

# Urbanizačně-dopravní osy a prostor jimi vymezovaný

Ing. arch. Ivo Kratochvíl  
Školitel: prof. Ing. arch. Jan Koutný, Csc.  
Ústav teorie, FA VUT Brno  
Recenzent: Ing. arch. Jaroslav Tušer, Csc.

Co se děje v prostorech mezi místy přesunu? Život v periferních krajinách.

Klíčová slova: urbanizace, doprava, periferie

## Urbanization-transport axis and defining the space by them

Abstract: What happens in the spaces between the transfer points? Life in the peripheral countries.

Keywords: urbanization, transport, peripherals

### 1 Urbanizačně-dopravní osy

Od prvotního aktu přesunu jakéhokoli živočicha vznikají cesty. Od chvíle, kdy se objevuje potřeba něco sdílet, předávat si, potkávat se, nutně existuje vazba mezi cestou, zformovaným prostorem určeným k přemísťování, a prostorem k zastavení, často na této cestě. Odjakživa tedy logicky existují vazby mezi urbanizovaným prostorem a trasami, které různá místa spojují.

Infrastruktura je nedílnou součástí sídel, taktéž odjakživa. V současnosti však najdeme nemalé množství sídelních struktur, kde začíná převažovat nad jinými funkčními celky. Extrémním příkladem za všechny budiž severoamerické Los Angeles, v němž doprava zaujímá 60% plochy města. Další s infrastrukturou spojenou věcí je suburbanizace, kterážto nutně vyvolává zvýšenou potřebu jejího budování. Zvýšenou ovšem především ve smyslu nižší efektivity jejího využití ve srovnání s jinými modely města, kde je možné čítat vyšší počet obyvatel na hektar.

#### 1.1 Sídlu infrastrukturou – infrastruktura sídlem

Fenoménem současnosti, ale už i relativně dávné minulosti, je extrémně vysoká mobilita obyvatel. Příčinou mohou být široké mase veřejnosti dostupné dopravní prostředky, nebo taky touhy, které si mohou lidé majetní, či aspoň ne na pokraji bídy, plnit. Prostředkem pro realizaci je z velké části osobní automobil, jehož vlastnictví je zároveň některými považováno za regulérní společenský status, či spíše řazení do jednoho určitého. Nestálost doby mimojiné po mnohých přímo vyžaduje jeho

vlastnictví, aby mohli vykonávat svou práci. Na infrastrukturu není možné pohlížet jako na nutné zlo, je-li tvořena účelně a smysluplně, je-li nám jednoznačně jasné proč a jak je postavena právě tak, odpovídá-li na potřeby společnosti a zároveň počítá s budoucností.

Samotný prostor dopravně-urbanizační osy je možno vnímat jako šňůru cest na níž jsou navěšeny korály sídel. Pojem je pro mne určen především logickou vazbou cesta-sídlo, kde důležitou součástí je cíl, nikoli však nutně ve známém významu cesty, která je oním cílem.

Sídlo je v současnosti možno vnímat v nekonečném množství podob, které se zase slévají zpětně do podoby jedné jediné, která přichází s drtivým nástupem globalizovaného světa. Krom extrémních záborů půdy při současném extenzivním růstu měst probíhá další děj, který se projevuje opačně, tj. ředěním města viz obecně známý pojem shrinking cities. Plocha sídla exponenciálně roste, ale přes obří zábery půd nejsou tyto efektivně využívány. Je možné též bavit se o vazbách politiky, urbanismu-tvorby prostředí-stavby sídla, trhu, nemalého množství věd a lidí a jejich zájmů.

Trasou je v tomto případě jakákoli spojnice sídel, její charakter není prvotně důležitý, jelikož stejně jako sídlo může se proměnit rychleji, nežli text dopíšu.

Prostor mezi jednotlivými sídly a jejich katastry, je ve smyslu funkční náplně a tedy podoby velice pružný, celá sestava je extrémně fluidní uvědomíme-li si sílu investorů a chuť vlastníků obchodovat nebo lépe zhodnocovat svůj majetek. Změnou sídla je možné rozumět jeho růst, anebo též úpadek, vymírání, chátrání, následné bourání apod. Urbanizačně-dopravní osy se však vyznačují výrazným charakterem popsaným příměrem se šňůrou a korály. Jejich prostorové změny často probíhají v závislosti na nejsilnějších tvářecích silách, kterými jednoznačně může být dopravní infrastruktura, dopravní obsluha, která je nakonec nezbytná pro téměř cokoli na co si jen dokážete vzpomenout. Bez její existence je jen velmi těžké cokoli vybudovat, anebo naopak odstranit, nehledě na zmíněnou obsluhu, kterou všichni považujeme často za nezbytnou. Existují-li sídla příliš blízko sebe, jednou z možných situací při změně jejich rozlohy ve směru nejvýraznější dopravní spojnice bude jejich fyzické propojení. Obvyklými strukturami, jejichž prostřednictvím se toto děje, jsou bydlení a výroba, resp. objekty nevelkého měřítka nezřídka převážně k bydlení určené a opačně objekty často velkého měřítka (ve srovnání s rodinným domem) určené skladování, výrobě atd. jednoduše převážně práci.

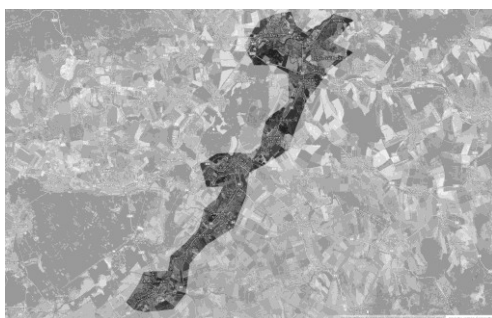
## 1.2 Identita

Identita místa – nedochází se změnou sídla též ke změně jeho identity, která byla do té doby tvořena často převážně objekty malého měřítka (rodinné domy), specifickým využitím krajiny (zemědělství apod.)? Jakým způsobem se propojení sídel projevuje na jejich identitě? Jak toto vnímají místní-obyvatelé, a také návštěvníci-nejen přespolní?

Změna sídla ať už probíhá jejich úpadek anebo rozkvět může znamenat proměnu

identitý. Vhodným směřováním změny, resp. její menydzování může docela dobře podpořit stávající kolektivně vnímané kvality. Co je možné vnímat jako přínos celé situace propojování sídel je otevírání nových možností. Ptáme-li se pro koho, pak by měla odpověď uvažovat široký okruh, především od místních či přespolních, kterým nastalá situace může otevřít trh práce až k příležitostem pro společnosti, které v těchto místech chtějí provozovat svou činnost.

Specifikum propojení trasy a sídla, umožněním sídlo trasou formovat, se dostáváme k práci s fluidním prostorem mezi jednotlivými sídly, který se tak může proměňovat funkčně mnohem více, nežli je tomu při převažujícím zemědělském využití. Je nutno uvažovat nad vznikající atraktivitou, kterou s sebou katastrální území nese, tu je opět mimojiné uvažovat v lidech, místě, krajině, existujícím a potenciálně vzniknuvším.



Obr. 1 Trasa Staré Město u Uherského Hradiště > Strážnice, Zdroj: maps.google.com

Konkrétní situace k ilustraci výše uváděného je zvolen prostor mezi Starým Městem u Uherského Hradiště a Strážnicí.

Kompletní výčet sídel na této trase tvoří Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Kunovice, Ostrožská Nová Ves, Chylice, Kvačice, Uherský Ostroh, Milokoš, Veselí nad Moravou, Zarazice, Vnorovy, Lidéřovice, Strážnice. Mezi tyto je možné započít ještě ostatní navazující sídla, většinou drobnější ve srovnání s ostatními, je možné též uvažovat nad již „pohlčenými“ sídly, které se staly částmi sídel jiných. Pro tuto osu jest charakteristická převažující forma zástavby označená a vůbec prostoru označeném Radimem Perlinem a spol. jako vybavený moravský venkov: .. výhradně moravsko-slezský typ;..vykazuje velkou vybavenost obcí technickou infrastrukturou a veřejnými službami;..mají nejvyšší počty spojů hromadné dopravy (také druhou nejvyšší vyjížďku do zaměstnání) a jednoznačně nejvyšší podíly obyvatel žijících v bytech s připojením na centrální rozvod zemního plynu;.. můžeme konstatovat značnou podmíněnost těchto charakteristik sídelní strukturou (velké venkovské obce a sídla s vysokými podíly trvale obydlených domů; viz Marada 2008). Migrační stabilitu oblasti dokazuje nejvyšší podíl rodáků v rámci představovaných typů. Zdejší obyvatelstvo také vykazuje značnou občanskou

angažovanost měřenou druhou nejvyšší voličskou účastí v komunálních volbách roku 2006 při nadprůměrném počtu kandidátů na počet mandátů (což může mj. podmiňovat prokazatelný tradicionalismus Moravy; Chromý, Kučerová, Kučera 2009). Ovšem turisticko-rekreační potenciál je zde vůbec nejnižší. Rozvojový potenciál tohoto venkovského prostoru je tak sice s ohledem na vybavenost obcí a socio-kulturní faktory rozvoje velmi příznivý, jeho ekonomická specializace je však poměrně nejednoznačná. [PERLÍN, R., KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2010)]. Vybraná charakteristika Perlína a spol. poměrně dobře ilustruje jaké polohy tento „venkov“ dosáhl. Pro svůj charakter dále neshledávám tento prostor jako primárně venkovský, což by bylo třeba doložit srovnáními vjemů různých paternů a poloh, do jakých se venkovský prostor může dostat. Skutečně dobře vnímatelná změna nastala samozřejmě v proměně struktury obyvatelstva potažmo jejich zaměstnání a tedy změna celých katastrů, využití prostoru apod. Je možné zaznamenat velké množství indicií odkazujících spíše k městskému prostoru nežli k vesnickému. Proměna společnosti za posledních režimů přinesla vykořenění, ztrátu identity, ztrátu chápání vesnice a její estetiky, i když nad ní třeba ne vždy většina uvažovala, stále to byla složka něčeho vstřípeného a k nalezení snad u všech sídel, potažmo jejich obyvatel, nicméně tato proměna přinesla i plynofikaci, veřejné vodovody a ztrátu schopnosti žít více podle toho co se děje venku, při nastupujícím odtržení od krajiny v důsledku změny způsobu vydělávání peněz, obživy. Do vesnice přišel všeobjímající nevkus a rozhodování/rozhodnutí lidí z měst. Je možné dokonce říci, že otázka na ztrátu identity položená v souvislosti s proměnou prostoru ve více kontinuální musí do odpovědi zahrnovat faktory přicházející s veškerými proměnami, je nutné si uvědomit, že vlivy jsou kompletně nedělitelné, stejně tak jak je možno označit mnohde venkovský prostor za roztržštěný a svou identitu stále hledající.

Kumulující se kapitál naopak dává vzniku velkému množství satelitů anebo jejich zárodků. Stejně jako voda i politiky proklamovaný rozvoj si hledá nejjednodušší cestu ke svému bytí.

Uvedený příklad dává základ organickému celku, který je založen spíše na polycentričnosti, nežli na působení a projevech samostatných sídel, což potenciálně znásobuje jejich sílu a vytváří větší možnosti jejich uživatelům. Výrazným znakem podobných oblastí bude nadále dojíždka za prací a pravděpodobně neustálá přeměna při hledání vlastní formy a optimálního využití potenciálu.

## 2 Morfologie

Prvním plánem je krajina, na kterou ostatní navazuje, a tedy ji neustále mění. Krajina dává matici, na které vznikají i sídla, tento základ vždy formuje sídlo, stejně jako následně sídlo formuje krajinu, kde se nachází.

### 2.1 Výhodná poloha

Vzájemné vztahy urbanizačně-dopravních os a krajiny nesou poměrně často sadu podobných znaků. Důležitou charakteristikou je poloha v krajině, která logicky nahrává relativně klidné krajině údolí a rovin, ve srovnání s krajinou dramatických

scenérií, kopců. Tento charakter je též odpovídající častému projevu obdobných os urbanizace, výrazný liniový projev, nakonec syntetický obraz liniově utvářeného sídla v údolní krajině.

## 2.2 Periferní krajiny

Urbanizačně-dopravní osy jsou zajímavým prvkem pro vnímání a definování prostoru, který na ně bezprostředně nenavazuje. Gravitace těchto os pro tento prostor je stále funkční, ale už poměrně oslabená, bez přímého vlivu např. z pohledu investic. Příkladem může být prostor hrubě definovaný částí dálnice D1 od Vyškova po Kroměříž a částí mezinárodní silnice E50 od Slavkova u Brna po Buchlovské kopce. Obě trasy fungující jako urbanizačně-dopravní osy mezi sebou mají prostor, jehož charakter je výrazně odlišný od typického moravského vybaveného venkova. Toto platí mnohem více pro prostor pod kroměřížským katastrem, tedy v jižní části definovaného místa. Tato oblast dramatických scenérií nemá potenciál v budování dopravních os, které by mohly pomoci s jejich rozvojem. Je ale něco takového třeba?

Projevy sídel v těchto místech jsou pohledem obyvatele úrodného jihu Moravy úpadkové, osídlení vymírající, krajina náročná. Místa bez práce a následně i lidí. Místa, kde nejsou peníze.

Charakteristické pro sídla periferních krajin je ale i jejich nevidaná kvalita, dána nepochybně i jejich autenticitou, tedy tím, co už dávno vybavený venkov z velké části ztratil. Co je zmíněno výše k vybavenému venkovu, se venkovům periferní krajiny vyhnulo, anebo proběhlo jinak.

Devastace sídel, struktury, obrazu, charakteru má na svědomí nemalou měrou kapitál, ve smyslu („rozvojových“) investic, neopomenutelnou je v tomto devastačním procesu nekultivovanost člověka ať už v roli zadavatele, zpracovatele, realizátora, uživatele na všech myslitelných úrovních. Tato devastace se ale právě sídel v krajinách periferie dotkla mnohem méně, nežli tam, kde k tomu byly a často stále jsou podmínky.

Periferní krajiny v sobě mají obsaženo velké množství nedeformované minulosti, která je dobrou startovní pozicí pro další práci s nimi. Toto formování je ale výrazně postaveno na správě stávajícího stavebního fondu, který je protkáno množstvím historických relikvií v podobě velké části zachovaných struktur, stavebních souborů i jednotlivých staveb.

## 3 Finance

Co je výsledkem relativně neomezených finančních možností? Jak může generovat nedostatek financí kvalitu?

### 3.1 Dostatek = kvalita!?!?

Dobře pozorovatelným jevem vybaveného venkova je často překotný rozvoj, kde jeho vynucená rychlost extrémně snížila jeho kvalitu. Výsledkem tedy bývá častěji

rozvoj pro rozvoj, nežli hledání kvalit současných a potenciálu pro budoucnost.

### 3.2 Důležitá rozhodnutí

Zachovalost periferií, nepřestavěnost za každou cenu, je vhodným popisem současného stavu. Investice na úrovni obcí i soukromníků se nejčastěji projevují maximální snahou o udržení provozu, s tím je spojena i efektivita těchto investic. V rámci obce jde často o řešení základních funkcí, které má ve své správě, a tak je tomu správně, bereme-li v potaz nejhodnější směrování daní, to je do společně užívaného prostoru a infrastruktury. V úrovni jednotky, domu či jejich skupiny je pak možné sledovat obdobný postup, což má za následek mnohem méně nekontextuálních zásahů, naopak je příznačná jistá péče a rozvíjení dochovaného dědictví. Dobrým příkladem může být agroturistický areál s restaurací a penzionem Dvůr Honětice, kde kromě šetné rekonstrukce/přestavby zmíněné náplně vzniká též koupací biotop, což je investice, která v této oblasti má dosah hrubě za rámec jedné dědiny, zvláště čítá-li 70 obyvatel.

#### 4 Závěr

Cílem poznávání periferních oblastí, které je možno vymezovat zmíněnými způsoby, je získávání znalostí o způsobu utváření těchto míst, jejich potenciálu a možnosti jejich rozvoje, který může maximálně čerpat z dostupné historie a nabídnout nečekanou škálu možností práce s nimi. Skromné plánování je pro tyto oblasti mnohem více příznačné, nežli velkolepé záměry, které pravděpodobně nepřinesou ani prosperitu ani krásu, kterou tato místa momentálně mohou spíše jen ztratit. Důkladným studiem tohoto prostoru je možné získat paletu projevů, které tvoří jednotný obraz sídla. Tato paleta přímo vyzývá k užití, zvláště je-li k tomu přistoupeno podobně prakticky a jednoznačně i vizionářsky jako v minulosti. Nedílnou částí takového obrazu bude i nadále morfologie. Její význam je často opomíjen, opomíjíme tedy to, co je prvotní při tvorbě sídla a jeho obrazu, a dobrovolně se zbavujeme nejjedinečnějších charakteristik, které jsme sami nevytvořili. Jaké možnosti nám ale dává současná legislativa, způsob územního plánování, způsoby rozhodování a okna ve vlastní paměti? Můžeme pojmout za nezbytnou součást tvorby i učení se, nebo už jsme na tuto možnost vývoje zcela zapoměli? Jak současná praxe čerpá z minulosti, charakteru, znalostí lidí o místech a jejich projevu? Schází se tyto a další skutečnosti u tvorby urbanistických koncepcí sídel?

### 5 Použitá literatura a prameny

[1] PERLÍN, R., KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z.: *Typologie venkovského prostoru* Česka, 2010, Geografie, 115, č. 2, s. 161–187.

[2] VALENA, Tomáš. *Město a topografie*, Národní technické muzeum, Praha 1991