

Eva SLOVÁKOVÁ<sup>1</sup>, Martina PEŘINKOVÁ<sup>2</sup>

BARIÉRY MĚSTA

BARRIERS OF A TOWN

**Abstrakt**

Struktura městské zástavby se neustále mění. Její vývoj ovlivnilo několik důležitých kroků v dějinách kteréhokoli města. Až s odstupem doby je možno přijmout hodnocení kladů a záporů, ale především vyplývající poučení pro budoucnost. Při studiu mapových podkladů, byly autorkami článku nalezeny tři hlavní skupiny těchto vlivů. Tyto skupiny dostaly společný pracovní název bariéry města. K jednotlivým bariérám měst byly vybrány konkrétní příklady městských struktur, na kterých se prokázal jejich vliv působení. Na základě vlivu třech skupin bariér, byly definovány dvě základní struktury měst.

**Klíčová slova**

Bariéra, město, struktura, urbanismus

**Abstract**

The structure of a town housing development is always changing. Its evolution was influenced by few important steps in the history of any town. Not until passage of the time it is possible to accept the assesment of positives and negatives but over all final lesson for the future. Along of study of map background the authors have found three main groups of these influences. These groups got united working name Barriers of a town. To an individual barriers of a towns were chosen specific examples of a town structures where was proofed their influence of effect. Based on influence of three groups of barriers there were defined two basic town structures.

**Keywords**

Barrier, town, structure, urban design

## 1 ÚVOD

Při zkoumání jednotlivých map měst, vyplynula sama odpověď na otázku, co ovlivňuje urbanistický vývoj měst, jsou to bariéry. Název byl vybrán záměrně, protože jednoduše vystihuje problematiku při rostoucím vývoji městské struktury. Vypozorované bariéry mohou být rozděleny do tří hlavních skupin:

- přírodní,
- umělé,
- lidské.

Už ze samotných názvů vyplývá původ a problematika, se kterou jsou spojeny.

---

<sup>1</sup> Ing. Eva Slováková, Katedra architektury, Fakulta stavební, VŠB-Technická univerzita Ostrava, Ludvíka Podéště 1875/17, 708 33 Ostrava - Poruba, tel.: (+420) 597 321 939, e-mail: eva.slovakova@vsb.cz.

<sup>2</sup> Doc. Ing. Martina Peřinková, Ph.D., Katedra architektury, Fakulta stavební, VŠB-Technická univerzita Ostrava, Ludvíka Podéště 1875/17, 708 33 Ostrava - Poruba, tel.: (+420) 597 321 351, e-mail: martina.perinkova@vsb.cz.

Přírodní bariéry vznikaly silami Země a neustále se dál přetvářejí. Člověk se svým přičiněním buď přizpůsobil, nebo měnil výrazně ráz dotčeného území. Za to umělé bariéry jsou výsledkem hmotné lidské činnosti. Jejich následky se už projeví v podobě např. vyčerpáním kapacity zastavěnosti území. Ty, které byly postaveny nyní, jejich vliv se pozitivně či negativně projeví při následném užívání. Lidské bariéry jsou produktem lidské činnosti, které pracují na legislativní úrovni. Za hlavní nástroj je možno považovat stavební zákon.

Na ověření našeho tvrzení byla vybrána vždy záměrně rozdílná města. Svoji velikostí jsou si podobná, co do počtu obyvatel a plochy se týče, ale strukturou zástavby jsou si zcela rozdílná. Jedná se o města Moravy a Slezska. Jsou to města s bohatou a zajímavou minulostí, ale předmětem zkoumání je jejich vývoj s vlivem definovaných bariér.

V následujících kapitolách budou popsány všechny tři skupiny bariér. Na základě jejich vlivu byly autory článku definovány dva druhy struktur městské zástavby:

- ohraničení,
- štěpení.



Obr. 1: Ohraničení městské zástavby bariérami (katastrální mapa Prostějova) [3]



Obr. 2: Štěpení městské zástavby bariérami (katastrální mapa Přerova) [3]

## 2 BARIÉRY MĚSTA

### 2.1 Přírodní bariéry

Voda je jedním z prvků v urbanismu. Má celou řadu funkcí a může mít množství specifických forem. Porozumění potenciálu vody v plánování a navrhování města, zejména jejím použití v ulicích a na náměstí, bylo uskutečněno na základě analýzy souboru obecných forem. Vhodnost těchto forem může být ve službách funkčních a estetických požadavků jakékoli dané situace. [2]

Když do krajiny přišel člověk, přirozeně se začal usazovat v okolí vodních toků. Bylo to přirozené rozhodnutí. Od toho okamžiku se řeky staly nedílnou součástí lidstva a tudíž i sídel. Při rozrůstání započal vliv struktury terénu a při zakládání větších staveb přibyl vliv geologického složení základové pudy. Přírodní bariéry bychom tedy mohli rozdělit následovně:

- řeky,
- reliéf země,
- geologické poměry.

Při pohledu na dnešní strukturu měst, můžeme vyčíst dva druhy vlivů řek v půdorysu městské zástavby. Řeka nám město buď ohraničuje, nebo štěpí. Při zakládání měst se výběrem polohy určil právě i tento směr, kterým zástavba a její budoucnost budou směřovat.

Když se historické nynější jádro založilo od řek několik kilometrů, tak nyní po zhruba sedmi set letech dochází ke zmíněnému ohraničení zástavby řekou. Typickým příkladem lze uvést město Prostějov, které je nyní ze severní strany ohraničeno řekou Hloučelou. Ale při založení městského centra přímo u ramene řeky, tak už v ten okamžik dochází ke štěpení zástavby. Pro tento typ bylo vybráno město Přerov, které své historické jádro má u ramene řeky Bečvy.



Obr. 3: Prostějov roku 1790 [4]



Obr. 4: Přerov roku 1790 [4]



U komunikací platí zásadní pravidlo a to, že půdorys města podélně spojuje, ale zároveň příčně dělí. U řeky bylo rozhodující, kde byla daná poloha jádra města, a tím se i odvíjel její vliv na strukturu další zástavby. U komunikací je rozhodující výběr polohy ve struktuře města a z toho vyplývá i následující vliv na město a jeho vývoj. Většina důležitých center se zakládala na nebo při hlavních cestách. A tak jako řeka, tak i komunikace ohraničují nebo štěpí danou strukturu zástavby. Poloha komunikací vůči jádru města je zásadní pro budoucí vývoj struktury. Pokud by došlo ke nevhodnému trasování, tak město by se přetížilo dopravou nebo by vznikly bariéry, které by byly těžko překonatelné.

Cesta, ulice, alej, silnice, dále je možné tuto skupinu rozšířit o pojmy bulvár a promenáda, které mají podobný význam. V kontextu dalšího výkladu byly vybrány dvě a to silnice a ulice. Silnice je věcí jízdy a každodenním spojením mezi různými místy s využitím koňských sil, motorových prostředků či pěšky. Důraz je kladem na pohyb mezi místy a krajinou. Silnici je možné překonat pomocí mostů či tunelů, aniž by musela být přerušena. Ulice mohou mít stejné vlastnosti jako silnice. Dalším společným významem je silnice ve městě nebo vesnici. Dále je důležitá cesta, která je lineární plochou, podél které dochází k pohybu mezi přilehlými domy. Pro definování účelu ulice byla přijata analýza: jako uzavřený tří-dimenzionální prostor mezi dvě řady budov. [2]

Tak jako komunikace, tak i železniční síť výrazně zasáhla do struktury našich měst. Roku 1836 započala výstavba severní dráhy císaře Ferdinanda I. Už roku 1841 dorazil první vlak do Olomouce. Výstavba pokračovala velmi rychle. Roku 1842 kolejiště dosáhlo Lipníku nad Bečvou a roku 1847 Bohumína. Nejenže se síť vybudovávala z jihu na sever, ale zároveň se mírně rozšiřovala a pohlcovala významná města Moravy a Slezska.

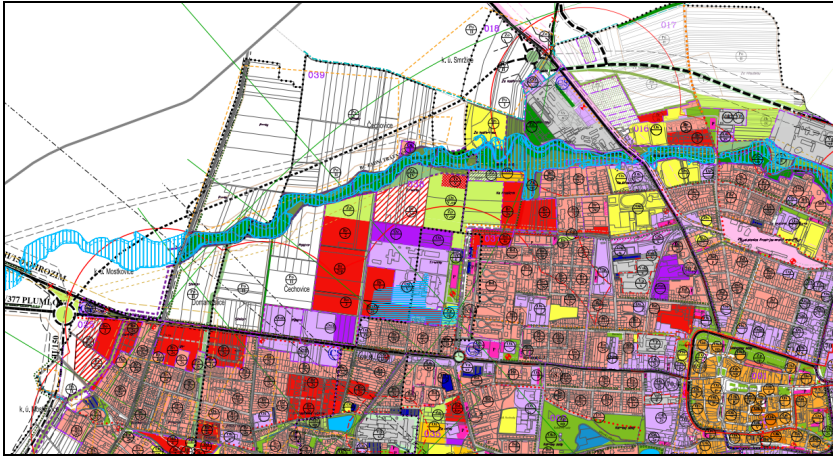


Obr. 7: Přerov – budování železničního uzlu (třetí vojenské mapování 1876 až 1878) [4]

### 2.3 Lidské bariéry

Do této oblasti můžeme především zahrnout legislativní stránku měst. Na vrcholu této pyramidy bychom mohli umístit zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a těsně pod ním prováděcí vyhlášky. A na konec vyhlášky, které vznikají a platí pro jednotlivá města.

Za hlavní nástroj by se dal považovat územní plán města, který by měl mít především za cíl udržitelný rozvoj města. Přitom musí mít na paměti jedinou bariéru a to hranici katastrálního území města. Přitom hranici katastrálního území můžeme považovat i za strop urbanizace města. Po naplnění kapacity území, nastává několik možností kam dál. Nyní by byla reálná možnost a to buď expanze do podzemí či do výškových staveb. Ale při dnešním pohledu na studovaná území je toto otázka daleké budoucnosti, protože většina má ještě velkou kapacitu pro zástavbu. Nesmíme zapomínat ani na obnovu zástavby a možný návrat do center městských struktur.



Obr. 8: Prostějov – část územního plánu [5]

### 3 ZÁVĚR

Urbanismus nebo také umění tvořit města, je soubor vědeckých a uměleckých metod a postupů sloužících při zakládání a formování lidského osídlení. Splní si tím své touhy a představy svých hodnot. Jedna hodnota, která se stává stále důležitější je péče o přírodní a člověkem vytvořené životní prostředí ve prospěch budoucích generací. Urbanismus, proto může být popsán jako používání akumulované technologické znalosti k ovládnutí a přizpůsobení prostředí udržitelným způsobem pro sociální, ekonomické, politické a duchovní potřeby. Je to metoda naučit a používat ji lidmi, a tím vyřešit celkový program požadavků na městské prostředí. Město, je proto prvkem duchovním a fyzickým a tudíž jedním z nejvyšších projevů této kultury. [1]

Při zkoumání jednotlivých mapových podkladů bylo autorkami článku nalezeno několik bariér, které výrazně ovlivnily vývoj městské struktury. Tyto bariéry byly rozděleny dle typologie původu na přírodní, umělé a lidské. U prvních dvou se opakoval stejný princip – buďto nalezená bariéra štěpila nebo ohraničovala strukturu města. Z toho vyplývá, že struktury městských sídel můžeme dělit na dvě hlavní skupiny a to na štěpené struktury a ohraničené struktury měst. Lidská bariéra byla brána jako nehmatná, ale za to velmi ovlivňující a důležitou součástí celé problematiky. Protože jediné lidské bariéry mají zodpovědnost za udržitelný rozvoj území a tudíž i budoucnost našich měst.

### LITERATURA

- [1] MOUGHTIN, C. *Urban Design: Method And Techniques*. 1st ed. Oxford: Architectural Press, 1999. 207 pp. ISBN 0-7506-4102-9.
- [2] MOUGHTIN, C. *Urban Design: Street And Square*. 3rd ed. Oxford: Architectural Press, 2003. 315 pp. ISBN 0-7506-57170.
- [3] *Geoportál ČÚZK: přístup k mapovým produktům a službám resortu* [online]. 2010 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz/>
- [4] *Laboratoř geoinformatiky: Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně* [online]. 2001, 2010 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://oldmaps.geolab.cz/>
- [5] *Portál územního plánování: Oficiální portál Ústavu územního rozvoje z oblasti územního plánování* [online]. 2012 [cit. 2013-05-01]. Dostupné z: <http://portal.uur.cz/>

### Oponentní posudek vypracoval:

Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., Ústav urbanizmu a územného plánovania, Fakulta architektúry, STU v Bratislave.

Doc. Ing. Josef Chybík, CSc., Ústav stavitelství, Fakulta architektury, VUT v Brně.