti akce, vůči odpovídajícímu veřejnému prostoru, jeho významu, velikosti i charakteru, přičemž cílem je pokud možno neopomíjet žádnou z lokalit na svém území (vč. místních částí či sousedských lokalit).

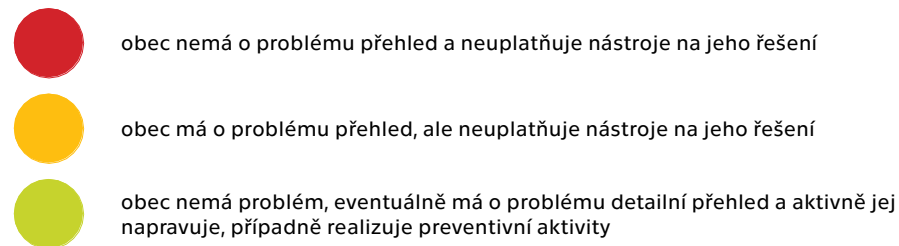
Opatření navazuje na vybrané části certifikované metodiky Sociální bydlení – příprava projektů část B.4 (KOHOUT, 2017) a kulturní management obce.

4.2 Evaluace metodiky

4.2.1 Způsob evaluace

Způsob evaluace v rámci vytvářené analýzy je navržen jako sebehodnocení. Indikátory nastiňují základní neopominutelné oblasti, které může obec dle svých požadavků a možností dále upřesnit, rozšířit či doplnit. Předpokládá se využití stávajících hodnocení, sebraných dat a informací. Cílem je poukázat na problematiku témat v oblasti bydlení projevující se na úrovni obecní správy. Jedná se tedy o formu samo-evaluace vycházející z dlouhodobého sledování dané oblasti, které má vedení obce informovat o výzvěch, na které se má v budoucnu zaměřit a zanést do svých strategických dokumentů.

Byly porovnány různé hodnotící systémy od bodových s následným rozdělením do kategorií, přes systémy nastavení plnění minimálních standardů, systémy vícestupňové certifikace, systém 5 – stupňového sebehodnocení (na škále +2, +1, 0, -1, -2), systém sebehodnocení pomocí návodných otázek na škále 1-10, nebo indikativní systémy s kvalitativním doporučením. Aby tyto systémy hodnocení obce nezatěžovaly, ale naopak je spíše motivovaly, byl jako konkrétní nástroj hodnocení vybrán systém semaforu, který pomáhá obcím znázornit stav řešení dané problematiky. U každé barvy semaforu se posuzují dvě proměnné. První představuje přehled o dané oblasti či problému, druhý posuzuje stav jeho řešení. Cílem evaluace je zajistit co nejvíce možných „zelených“, minimalizovat množství „oranžových“ a vyhnout se „červeným“.



tab. 2 – Hodnotící semafor, Metodika Jak hodnotit udržitelnost bydlení

4.2.2 Evaluace výsledků

Pro zhodnocení výsledků analytických prací doporučujeme municipalitám vytvořit (či využít již stávající) funkční mezioborové skupiny zahrnující relevantní odbory a osoby v úřadu dle velikosti a typu obce (zejména územní plánování, rozvoj, majetek, sociální a kulturní, investice a majetek, ...), a zapojit do nich politickou reprezentaci i externí experty na daná témata (NNO, městský architekt ad.).

V rámci výsledného zmapování je nutné zaměřit se na témata, která vyvstanou jako problematická díky systému sebehodnocení, a aktivně hledat a uplatňovat nástroje k jejich řešení – vždy dle podmínek a možností dané obce. Na tuto analýzu pak navázat konkrétní koncepcí / bydlení pro danou obec, která bude především vhodně reagovat na zjištěné nedostatky, adekvátně řešit zmapované výzvy a příležitosti. Nutný je konsensus politické reprezentace a vedení úřadu, dlouhodobá koncepční práce a její plnění by mělo odpovídat finančním i personálním kapacitám obce.

5 Diskuse

Principy udržitelného rozvoje v oblasti bydlení nejsou v České republice komplexně uplatňovány. Setkat se můžeme pouze s některými oblastmi (například environmentálními), kterým obce věnují dílčí pozornost. Nedochází proto ke vzájemné koordinaci všech pilířů udržitelného rozvoje, čímž je ohrožena vyváženost jednotlivých témat. Paradoxně tak aplikováním principů udržitelnosti s důrazem například pouze na jedno téma může docházet ke snižování celkové kvality vystavěného prostředí. Výše představená metodická příručka *Jak hodnotit udržitelnost bydlení* (TICHÝ, 2020) nastavuje základní témata v koordinované rovině a zároveň využívá návazností na již existující jiné metodiky s cílem jejich vzájemného propojení do jednoho celku.

Aplikace uvedených zásad je ve velké míře závislá nejen na samotném přístupu politické reprezentace jednotlivých obcí, ale také na dostupnosti potřebných informací a dat. V dokumentu jsou proto identifikovány jejich zdroje, i když získání může být v některých oblastech spojeno s vynaložením úsilí nad rámec běžných agend či možností obcí. I proto je zásadní, aby stát dále zlepšoval podmínky pro volný přístup k informacím a klíčovým datům.

Jednou z hlavních otázek diskuze o využití systému hodnocení byla adekvátnost témat s ohledem na velikost obce. Jednotlivé indikátory byly proto ve spolupráci se zadavatelem prověřovány i s ohledem na jejich uplatnění v obcích různých velikostních kategorií (SEDLÁČEK, 2015). Bylo zjištěno, že pouze u obcí typu C (obce I. kategorie do 5000 obyvatel) dochází k omezení možností schopnosti hodnotit dle této metodiky, resp. některé oblasti hodnocení pro ně nejsou relevantní. Z tohoto důvodu byli uživatelé metodiky rozděleni do dvou základních skupin dle rozsahu výkonu státní správy a velikosti, a to na obce nad a do 5000 obyvatel. Toto členění respektuje personální

kapacitu obce řešit administrativní úkoly spojené s hodnocením. Využití metodické příručky je tak limitováno nejen vůlí a mírou aktivního přístupu jednotlivých municipalit, ale částečně i jejich velikostí a možnostmi získávat příslušná data.

6 Závěr

Cílem metodické příručky „Jak hodnotit udržitelnost bydlení“ bylo připravit komplexní materiál pro obce hodnotící udržitelný rozvoj v oblasti bydlení vyvážené ve všech čtyřech pilířích udržitelného bydlení (ekonomický, environmentální, sociální a kulturní) i jejich dílčích tématech podle základních principů Ženevské charty udržitelného bydlení. Pro každou oblast byla stanovena tři klíčová témata, která společně se stávajícími (dílčími) metodikami slouží municipalitám jako indikátory pro analýzu a hodnocení všech složek udržitelného rozvoje.

Záměrem bylo připravit dokument přehledný a přitom komplexní, sloužící jako vodítko při nastavování a hodnocení vlastní obecní politiky bydlení. Naplňování takové politiky přitom není jednorázovým aktem: vždy se bude jednat o dlouhodobý a postupný proces, založený na průběžném analyzování, naplňování i vyhodnocování, proces moderovaný na jedné straně shora prostřednictvím samospráv (ale i v měřítku státu prostřednictvím zákonných nařízení a předpisů či v rámci mezinárodního společenství skrze nejrůznější závazky a deklarační, na straně druhé i zdola, diskuzí s občany a jejich zapojením do správy.

Kvalita udržitelného bydlení představuje širokou oblast, kterou je možné koordinovat pouze v postupných krocích v návaznosti na stávající nástroje či metodiky v oblastech územního plánování, demografie, sociologie, ekonomie, kultury a dalších. Pro stanovení struktury dokumentu, vlastní obsah i způsob hodnocení byly využity poznatky z analýzy mezinárodních i národních dokumentů věnujících se udržitelnému rozvoji v oblasti bydlení i kvalitě vystavěného prostředí, zkušenosti zástupců municipalit, týmu zadavatele a zpracovatelů. Metodická příručka, jejíž současná pilotní verze prochází praktickým ověřováním se spolupracujícími municipalitami, představuje první takto komplexní dokument vzniklý v České republice. Její finalizace se očekává v průběhu roku 2021.

Pro účely (sebe)hodnocení byl vybrán systém semaforu (červená, oranžová, zelená), který signalizuje a hodnotí stav příslušného tématu a upozorňuje na potřebu případných změn v nastavení vlastní politiky bydlení. Každé téma je popsáno nejen s ohledem na analytické vyhodnocování stavu bydlením v obci, ale především v návaznosti na ostatní dílčí dokumenty a metodiky.

Budovat a udržovat kvalitní bydlení znamená přijímat a uvádět do praxe dlouhodobá rozhodnutí. Jedná se proto o společensky konsenzuální oblast, vyžadující dohodu různorodých subjektů v politickém i širším společenském slova smyslu. Dosáhnout shody na výchozích bodech, kritériích a hodnotách proto může být významným impulzem k usnadnění této cesty. Zásadní je pak tento konsensus aktivně a kontinuálně prosazovat a naplňovat.

Hodnocení je současně nástrojem dialogu různých aktérů tvorby obytného prostředí či bydlení obecně. Tím může tvořit základ diskuse o volbě cílů, nástrojů i strategií na cestě k plánování udržitelného a dostupného bydlení v obci.

Bibliografie

- AALBORG. 2004. Inspirace pro udržitelný život. In: Aalborg plus 10. [Citace: 15. 11 2020.] <https://www.aalborgplus10.dk/>.
- ADAMEC, J., JANOUŠKOVÁ, S., HÁK, T. 2019. Udržitelné bydlení v kontextu Ženevské Charty. In: Urbanismus a územní rozvoj. 22, 3, 10-18. ISSN 1212-0855.
- BIRBECK, D. a kol. 2015. Building for live – The sign of a good place to live. In: Built for life homes. [Citace: 27. 11 2020.] Dostupné na https://www.designcouncil.org.uk/sites/default/files/asset/document/Building%20for%20Life%2012__0.pdf. ISBN 978-0-9576009-6-6.
- CEMAT. 2002. Řídící principy trvale udržitelného územního rozvoje evropského kontinentu. Dostupné na <https://www.databaze-strategie.cz/>
- CENIA. 2017. Místní agenda 21 . Oficiální stránky Informačního systému místní Agendy 21. [Citace: 1. 11 2020.] Dostupné na <https://ma21.cenia.cz/cs-cz/%c3%bavod.aspx>
- CRAWLEY, D., AHO, I. 1999. Building environmental assessment methods: applications and development trends. Building Research & Information. 27, 5, s. 300-308. Dostupné na https://www.researchgate.net/publication/261627774_Building_environmental_assessment_methods_Applications_and_development_trends
- CZSO. 2019. European Union – Statistics on Income and Living Conditions. Český statistický úřad. [Citace: 25. 11 2020.] Dostupné na <https://www.czso.cz/csu/czso/zivotni-podminky-eu-silc-metodika>
- ČADA, K. et al. 2015. Analýzy sociálně vyloučených lokalit v ČR. MMR . [Citace: 22. 11 2020.] Dostupné na https://irop.mmr.cz/IROP/media/SF/Microsites/IOP/%c5%bdadatele%c3%a9%20a%20p%c5%99%c3%adjemci/Pro%20%c5%beadatele/P%c5%99ehled%20oblast%c3%ad%20intervence/6.1/Analiza_socialne_vyloucenych_lokalit_v_CR.pdf
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. 2011. SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ. CZSO . [Citace: 26. 11 2020.] Dostupné na https://www.czso.cz/csu/czso/otevrena_data_pro_vysledky_scitani_lidu_domu_a_bytu_2011_slbd_2011
- EU, 2007. Lipská charta o udržitelných evropských městech. [Citace: 03. 08 2021.] Dostupné na <https://www.databaze-strategie.cz/>
- EU, 2020. Nová Lipská charta o udržitelných evropských městech. [Citace: 03. 08 2021.] Dostupné na <https://mmr.cz/cs/microsites/sc/aktuality/nova-lipska-charta>
- FOLDYNOVÁ, I., ŠOTKOVSKÝ, I., HRUŠKOVÁ, A., DĚDIČ, L. 2016. Analýza struktury obecních bytů v ČR. Ministerstvo práce a sociálních věcí. [Citace: 19. 11 2020.] Dostupné na https://www.mpsv.cz/documents/20142/225517/Analiza_struktury_obecnich_bytu_v_CR_TB05MPSV008.pdf/dd93c749-28a4-78f1-a976-7aa939fdbe5c
- GOLUBCHIKOV O., BADIYINA, A. 2012. Sustainable housing for sustainable cities: A policy framework for developing countries. Nairobi: UN-Habitat. ISBN: 97-92-1-1324-4.
- HALÁS, M., KLADIVO, P., ROUBÍNEK, P. 2013. Koncept kompaktního města. In: Sborník příspěvků, XVI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. 19. – 21. červen 2013. [Citace: 21. 11 2020.] Dostupné na <https://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/4884317/Sbornik2013.pdf>
- HCA. 2007. Design and Quality Standards. GM1 Housing Consultancy. [Citace: 27. 11 2020.] Dostupné na http://www.gm1housing.co.uk/documents/Design_quality_standards.pdf
- HRADECKÝ, I. et al. 2007. Definice a typologie bezdomovství. Praha: Naděje o.s. ISBN 978-80-86451-13-8.

- HUDEČEK, T., HNILIČKA, P., et al. 2017. Hustota a ekonomika města – certifikovaná metodika. IPR Praha. [Citace: 21. 11 2020.] Dostupné na https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/metodika_hustota_a_ekonomika_mest.pdf
- JANOŠKOVÁ, S., HÁK, T., ŠVEC, P. 2017. Audit udržitelného rozvoje. Národní síť zdravých měst. [Citace: 15. 11 2020.] Dostupné na <https://www.zdravamesta.cz/cz/publikace-detail?id=gOLdIV93PuMNarSE&nazev=Metodika%20hodnocen%C3%AD%20odr%C5%BElteIn%C3%BDch%20m%C4%9Bst%20-%20Audit%20odr%C5%BElteIn%C3%A9ho%20rozvoje>
- JANOVSKÁ, K., WASSERBAUER, S. 2017. Manuál pro zdravotní plán města. NSZM. [Online] 2017. [Citace: 21. 11 2020.] Dostupné na https://www.dataplan.info/img_upload/f96fc5d7def29509aefc6784e61f65b/manual_zdravotplan_verze-2017-final3_opz.pdf
- KHALID Z., RADI ABAAS Z. 2020. Theoretical structure of Eco-cities: Subject review. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. Volume 754, Issue 126 April 2021 Article number 0120202020 Prospects of Sustainability and Planning of Cities Conference, SPSC 2020, Baghdad, 16 December 2020 – 17 December 2020. ISSN 17551307.
- KOHOUT, M., TICHÝ, D., et al. 2014. Analýza typologických a stavebně technických standardů pro potřeby zákona o sociálním bydlení. Výzkumná zpráva MPSV. Praha: FA ČVUT.
- KOHOUT, M., TICHÝ, D., et al. 2015. Osnova-modelu-bydlení. Výzkumná zpráva MPSV. Praha: FA ČVUT. [Citace: 28. 11 2020.] Dostupné na <https://www.fa.cvut.cz/cs/vyzkum-a-spoluprace/publikace/4707-osnova-modelu-bydleni-vc-zakladniho-prostoroveho-a-technickeho-standardu-pro-potreby-koncepcie-socialniho-bydleni-ceske-republiky-2015-2025>
- KOHOUT, M., TICHÝ, D., LUX, M. et al. 2017. Sociální bydlení – příprava projektů. Certifikovaná metodika MPSV. [Citace: 9. 9 2020.] Dostupné na http://www.socialnibydeni.mpsv.cz/images/soubory/metodiky/Metodika_-_Socialni_bydleni_-_priprava_projektu.pdf
- KREBS, V. et al. 1997. Sociální politika. Praha: Codex Bohemia. ISBN 80-85963-33-7.
- MAUSSEN, J., et al. 2018. Indikátory kvality života v ČR. Vláda České republiky. [Citace: 15. 11 2020.] Dostupné na <https://www.vlada.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/projekt-OPZ/Kvalita-zivota---shrnuti.pdf>
- MIKESZOVÁ, M. et al. 2017. Metodika Identifikace tržního selhání v oblasti bydlení. MMR. [Citace: 21. 11 2020.] Dostupné na https://www.mmr.cz/getmedia/9e13284e-de37-4cf1-88eb-aaa56cbd8d36/2-3_Metodika-TSB_komplet.pdf
- MPO. 2016. Národní akční plán energetické účinnosti ČR. MPO. [Citace: 21. 11 2020.] Dostupné na <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/50711/63238/651838/priloha004.pdf>
- MPSV. 2013. Koncepce prevence a řešení problematiky bezdomovectví v České republice do roku 2020. MPSV. [Citace: 22. 11 2020.] Dostupné na <https://www.mpsv.cz/documents/20142/225517/bezdomovectvi.pdf/c7a1e576-778f-a221-78ed-436f101ba42c>. ISBN9788074210723
- MPSV. 2014. Koncepce sociálního bydlení ČR 2015–2025. MPSV. [Citace: 19. 11 2020.] Dostupné na https://www.mpsv.cz/documents/20142/225517/Hodnoceni_dopadu_regulace_RIA_-_Socialni_bydleni_v_Ceske_republice.pdf/ccb26a10-aa76-9584-3856-263f9492d11d
- MŽP. 2016. Státní politika životního prostředí ČR. MMR. [Citace: 26. 11 2020.] Dostupné na https://www.mzp.cz/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi
- NaWoh. 2019. Certifikace udržitelného bydlení. Qualitätssiegel Nachhaltiger Wohnungsbau. [Citace: 27. 11 2020.] Dostupné na <https://www.nawoh.de/>

- POLITI S., ANTONINI E. 2016. An Expeditious Method for Comparing Sustainable Rating Systems for Residential Buildings. 8th International Conference on Sustainability in Energy and Buildings, SEB 2016, Turin, 11 September 2016 – 13 September 2016. ISSN 18766102.
- OSN. 2015. Cíle udržitelného rozvoje. In: Informační centrum OSN v Praze. [Citace: 01. 03 2018.] Dostupné na <https://www.osn.cz/osn/hlavni-temata/sdgs/>
- RAABOVÁ, T. et al. 2017. Evaluate kulturních organizací zřizovaných městem. In: NSZM. [Citace: 25. 11 2020.] Dostupné na <https://www.zdravamesta.cz/cz/publikace-detail?id=kJRxVpy7eLPdANv8&nazev=Evalueace%20kulturn%C3%ADch%20organizac%C3%AD%20z%C5%99izovan%C3%BDch%20m%C4%9Bstem%20-%20Litom%C4%9B%C5%99ice>. ISBN: 978-80-906033-5-6.
- SEDLÁČEK, J. 2015. Rozdělení obcí dle rozsahu přenesené působnosti. In: Rok v obci. [Citace: 27. 11 2020.] Dostupné na <http://www.rokvobci.cz/zpravy-redaktoru/detail/692-rozdeleni-obci-dle-rozsahu-prenesene-pusobnosti/>
- SHARIFI, A., MURAYAMA, A. 2014. Neighborhood sustainability assessment in action: Cross-evaluation of three assessment systems and their cases from the US, the UK, and Japan. In: Building and Environment, 72: s 243–258. Dostupné na https://www.researchgate.net/publication/259514461_Neighborhood_sustainability_assessment_in_action_Cross-evaluation_of_three_assessment_systems_and_their_cases_from_the_US_the_UK_and_Japan
- SIROVÁTKA, T. et al. 2015. Metodika prevence ztráty bydlení. MPSV. [Citace: 22. 11 2020.] Dostupné na https://www.mpsv.cz/documents/20142/225517/Metodika_prevence_ztraty_bydleni_VUPSV_2015_uprava_2018.pdf/9b5f6888-8f81-5a13-5dae-5cf66bba0954
- SOUKUPOVÁ, R. et al. 2015. Metodika vytváření strategie sociálního začleňování na místní úrovni. MPSV. [Citace: 22. 11 2020.] Dostupné na https://www.mpsv.cz/documents/20142/225517/Metodika_vytvoreni_strategie_socialniho_zaclenovani_na_mistni_urovni.pdf/be7ce964-0f63-0b49-d84a-04d43458a1a8
- SÝKORA, L. et al. 2015. Metodika identifikace lokalit rezidenční segregace. Certifikovaná metodika MPSV. [Citace: 22. 11 2020.] Dostupné na http://www.socialnibydeni.mpsv.cz/images/soubory/Metodika_identifikace_lokalit_rezidencni_segregace_2014_fin_update2015.pdf
- ŠAFAŘÍK, M., et al. 2016. Energetický management pro veřejnou správu – Příručka pro energetické manažery. MPO. [Citace: 21. 11 2020.] Dostupné na <http://www.porsennaops.cz/uploads/media/default/0001/01/a5bd24d972e9f44713a895734a4f0535c4cd96b2.pdf>
- TICHÝ, D., KOHOUT, M., KARABCOVÁ, N., BOUŠKOVÁ, J. 2020. Jak hodnotit udržitelnost bydlení. NSZM. [Citace: 27. 11 2020.] Dostupné na https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/2020_jak-hodnotit-udrzitelnost-bydleni.pdf. ISBN 978-80-906033-6-3.
- TUPENAITE L., LILL I., GEIPELE I., NAIMAVICIENE J. 2017. Ranking of sustainability indicators for assessment of the new housing development projects: Case of the Baltic States. Basel: MDPI. ISSN 20799276.
- UN. 2000. Millennium Development Goals. United Nations. [Citace: 03. 08 2021.] Dostupné na <https://www.un.org/millenniumgoals/>
- UN. 2002. Johannesburg Declaration on Sustainable Development. United Nations. [Citace: 03. 08 2021.] Dostupné na https://en.wikipedia.org/wiki/Johannesburg_Declaration
- UN. 2015. United Nations – The 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations. [Citace: 03. 08 2021.] Dostupné na <https://sdgs.un.org/goals>
- UN. 2016. Habitat. United Nations. [Citace: 03. 08 2021.] Dostupné na <https://unhabitat.org/about-us>

- UNECE. 2015. Ženevská charta udržitelného bydlení. United Nations Economic Commission for Europe. [Citace: 05. 11 2020.] Dostupné na https://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/charter/Language_versions/CZE_Geneva_UN_Charter.pdf
- ÚŘAD VLÁDY ČR. 2015. Strategický rámec Česká republika 2030. MŽP. [Citace: 26. 11 2020.] Dostupné na https://www.vlada.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/Strategicky_ramec_Ceska_republika_2030-compressed-_1_.pdf
- WOHNFONDS WIEN. 2019. 4-Säulen Modell. Město Vídeň. [Citace: 27. 11 2020.] Dostupné na https://www.wohnfonds.wien.at/media/neubau/4SaulenModell_wfw_2019.pdf

Informace o autorech

doc. Ing. arch. David Tichý Ph.D.
prof. Ing. arch. Michal Kohout
Ing. arch. Nikola Karabcová
Centrum kvality bydlení, Praha
Mgr. Jitka Boušková
Národní síť zdravých měst, Praha
tichy@cekb.cz

Pelištejská města starověké Levanty

Philistine Towns of the Ancient Levant

Vladimíra Šilhánková

Abstract:

The Levant have played an important role in the mankind history since the ancient times, because it connected as a continental bridge three continents Africa, Asia and Europe. On that account it was the place, where more than 1.5 million years ago the groups of emigrants from Africa were passing through and who were certainly gradually settling here. In spite of that the development of settlement and urban structures in the Levant is out of the mainstream of research, as the majority of researchers focus on the territory of the ancient Egypt and the territory of Mesopotamia. The main subject of the investigation in this territory are then the researches of the Israeli authorities, which predominantly concentrate on the investigation of the history of the Jewish tribes and besides the Christian biblical studies proving or disproving the historical facts of the Old and New Testament. At the same time in the period of the 1st millennium BC the Levant territory was occupied not only by Jews (and Arabs, as it is today), but by other two ethnic groups – the Phoenicians and the Philistines, who also left the comprehensive material culture here, including the own urban structures. On the basis of the study of archaeological material, pictorial, and literary sources together with the partial own terrain investigation and in the light of the new knowledge of historical sciences, the target is to bring the enlargement of the common theoretical urbanistic knowledge in the segment, which is from the urbanism point of view very interesting, but very little investigated. The aim of this article was, therefore, to chart the development of the main Philistine settlements approx. between the 12th and 7th centuries BCE. It results from the successfully collected data about the Philistine towns that it is necessary to correct the perceptiveness of so-called Sea Peoples as nobody's (and nothing knowing) barbarians to the people of another cultural circle. Otherwise they would not have probably succeeded to renew in a flash the town structures in the newly occupied territories and built up the own relatively big towns founded according to the plan (with an area of several dozen-hectares and a few thousand of inhabitants), which were involved in the international business. It turns out that, apart from other things, the development of town constructions and the direction of the influence of the cultural progress led up to not only from east to west, as it was thought up to now, but it had also the opposite direction, i.e. some achievements of the town culture arose in the west, namely in the Aegean and in the Near East and they were secondarily brought to the Levant, such as, for example, bathrooms with tubs, megaron sanctuaries, and others.

Keywords:

urban development; ancient cities; Iron age; Philistia; Ashdod; Ashkelon; Gaza; Gath; Ecron

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra (2020). Pelištejská města starověké Levanty.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování* 14. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 229–246. ISBN 978-80-01-06893-9. ISSN 2336-7687.

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

1 Úvod a cíl práce

Levanta hrála významnou roli v dějinách lidstva od nejstarší historie, neboť jako pevninský most spojovala tři kontinenty Afriku, Asii a Evropu. Byla proto místem, kudy už před více než 1,5 milionem let procházely skupiny emigrantů z Afriky a tudíž místem, kde se lidé samozřejmě rovněž postupně usídlovali. Přesto stojí vývoj osídlení a urbánních struktur v Levantě mimo hlavní proud bádání, když se většina výzkumníků soustředí na území starověkého Egypta a na území Mezopotámie. Hlavním předmětem výzkumu v tomto území tak jsou bádání izraelských autorit, které se ale v převážné míře soustřeďují na výzkum dějin židovských kmenů a vedle nich křesťanská biblická studia potvrzující či vyvracující historické zprávy Starého i Nového zákona. Přitom v období 1. tisíciletí př. Kr. bylo území Levanty obýváno nejen Židy (a Araby tak, jak je tomu dnes), ale dalšími dvěma etnickými skupinami – Féničany a Pelištejci (biblickými Filištiny), kteří zde rovněž zanechali rozsáhlou hmotnou kulturu vč. vlastních urbánních struktur. S příspěvky k fénické stavbě měst se lze setkat sice sporadicky, a zejména s odkazem na jejich působení v západním Středomoří (např. Rawlinson, 2005 nebo Woolmer, 2019, česky pak jen Moscati, 1975), ucelené práce věnující se Pelištejcům zcela chybí nejen v českém kontextu, ale i celosvětově, o pracích zaměřených na urbanismus a architekturu tohoto svébytného národa ani nemluvě. Možná díky negativním konotacím, které vůči Pelištejcům (Filištinům) vyplývají z biblického odkazu, není pro řadu vědců jejich studium a studium jejich měst a umění dostatečně atraktivní, takže se často nedostali ani do přehledových výběrů věnujících se historickému vývoji stavby měst, architektury či umění, a to ani našich ani zahraničních (namátkou lze vybrat Müller a Vogel, 2013, Pijoán, 1998, Ostrowski, 1996, u nás pak např. Syrový, 1974 či Hruža, 2014). Existují tak jen dílčí studie věnující se některým vybraným aspektům pelištejské kultury např. obchodu (Barako, 2000), keramice a vaření (Ben-Shlomo, 2008) nebo jednotlivým archeologickým nalezištím a nálezům z nich (např. Kogan-Zehavi, 2006, Schloen, 1995, Maier, 2004 či Ussishkin, 2015).

Na základě studia archeologického materiálu, obrazových a literárních pramenů a dílčího vlastního terénního šetření a ve světle nových poznatků historických věd tak jde o to přinést rozšíření obecného teoretického urbanistického poznání v segmentu, který je z pohledu vývoje urbanismu velmi zajímavý, ale velmi málo prozkoumaný. **Cílem článku proto bude zmapovat vývoj hlavních pelištejských sídel v období cca mezi 12. a 7. stol. př. Kr.**

Od studie tohoto typu nemůžeme očekávat nějaký rozsáhlý dopad pro dnešek, nicméně poznání dějin našeho oboru – tedy stavby, rozvoje a fungování lidských sídel, by mělo být dostatečným oprávněním pro vznik tohoto příspěvku, který je dílčí studií v rámci zkoumání vývoje měst starověké Levanty.

2 Pelištejci a Pelištea

Pelištejci byly jedním z tzv. mořských národů, který se objevil na konci doby bronzové (pozdní 12. a rané 11. stol. př. Kr.) a obsadil jižní pobřežní planiny Palestiny zhruba mezi moderním Tel Avivem a Dér el-Balah a zmocnili se tam několika starších Kanaánských měst. Pelištejci jsou obvykle spojováni s národem Peleset, tj. s jednou ze skupin tzv. Mořských národů, které napadly pobřeží Egypta v osmém roce panování Ramesses III (tj. asi v roce 1177 př. Kr.). V souvislosti s rozptýlením Mořských národů se v případě národa Peleset obecně věří, že se usadil v jihozápadní Palestině, kde se pak objevuje v biblické tradici jako Filištin. Jejich původní vlast je nejistá, ale běžně se předpokládá jejich egejský původ, a to na základě řady podobností mezi pelištejskou kulturou a kulturami egejskými, jak bude ještě ukázáno dále i na příkladech urbánních projevů. Tento předpoklad je mj. potvrzen i v Bibli (Amos 9:7), kde se říká, že Pelištejci

přišli z Kréty. Dalším aspektem podobnosti pelištejské a egejské kultury jsou např. skalní hrobky podobné těm, které byly nalezeny v Mykénách. (Bryce, 2009, str. 552-554, Negev, 1999, str. 294 – 296, Bardtke, 1988, str. 176)

Pelištejci se skládali ze tří etnických skupin – Šerdů (Sherdes), Toekerů (Toekers) a vlastních Pelištejců. Jejich primárními středisky byla tři pobřežní města: Aškelon, Ašdod a Gaza. Je známo, že Toekerové sídlili v Šaronu a jejich hlavním městem byl Dór. Podle biblických zpráv Pelištejci obývali i Negev a jejich král Abimelech sídlil v Geraru (Gen. 26:1). Mezi nejvýznamnější pelištejská města zmiňovaná v Bibli patří Gaza, Aškelon, Ašdod, Ekron a Gat, v nichž sídlil panovník, takže tato města pak tvořila tzv. pelištejskou Pentapoli neboli Pětiměstí. Známá jsou i menší pelištejská města jako Ziklag (Ciklag), Timnath (Timna) a pevnost Jabneth (Jabna). (1Sam 27:6, Sd 14:1, 2Let 26:6) Existují rovněž zmínky, že při jejich expanzi na západ a na sever měli posádku i v Gebě (1Sam 13:3) a v Bet Šanu (1Sam 31:12). Archeologické nálezy svědčí o výstavbě měst a čilé ekonomické aktivitě. (Kratz, 2012, str. 81, Negev, 1999, str. 294–296)



obr. 1 – Schematická mapa Pelištejci (ozn. jako Philistia)
Zdroj: Izraelské muzeum

Zjevná pelištejská prosperita vyplývala z velké části z produkce olivového oleje, textilní výroby a výroby železa, napojené na obchodní centra a jejich účast v prosperujícím a rozšířeném dálkovém obchodě. Hmotné pozůstatky a artefakty odkryté na řadě pelištejských míst poskytují důkazy o jejich vysoce vyvinutých architektonických, inženýrských, technologických a řemeslných dovednostech. Ale zatímco pelištejská společnost byla silně urbánní, jejich ekonomika musela být podpořena prosperujícím zemědělstvím, které těžilo z úrodné pobřežní nížiny. Význam zemědělství pro Pelištejce může být patrný i z toho, že začlenili semitského boha obilí Dágana, spolu s dalšími dvěma semitskými božstvy, Aštarot a Baal-zebubem do pelištejského pantheonu. (Bryce, 2009, str. 552-554, Kratz, 2012, str. 81, Negev, 1999, str. 294–296)

Pelištejci se relativně brzy ve své historii snažili rozšířit své území na východ, ve stejné době, kdy Izraelci začali rozšiřovat svá území na západ. To nevyhnutelně vedlo ke konfliktům mezi oběma národy, které vyvrcholily rozhodující porážkou, kterou utrpěli Pelištejci z rukou izraelského krále Davida na počátku 10. stol. př. Kr. I když po této porážce byli Pelištejci vážně oslabeni jako vojenská mocnost, s různým úspěchem pokračovali v sporadickém konfliktu s Izraelci až do posledních desetiletí 8. stol. př. Kr. (Bryce, 2009, str. 552-554)

V pozdějším období bylo několik pelištejských měst zničeno Asyřany. Sargon ve svých Análech popsal své dobytí Ašdodu a dalších měst pelištejské Pentapole. Všechna pelištejská města v té době ve větší či menší míře trpěla vojenskými taženými vedenými Sargonem a jeho dvěma předchůdci. Výsledkem bylo zavedení asyrské suverenity nad celým syro-palestinským regionem až k hranicím Egypta. Sargonův syn a nástupce Sennacherib informoval o dobytí města Ekron a pelištejská města byla vyzvána, aby poskytla stavební materiál a vojáky Asyřanům během panování Sennacheribových nástupců. Po pádu asyrské říše na konci 7. stol. př. Kr. se jižní pobřežní města Palestiny dostala pod egyptskou kontrolu. Krátce nato se Pelištea stala obětí nově vznikajícího novobabylonského impéria. Vojenská tažení, která vedl v regionu babylonský král Nabukadnezar II (604–562 př. Kr.), vedla ke zničení řady pelištejských měst a masové deportaci jejich obyvatel. Babyloňané tak definitivně zlikvidovali pelištejskou civilizaci. Některá města jako Ašdod, Aškalón a Gaza sice byla znovu později osídlena, nicméně to již byla jiná doba a kultura. (Bryce, 2009, str. 552-554)

Pojďme se tedy nyní podívat alespoň na oněch pět základních pelištejských měst a začněme těmi přímořskými.

3 Ašdod (řeky Azotos, dnes Tell Esdúd / Tell Asdád)

Ašdod byl nejsevernějším přímořským pelištejským městem ležícím 45 km jižně od současného Tel Avivu a 35 km severně od Gazy. Město leželo asi 4 km směrem do vnitrozemí, na někdejší hlavní obchodní silnici procházející judejskou pobřežní rovinou. Lokalita se dnes jmenuje Tell Asdád a tvoří ji 22 m vysoký pahorek s citadelou a dolním městem. (Prosecký, 1999, str. 41)

Nejstarší pozůstatky osídlení spadají již do chalkolitu a rané doby bronzové a první opevnění se zde objevuje ve střední době bronzové. Do tohoto období patří dochované fragmenty masivní zdi z nepálených cihel a pozůstatky brány s přímým přístupem, která je datovaná do 2. poloviny 17. stol. př. Kr. V tomto období bylo patrně osídleno jen temeno návrší - pozdější akropole o velikosti přibližně 8 ha. V následujícím období pozdní doby bronzové (cca 1450 – 1230 př. Kr.) se ve městě objevují cihlové budovy s kamennými podezdívkami, s dlážděnými dvory nebo ulicemi a později i veřejné budovy s tlustými zdmi. Z citadel se město rozrostlo do tzv. Dolního města, které mělo velikost přes 32 ha. Jižně od akropole bylo částečně opevněno zdmi z nepálených cihel postavenými na vysoké kamenné podezdívce. V omítnuté (vymazané) cisterně nalezené v jedné z budov se shromažďovala dešťová voda ze střech. Toto město zaniklo požárem na konci 13. stol.

př. Kr., a tak přechod mezi pozdní dobou bronzovou a dobou železnou je patrný díky silné požárové vrstvě. (Negev, 1999, str. 41-43)

Následující fáze je již počátkem pelištejského osídlení v Ašdodu. Pelištejci se zde objevují jako menší skupina kolem r. 1200 př. Kr. a osídlují jen část původního kanaánského města. Druhá, větší vlna Mořských národů, jejichž součástí Pelištejci byli, přichází do Ašdodu až v 1. čtvrtině 12. stol. př. Kr. Na citadele byly zjištěny dvě pelištejské vrstvy. Ve spodní našli archeologové pelištejskou pevnost, jejíž zdi se zachovaly do výše 2 m. Tato pevnost pochází z 11. stol. př. Kr. Zdá se, že byla zničena v 10. stol. př. Kr. (Nicméně za krátký čas po svém zničení bylo město znovu obydleno.) Druhá zástavba, ovšem s úplně změněným půdorysem, vyrostla na zbořeninách v 10. stol. př. Kr. a přetrvala až do 7. stol. př. Kr. (Jepsen, 1987, str. 118, Bardtke, 1988, str. 178-179, Negev, 1999, str. 41-43) Při průzkumu uspořádání zástavby na této citadele si nelze nepovšimnout podobnosti s pelištejským chrámem v Ekrónu (viz. níže), a tak je třeba zvážit i možnost, že citadela plnila (i) náboženskou funkci.



obr. 2 – Ruiny citadely v Ašdodu
Zdroj: Biblewalks.com 2020

V polovině 11. století př. Kr. se pelištejské město rozrostlo mimo oblast Akropole. Z tohoto období byly nalezeny hrncířské pece v oblasti ohraničené hradební zdí. Šlo tedy o hrncířskou čtvrť, která byla patrně používána po mnoho století. Fortifikace byla tvořena z cihelné zdi o šířce 4,5 m zesílené na některých místech kameny a branou o rozměrech cca 14 x 18 m chráněnou dvěma masivními věžemi. Brána byla zbořena v 1. pol. 10. stol. př. Kr. Pravděpodobně v době závěru panování krále Davida a v průběhu expanze faraona Siamona kolem roku 960 př. Kr. byl Ašdod po nějakou dobu neopevněný. K obnově fortifikace došlo až v průběhu doby železné. Nová brána byla postavena jižně od té původní. Byla také cihelná, postavená na kamenném základu, jako její předchůdkyně. Brána sestávala ze dvou věží, v nichž bylo po třech místnostech. Rohy věží byly zesíleny

opracovanými i neopracovanými kameny. Brána měřila 20,5 x 18,5 m a byla hluboká 4,5 m. Hradba sousedící s branou od severu byla 8,5 m široká. Šlo o obvyklý systém struktury brány, která byla užívána v průběhu doby železné na mnoha místech Palestiny. (Negev, 1999, str. 41-43)

Pelištejci v Ašdodu vybudovali velmi dobře naplánované město. Při vykopávkách v roce 2006 byly odkryty stavební pozůstatky pelištejského osídlení většinou z 10. - 8. stol. př. Kr., které zahrnovaly zdi postavené z obdélníkových hlíněných cihel a fragmenty keramiky. V jednom segmentu města byla jedna z budov zakončena apsidální strukturou. V její severní části byla řada místností a velká hala s dvěma kamennými patkami zjevně základy pod sloupy podpírajícími střechu. (Negev, 1999, str. 41-43) Popis této struktury odpovídá popisu pelištejských chrámů, takže se můžeme domnívat, že se jednalo o pelištejský chrám. V Ašdodu byl jako hlavní bůh uctíván Dagán v jehož chrámu stála i jeho socha. Ve starém zákoně (1Sam 5:2-5) se vypráví o tom, že do něho Pelištejci uložili ukořistěnou Archu úmluvy. V hlavním prostoru chrámu se nacházela cihelná struktura, patrně oltář. (Prosecky, 1999, str. 41)



obr. 3 – Celkový pohled na vykopávky v Ašdodu
Zdroj: Negev, 1990, str. 41

Z 8. stol. př. Kr. pochází velká veřejná budova, pravděpodobně asyrský palác, postavená na čtvercovém pódium o rozměrech 11 x 11 m a výšce 9,2 m. Palác a pódium byly postaveny ze stejných kvádrových hnědočerných nepálených cihel (o rozměrech 0,38 x 0,38 m a výšce 0,1 m). Východní strana pódia se zachovala do své plné výšky (přibližně 2 m). Budova, resp. palác, zahrnovala velké nádvoří, které na severu obepínala zeď z nepálených cihel. Byl postaven na vrcholu výplně, a ne nad pódium, což naznačuje, že část budovy a určitě nádvoří byli založeny nad výplněmi, které byly záměrně uloženy pro tento účel. Tři protáhlé sály, orientované ve směru východ-západ a vymezené zdmi,

byly vystaveny jižně od nádvoří. Podlaha se skládala ze čtvercových šedých nepálených cihel. Poblíž byla objevena zeď z nepálených cihel o šířce 5 m, orientovaná rovněž východozápadním směrem. Ze severu k ní přisedaly další zdi z nepálených cihel o šířce 1,2 m postavené na vrcholu pódia. Stěny tvořily čtyři protáhlé místnosti, které pravděpodobně sloužily jako sklady v suterénu paláce. Jedna z místností byla zničena intenzivním požárem. Dále byla odkryta část pódia, překrytá zbytky zdí, které vymezovaly palác od západu. Ve východní části areálu byly objeveny dvě omítnuté místnosti, které obsahovaly jednu kamennou a dvě keramické vany. Ve východní místnosti, zcela pokryté vodovzdornou omítkou, byla nalezena další keramická vana. Vana byla ze všech stran vyztužena malými kameny spojenými sádro. Jedná se o první důkaz existence koupelny s vanou v této oblasti. Budova fungovala pravděpodobně i později v 7. stol. př. Kr. a prošla několika úpravami. Nad základy stávajících zdí budovy byly přidány další zdi tvořené čtvercovými tmavě hnědými hlíněnými cihlami, které byly větší, než u předchozí vrstvy (0,42 m) a pískem naplněnými mezerami. Z této stavby se zachovala dlouhá chodba pravděpodobně pokrytá klenbami z pálených hlíněných cihel. (Kogan-Zehavi, 2006)



obr. 4 – Vykopávky koupelny s vanou
Zdroj: Kogan-Zehavi, 2006

Pelištejská města si zachovala nezávislost na Izraeli i v době královské, teprve asyrský král Sargon II. si je roku 711 př. Kr. podmanil a zřídil tu provincii své říše, jejímž středem byl právě Ašdod. Proto se město stalo cílem útoku faraona Psammetéka I. Z perského období se mnoho pozůstatků nedochovalo, v této době ale docházelo k mísení obyvatelstva. Nehemiáš (13:23-24) píše: „V té době jsem také viděl, jak si Židé berou ženy z Ašdodu a také Amonky a Moábky. Jejich děti místo židovsky mluvily napůl ašdodsky anebo jazyky ostatních národů.“ To pravověrné židovské proudy odmítaly a bylo to mj. také důvodem pro opakované útoky Izraelců, zejména Makabejských, na Ašdod. Jak zmiňuje např. 1Mak (10:84) „Jonatan Ašdod i okolní osady vypálil a vyplenil. Spálil rovněž Dagánův chrám i s těmi, kdo v něm hledali útočiště.“ Makabejci pak město zničili ještě Janem Hyrkánem (1Mak 16,9-10) na konci 2. stol. př. Kr.

V helénistickém a římském období město opět rozkvetlo a sloužilo jako administrativní centrum a nazývalo se Azotos. V té době šlo vlastně o dvojměstí Azotos Paralus – Přímořský, kde se nacházel i starověký přístav - Azotos Esogeius - vnitrozemský Ašdod. V této době si Ašdod podržel helénistickou strukturu a město bylo velmi důkladně rozplánováno, kdy hlavní budovy očitě lemovaly agoru. V jedné prozkoumané budově byl v jednom rohu kamenný oltář a dva další miniaturní oltářičky poblíž, což dosvědčuje, že toto místo sloužilo i jako kultovní centrum. K destrukci, po které se již nikdy město neobnovilo do významnější podoby, došlo v průběhu prvního (židovského) povstání v roce 67 po Kr. (Negev, 1999, str. 41-43)

4 Aškelon (Tell el-Chadra)

Aškelon, který byl jedním z nejstarších, největších a nejvýznamnějších měst na jihozápadním pobřeží Středozemního moře, leží 20 km jižně od Ašdodu a stejně tak je vzdálený od jižněji položené Gazy. Nejstarší pozůstatky lidského osídlení zde spadají až do období neolitu a ví se, že tell byl osídlen i ve střední době bronzové. Nejstarší dochované písemné zmínky o Aškelonu ve formě názvu „Ascanu“ se datují do 19. st. př. Kr. Město v té době mělo zřejmě kanaánské obyvatelstvo. Historie města z kanaánského období není zcela známá, nicméně dle Schloena (1995, str. 1-3) byly z tohoto období, tj. ze střední doby bronzové, odkryty impozantní brány a hradby z nepálených cihel. Místo mohlo být obydleno i dříve, ale Kanaánci střední doby bronzové dali Aškelonu jeho trvalou podobu tím, že město opevnili. Byla zde nalezena nejstarší známá klenutá brána na světě datovaná do 20. - 19. stol. př. Kr. Horní část oblouku se zhroutila už ve starověku (což vysvětluje, proč byla brána vyplněna, a tím v podstatě zachována), a tak lze určit původní rozměry vchodu do města a rekonstruovat její původní vzhled. Brána je téměř 20,5 m široká, tedy tak, aby s ní snadno mohl projet vůz doby bronzové, a její výška byla přes 3,5 m. Brána byla lemována věžemi z nepálených cihel, které jsou dnes zachovány do výšky přes 6 m, což naznačuje, že existovalo druhé (a možná i třetí) patro nad branou. V nejranější fázi byl klenutý průchod branou tak dlouhý, že od místa vstupu vně města až k místu výstupu uvnitř města, byla mezi vnitřními a vnějšími oblouky postavena kamenná valená klenba, která byla pokrytá bílou omítkou. Tato klenba byla potřeba k podpoře nástavby brány a je to nejstarší taková klenba, která kdy byla nalezena. Tato masivní, opevněná brána byla jen malou částí obranného systému kanaánského Aškelonu. Brána byla postavena do velké zdi z nepálených cihel, která stála na obrovském hliněném valu, který tvořil kilometr dlouhý půlkruh obklopující celé město – s výjimkou mořské strany, která byla chráněna přirozeným útesem. Zdá se, že město v této době dosáhlo své maximální velikosti necelých 61 ha již na počátku 2. tis. př. Kr. Glacis a vnější strana hradby byly zpočátku z nepálených cihel, ale v pozdější fázi byly přestaveny z neopracovaných kamenů utěsněných hladkou vrstvou hlíny. V roce 1550 př. Kr. dosáhl nepřetržitě přestavovaný val výšky přes 15 m a byl ve své základně přes 20 m široký. Na vnější straně strmě stoupal pod úhlem 40°. Byla to impozantní obranná konstrukce proti útočníkům. Během kanaánského období stoupala z nedalekého přístavu na hradbu k braně více než 6 m široká cesta. O poslední fázi kanaánského osídlení Aškelonu během pozdní doby bronzové (1550-1200 př. Kr.) ale víme stále poměrně málo.



obr. 5 – Pozůstatky kanaánské klenuté brány
Zdroj: Schloen, 1995, str. 2



obr. 6 – Obrazová rekonstrukce opevnění
kanaánského Aškelonu
Zdroj: Schloen, 1995, str. 3

Z přelomu pozdní doby bronzové a doby železné se našla požárová vrstva, která snad podává svědectví o dobytí města Pelištejci, kteří město získali ve 12. stol. př. Kr. Za krátký čas po svém zničení bylo město znovu obydleno. Nejstarší pelištejský Aškelon leží v jižním čtvrtku městského obvodu. (Bardtke, 1988, str. 182, Prosecký, 1999, str. 41, Jepsen, 1987, str. 118, Negev, 1999, str. 43-44)

Během Pelištejského období se město rozrostlo na jedno z pěti pelištejských „velkoměst“ a na největší pelištejský přístav. Pelištejci přestavěli kanaánskou rampu a glacis a poblíž brány ze střední doby bronzové postavili masivní věž z nepálených cihel, jejíž základna měří 10,5 x 6 m. Ačkoli pelištejské opevnění nebylo odkryto celé, zdá se, že pelištejské město bylo stejně velké jako kanaánské, tj. přes 60 ha, což je v souladu s tím, co víme o sofistikované městské kultuře Pelištejců. Moc a prosperita pelištejského Aškelonu zůstala zachována po celou dobu železnou. Izraelské kmeny si Aškelon nikdy nepodmanili, a to s výjimkou krátké izraelské nadvlády v době panování králů Davida a Šalomouna. Jak poznamenává Josephus (3.10,12) Židé jej vždycky měli v nenávisti. Není proto divu, že Aškelon byl mohutně opevněn. (Schloen, 1995, str. 4)

Město bylo úplně zničeno babylonským králem Nabukadnezarem II. v roce 604 př. Kr. Paradoxně tato zkáza nám dává příležitost rekonstruovat životy obyvatel Aškelonu před Nabukadnezarovým dobytím. V jedné oblasti vykopávek poblíž moře byl odhalen bazar nebo tržiště. Řada obchodů poblíž malého náměstí obsahovala velké množství rozbité keramiky. (Schloen, 1995, str. 4)



obr. 7 – Obrazová rekonstrukce Aškelonu
ze 7. stol. př. Kr.
Zdroj: Balage Balogh Archaeology Illustrated



obr. 8 – Obrazová rekonstrukce tržiště v Aškelonu
v roce 610 př. Kr.
Zdroj: Balage Balogh Archaeology Illustrated

Jako Colonia Ascalon liberata et foederata město dále rozkvetlo v římské době, kdy bylo kosmopolitním centrem s velkou židovskou komunitou, a bylo jedním ze tří největších obchodních center v zemi. Město zaujímal rozlohu téměř 65 ha, i když jeho nejstarší část byla na ploše jen 6 ha. Městskými božstvy byla místní bohyně Atargatis nebo Derketo, dále pak Isis, Apollón a Herakles. Z Aškelonu pocházel Herodes Veliký (74 př. Kr. až 4 po Kr.), který ve městě nechal postavit řadu paláců, chrámů a velkou stou. Josephus (1.422) zmiňuje, že „Aškalónským postavil [Héródés] lázně a nákladné studně, k tomu sloupové ochozy podivuhodného díla a velikosti“. Ve městě byly objeveny další objekty z římské doby jako bouleuterion (sněmovna), přes 100 m dlouhá budova s divadelním uspořádáním na svém jižním konci. Do zasedací síně se vcházelo přes velké nádvoří, které bylo obklopené kolonádami na všech stranách. Sloupy byly v korintském stylu a byly 7,5 m vysoké. (Negev, 1999, str. 43-44) Město vzkvétalo i v dalších dobách a postupně měnilo svůj charakter s nově přicházejícími etnickými skupinami a zůstalo tak živým až do dnešních dnů.

5 Gaza (akadsky Hazzatu, Azzatu, dnes Tell el-Adždžúl / Tell al-Ajjul)

Gaza, nejjižnější město pelištejské Pentapole, byla významným městem na cestě ze Sýrie přes Palestinu do Egypta a byla to také poslední zastávka před vstupem na poušť, takže měla zcela stěžejní význam na karavanních cestách již od nejstarších dob. Původní město se nacházelo 5 km od Středozemního moře. Středověké a moderní město stojí nad městem starověkým, takže zmínky starověkých autorů o jeho uspořádání není vždy jednoduché pochopit, protože se nemůžeme opřít o archeologické nálezy. Vykopávky zde byly provedeny pouze ve 20. letech 20. stol. a výzkum pozůstatků starověkého města je velmi omezený, a to nejen z výše uvedeného důvodu trvalého osídlení lokality, ale i kvůli pokračujícím politickým turbulencím v regionu. (Bryce, 2009, str. 250-251, Negev, 1999, str. 151–152)

Skrovné vykopávky poskytly důkazy pro osídlení ve střední a pozdní době bronzové, tj. v období asi 2200-1400 př. Kr. Sídliště starší fáze tedy asi 2200-1800 př. Kr. zatím nebylo zachyceno, známe ale dvě pohřebiště z té doby lišící se ritem. Později (asi 1800-1500 př. Kr.) tu vzniklo město opevněné mohutnou hradbou a vnějším glacis (strmě zešíkmeným zemním valem, který měl sloužit k co největšímu zpomalení pohybu možných útočníků, kteří by tak byli vystaveni střelbě s vrchu hradeb). Ve středu města byla zjištěna významná stavba, pravděpodobně palác. V pozdní době bronzové je doloženo jen relativně skromné osídlení. (Bryce, 2009, str. 250-251, Negev, 1999, str. 151–152)

V písemných záznamech je Gaza poprvé potvrzena v 15. stol. př. Kr. mezi asijskými územími dobytými faraonem Tuthmosem III. a je zmiňována jako Hazzatu nebo Azzatu, později jako Azrati, hebrejsky Aza a řecky Gaza. Město i region, v němž město leželo, byl později podroben četným egyptským válečným tažením, což bylo důsledkem jeho životně důležité strategické pozice. V polovině 14. stol. př. Kr. zmiňují texty z El Amarny toto město jako egyptské administrativní centrum. Před vpádem Pelištejců měla Gaza zřejmě semitské obyvatelstvo (Dt 2:23, Joz 11:22), které si noví obyvatelé podrobili a splynuli s ním. V době izraelských soudců a na počátku izraelské královské doby tvořila Gaza výchozí bod pro pelištejské vpády do Izraele, a naopak první místo, kam směřoval izraelský útok proti Pelištejcům. Ve 12. století př. Kr. se Gaza stala jedním z pelištejských měst a nejjižnějším městem pelištejské Pentapole a kultovním centrem pelištejského boha Dagona. (Bryce, 2009, str. 250-251)

V 1. tis. př. Kr. písemné záznamy naznačují, že o město bylo opakovaně bojováno. Jsou zmínky, o tom, že padlo do izraelských rukou v době krále Davida, dále, že je dobyl asyrský král Tiglath-pileser III. v roce 734 př. Kr. o několik desetiletí později zase judský král Ezechiáš (2Kr 18:8) (ten ale jen na krátkou dobu) a konečně bylo dobytý faraonem

Nechechem II. v roce 609 př. Kr. (opět ale jen na krátkou dobu). Během následujícího perského období (tj. v 6.–4. stol. př. Kr.) byla Gaza významnou královskou pevností s vlastní autonomií. Herodotos (2.159) se o ní zmiňuje pod názvem Cadytis, což znamená, že i v jeho době byla významným městem. (Bryce, 2009, str. 250-251, Prosecký, 1999, str. 104)

Když Alexandr Veliký vtáhl do Palestiny v roce 332 př. Kr., bylo to jediné město v regionu, které se mu odmítlo podřídit. V důsledku toho Alexandr Gazu oblehl a dobyl, a obyvatelstvo pak prodal do otroctví. Po jeho smrti se nejprve Gaza dostala pod kontrolu Ptolemaiovců, kteří ji využívali jako severní základnu jejich říše, ale v roce 198 př. Kr. byla dobytá seleukovským králem Antiochem III. a začleněna do seleukovského panství. (Bryce, 2009, str. 250-251)

V 1. stol. př. Kr. a v 1. pol. 1. stol. po Kr. byla Gaza hlavním přístavním městem Nabatejců, kam přicházely karavany z Petry a z Eilatu od Rudého moře. V roce 96 př. Kr. na město zaútočil hasmonejec Alexandr Jannaios a poté, co se jeho obyvatelé nedočkali pomoci nabatejského krále Arety II. ho dobyl a pobořil. Na čas se Gazy zmocnili i Makabejci (1Mak 11:61n), ale Pompeius jí vrátil svobodu, samozřejmě pod římským dohledem. Za Pompeia tedy došlo k nové obnově města, kdy město bylo znovu založeno a přestavěno v římském stylu. V tomto období město vzkvétalo a dostávalo se mu podpory od řady římských císařů, zejm. od Hadriána. Ten nechal ve městě postavit řadu chrámů, mj. i hlavnímu městskému bohu, kterým zde byl Marnas. Další chrámy byly věnovány Diovi, Heliiovi, Afroditě, Apolónovi, Athéně a místnímu bohu Tychovi. Tento rozkvet města pokračoval i v byzantském období a jak již bylo míněno výše město zůstává živým až do dnešních časů. (Negev, 1999, str. 151–152, Prosecký, 1999, str. 104, Bryce, 2009, str. 250-251)

6 Gat (asyrsky Gimtu, dnes Tell es Safi, hebrejsky Tel Zafit)

Identifikace Gatu (což hebrejsky znamená "vinný lis") není jednoduchá. O jeho lokaci se dlouho vedly spory, protože různí vědci jej situovali na různé tely na příbřežní planině. Dnes se povětšinou předpokládá, že Gat je totožný s místem známým jako Tell es Safi, který leží v příhodné poloze mezi Ekronem, Libnahem a Lachišem přibližně na půli cesty mezi Jeruzalémem a Aškelonem, na hranici mezi jižní pobřežní planinou Izraele a podhůřím Judeji. Během různých období se osada rozšířila na temeni a částečně i na svazích pahorku a na severní straně i v oblasti mezi dolní částí pahorku a údolím Elahu. Na Tell es Safi byly identifikovány tři sídelní vrstvy. Nejstarší z nich spadá do doby 3000–1800 př. Kr. a je označovaná jako „předizraelská“ a lze ji považovat za kanaánskou. Druhá vrstva z období 1800–1000 př. Kr. je označovaná jako „pozdě předizraelská“ a pravděpodobně obsahuje nejen kanaánskou, ale i pelištejskou periodu. Třetí vrstva je pak datována do období 700–550 př. Kr. a je již izraelská. (Negev, 1999, str. 151, Ussishkin, 2015, str. 29)



obr. 9 – Letecký pohled na Tell es Safi
Zdroj: Maier, 2013

Z rané doby bronzové, existují důkazy o velkém městském sídlišti, které se podobá ostatním městským lokalitám v jižním Kanaánu té doby. Ze střední doby bronzové byly v blízkosti vrcholu tellu nalezeny pozůstatky impozantního opevnění skládajícího se z kamenné hradby, věže a sypané hradby – glacis. Pozůstatky z pozdní doby bronzové jsou také působivé a potvrzují existenci kananejského města Gat, které je zmíněno v dopisech z El-Amarny. Nálezy z tohoto období zahrnují velkou, zdánlivě veřejnou budovu a kultovní prvky. Toto město bylo zřejmě zničeno na konci pozdní doby bronzové, s největší pravděpodobností s příchodem Pelištejců. (Maier 2004, str. 319)

Během doby železné se Gat stal jedním z měst pelištejské Pentapole. Pelištejci se zde usadili již v první fázi své invaze do Levanty cca 1175 př. Kr. Jsou zde patrné důkazy o postupné transformaci Pelištejců, z ne-místní (pravděpodobně egejské) kultury, na kulturu místní. Tento proces, který je nazván „akulturace“ nebo „kreolizace“, lze zde vidět v různých aspektech pelištejské kultury doby železné. Opevněná rozloha Gatu doby železné se odhaduje na 40 až 50 ha, ale zastavěná část města byla patrně výrazně menší, protože některé opevněné části, např. svahy pahorku, byly jen těžko zastavitelné. Z nejistoty týkající se velikosti skutečně zastavěného území pak vyplývá i nejistota ohledně počtu jeho obyvatel. Obyvatelstvo Gatu se tak v době železné odhaduje mezi cca 3 a 12 tisíci lidmi. (Ussishkin 2015, str. 131)

Zvláště důležité v Gatu jsou nálezy z 10. - 9. stol. př. Kr., neboť umožňují studium celého vývoje pelištejské kultury, protože v jiných pelištejských lokalitách jako je Ekron, Ašdod nebo Aškelon nejsou nálezy z této doby dobře zastoupeny. V Gatu byl z té doby objeven pelištejský chrám. Stavba chrámu měla ve svém středu dva velké sloupy a vnější stěny, na kterých byly umístěny různé kultovní objekty. Hned vedle chrámu byla nalezena metalurgická dílna. (Maier, 2013) Architektonické uspořádání chrámu se dvěma centrálními sloupy (pravděpodobně shodné i v dalších pelištejských městech, jak

dokládají např. nálezy z Qasile) se odrazilo i v biblickém v příběhu o Samsonově smrti situovaném do Gazy (Sd 16:26,29), kde Samson žádá „nech mě sáhnout na sloupy, které drží tenhle chrám“ a „pak nahmatl oba prostřední sloupy, které držely chrám, a opřel se o ně, pravicí o jeden a levicí o druhý.“ Dále byla v Gatu objevena 4 m široká kamenná hradba, která oklopovala akropoli, zatímco předměstí byla patrně neopevněná. (Maier, 2004, str. 321)



obr. 10 – Vykopávky chrámu v Gatu
Zdroj: Maier, 2013

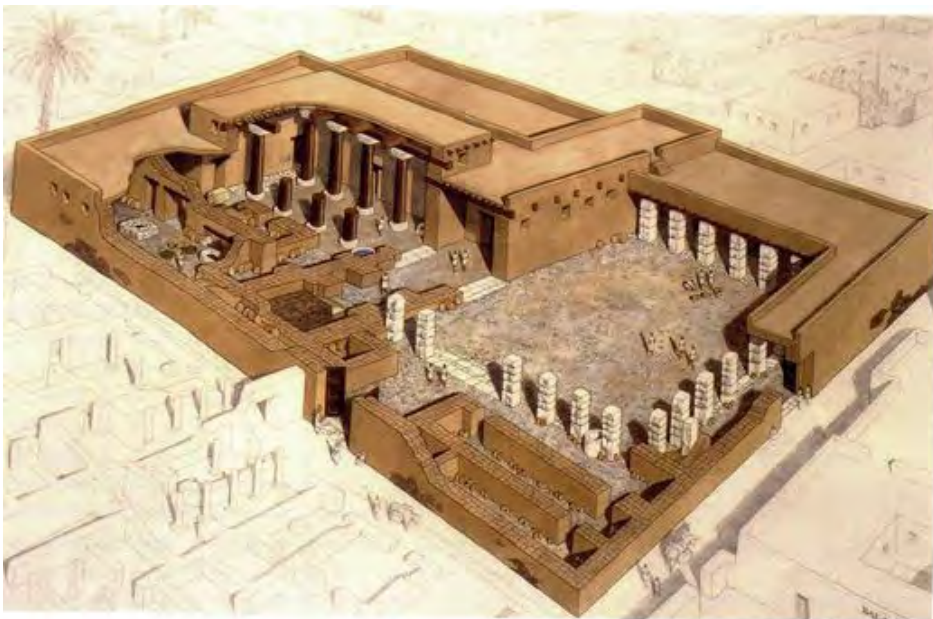
Na Gat se často odkazuje Starý zákon, a to i na jiných místech, než bylo výše zmiňováno např. jako na domov fílištínského šampiona Goliáše (1Sam 17:4,23) nebo jako na město, do kterého byla poslána Archa úmluvy (1Sam 5:8 atd.). Podle 2Kr (12:17) byl Gat napaden a okupován aramejským králem Chazaelem v druhé polovině 9. stol. př. Kr., před jeho útokem na Jeruzalém. Důkazy o destrukci jsou patrné i v archeologických nálezech, stejně jako důkazy o rozsáhlém obléhacím systému, který byl nalezen kolem města a který zřejmě souvisí s touto událostí. Tento obléhací systém skládající se z umělého obléhacího příkopu, související bermy (úzké terasy podél tohoto příkopu) a dalších prvků je v současné době nejstarším známým příkladem starověkého obléhacího systému a dopovídá obléhací technologii popsané ve Starém zákoně (2Pa 26:15). Přestože místo bylo osídleno i později, již nikdy nenabývalo svého významu a jeho obyvatelstvo bylo jen sporadické. (Maier, 2004, str. 324)

7 Ekrón (Akkaron assyrsky Amqarruna, dnes Tel Miqne / Khirbet El-Muqanna)

Posledním z pětice největších pelištejských měst byl Ekron, který byl identifikován s lokalitou Tel Miqne (Khirbet El-Muqanna) nacházející se 18 km severovýchodně od Ašdodu a 37 km jihozápadně od Jeruzaléma, v místě, kde se judská vrchovina setkává

s pobřežní planinou; což tedy znamená, že Ekron ležel na hranici oddělující Pelišteu od Judeje. (Bryce, 2009, str. 217-218, Negev, 1999, str. 125–126)

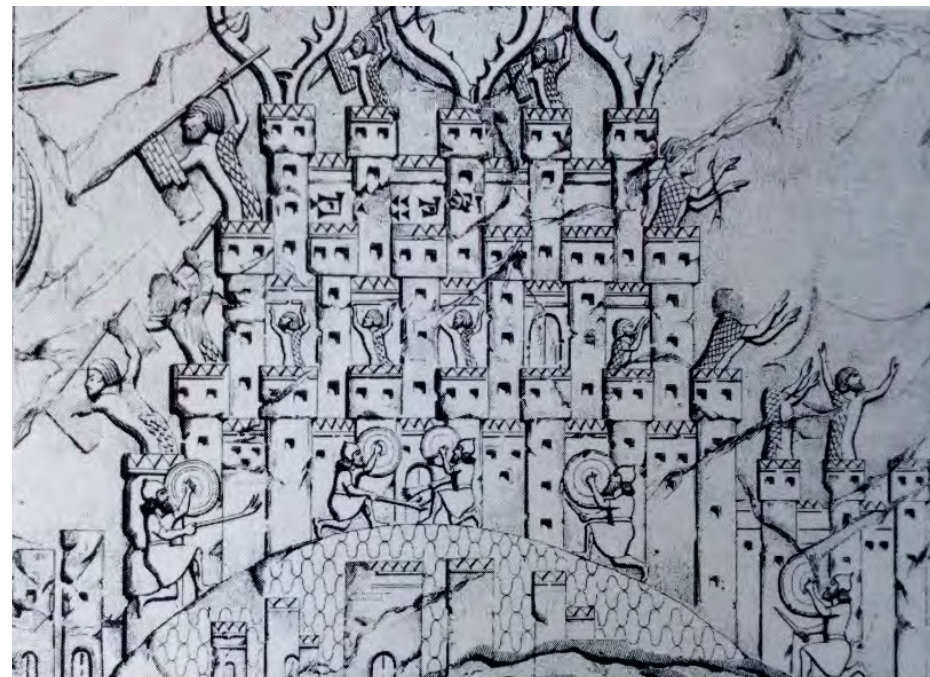
Bylo zde identifikováno jedenáct sídelních vrstev, z nichž první čtyři spadají ještě do chalkolitu, tj. do 4. a 3. tis. př. Kr. Našly se zde důkazy o osídlení ve střední době bronzové, a to zejména pozůstatky fortifikace obklopující horní i dolní část sídliště. Zdá se, že kanaánské město v pozdních fázích doby bronzové bylo neopevněné a omezilo se jen na horní část sídlištního areálu. Existují důkazy o obchodních vazbách na Anatolii, Kypr a egejský svět. Je zde patrný i egyptský vliv. Ekron byl zničen požárem na konci pozdní doby bronzové, pravděpodobně v souvislosti s invazí mořských národů přes Sýrii a Palestinu. V rané fázi doby železné bylo město přestavěno a obsazeno Pelištejci. Město z této doby se skládalo z horní části přibližně 4 ha rozsáhlé části a dolní části, která pokrývala v největším rozsahu celkem přibližně 30 ha. Znovuopevněním, které představují 4 m široké městské hradby z nepálených cihel na kamenné podezdívce, pak zahrnuje obě části sídliště, tedy horní i dolní město. Ekron se v té době stal jedním z pěti měst Pelištejské Pentapolis. Jedním z jeho nejvýznamnějších architektonických prvků byl komplex budov, ať už chrám nebo palác, s megaronovým uspořádáním a centrálním krbem, připomínajícím architekturu mykénské paláce, což opět potvrzuje názor, že Pelištejci byli egejského původu. Do konce 11. stol. př. Kr. je rovněž datovaná stavební struktura se dvěma místnostmi postavená z cihel a dlážděná valouny. Další dochovaná stavba měla pravděpodobně kultovní význam. (Bryce, 2009, str. 217-218, Negev, 1999, str. 125–126) Podle 2Kr (1:2) se zde nacházel chrám a věštitel boha Baala-Zebuba.



obr. 11 – Pelištejská svatyně ze 7. stol. př. Kr.
Zdroj: Balage Balogh Archaeology Illustrated

Město bylo v průběhu 10. století př. Kr. opuštěno a znovu osídleno o století později. Jeho zničení a následná skromná reokupace byly spojeny s obdobím izraelské nadvlády, přerušené tažením faraona Šešonka I. Nejvýznamnější stavbou z tohoto

období jsou kamenné městské hradby a brána se dvěma místnostmi na každé straně. V následující fázi, tj. v době železné II, která trvala přibližně 300 let, až do pozdního 8. stol. př. Kr., byl Ekron jen malým sídlem v horní části telu. Tato fáze existence Ekronu byla náhle ukončena koncem 8. stol. př. Kr. příchodem Asyřanů. Sargon II. město oblehl někdy kolem roku 712 př. Kr. a následně je v roce 701 př. Kr. dobil Sargonův nástupce Sennacherib. Ekronští obyvatelé poté svrhli svého (zdánlivě proasyrského) krále Padiho z trůnu a vydali ho judskému králi Ezechiášovi, který ho držel v zajetí v Jeruzalémě. Po svém odvetném tažení Sennacherib vrátil Padiho na trůn a Ekron pak začlenil do Asyrské říše. (Bryce, 2009, str. 217-218, Negev, 1999, str. 125–126)

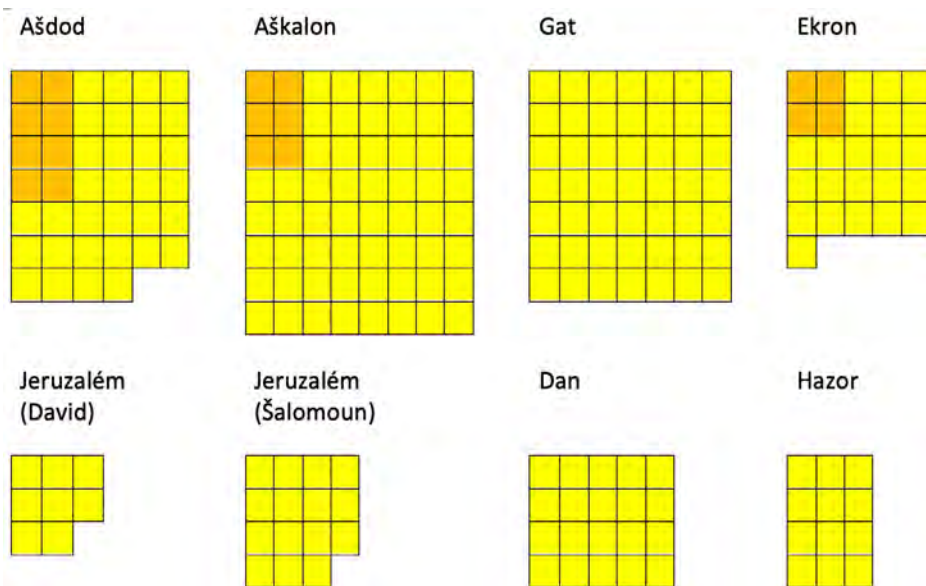


obr. 12 – Reliéf z paláce Sargona II. zobrazující útok asyřanů na Ekron
Zdroj: Negev, 1999, str. 126

Pod asyrskou nadvládou byl Ekron podstatně přestavěn a dosáhl své maximální velikosti přestavbou horního i dolního města. Během této fáze se stal hlavním centrem pro výrobu olivového oleje v západní Asii, jak dokládají pozůstatky velkého městského „průmyslového“ obvodu specializovaného na výrobu olivového oleje o výrobní kapacitě až 500 tun, které se našly podél vnitřní strany městských hradeb. V posledních desetiletích 7. stol. př. Kr. v souvislosti se slábnutím asyrské říše se Ekron dostal pod egyptskou nadvládu. Následně byl zničen Babylóňany v roce 603 př. Kr., během tažení babylonského krále Nabukadnezara II. Po dlouhém období opuštěnosti následovalo příležitostné osídlení v římském, byzantském a středověkém období. Např. Eusebius už o něm hovoří pouze jako o velké židovské vesnici. (Bryce, 2009, str. 217-218, Negev, 1999, str. 125–126)

8 Závěr

Na základě provedeného zkoumání se ukazuje, že pro celkové zhodnocení uspořádání, vzhledu a fungování pelištejských měst bude třeba nashromáždit více archeologických nálezů a lokality zkoumat komplexněji (celá řada těchto sídlištních areálů je mimo stávající zástavbu, a tak to snad s výjimkou Gazy pravděpodobně bude v budoucnu i možné). Z dat, která se podařilo o Pelištejských městech nashromáždit, vyplývá z hlediska vývoje stavby měst celá řada zajímavých skutečností. I pro zkoumání v oblasti vývoje stavby měst a architektury je významné ztotožnění Pelištejců s tzv. Mořskými národy a stanovení jejich původu v Egejské oblasti. Je tedy potřeba si poopravit vnímání tzv. Mořských národů jako ničících (a nic neumějících) barbarů na lidi z jiného kulturního okruhu. Jinak by se jim bývalo bylo patrně nepodařilo na nově obsazených územích bleskurychle obnovit městské struktury a vybudovat vlastní relativně velká, plánovitě založená města (o rozloze několika desítek hektarů a s několika tisícovkami obyvatel), která byla zapojena do mezinárodního obchodu. Níže uvedené schéma ukazuje poměry mezi velikostmi Pelištejských měst (s výjimkou Gazy, kde její rozloha, s ohledem na okolnosti uvedenou výše, není známa) a vybraných významných Izraelských měst rané doby železné.



obr. 13 – Porovnání rozlohy Pelištejských a vybraných významných Izraelských měst rané doby železné
Pozn.: Jeden čtvereček představuje 1 ha rozlohy města, zvýrazněny jsou rozlohy akropolí – Horních měst, tam, kde jsou známy.
Zdroj: vlastní konstrukce

Jak je patrné Pelištejská města patřila v regionu spíše k městům větším, nicméně ve srovnání s největšími velkoměsty své doby – Babylonem a Ninive, která měla rozlohu 900 resp. 700 ha, patřila i ona spíše k městům střední velikosti.

Zkoumání pelištejských měst nám dále ukázalo, že vývoj stavby měst a směr vlivu kulturního pokroku směřoval nejen od východu k západu, jak se doposud soudilo, ale že měl i směr opačný, tj. že některé vymoženky městské kultury vznikly na západě,

jmenovitě v Egeidě a na Blízký východ a do Levanty byly přineseny až sekundárně. Jako příklad můžeme zmínit nejen koupelny s vanami z Ašdodu až nápadně připomínající koupelny nejen z Kréty (Knóssos), ale i z pevninského Řecka (Mykény, Týrins, Pylos) (blíže in Šilhánková, 2019a, str. 37, 85, 91 a 95), ale i typ megaronové stavby známé z pevninského Řecka již z doby raného neolitu (např. Sesklo – in Šilhánková, 2019a, str. 8) sloužící jako pelištejské svatyně v Ašdodu, Ekrónu, Gaze a na dalších místech. Velmi zajímavé je i zjištění, že součástí pelištejských chrámů byly i metalurgické dílny (viz. nález v Gaze), které můžeme opět najít na některých neolitických sídlištních v Evropě jako je např. Vučedol (blíže in Šilhánková, 2019b). Studium Pelištejských měst nám také ukazuje, že tzv. Mořské národy tedy nebyly nevzdělanými barbary, ale skupinami, které sami vycházely z rozvinutých městských kultur západu. O to záhadnější je důvod jejich pohybu směrem do Levanty a Egypta, který můžeme stále více spatřovat ve změnách, rozumějte zásadně zhoršených, životních podmínkách v důsledku změny klimatu (blíže o těchto důvodech a pohybech např. in Tainter, 2009, Cline, 2019 nebo Šilhánková, 2020). Pelištejci, byť se v Levantě uplatnili po dobu jen přibližně 500 let (mezi 12. a 7. stol. př. Kr.), než byli překryti dalšími kulturami, přinesli významné obohacení kultury a stavby měst v Levantě a na Blízkém východě o prvky pocházející ze západu a přispěli tak ke globalizaci civilizace rané doby železné.

Literatura

- BALAGE BALOGH ARCHAEOLOGY ILLUSTRATED [online] akg-images [cit. 16.5.2020] Dostupné z: <https://www.ahg-images.fr/CS.aspx?VP3=SearchResult&VIBID=2U-MESQ5HJ962GW&LANGSWI=1&LANG=English&PN=3>
- BARAKO, Tristan J. The Philistine Settlement as Mercantile Phenomenon? in American Journal of Archaeology, Vol. 104, No. 3, 2000, pp. 513–530. [online] [cit. 2020-10-20] Dostupné na: www.jstor.org/stable/507227.
- BARDTKE, Hans. Příběhy ze starověké Palestiny. Tradice. Archeologie. Dějiny. Praha: Vyšehrad 1988.
- BEN-SHLOMO, David, et al. Cooking Identities: Aegean-Style Cooking Jugs and Cultural Interaction in Iron Age Philistia and Neighboring Regions. in American Journal of Archaeology, Vol. 112, No. 2, 2008, pp. 225–246 [online] [cit. 2020-10-20] Dostupné na: www.jstor.org/stable/20627448.
- BIBLEWALKS.COM. Ashdod Maritime [online] Biblewalks.com 2020 [cit. 2020-08-23] Dostupné na: <https://www.biblewalks.com/Photos124/AshdodYamCitadelAerialView.jpg>
- Bryce, Trevor et al. The Routledge handbook of the peoples and places of ancient western Asia: from the early Bronze Age to the fall of the Persian Empire [online]. London: Routledge, 2009 [cit. 2020-06-21]. Dostupné z: <https://ebookcentral.proquest.com/lib/natl-ebooks/detail.action?docID=452308>
- Cline, Eric H. 1177 př. Kr.: zhroutení civilizace a invaze mořských národů. Praha: Vyšehrad, 2019. ISBN 978-80-7429-805-9.
- HERODOTOS. Dějiny aneb devět knih nazvaných Músy. Praha: Odeon, 1972.
- HRŮŽA, Jiří. Svět měst. Praha: Academia 2014. ISBN 978-80-200-1808.
- KOGAN-ZEHAVID, Elena. Tel Ashdod. in Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel. Vol. 118, 2006. [online] [cit. 2020-10-19] Dostupné na: www.jstor.org/stable/26584122.
- Izraelské muzeum v Jeruzalémě, navštíveno 1.12.2019
- JEPSEN, Alfréd. Královská tažení ve starém orientu. Prameny k dějinám starověké Palestiny. Praha: Vyšehrad 1987.
- KRATZ, Reinhard Gregor. Starověký Izrael in Lehmann, Gustav Adolf A Schmidt-Glinzer, Helwig (ed.) Dějiny světa. Globální dějiny od počátků do 21. století 2. Starověké světy a nové říše 1200 př. Kr. až 600 po Kr. Praha: Vyšehrad 2012. ISBN 978-80-7429-292-7.

- MAEIR Aren M. The Historical Background and Dating of Amos VI 2: An Archaeological Perspective from Tell E - áfi/Gath. in *Vetus Testamentum*, Vol. 54, No. 3, 2004, pp. 319–334. [online] [cit. 2020-10-19] Dostupné na: www.jstor.org/stable/1518852.
- MAIER, Aren M. Khirbet Qeiyafa's surroundings about to obliterated! [online] The Tell es-Safi/Gath Archaeological Project Official (and Unofficial) Weblog 31.1.2013. [cit. 2020-10-13] Dostupné na <https://gath.wordpress.com/2013/01/31/khirbet-qeiyafas-surroundings-about-to-obliterated/>
- Moscato, Sabatino. Foiničané. Praha: Orbis, 1975.
- MÜLLER, Werner a Gunther VOGEL. DTV-Atlas zur Baukunst: Tafeln und Texte. Originalausg., 16. Aufl. München: Deutscher Taschenbuch Verlag, 2013. ISBN 978-3-423-03020-5.
- Negev, Avraham, ed. The archaeological encyclopedia of the Holy Land. 3rd ed. New York: Prentice Hall, 1990. ISBN 0-13-044090-6.
- OSTROWSKI, Waclaw. Ludzie i środowisko. Wprowadzenie do historii budowy miast. Warszawa: Oficyna Wydawnictwa Politechniki Warszawskiej 1996. ISBN 83-86569-X.
- Pijoán, José. Dějiny umění. Vyd. 4., V Knižním klubu 1. Praha: Knižní klub, 1998. ISBN 80-7176-764-6.
- PROSECKÝ, Jiří. Encyklopedie starověkého Předního východu. Praha: Libri, 1999. ISBN 80-85983-58-3.
- Rawlinson, George. Phoenicia: history of a civilization. London: I.B. Tauris, 2005. ISBN 1-84511-019-6.
- SCHLOEN, David. Recent Discoveries at Ashkelon in The Oriental Institute of the University of Chicago No. 145. 1995 [online] [cit. 2020-10-19] Dostupné na: <https://oi.uchicago.edu/sites/oi.uchicago.edu/files/uploads/shared/docs/nn145.pdf>
- SYROVÝ, Bohuslav a kol. Architektura svědectví dob. Praha: SNTL 1974.
- Woolmer, Mark. A short history of the Phoenicians. London: Bloomsbury Academic, 2019. ISBN 978-1-3501-3026-5.
- ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Sídla hrdinů řeckých bájí. Vývoj předměstských a městských sídel egejské oblasti v době bronzové. Praha: ČVUT 2019a. ISBN 978-80-01-06652-2.
- ŠILHÁNKOVÁ Vladimíra. Změny životního prostředí a jejich vliv na rozvoj či úpadek měst v historické retrospektivě In: Kugl, Jiří, ed. Člověk, stavba a územní plánování 12. ČVUT v Praze, Fakulta stavební 2019b. s. 140-164. ISBN 978-80-01-06634-8, ISSN 2336-7687.
- ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. Dopady změny klimatu na města v současnosti a v období starověku: (komparace a poučení z historického materiálu) = The climate change impacts on cities in modern times and antiquity: (the comparison and the import of history): teze přednášky k profesorskému jmenovacímu řízení v oboru Architektura a urbanismus. Brno: Vysoké učení technické v Brně, nakladatelství VUTIUM, 2020. ISBN 978-80-214-5897-0.
- TAINTER, Joseph A. Kolapsy složitých společností. Praha: Dokořán, 2009. ISBN 978-80-7363-248-9.
- USSISHKIN, David. "Gath, Lachish and Jerusalem in the 9 Th. in Zeitschrift Des Deutschen Palästina-Vereins. Vol. 131, No. 2, 2015, pp. 129–149. [online] [cit. 2020-10-19] Dostupné na: www.jstor.org/stable/43664952.

Informace o autorce

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

Katedra urbanismu a územního plánování, Fakulta stavební ČVUT v Praze

vladimira.silhankova@cvut.cz

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

Sborník vznikl na základě příspěvků přednesených na konferenci Člověk, stavba a územní plánování 14. Konferenci pořádala Katedra urbanismu a územního plánování dne 11. listopadu 2020 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:	Fakulta stavební ČVUT v Praze, 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 Suchbát
počet stran:	248
náklad:	100 ks
rok vydání:	2021
pořadí vydání:	1.

Člověk, stavba a územní plánování 14 ISBN 978-80-01-06893-9

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 14* 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 05/20/F1 (SGS ČVUT) a SGS20/102/OHK1/2T/11.

ČLOVĚK, STAVBA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 14

Praha, 2021

Fakulta stavební

ČVUT v Praze

Katedra urbanismu a územního plánování

ISBN 978-80-01-06893-9

ISSN 2336-7687



ČVUT

**ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**