

PROMĚNY VE VYUŽITÍ ÚZEMÍ ČR V POSLEDNÍCH 20 LETECH

Vítězslav Kuta

Príspevek se zabývá zvýšenými nároky na dosud nezastavěné pozemky a proměnami využití pozemků v posledních dvaceti letech v České republice. Po úvodní poznámce pojednává o iniciačních zdrojích zmiňovaných změn. Vytyčuje základní oblasti a postupně se zabývá změnami v osídlení České republiky, změnami na území měst a změnami ve venkovských sídlech. Změny na území měst pak jsou pojednány ve vztahu na obytné území, výrobní území, území pro služby a dopravu. Závěr tvoří zhodnocení situace a rámcové náměty pro opatření.

Úvodní poznámka

Není pochyb o tom, že v posledních dvaceti letech sledujeme všude kolem sebe velký pohyb ve využití pozemků, který je zvláště patrný po roce 2000. Lze dokonce hovořit o velké akceleraci změn ve využití území. Nejenom že těchto změn je velký počet, ale jsou i velmi rozmanité, a to co do rozsahu, charakteru nových funkcí, umístění a průběhu v čase. Není v možnostech jednoho článku, aby se zabýval celou naznačenou škálou proměn ve využití území. Proto nezbývá než rezignovat pouze na relativně stručný přehled rozhodujících změn. Článek se neopírá ani o jednotlivé číselné údaje, které ostatně ve většině případů nejsou k dispozici. Nebude se ani snažit o jednotlivé hodnocení rozvojových důsledků. Pokusí se pouze na základě naznačeného přehledu upozornit na významnost současných proměn ve využití území. Základem bude tedy věcná klasifikace těchto proměn.

1. Iniciační zdroje změn

Zdrojů, jež iniciují u nás proměny ve využití území, je nesporně celá řada. Za rozhodující lze považovat zdroje z oblasti společensko-politické. Především je to proces transformace české společnosti od direktivního řízení k pluralitní demokracii a uplatnění tržních mechanismů. V našich podmínkách jde zřejmě o zdroj proměn ve využití území, jenž lze považovat za klíčový. S ním je svázán neméně důležitý zdroj představovaný postupem evropské integrace. Ale i v oblasti technicko-ekonomické vystupují do popředí dva zdroje, které svým významem převyšují mnohé další. V první řadě jde o prudký masový nárůst automobilové přepravy v České republice (nelze v této souvislosti opomenout středoevropskou tranzitní pozici České republiky, zejména z hlediska přepravy kamionové) a to včetně nárůstu počtu osobních automobilů, jejichž počet se v České republice za posledních dvacet let více než zdvojnásobil. Pro svůj význam v této souvislosti nelze rovněž opomenout rozvoj informačních technologií.

2. Základní oblasti proměn využití území

Má-li být poskytnut celkový reálný pohled na proměny využití území v České republice, pak je nezbytné základní oblasti proměn předem přiměřeně strukturovat, aby bylo možné jim věnovat individuální pozornost a posléze je shrnout ve výsledný poznatek. Za rozhodující oblasti, v nichž zmíněné proměny probíhají, lze označit v širším slova smyslu osídlení a vedle toho pak vlastní území měst a venkovských sídel. Samozřejmě i území měst a venkovských sídel je nezbytné pro naznačené potřeby dále desagregovat.

2.1 Osídlení

Rozvoj osídlení tradičně vykazoval nároky na nové území. Současnost však tyto nároky zvyšuje velmi dramaticky. Za hlavní nositele těchto zvýšených nároků lze z hlediska osídlení označit:

- Další růst sídelních a průmyslových aglomerací doprovázený přednostním růstem obcí obklopujících aglomerační centra (jádra) jako projev procesu suburbanizace.
- Všeobecný nárůst mobility společnosti.
- Snížení rozsahu dopravní dostupnosti železnicí, autobusy, ale i městskou hromadnou dopravou.
- Celkový obecný nárůst nároků na rozsah dopravní (viz dálnice) a technické infrastruktury (nové trasy pro vedení elektrické energie, plynu a nafty včetně rozšíření zařízení pro tvorbu zásob).

2.2 Území měst

Členění změn a aktivit, které v městech vyvolávají tlak na nová zastavěná území, lze pro jednoduchost členit dle funkčních zón definovaných Athénskou chartou, a to na obytné území města, výrobní území města, území určené pro služby všeho druhu (terciární sektor) a dopravní území města. Jednotlivé uvedené funkční typy území města je pak nutno pojednat samostatně.

2.2.1 Obytné území města

Změny a aktivity v rámci funkce bydlení vykazují snad největší nové nároky na zastavěná území měst. Ostatně právě bydlení se všeobecně přiznává onen základní městotvorný

charakter. Za rozhodující změny a aktivity nárokuje nová, dosud nezastavěná území, lze tedy označit následující:

- Nárůst stupně automobilizace (viz dvojnásobný počet automobilů v ČR) vede jednak k nárůstu množství pohybu automobilů na území města, ale především k tlaku na zvětšování ploch pro statickou dopravu. Nedostatek parkovacích míst je charakteristický nejen pro obytná území, ale stále zřetelněji především pro centra našich měst. Navíc nutno konstatovat, že nedostatek parkovacích míst v centrech našich měst je společný všem městům bez rozdílu jejich velikosti.
- Přesun distribuční sítě a některých druhů služeb na okraje měst (viz vznik supermarketů, hypermarketů a nákupních středisek), a to včetně velkokapacitních kulturně-sportovních zařízení (paláce kultury a sportu nebo různé víceúčelové haly).
- Navazující degradace některých objektů občanského vybavení v řadě sídlišť.
- Úbytek zelených ploch zejména na sídlišťích, a to ve prospěch dopravy, především dopravy v klidu. S tím rovněž souvisí celkový pokles kvality travnatých ploch našich sídlišť, což značně souvisí s celkovou regenerací panelových sídlišť, která má za úkol nejen regenerovat veškeré povrchové úpravy, ale i celou technickou a dopravní infrastrukturu.
- Poslední léta znamenají růst podílu individuální bytové výstavby, což samo o sobě představuje další nároky na dosud nezastavěné území, přičemž současný růst velikosti parcel nově budovaných rodinných domků situaci ještě dále zhoršuje.
- Vznik deprimovaných obytných území (viz gheta) ve svém důsledku povede nejspíše k plošné asanaci a nová výstavba ve srovnání s asanovanou vykáže nesporně vyšší nároky na potřebné území.

2.2.2 Výrobní území měst

Změny, jež probíhají v průmyslové výrobě, jsou stejně závažné jako změny v obytném území města, neboť ve svém důsledku rovněž představují značné nároky na dosud nezastavěná území našich měst. Je nutno uvést alespoň ty zásadní:

- Změny v úrovni výrobních technologií ruku v ruce s celospolečenskými změnami produkují zejména v technologicky vyspělé části světa nezbytnost restrukturalizace výrobní základny, která se v prvé řadě týká těžkého průmyslu. Za jiné lze jmenovat metalurgii. Restrukturalizace znamená ukončení nebo alespoň útlum některých výrobních činností. Ukončení činností zanechává devastované a kontaminované plochy, jež jsou dále bez provedené asanace nadzemních objektů a likvidace podzemních konstrukcí a bez provedené dekontaminace stěží využitelné. Mezi ukončením likvidované funkce a úspěšnou implantací funkce nové zpravidla uplyne 15 až 25 let. Pro úspěšné zaměstnání uvolněné pracovní síly je pak nezbytné vybudovat nová pracoviště, a to téměř vždy na dosud nezastavěných pozemcích. Pokud se jedná pouze o útlum výrobních činností, je situace neméně složitá, neboť ačkoliv klesne výrobní výkon a s tím i počet pracovníků, zpravidla se nezmenší veli-

kost výrobního areálu. Útlum znamená tedy pokles míry využití pozemků a nepřímě tak vytváří tlak na potřebu nových dosud nezastavěných pozemků. Specifickou situací vytváří ukončení těžby, zejména černého uhlí, kdy jsou k dispozici relativně malé výrobní plochy na povrchu, zatímco pro značný počet dělníků pracujících v podzemí je nutno hledat nové uplatnění, samozřejmě na úkor dosud nezastavěných ploch.

- Nezbytnost vzniku nových pracovních příležitostí znamená zpravidla nutnost otevření nových výrobních ploch – výrobních areálů. Obecně lze v této souvislosti konstatovat, že v případě měst procházejících restrukturalizací své výrobní základny přes stagnaci nebo pokles ekonomického potenciálu města roste jeho celková plocha výrobního území, nebo v případě útlumu dochází k poklesu míry využití výrobního území.
- Změna systému skladování především v montážních podnicích (viz automobilový průmysl) s sebou v podstatě nese přesun skladování z podnikových areálů na komunikace, zejména dálnice (rozhodující vliv kvalitní dopravy na efektivnost výroby). Pro komunikace to znamená dobudovat obslužná zařízení (např. rozsáhlá odpočívadla pro řidiče kamionů), což znovu představuje nároky na dosud nezastavěné pozemky.
- Růst nároků na ochranu životního prostředí výrobních závodů znamená nárůst nejen investičních nákladů, ale také nároků na území co do jednotky výkonu.

V závěru úvahy o výrobním území města nutno podotknout, že u nových velkých průmyslových závodů se silně uvolňuje vazba na strukturu osídlení a lze se obávat, že i tento fakt bude klást nároky na dosud nezastavěné pozemky. Celou situaci lze označit za rozsáhlý proces redistribuce výrobního území řady našich měst.

2.2.3 Území služeb města (terciární sektor)

Nejvýznamnějším stanovištěm občanského vybavení, zejména v souvislosti s restrukturalizačním procesem, jsou městská centra, která se tak současně stala největším pracovištěm města. Avšak ani takto rozvinutá městská centra neunikla vlivům proměn terciárního sektoru. I městská centra tak produkují nové nároky na dosud nezastavěná území, z nichž jsou uvedeny alespoň ty nejpodstatnější:

- Tak jako v případě obytného území města i městská centra opouštějí některé typy občanského vybavení. Jedná se především o typy občanského vybavení, které své služby poskytují velkému počtu klientů. Vzhledem ke své plošné náročnosti nacházejí umístění pouze za hranicemi zastavěné části města, na převážně zemědělských volných plochách.
- Nárůst velikosti kapacit přemísťovaných druhů občanského vybavení (např. distribuce, veřejné ubytování a stravování včetně rekreačních objektů, kulturní a sportovní zařízení) představuje vysoké nároky na dopravu v klidu.
- Důsledkem zmíněných trendů je nepřehlédnutelný nárůst rozsahu zastavěného území města.
- Dalo by se říci, že dokonce dochází v mnoha případech k zpochybnění center měst jako největších pracovišť města, ale i jejich celkového významu.

Je nutno říci, že tendence vztahující se k městským centrům se v mnoha ohledech překrývají s tendencemi, které jsou charakteristické i pro obytné území měst.

2.2.4 Dopravní území města

Aktivity jsou zde velmi výrazné, neboť postindustriální období je spojeno především s rozvojem a změnami dopravy. Některé z dále uvedených aktivit jsou charakteristické jak pro dopravní území našich měst, tak i pro dopravní území za hranicemi našich sídel, tedy dopravní území, které se týká spíše kategorie osídlení. Pro průkaznost přehledu však není tato okolnost rozhodující. Jedná se tedy o následující tendence:

- Přesun velké části objemu přepravy osob, materiálů i zboží z železnice na silnici znamená nesporně potřebu rozšiřování a zkvalitňování silniční sítě. Rozšiřování a zkvalitnění silniční sítě bezesporu vykazuje nové nároky na dosud nezastavěné území.
- Pokles nároků na objem železniční dopravy vede k zastavení provozu na mnohých průmyslových vlečkách i některých nevýznamných lokálních tratích. Vznikají tak průmyslové brownfields, přičemž zájem na řešení je zatím silně okrajovou otázkou.
- Přesun dopravní zátěže spolu s tradiční pozicí České republiky jako tranzitního středoevropského prostoru si v posledních letech stále intenzivněji vynucuje výstavbu dálničních tahů. Není pochyb, že právě výstavba dálnic představuje jeden z nejrozsáhlejších nároků na volné nezastavěné pozemky.
- Rozvoj dálniční sítě a tranzitní poloha České republiky vede v některých úsecích dálnic k jejich masivnímu obestavování skladovacími areály, které jsou zahrnovány do výrobního území města a evidentně nárokují nové pozemky, ačkoliv z hlediska zaměstnanosti představují někdy pouze dva pracovníky na hektar.
- K tranzitní úloze naší silniční a zejména dálniční sítě přistupuje i požadavek na zajištění dodávek surovin a polotovarů pro náš transformující se průmysl, a to včetně přepravy výsledné produkce. Nově budovaný průmysl konstituuje nové kooperační vazby s přímým dopadem na nové silniční stavby (viz případ kooperace výrobců automobilů v Nošovicích a v Žilině).
- Většina naší silniční sítě vznikala jako spojnice jednotlivých sídel. Dodnes proto v rozhodující části našich sídel prochází doprava jejich centry. Růst dopravy v posledních dvaceti letech však neúměrně zatěžuje naše sídla, což stále naléhavěji vyžaduje budování silničních obchvatů, a to v dosud nezastavěné části území.
- I když vysokorychlostní tratě nejsou zatím u nás budovány, není pochyb o tom, že se tak v brzké době stane. Naše členství v Evropské unii nás k tomu přiměje. V převažujícím rozsahu půjde o zcela nové trasy, opět s nároky na další dosud nezastavěná území.
- Objem letecké přepravy rovněž zaznamenává neustálý nárůst, což se nesporně promítá rovněž do nároků na nové území.

Doprava se ve svém souhrnu jednotlivých oblastí lidských aktivit v současnosti největší měrou podílí na nárocích na nové, dosud nezastavěné plochy, tedy na zemědělský

půdní a částečně i lesní fond. Snad pouze vodní přeprava nepřichází s novými nároky na území.

2.3 Venkovská sídla

Venkovská sídla jsou jediným segmentem předložené struktury, kde s největší pravděpodobností není nutno počítat se zvýšenými nároky na území. Nic z dosavadních tendencí tomu nenasvědčuje. Za základní současné tendence lze označit pokles zemědělské produkce a pokračující vyliďňování venkova. U poklesu zemědělské produkce lze spíše sledovat uvolňování dosud zastavěných pozemků. Pohřichu jde o vznik zemědělských brownfields, které se vyskytují v bývalých střediscích tzv. socialistické velkovýroby. S jejich řešením, tj. se snahou o návrat těchto pozemků pro jiné funkce, nebylo ještě ani započato. Pokračující odliv obyvatelstva z venkova může přinášet další uvolňování stávajících bytových objektů, což však ani v případě jejich provozu k rekreačním účelům změnu v rozsahu zastavěných pozemků zřejmě nepřinese. Jisté nároky by v souvislosti s chalupařením mohla pouze představovat případná změna v pořadí fenoménu prvního a druhého bydlení. I když některé příklady v tomto směru lze již dnes zaznamenat, nelze očekávat, že v nejbližší době se tento jev stane masovým.

3. Závěr

Není pochyb o tom, že vývoj posledních dvaceti let představuje mimořádné nároky na zábor dosud nezastavěného území, a že se v rozhodující míře jedná o zemědělský a lesní půdní fond. Tento vývoj zneklidňuje stále více lidí, pochopitelně především z okruhu odborné veřejnosti. Má své kořeny společenské, ekonomické a technické, v našem případě však také výrazně politické. Uměle brzděný a blokový vývoj související s našim začleněním do východního bloku reprezentovaného Radou vzájemné hospodářské pomoci a Varšavskou smlouvou po uvolnění v roce 1989 prudce akceleroval, a tak přinesl mnohé těžce zvladatelné změny. Zvýšené nároky na volné, dosud nezastavěné plochy, tedy na zemědělský a lesní půdní fond, jsou jedním z nich.

Celkový civilizační rozvoj a pokrok umožnil prvořadě v sekundárním hospodářském sektoru, tj. v průmyslu, díky probíhající mechanizaci, automatizaci, computerizaci a celkovému růstu produktivity práce, postupné uvolňování pracovní síly, a to vesměs ve prospěch služeb všeho druhu, tedy terciárního hospodářského sektoru. Ostatně se nejedná o nic překvapivého, neboť tento vývoj předpokládal již francouzský ekonom Jean Fourastie, který již v letech po druhé světové válce v řadě svých prací popsal proces zásadního přesunu pracovníků z průmyslu do služeb. Jeho předpoklad, že vývoj v jednotlivých zemích nebude v tomto směru rovnoměrný, ale naopak jeho postup bude záviset na celkové civilizační úrovni dané země, se více než potvrdil. Česká republika prožívá začátečnická léta tohoto procesu. Vezmeme-li také v úvahu prudký nárůst informačních technologií, a zejména nárůst stupně automobilizace vedoucí k zvýšené mobilitě všech obyvatel, pak je víc než patrné, že všechny uvedené procesy nemohou proběhnout bez značných nároků na nová

území. O takto formulované tezi nemůže asi být zásadního sporu. Uvedené nároky můžeme s jistou nadsázkou považovat za jakousi formu daně za zvyšující se civilizační úroveň. Předchozí konstatování však nemůže představovat jistou kapitulaci před naznačeným problémem. Zásadní otázkou totiž je, zda zmíněná daň není příliš vysoká, nebo zda vynakládání této daně není příliš neefektivní. Bohužel se zdá, že tomu tak skutečně je. Svědčí o tom zřejmě některé vybrané příklady:

- Dosavadní zkušenosti i mezinárodní příklady potvrzují, jak již bylo uvedeno, že v případě průmyslových brownfields od ukončení výroby po ukončení implantace nové činnosti uběhne 15 až 25 let. V této době je území nevyužívané a představuje i nadále výrobní území města. Zřejmě stejné časové odstupy lze očekávat i v případech brownfields zemědělských, dopravních a konec konců i v oblasti bytových areálů.
- V poslední době se stále častěji potvrzuje, že mnohé budované stavby jsou budovány příliš opulentně, a to nejen z hlediska standardů, ale i co do jejich nároků na území (viz některá současná stanoviska k dopravním stavbám).
- Není až tak výjimečným jevem, že některá ekologicky motivovaná opatření v investiční výstavbě vedou nakonec ke zvýšeným nárokům na nezastavěná území, což představuje důsledky naopak ekologicky ne příliš vítané.

Určitě by bylo možné snést i další příklady, ale v daném okamžiku by to nebylo příliš přínosné.

Zdá se, že dosavadní přístup naší společnosti k dalším postupujícím nárokům na zemědělský a lesní půdní fond je až příliš benevolentní a postrádá přiměřenou míru odpovědnosti k našim příštím generacím.

Je zřejmě nezbytné situaci věnovat zvýšenou, ale hlavně systematickou pozornost, opřenou o fundované znalosti z dané oblasti. Zřejmě bude nutné situaci zevrubně zmapovat, vyhodnotit a konstruovat vhodná a možná opatření, pokud se ukáže jejich potřebnost. Práce to nebude jednoduchá, bude vyžadovat nemalé náklady a čas. Jedno se však zdá jistě: zahájení takových prací nelze odkládat.

Použité zdroje:

KUTA, Vítězslav. Transformace průmyslových ploch města Ostravy jako důsledek útlumu těžby černého uhlí a konverze hutního průmyslu. In: *Územní rozvoj*, 1997, č. 1.

KUTA, Vítězslav. Souvislosti základních změn funkční struktury sídelních a průmyslových aglomerací. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 1998, č. 1.

KUTA, Vítězslav. *Rozvojové problémy ostravské aglomerace*. Sdružení pro obnovu severní Moravy a Slezska. Ostrava, 2001.

KUTA, Vítězslav – KUDA, František – FERKO, Martin. Proměny bydlení a současnost. *Sborník 2. ročníku mezinárodní interdisciplinární konference na téma Proměny bydlení*. Olomouc 19.–20. 9. 2006.

KUTA, Vítězslav – KUDA, František. Očekávané problémy a trendy v proměnách českého bydlení a úloha lokálních samospráv. *Sborník referátů z 10. ročníku konference Regenerace bytových domů – Dynamika proměn bydlení*. 14. 2. 2008.

*prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.
Katedra městského inženýrství
Fakulta stavební VŠB – TU Ostrava*

ENGLISH ABSTRACT

Transformations of Land Use in the Czech Republic over the Last Two Decades, by Vítězslav Kuta

This contribution comments on the increased requirements for undeveloped property and the transformations of the usage of building lots in the last two decades in the Czech Republic. After an introductory remark, some initiatory arguments for change are mentioned. Basic areas are delimited, with comments on the alterations in the habitation structure of the Czech Republic, changes in urban areas, and changes in rural settlements. Subsequently, changes in urban areas are analyzed as for residential zones, industrial areas, and those for services and transportation. A final review of the situation and some general suggestions conclude the article.