

Struktura osídlení (nejen) České republiky

Structure of Settlements (not only) in the Czech Republic

Ing. arch. Martin Říha
Haškova 1714/5, 500 12, Hradec Králové 2,
arch.martin.riha@seznam.cz

ABSTRACT:

Contemporary structure of settlement of Czech Republic is a result of dynamic historical development and its stages are inscribed in it differently in different places. This structure is determined by various natural and man-made factors and is territorially differentiated as well as multilayered. The task for us, urbanists and planners, is to study and understand this history and on this basis be able to distinguish what is stable, what is valuable and in need of preservation, what can be changed or adapted for new functions and what is no longer of any use or value.

The paper sketches the development of settlement of Czech Republic from its beginnings until today. Highlighted are the epochs of intensive development of cities and of major changes in landscape. The paper points also to the possibilities that were incorporated into the recent plans but never realized and almost forgotten. For example the Report of the State and Possibilities the Territory of Czech Republic, elaborated by Terplan, grasped the territory of Czech Republic as an intersection and complementation of two separate territorial subsystems: man-made and natural. Another example is a city of Pardubice that lies on a place that is ideal for the development of universal transport, logistic, warehousing and transshipment facility, which could enable much more efficient connection of Czech Republic to the global economy.

ABSTRAKT:

Současná sídelní struktura ČR je dynamickou výslednicí historického vývoje a jeho etapy se do ní v různých místech v různé míře vepsaly. Tato struktura je determinovaná mnohými přírodními i lidmi utvářenými faktory a je územně diferencovaná, jednak mnohovýštinová, takže pro nás územní plánování a urbanisty je důležité v každém konkrétním úkolu nejprve prostudovat a pochopit tuto historii a určit oddělit to, co je hodno ochrany, zachování a změny pro nové funkce od toho, co se přechýlo.

Článek nastiňuje vývoj osídlení v ČR od jeho počátků až po současnost. Vyzdvihuje období intenzivního rozvoje měst a proměny krajiny, ale poukazuje i na dosud nerealizované možnosti, o nichž se v tehdejších plánech v nedávné době uvažovalo. Například Zpráva o stavu a možnostech území České republiky, zpracovaná Terplanem, nahlížela na ČR jako na prah a žádoucí komplementární doplnění se dvou odlišných subsystémů využití území: antropogenního a přírodního. Dalším příkladem jsou Pardubice, které mají ideální polohu pro zřízení

univerzálního dopravního logistického, skladového a p ekladového terminálu, což by umožnilo mnohem efektivn ější zapojení R do globální ekonomiky.

1 Úvod

Na téma Struktura osídlení najdete na Internetu spoustu kvalitních prací a publikací zejména z P írodov decké fakulty UK - katedry geografie (Hamp, Gardavský ad.), ze starších prací Terplanu a.s., kolegy architekta Milana Körnera a dalších, zabývajících se jednotlivými regiony nebo nap . jen m sty nebo jen venkovem, které samoz ejm stojí za prostudování.

Já se však nedopustím kompilace z r zných publikací na toto téma, ale shrnu vlastní zkušenost a pohled na tento pojem, jak jsem jej ve své životní praxi vnímal a prožíval jako projektant - územní plánova a ú edník státní správy jako komplexní jev a problém ke studování.

Zadáte-li si do n kterého vyhledáva e v po íta i pojem „struktura osídlení“, vyrojí se na Vás spousta materiál , které se tímto pojmem zabývají také z hledisek historických, politických, hospodá ských, demografických, kulturních a dalších, srovnání naší sídelní struktury s blízkým i vzdálen ějším zahrani ím.

Je to samoz ejm všechno zajímavé, ale m ějí to ěsto ve své oborové specializaci a zahled nosti to podstatné - jak se osídlení, tedy „lidská hnízda“ jako specifického živo išného druhu, rozmis ovala v území (v krajin) v pr b hu staletí podle p írodních podmínek, pod vlivem hospodá ských i politických zm n a pokroku zejména v doprav , od n kdy opevn ěných zem d lských sídliř starov ku, p es raný a vrcholný st edov k, kdy zm ny v hospodá ském, spole enském a politickém uspo ádání p ínášejí do osídlení hrady, tržní a emeslná centra v podob ě m st, kláštery, um le zakládaná horní m sta a sí cest, až k novov ku, ke zm nám s rozvojem manufakturní a pak i tovární výroby, t žby surovin, láze ství, silni ní a železni ní sít po dnešek, poznamenaný postindustriálními obory lidské inností, kontinentálními a globálními zm nami a jak to vše souvisí s naší praktickou inností ve ejné správě a s prací urbanist a územních plánova .

1.1 Sídelní struktura dnes

Sou asná sídelní struktura je dynamickou výslednicí tohoto historického vývoje a jeho etapy se do ní v r zných místech v r zné mí e vepsaly. N které prvky sídelní struktury d ív ějších etap jejího vývoje sice zanikly, ale mnohé jsou dodnes zachované, by ěsto se zm n nou funkcí (nap . mnohá venkovská sídla ze zem d lské a lesnické na p evážn obytné a rekrea ní), tvo í dnes d ležitou sou ást našeho kulturního d dictví, které si zaslouží ochrany.

Dnešní sídelní struktura je tedy determinovaná mnohými p írodními i lidmi utvá enými faktory a je jednak územn ědiferencovaná (nap . koncentrická malá sídla ve st edo eské i jiho eské krajin s jasným centrem - návší se výrazn liří od velkých venkovských sídel jižní Moravy a obojí od dlouhých údolních obcí v Sudetech

i od rozptýlené tzv. „slezské“ zástavby, kde stříží najdete náves nebo jinak definované „centrum“ obce), jednak mnohvrstevná, takže pro nás územní plánovař a urbanista je důležité v každém konkrétním úkolu nejdříve prostudovat a pochopit tuto historii a určit oddělit to, co je hodno ochrany a zachování od toho, co se přeměnilo, co lze změnit k lepšímu plnění dnes požadovaných funkcí.

2 Historický exkurs

2.1 Vznik prvních sídel

Prvotní sídelní lokalizace vycházela hlavně z přírodních podmínek - terénní konfigurace se vhodnou orientací ke světovým stranám, vhodnými podmínkami pro obranu, například i pro vybudování opevnění, se zúrodnitelnou půdou po vykácení lesa i s travními porosty v okolí, umožňujícími pastvu hospodářských zvířat, s dostatečným zdrojem povrchové i podzemní vody.

Pro styk mezi sídly a obchod krajinu proaly s využitím terénní konfigurace první obchodní cesty, původně spíše pěší, obvykle podél vodotečí, které naznačovaly energeticky úsporné trasy, nejdříve jen s brody, teprve později i mosty. Archeologické nálezy dokládají, že sídla tehdy byla rozmístěna na našem území především v nížinných oblastech Pomoraví, Polabí, Pohoří a v určitých shlucích, zatímco na velkých mezilehlých územích vysočin a hor se zpočátku nevyskytovala a teprve s růstem populace a jejím pronikáním dál proti proudu tekoucí se i tyto lesnaté oblasti postupně zaplňovaly sídly po ústupu raného středověku.

2.2 Rozvoj města ve středověku

Rozvoj a upevnění feudální správy a souběžně i království vtiskl ve středověku osídlení výrazně odlišný ráz. Raný středověk přinesl první velikostní i funkční diferenciaci sídel a rozšíření pestrosti forem osídlení. Novým fenoménem a dominantami v krajině se staly panské hrady, nově dekrety zakládaná královská města a šlechtická správní centra jako poddanská města, soustředěující obchod a směsila pro širší venkovská zázemí, nadaná od vrchnosti povinnostmi vybírat daně a právy, odlišujícími je od ostatních sídel panství (právo várečné, mílové atd.).

Nová města horní byla založena lokátory při ložiscích využitelných nerostů a kovových rud. Vyrůstaly první kláštery ve městech i jako solitéry v krajině, dominantami sídel se stávají kostely a v krajině poutní kostely, Boží muka při rozšířených se a zpevněných cestách. Původní divoká krajina byla totiž postupně rovněž proměňována k lidským potřebám - především budováním cest, umožňujícími jízdu povozů tažených koňmi, kácením částí lesa jako zdroje dřeva pro výstavbu a pro získání zemědělské půdy, využíváním vývěrů vody úpravou na pítky, studánky a pro první vodovody, tehdy ještě s vedením v otevřených dřevěných korytech nebo dřevěným vrtaným potrubím, tžbou písku, vápence a kamene pro stavby, keramických jílen pro výrobu pálené keramiky, kovových rud, s prvními úpravami vodních toků, odvodňováním mokřin a stavbou rybníků pro chov ryb. Zejména

v jižních částech na Těbošsku a eskobudjovicku a také na Pernštejnských panstvích ve východních částech se tím výrazně změnil krajinný ráz a zlepšily podmínky pro další zemědělské osídlení.

2.3 Od husitství po počátky průmyslové revoluce

Zatímco pro vodním duchovním odkazem husitství se český národ dodnes chlubí, v osídlení byly následné husitské války a epidemie, zejména sobené i rozvratem již dosažené úroveň funkční regulace a technického vybavení měst, krokem zpět.

Mnohá města, kostely, kláštery byly zničeny, vesnice vyrabovány, úbytek obyvatel snížil hospodářský potenciál země a zostaly spory mezi stavy, politická nestabilita snížila význam českého království v Evropě až do druhé poloviny 16. století. Teprve za vlády Rudolfa II se tento význam opět načas pozvedl, což opět oživilo města i venkov, včetně zakládání sídel nových. Spory mezi šlechtou, rozdílenou mezi katolíky a reformované církve tžící z husitské tradice a tím i preferující různé přeshraniční vazby, však záhy vyvrcholily Bílou horou a následující třicetiletou válkou, které hospodářství a hmotný vývoj sídel opět načas přibrzdily, nikoliv však na oněch proslulých Jiráskových 300 let protireformaceního „temna“, jak se dodnes traduje v mnoha českých hlavách pod vlivem nacionalistické tvůrce národního obrození i komunistické ostře protikatolické propagandy a školství 50. let minulého století, za ministra Zdeňka Nejedlého.

S příchodem cizí šlechty a etných křesťanských církevních řádů totiž přišla i obrovská vlna nových myšlenek a osvěty, nové způsoby hospodaření, povinná základní školní docházka a rozvoj vyššího a církevního školství, znovu se pozvedla Karlova univerzita, podstatně se změnila státní správa a systém evidence nemovitostí i výběru daní a do českých měst a vesnic i do krajiny přišel nový obrovský impulz pro změnu měřítka i tvarosloví - po krátkém období u nás opožděné renesance, přinášející nový fenomén zámků, radnic, komponovaných zahrad a parků, městských lázní a celých lázeňských měst, na kterých hornických měst např. v Krušných horách, prvních krajinných úprav a císařských cest ovládlo veškeré výtvarné umění i architekturu baroka, které po gotice nejvíce ovlivnilo i dnešní vzhled měst, obcí a doslova „komponované krajiny“ u nás. „Vysoké baroko“ k nám na objednávky šlechty a katolické církve přinesli Italové a Němci, ale záhy si je osvojili, a to v transformované a zjednodušené podobě, i naši stavitelé a tak se jeho prvky dostaly i do měšťanské a selské výstavby, jak dokládají dodnes etně střešné a jihoslovenské nebo moravské vesnice a malá města.

Sídelní struktura a funkční diferenciace sídel v předindustriálním období tak „dozrála“ do vrcholného stavu, jakého bylo možné dosáhnout za trvajících nevolnictví a územní vázanosti pracovních sil dané robotní povinností a cechovní regulací a strukturou měselek. Vytvořila se tak poměrně stabilní struktura funkčně diferencovaného osídlení, v níž venkov produkoval zemědělskou a lesní produkci a na které suroviny, plnil zčásti i roli vodního hospodářství, zatímco města plnila pro svou venkovská zázemí funkci tržních míst, soustředěných měselek, obchodu, veřejné

i duchovní správy, nov i finan nictví a pozd ji s p íchodem prvních manufaktur i zárodk p j ování pen z - bankovnictví. První textilní a kovozpracující manufaktury pak na našem území spolu s technickými vynálezy, jako byl parní stroj a s vlivy francouzské buržoasní revoluce p ıpravili p du pro další obrovský impulz prom ny hospoda ení, politické správy i sídelní struktury - pr myslovou revoluci.

2.4 Zm ny sídelní struktury za pr myslové revoluce

Pr myslová revoluce si vynutila svobodný pohyb pracovních sil a zahájila po st edov ké další výraznou etapu urbanizace, tedy plošného r stu m st a po tu jejich obyvatel, úbytku obyvatel venkovských sídel mimo dopravní dosah m st a dopravních tepen a r stu podílu obyvatel venkova, kte í opoušt li primér, dojížd li za prací a žili v podstat m stským zp sobem života, a z stávali na venkov .

Tento trend pak pokračoval od počátku 19. století až do 2. poloviny 20. století a n kde pokračuje dodnes, zatímco v širším zázemí nejv tších center osídlení už od konce 20. století zaznamenáváme i trendy opa né - vyst hovávání se m stských obyvatel do zdrav jšího prost edí venkovských sídel, dob e dopravn dostupných.

Pr mysl se svými náro n jšími lokaliza ními podmínkami (co se týká zdroj surovin, vody, dopravní dostupnosti a pracovních sil) vnesl do struktury osídlení další diferenciaci na úrovni celých rozsáhlých region . Ve výhodných podmínkách rostla m sta i venkovská sídla v jejich zázemí rychleji, než jinde a vznikaly celé pr myslové, siln ji hospodá sky a dopravn i další technickou infrastrukturou propojené aglomerace, zatímco území s mén výhodnými podmínkami stagnovala nebo dokonce prožívala ur itou zdánlivou hospodá skou degeneraci.

Tyto zm ny v sídelní struktu e se projevíly pochopiteln ě i v krajin ě a p írod ě - v on ch pr myslových aglomeracích byly provázeny zábory zem d lské a lesní p dy, devastacemi t žbou nerost , technickými úpravami terénu, narušením p írodního vodního režimu a odtokových pom r , územního systému ekologické stability, fragmentací krajiny a p írodního zázemí sídel, zatímco oblasti mimo tyto koncentrace pr myslu a t žeb, s nenarušenou krajinou a p írodou, kterých tím logicky ubývalo, byly vystaveny zase v tšímu tlaku a zát ži návšt vností pro relaxaci, sport, rekrea ní využití a také dopravy.

2.5 Od 1. republiky po konec II. sv tové války

2.5.1 První republika a za átek II. sv tové války

Tyto dynamické zm ny ve struktu e osídlení a krajiny, které nejsou vždy „k lepšímu“, samoz ejm neunikly ú ad m ani v decko-výzkumné a akademické sfé e a byly od let tzv. „1. republiky“ (1918 - 1938) a po 2. sv tové válce znovu od začátku 50. let studovány s cílem nejen je poznat, ale plánovit ě ovliv ovat.

Za 1. republiky inspiroval taková zkoumání mimo jiné velký vizioná ě a úspěšný podnikatel Tomáš Ba a. Nejenže svým vlastním odvážným podnikatelským zám rem u inil z provin ního malého m ste ka Zlín ve špatné dopravní poloze moderní

pr myslovou metropolí, ale zabýval se úvahami o rozvoji sídelní, technické a dopravní infrastruktury celé tehdejší československé republiky od Aše až po Podkarpatskou Rus a p ísp í k industrializaci Slovenska.

N mecká okupace eska a odtržení Slovenska se Zakarpatskou Rusí za 2. světové války vedly k prom ěn ěn í částí našeho území ve vojenská cviči št ě a zvláštní hospodářské zóny s vysídlením ěch ě a osídlené N mci. Pr mysl p ešel na vále nou výrobu pro íši, zem d lství zásobovalo p ednostn ěn meckou armádu na frontách. Odtržením Sudet p íšla zem ě o p írozenou ochranu na hranici horských h eben ě a opevn ěn í a velkou ěst pr myslového a surovinového potenciálu.

2.5.2 Odsun ěn meckého obyvatelstva

Odveta v podob ě odsunu drtivé v tšiny ěn meckého obyvatelstva po válce ovšem zdevastovala osídlení a hospodářský potenciál v pohrani í tak, že se hospodářsky, demograficky a p ě í o krajinu z této rány až na n která velká m sta nevzpamatovalo dodnes.

Zanikly etné obce v hrani ěním pásmu na Šumav ě, v ěském Lese, v Krušných í Lužických horách, ve Šluknovském výb ěžku, nedokázali jsme obnovit všechen pr mysl, noví dosídlenci z ěch, Slovenska, ale í z Podkarpatské Rusi, z Ma arska, Rumunska a Bulharska nedokázali hospoda it tak, jako N mci, pustla pole, louky a dosud p ív ětivá rekrea ěn í krajina s etnými za ízeními pro cestovní ruch pustla s nimi.

Jen ěst osídlení zachránil se zhoršováním životního prost ědí v pr myslových aglomeracích rostoucí zájem o rekreaci, výstavbu chat a využití domovního fondu vesnic v pohrani í pro chalupa ěn í. Mnohé obce v pohrani í dodnes nedosáhly po t obyvatel z roku 1939.

2.6 Zm ěna pom ěr ě po roce 1948

Zm ěna orientace ěského pr myslu po roce 1948 z p vodního strojírenského, zbrojního, elektrotechnického a spot ebního (textilního, kožed ělného, sklářského, keramického, potravinářského a polygrafického) pr myslu na t ěžký hutní, chemický a strojírenský pr mysl a masivní t ěžbu uhlí, uranu í stavebních surovin si vynutila obrovské zm ěny v uspo řádání území p edevším v Severo ěské hn douhelné pánvi, na Ostravsku - Karvinsku, na Sokolovsku, ve st edních ěchách a Praze, zejména na Kladn ě, v P íbramí, Kralupech ěn . Vlt., ale í v Brn ě, Rosicko - Oslavansku, Žacl ěsku, v Krušných horách, Plzni a dalších m ěstech a m ěstských regionech.

2.6.1 Vznik výzkumných a projektových pracovišt ě

Strukturou osídlení se krom ě vysokých škol za ala zabývat výzkumná a projektová pracovišt ě, jako Výzkumný ústav výstavby a architektury (VÚVA) a Terplan v Praze a Urbion v Bratislav ě, pracovišt ě SAV a také Urbanistická st ediska státních projektových organizací v krajích. Vznikaly první územní plány celých rozsáhlých pr myslových aglomerací Ostravska a Severo ěské hn douhelné pánve,

snažící se nejen jak uspořádat a hierarchizovat velkou koncentraci roznorodých a často až protichůdných zájmů na dalším vývoji v řešených územích, aby zůstala funkční, ale tlak na upravenostní hospodářského rozvoje omezoval i eliminoval tuto snahu často na polovičatá a ve svém důsledku nefunkční řešení, jak se mělo ukázat v praxi.

Jen v Severočeské hluboké pánvi tak zaniklo v důsledku povrchové těžby a energetiky přes 100 sídel, mezi nimi i královské a později okresní historické město Most, tzv. „velkou variantou těžby“ dle rad sovětských expertů měly v 80. letech 20. století zaniknout nebo se omezit další desítky měst a obcí od Pítipeské pánve a Klášterce n. O. na západ až po Ústí n. L. To se našťastí podařilo společným úsilím osvětlenějších úředníků Severočeského KNV a projektantů Terplanu odvrátit.

2.6.2 Diferenciace sídel

Studijní práce k tématu struktury osídlení vyvrcholily tehdy v tzv. Konceptu urbanizace a dlouhodobého vývoje osídlení SR a SSR, která byla pokusem na základě objektivně zjištěné hierarchizace významu sídel v sídelní struktuře ovlivňovat rozmístění bytů, občanské a technické vybavenosti, dopravní infrastruktury a služby do jednotného systému, umožňujícího racionální vynakládání veřejných prostředků.

Práce byly koordinovány FMTIR a oběma národními ministerstvy s kompetencemi pro územní plánování a stavební řád a vyústily na základní - lokální úrovni v jasnou diferenciaci sídel na sídelní osídlení obvodního významu, sídelní osídlení místního významu, nestátní sídla trvalého významu a nestátní sídla ostatní, na vyšší úrovni pak na sídelní regionální aglomerace a významné městské regiony.

Sídelní osídlení měla jasně vymezená spádová území, která měla obsluhovat vyšší občanskou vybaveností, měla se v nich soustřeďovat péče o nabídku bydlení a pracovních příležitostí, podporovaná z veřejných prostředků, zatímco nestátní sídla trvalého významu měla být rozvíjena jen svépomocnou výstavbou (družstevní, soukromou, v Akci Z) pouze se státními příspěvky a nestátní sídla ostatní neměla nárok na jakoukoliv státní podporu a byla odkázána jen na svépomoc nebo „na dožití“.

V aglomeracích a městských regionech se pak podpora státu zaměřila i na budování společné dopravní a technické infrastruktury, jako byly velké vodárenské soustavy, propojující povodně izolované zásobovací systémy měst a obcí a nahrazující někdy zničené lokální zdroje, společné kanalizační systémy a čistírny odpadních vod, rozvody elektřiny, plynu, společné systémy hromadné dopravy ap.

2.6.3 Reálné dopady diferenciaci sídel

Mělo to tu „vadu na krásu“, že to v podstatě znamenalo zavést do systému státní podpory nerovnost občanů a občanských komunit před zákonem. Do společné státní kasy přispívali svými daněmi všichni stejně, podle jednotného klíče, ale způsobem do životních podmínek se jim dostávalo podle záležitosti jejich sídla v místě bydliště velmi rozdílně. Také to zcela ignorovalo onu historicko-kulturní dimenzi sídelní struktury.

Mnohé doklady materiální kultury, mnohé památky a krajinné úpravy hodné ochrany a státní podpory se vyskytovaly právě v těchto nestřediskových sídlech ostatních, určených „na dožití“.

V osvěcenijsích krajích to zákonitě vedlo k obcházení „Zásad pro uplatnění střediskové soustavy osídlení SR“, schválených vládou, formou poskytování výjimek - v etnometného tehdejšího Severo-českého kraje, kde už tehdy bylo likvidováno povrchovou těžbou uhlí, vnějšími výsypkami nadložních zemin, elektrárnami a složišti popílku tolik sídel, že úbytek dalších z tohoto nového titulu by přinesl naprostý rozvrat osídlení a péče o zbytky krajiny a územního systému ekologické stability.

Vycházeli jsme z toho, že zdravá sídelní struktura, schopná dlouhodobě udržitelného vývoje, musí obsahovat sídla různé velikosti, která se funkčně doplňují a zajišťují nejracionálnější toky surovin, energií, pracovních sil, dopravní a technickou obsluhu, obecnou vybavenost i péči o krajinu. Přirovnávali jsme to pro názornost našim funkcionářům k pevnosti betonu - taky musí obsahovat jak hrubší kamenivo, tak písek a nejjemnější frakci - cement, má-li vydržet dlouhodobě tlak, kterému bude vystaven.

Zjevnou reakcí na vadnou interpretaci objektivní hierarchizace sídel dle velikosti a významu ve struktuře osídlení ve vládních dokumentech bylo probuzení hnutí Obnovy vesnice, inspirované v Rakousku a v Bavorsku (Dorferneuerung) ve 2. polovině 80. let minulého století. Šířilo se u nás ze dvou ohnisek - z Brna, kde se inspirovali sousedním Dolním Rakouskem a z Prahy, která má blíže do Bavorska. Po Listopadu 1989 se podařilo Ministerstvu životního prostředí (MŽP) spolu s Ministerstvem zemědělství (MZe), Ministerstvem kultury (MK) a Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR) prosadit ve vládní finanční podpoře pro program Obnovy venkova, který na tyto pionýrské pokusy navázal a dnes tvoří velkou obecnou a komunitní iniciativu, výrazně přispívající k rehabilitaci venkova a jeho kvalit pro život v kontaktu s přírodou.

2.7 Nové poměry po roce 1989

Brzy po Listopadu 1989 (v roce 1994) byly práce na Koncepci urbanizace a dlouhodobého vývoje osídlení ČR v Terplanu a. s. Ministerstvem pro místní rozvoj zastaveny.

Labutí písničkou prací byla Zpráva o stavu a možnostech území České republiky, kterou Terplan a.s. poprvé doprovodil grafikou v GIS ArcInfo. Představovala jakousi inventuru, v jakém stavu osídlení, dopravní a technické infrastruktury, ale i přírodních zdrojů, přírody a krajiny jsme svou zemi vzdělili po 42 letech komunistického režimu, v čem mohou být jeho silné a slabé stránky, příležitosti i ohrožení. Poprvé bylo toto hodnocení provedeno i v mezinárodním kontextu, tedy s hodnocením přeshraničních vazeb, zatímco do té doby byly práce zadávány, jakoby SFR byl ostrov bez návaznosti na okolí.

2.7.1 Záv ry Zprávy o stavu a možnostech území eské republiky

Ve Zpráv o stavu a možnostech území eské republiky byla také poprvé aplikována dodnes bohužel v Politice územního rozvoje R nedocenná a tudíž neaplikovaná myšlenka, že lze na ešené území nahlížet jako na pr ník a žádoucí komplementární dopl ování se dvou odlišných subsystém využití území.

Antropogenní subsystém, tvo ený hlavními zájmy lidského druhu, tvo í sídla, dopravní a technická infrastruktura a zájmy na jejich dalším rozvoji, p írodní subsystém tvo í nejcenn jší segmenty krajiny, jako jsou národní parky, chrán né krajinné oblasti, další chrán né velko- i maloplošná chrán ná území p írody, prvky územního systému ekologické stability, významné krajinné prvky, sou ásti NATURA 2000, chrán ná území akumulace povrchových a podzemních vod a ochranné pásma vodních zdroj .

Oba tyto subsystémy využití státního území tvo í jakési p ekryvné síť , v nichž u té antropogenní uzly tvo í sídla a vlákna tvo í dopravní a technická infrastruktura, u té p írodní tvo í uzly zmín ná chrán ná území p írody, nedregionální a regionální biocentra a vlákna tvo í nadregionální a regionální biokoridory a í ní nivy jako významné krajinné prvky liniového charakteru.

Ideální by bylo, kdyby tyto síť m ly oka stejné velikosti a kdyby se tyto síť p ekryvaly tak, že uzly jedné z nich by byly uprost ed ok té komplementární druhé síť a k ížila se jen vlákna v nejužších místech. Ze sídel by tak bylo blízko do p írody a k p írodním zdroj m, krajina a p íroda by nebyla nadm rn fragmentovaná a poskytovala by dostatek prostoru jiným živo išným druh m, jejich migra ním cestám.

Ve skute nosti by byl samoz ejm tento ideální obraz deformován zejména terénní konfigurací, vodní sítí a dalšími danostmi území a historického vývoje, ale jako jakási žádoucí meta našeho snažení, ke které bychom se m li alespo v rámci možností p íblížit, to má n co do sebe.

Grafika oné Zprávy o stavu a možnostech území R z roku 1994 byla pro názornost vytišt na na dva listy, pro každý zmín ný subsystém zvláš . Toto dílo bylo shledáno i v mezinárodním kontextu za natolik pozoruhodné, že je dnes uloženo i v knihovn Kongresu USA.

Politika územního rozvoje R však p írodní subsystém využití území a jeho územní nároky dosud ignoruje a odbývá je povinnou úlitbou o ochran p írody, krajiny a životního prost edí pouze v textové ásti. Odpovídá to bohužel mentalit dnešní vládní garnitury, nechápající dodnes význam a hloubku pojmu „dlouhodob udržitelný vývoj“ (úmysln nepoužívám pojem „rozvoj“, evokující pot ebu „r stu“ - výroby, spot eby, v . plýtvání, bi ovaných reklamou).

2.7.2 Zm ny ve správní struktu e zem

Stojí za zmínku, že nejen vývoj jednotlivých sídel ve struktu e osídlení ovliv ovala i organizace sv tské i církevní správy, jak už jsem uvedl d íve, ale platí to i naopak - inteligentní státní správa reflektuje dosažený stav a velikostní i funk ní hierarchii sídel a celé sídelní struktury.

Po Listopadu 1989 se v porevolučních turbulencích nesmyslně několikrát změnila základní struktura politické správy země - zrušily se kraje, k 75 okresům ČR přibyl 76. okres Jeseník, na což se SFR rozdelila na samostatné státy Českou a Slovenskou republiku, vzniklo 14 nových, velikostně i funkčně nelogicky nesourodých krajů a zrušily se pro změnu okresní úřady.

Kvůli Eurostatu a distribuci fondů EU se záhy musela organizace území ještě „přeorientovat“ na jednotky NUTS, přičemž NUTS 2 není kde tvoří jediný kraj, jinde 2 a dokonce i tři - prostě vývoj „ode zdi ke zdi“. Přitom za základ pro novou územní organizaci mohly dobře posloužit ony vzájemně skladebné jednotky správních území středisek osídlení místního a obvodního významu, které byly skladebné do povodního vymezení okresů, mohl být dokonce obnoven (ať některé regiony Moravy a Slezska si to přály) historický systém zemského uspořádání těchto, Moravy a Slezska a pro to všechno měl Terplan a. s. na objednávku Ministerstva vnitra (MVD ČR) připravené logičtější varianty, než co bylo pod politickými tlaky (aby bylo dost „far“ pro politiky) přijato.

My jsme tehdy v Terplanu navrhovali k prosazení principu subsidiarity jako optimum ponechání od roku 1960 konsolidovaných a funkčních okresů a nejvýše 8 krajů pouze s omezenými pravomocemi pro skutečně velké regionální problémy.

3 Globální souvislosti

Pro úplnost se ještě zmíním o některých globálních souvislostech ve struktuře osídlení. Jsme součástí Evropy a EU, naše sídelní struktura je integrální součástí té evropské. Vnější vztahy k osídlení v Německu, Polsku, Slovensku, Maarsku a Rakousku ovlivňovaly v minulosti a ovlivňují i dnes a v budoucnu jak sídelní strukturu, tak dopravní a technickou infrastrukturu u nás. Komunistická epizoda naší historie byla naštěstí krátká na to, aby tyto vazby výrazněji narušila. Jen jsme ve zpoždění při výstavbě dálnic, rychlostních silnic a železničních koridorů pro tranzit dopravy a dosud jsme neprojektovali překážky a nevyužíváme zcela potenciál přeshraniční spolupráce, což je ovlivněno ve vztahu s Německem a Rakouskem i historickými reminiscencemi a sentimenty starší generace. To vše však vyléčí čas a racionalita, vzájemná výhodnost spolupráce.

Pro urbanisty a územní plánovače je však nezbytné být si i tčto vnějších vlivů v domě, aby správně a reálně odhadli a nasadili potenciál pro rozvoj a nenavrhovali na jedné straně nereálné chiméry enormního růstu, na druhé nepodcenili význam polohy na mezinárodních cestách a přirozeného potenciálu místa. Odborníkem na to je již zmíněný Ing. arch. Milan Körner, CSc., který se tomu vnuje po léta a byl mimochodem i hlavním odpovědným řešitelem oné Zprávy o stavu a možnostech území ČR z roku 1994.

4 Pardubice jako příklad na závěr

Jako příklad takového souasného zdánlivého detailu ve struktuře osídlení, ale ve skutečnosti s širokými až mezinárodními souvislostmi a vazbami, bych uvedl Pardubice.

Nacházejí se na Labi jako evropské vodní cestě a pokud by se podařilo prosadit stupně na Labi v Horním Žlebu u Dřívina, v Malém Bězíně u Ústí nad Labem a v Pelouzi, byla by zajištěna jeho splavnost až do Pardubic na ponor 140 cm po 345 dní v roce, což už by zajistilo dostatečnou spolehlivost a konkurenceschopnost vodní dopravy, dnes nedosažitelnou.

Město však leží i u dálnice D11 a budoucí rychlostní silnice R35, které spolu budou tvořit naši druhou paralelní hlavní spojnici západ - východ vedle dálnice D1. Leží i na páteřním rychlostním železničním koridoru a co víc, má i plnohodnotné mezinárodní letiště. Spolu s blízkým Hradcem Králové a mezilehlými Opatovicemi tvoří jádro velké průmyslové aglomerace.

Je proto ideální pro zřízení univerzálního dopravního logistického, skladového a přepravního terminálu, propojujícího všechny dopravní systémy na jedné ploše. Takovým potenciálem nedisponuje žádné jiné místo v republice a je hřích, že není využito, nejen pro neschopnost podnikatelské sféry a nedostatečnou podporu státu, ale i pro odpor environmentálně orientované části veřejnosti a ochránců přírody.

Přitom je jako stvořené pro kombinovanou kontejnerovou dopravu i přepravu nadměrných nákladů - součástí velkých technologických celků a ze zemí vyvážených i dovážených investic a vodní doprava je ekologická. Klišé o „betonácké lobby“ nemůže obstát v době, kdy například plavba Rýn - Mohan - Dunaj v okolí Altmühlu za Norimberkem je k nerozeznání od přírodního říčního koryta a úpravy litorálu a přílehlého území jsou úžasné a plné života. Je dokladem, že by to šlo takto citlivě provést i u nás, jen chtít a donutit k tomu investora - editelství vodních cest, projektanty, dodavatele a budoucího správce, aby to tak opravdu bylo.

Není to prostor pro boj ideologií - jde o krásnou výzvu dokázat, že zdánlivě protichůdné zájmy lze „srovnat pod jeden klobouk“, když je vlně. Argumentovat tím, že vodní doprava u nás nemá budoucnost a její výkony po ukončení lodní přepravy uhlí do Chvaletic klesají, má asi takovou vypovídací hodnotu, jako tvrzení, že nestojí za to modernizovat silnici, která není užívána pro katastrofální stav vozovky.

Stát má vytvářet podmínky, aby doprava byla možná. Pokud pro nízké stavy vody v Labi mezi státní hranicí se SRN a vodním dílem Stěkov a od Pelouze po Pardubice po celé týdny i měsíce dosud dobré nejsou, není divu, že se tu neodehrávají velké dopravní výkony.

Přitom na západ od nás se vedle nákladní lodní dopravy rozvíjí úspěšně i komerční osobní a soukromá rekreační plavba, která by se za vhodných podmínek splavnosti přelila i k nám. Pomohlo by to městu na Labi, vinařským oblastem žernosecké, roudnické i mlínické a rozšířilo by to nabídku pro cestovní ruch mimo přetíženou Prahu. To vše by se mělo vzít v potaz při rozhodování a také na ekologické souvislosti by se mělo nahlížet objektivně, bez ideologické předpojatosti.

