

NĚKTERÉ ASPEKTY ZMĚN OBYTNÉHO ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY V ČASE

Vítězslav Kuta, Stanislav Endel

Článek pojednává o proměnách obytného území měst v České republice v období po roce 1990, tedy po proběhlých politických, ekonomických a sociálních změnách. Jedná se především o proměny motivované procesem automobilizace a procesem výstavby shopping center. Důsledky zmíněných procesů jsou porovnány se stavem před rokem 1990. Na základě porovnání jsou pak formulovány některé závěry.

Úvodní konstatování

Všichni jsme dnes a denně konfrontováni s proměnami našeho života v důsledku vývojových změn ekonomických, technologických, politických, kulturních, mravních a mnoha dalších. Všeobecně lze hovořit o změnách životního stylu. Některé záměny nás uspokojují, jiné však vyvolávají spíše varovné pocity. Tyto pocity jsou vnímány velmi diferencovaně ve vazbě na sociální strukturu naší společnosti. Všechny se však postupně promítají do fyzického stavu prostoru, jenž obýváme a v němž se pohybujeme. Nejmarkantnější změny prostoru pak spatřujeme v zastavěném území sídel, které představuje soubor našich sídel, dopravní a technické infrastruktury státu, jakož i prostory některých individuálních staveb rozličných funkcí. Všeobecně se hovoří o čtyřech základních městských funkcích, a to o bydlení, zaměstnání, rekreaci a vše spojující dopravě.

O změnách, které se udály za minulého režimu, disponujeme poměrně přehlednými informacemi, a to zejména díky urbanismu a jemu příbuzným disciplínám. Jinak je tomu z pohledu vývoje v posledních cca třiceti letech, tj. v období po zásadní změně společenského klimatu, kdy deskripci oněch změn v mnoha směrech postrádáme. Nicméně ohromná dynamika a akcelerace těchto změn si stále naléhavěji vyžaduje naši pozornost.

Komplexní uchopení dané problematiky je však stěžejně reálné, proto bude pozornost zaměřena pouze na jeden vybraný segment, který svým významem a charakterem nejlépe osvětluje danou vědní oblast. Pro tuto potřebu se nabízí segment obytného území.

Záměrem článku není ani tak vyčerpávající zachycení procesů změn, jako spíše podnět k zájmu či debaty na dané téma.

Zdůvodnění výběru a významu obytného území

Především je nezbytné zdůvodnit význam a výběr obytného území pro předkládanou úvahu. Mimořádný a primární význam bydlení se pro zdravý, bezkonfliktní a udržitelný vývoj společnosti jeví jako zcela průkazný. Jedná se o argumenty urbanistické, sociální i společenské, a to existenční i obecně rozvojové. Význam bydlení pro společnost je zcela klíčový a lze jej doložit následujícím výběrem těch nejvýznamnějších argumentů.

- Bydlení je vždy řazeno spolu s prací a ošacením mezi základní životní potřeby člověka, bez jejichž naplnění je vždy ohrožena sama jeho existence.
- Bydlení zasahuje a dotýká se všech občanů bez rozdílu věku, vzdělání a sociálního postavení.
- Bydlení provází člověka po celý jeho život.
- Funkce bydlení tvoří základní městotvorný prvek.
- Obytné území představuje vždy, co do plošné rozlohy, největší část zastavěného území města.
- Bydlení je přítomno v každém sídle a městě. Bez přítomnosti bydlení nelze hovořit o městě.

Aby bylo možné ozřejmit probíhající změny v poválečném období, je nezbytné alespoň stručně charakterizovat vývoj do doby uvedených politických změn, a to včetně stavu v sa-

motném roce 1990. Teprve pak bude možné zachytit změny po roce 1990 a pokusit se formulovat některé závěry, případně doporučení.

Stručná charakteristika poválečného vývoje včetně stavu k roku 1990

Konec 2. světové války zastihl Československo v hluboké bytové krizi, na níž se primárně podepsalo válečné období. Na situaci nic nezměnil ani odsun německých občanů z pohraničních oblastí. Snaha o novou bytovou výstavbu byla sice energická, nicméně záhy se ukázalo, že tradičními technologiemi (cihelné zdivo) je co do objemu nezvladatelná. V šedesátých letech se však našlo řešení v nasazení panelových technologií, kdy vlastní v podstatě železobetonové panely byly vyráběny průmyslově, a po přepravě na staveniště montovány v bytové objekty. I problém nedostatku veřejných prostředků na novou bytovou výstavbu byl překonán zapojením soukromých financí občanů formou družstevní bytové výstavby. Naznačenou cestou byla bytová krize v podstatě překonána a všichni občané dosáhli na víceméně přiměřené bydlení. V převážné většině našich měst tak byla rozhodující část bydlení soustředěna na území tak zvaných sídlišť, která zahrnovala vlastní bytové objekty a objekty nezbytného občanského vybavení v rozsahu denní a převážně i časté potřeby, zatímco objekty pouze občasných potřeb byly situovány výhradně v městských centrech. Výstavba rodinných domů byla na okraji státního zájmu a byla do značné míry ponechána individuálnímu občanskému zajištění (výstavba svépomocí).

Stupeň automobilizace nebyl příliš vysoký, a navíc automobil převážně sloužil k dopravě za víkendovou rekreací. Přepřevahu občanů za prací a nadokřskovou vybaveností v rozhodujícím rozsahu zajišťovala dotovaná veřejná městská hromadná doprava. Z hlediska urbanistického konceptu byl uplatňován princip, kdy občan po příjezdu ze zaměstnání do svého obytného území městskou hromadnou dopravou na pěší cestě ke svému domovu navštívil tzv. okřskové středisko, kde realizoval své denní a časté potřeby (distribuce – např. potraviny a drogerie a některé služby – např. pošta a holičství).

Bytový fond tak v devadesátých letech pokrýval základní potřeby takřka všech obyvatel, nicméně současně vykazoval celou řadu defektů. Na ukázkou bude stačit uvést ty nejmarkantnější. Obytné domy byly šedivé a jednotvárné. Působily v celku bezútěšně. Všechny obytné domy vykazovaly vysoký stupeň zanedbané údržby a potřebné obnovy. Špatnou údržbou trpěly i zelené meziblokové plochy a veřejné prostory. Nejinak tomu bylo i se stavem technické a dopravní infrastruktury. Plochy pro statickou dopravu však byly v zásadě dostatečné.

Procesy sledovaných rozvojových změn

Jaké zásadní změny obytného území se tedy v devadesátých letech zahájily? Všechny byly samozřejmě spojeny se změnou politického a společenského klimatu po roce 1990. První impuls přišel v nárůstu počtu osobních automobilů, což usnadnila možnost dovozu automobilů cenově dostupných pro rozhodující část obyvatel. Zvláště nutno zdůraznit, že se nejednalo pouze o vozy nové, ale dokonce v některých letech ve větším měřítku o starší vozy z části již opotřebené. Jak se tedy zvětšoval počet osobních automobilů, zvyšovalo se i jejich průměrné stáří. Počet automobilů dnes představuje dvou až trojnásobek počtu z roku 1990. Uvedený proces se v relativně krátké době propojil s trendem postupného budování nové formy distribučních provozů, tedy supermarketů, hypermarketů a zejména samostatných nákupních center, v jejichž počtu dnes Česká re-

publika představuje špičku mezi státy Evropské unie. Oba jmenované trendy jsou samozřejmě úzce provázány s celkovým civilizačním a technologickým vývojem a zejména s procesem světové globalizace. V souvislosti s budováním supermarketů, hypermarketů a shopping center je však nutno přistoupit k jisté teoretické odbočce.

Po dlouhodobém postupném vývoji metod obchodních distribučních jednotek od formy individuálních obchodních zařízení přes prodej v obchodních domech a zavedení samoobslužného prodeje, kdy nakupující přichází pěšky, se prosadila forma obchodních středisek (shopping center), kdy nakupující přijíždí vlastním vozem (nákup autem). Tato forma však vyžaduje nejen to, že nakupující disponuje osobním automobilem, ale prodejní zařízení musí disponovat potřebnými parkovacími plochami a širokým sortimentem zboží denní, časté i občasně potřeby, a to vše na jednom místě. Odtud plyne lokalizace těchto zařízení na okraji zastavěného území měst u rozhodujících vjezdů do města. U nás tuto formu poměrně agresivně prosadily nadnárodní řetězce, pro něž naše veřejná správa nebyla zcela rovnocenným partnerem. Dříve, než bude přistoupeno k důsledkům těchto počínů z hlediska vlastních shopping center, ale i obytného území našich sídel, je nezbytné přidat ještě několik poznámek.

Zmíněná forma nákupních center má svou kolébku ve Spojených státech amerických. Evropská struktura osídlení je založena na dvou fenoménech, a to městu a vesnici, kdy v obou byl obchod umístěn diferenciovaně. Struktura osídlení USA však v podstatě nezná vesnici a místo ní zajišťují zemědělskou produkci rodinné farmy jako solitéry, jež co do počtu obyvatel představují nevelký díl obyvatel. Americké osídlení umísťovalo veškerý obchod do měst různých velikostí. Farmáři dojížděli nakupovat s jezdeckým koněm nebo koňským potahem. Poté co Ford cenově zpřístupnil svůj vůz, dojížděli farmáři za nákupem osobním automobilem. Při vzniku shopping center se pro nakupující farmáře nic nezměnilo, zatímco v Evropě, tudíž i u nás, se masový vznik nákupních středisek hluboce vryl do podstaty naší struktury osídlení.

Doplnění porovnání s evropským kontextem by v daném případě bylo argumentačně nadbytečné, neboť osídlení Evropy ve všech zemích je příznačné přítomností vesnic ve vztahu na města. Rozdíl je pouze v tom, že Evropa západní prožívala proces vzniku shopping center dříve a v delším časovém úseku a tyto země tak neměly o vlivu na venkov dostatečnou představu, zatímco státy střední a východní Evropy prožívaly tyto změny později a poměrně překotně, a to v době, kdy již byl o důsledcích těchto změn pro venkovské osídlení dostatek informací, na něž přesto prakticky nebylo reagováno.

Nyní je tedy možno přistoupit k představení důsledků uvedených procesů – jednak na obytná území našich měst a zejména městských center, jednak na prostory lokalizace samotných shopping center a jednak na venkovské oblasti. Vše je doplněno souborem obecných problémů, které uvedené změny způsobily.

Rozvojové změny a jejich souvislosti

Celková změna se zpočátku projevila prudkým nárůstem počtu automobilů zejména u občanů, pro něž byl automobil do té doby nedostupný. Po nástupu budování supermarketů, hypermarketů a shopping center se však vlastnictví automobilu stává pro většinu obyvatel nezbytnou potřebou pro obstarání nákupů a později i značné části služeb. Proces v současnosti vrcholí, kdy distribuce i velká část služeb opouští obytné území a cestou nové investiční výstavby se umísťuje mimo zastavěné území měst do nových distribučních center. Přesun se však nedotýká pouze obytného území měst, ale i městských center a vesnic v zájmovém území města.

V počátku uvedených procesů nebyly jednotlivé důsledky zcela zřejmé, nicméně zejména odborná veřejnost si měla uvědomit, že veškeré rozvojové změny vždy produkují pro společnost nepřehlédnutelný pozitivní prospěch, ale současně i řadu rozporuplných důsledků. Je při tom vždy jasné, že pozitivní důsledky inzerují investoři,

developeři, tedy obecně stavebníci, zatímco negativa se obcházejí nebo dokonce zamlčují. Tato jednostrannost je velmi zavádějící a nebezpečná. Otázkou, která se sama nabízí, je, kdo je tedy ve společnosti odpovědný za dešifrování oněch negativních důsledků. Bez podrobnějších rozborů lze tuto odpovědnost přiřknout právě veřejné správě. Neboť kdo jiný má povinnost dešifrovat negativní důsledky jménem společnosti a pro společnost a kdo jiný má legislativně zakotvené nástroje na jejich řešení?

Na tomto místě nezbyvá, než se ve větší stručnosti pokusit o definování oněch pozitivních ale i negativních důsledků, díky kterým je možno se dopracovat poznání, kdo se z hlavních aktérů a účastníků rozvojových změn zhostil svého úkolu a jak.

Nejvhodnější bude rozvést předem pozitivní přínosy vzniku nákupních center pro města i život jejich obyvatel společně, tak jak jsou při propagaci investičních záměrů uváděny.

Rámcový přehled pozitivních přínosů pro občany

Pozitivní přínosy jsou vesměs v odborné literatuře směřovány k jednotlivým občanům, aniž jsou přiměřeně reflektovány ekonomické, sociální či urbanistické důsledky pro celou společnost. Nicméně je nezbytné je uvést. Přínosy jsou tedy následující.

- Výrazné zvýšení kultury prodeje.
- Rozšíření sortimentu zboží.
- Růst kvality obalové techniky.
- Možnost nákupu na jednom místě.
- Možnost uskutečnění celodenních nákupů.
- Možnost plnohodnotného občerstvení během nákupu.
- Možnost uspokojení potřeby řady dalších služeb.
- Snadno dosažitelné bezplatné parkování často v krytých prostorech.
- Prodloužená otevírací doba až na celodenní provoz, a to i během dnů volna.
- Růst kvality prodáváného zboží.

V některých případech je hodnota uvedených pozitivních přínosů dosti relativní. Jde například o růst kvality obalové techniky, ale zejména o poslední dvě položky – celodenní provoz a růst kvality prodáváného zboží.

Dále je již možné sporné či negativní důsledky diferencovat dle jednotlivých uvedených funkčních území.

Přehled negativních důsledků v obytném území

- Distribuční síť v plném rozsahu spolu s některými službami opouští obytná území měst.
- Snížila se sociální kontrola v obytném území.
- Ztrácí se funkční a objektová rozmanitost.
- Část uvolněných objektů, zejména distribučních, je obsazována obskurními službami (např. hernami) a tyto objekty jsou nejvíce zanedbané.
- Silně se prosazuje forma nákupu automobilem.
- Lidé bez automobilu jsou v dostupnosti distribuce a služeb de facto diskriminováni.
- Zvyšuje se tlak na pohyb automobilů ve městech i regionech.
- Roste intenzita automobilové dopravy v obytném území měst.
- Dochází k enormnímu a skokovému navýšení nároků na parkování na „sídlitích“, což vede k parkování na zelených plochách a posiluje možnost ghatt.
- Degraduje se rekreační a relaxační funkce meziblokových prostorů a obytného území jako celku.
- Celkové životní prostředí obytného území se zhoršuje, zejména díky růstu množství výfukových plynů.

Souhrnně lze hovořit o celkovém zhoršení životních podmínek v obytném prostředí.

Přehled negativních důsledků v městských centrech

V centrech našich měst je vždy situována vyšší městská vybavenost a rovněž je vždy přítomno i bydlení, a pro-

to je nutné pojednat i o problémových důsledcích na městská centra.

- Občanské vybavení pro denní, častou a občasnou potřebu lidí je přesouváno z center měst do shopping center.
- V městských centrech oslabují tradiční městské funkce.
- Městská centra se vyliďňují a dochází k jejich postupné dehonestaci.
- Stále zaznamenáváme dramatický nedostatek parkovacích míst, který nadále podporuje odchod služeb do shopping center a tím zásadně ovlivňuje rozvoj městských center.
- Za intermezzo je nutno považovat převod bydlení na nebytové prostory po roce 1990 (restituce) a jejich pozdější návrat na funkci bydlení. Sem lze zařadit i obtížný návrat bydlení do nebytových prostor po odchodu administrativních služeb do budovaných pronajimatelných administrativních budov mimo hranic městského centra.

Úbytek významu našich městských center se dnes již více méně projevuje u všech měst.

Přehled důsledků pro vlastní areály shopping center

Důsledky pro vlastní plochu shopping center se souborně promítají i do obecných problémů měst, přesto je pro ujasnění vhodné jejich uvedení.

- Nákup osobním automobilem si vynucuje prodejní plochy situovat do jedné výškové úrovně, což výrazně zvětšuje nároky na zastavěnou plochu objektu.
- Vlastní funkce distribuce a služeb představuje pouhou cca jednu třetinu území, zbytek je věnován parkování.
- Vzhledem k lokalizaci distribučních center za hranicemi zastavěného území měst dochází k rozsáhlému záboru zemědělského půdního fondu, aniž se mění počet obyvatel.
- Lehké konstrukce nových prodejních objektů s krátkou životností negarantují stabilitu stanoveného funkčního využití.

- Projevuje se problematičnost non-stop provozu v průběhu dne, sobot, nedělí i svátků.
- Ziskový kapitál odchází do zahraničí.
- Poškozuje se pozice místních dodavatelů zboží.
- Uplatňují se některé ne zcela přijatelné praktiky vůči zaměstnancům i klientům.
- Rozšiřuje se celkové zastavěné území měst.

Zcela specifické důsledky lze sledovat u venkova v zájmovém území zejména našich velkých měst.

Specifické důsledky na pozici venkova

Realizace a uplatnění shopping center na okraji našich měst likviduje distribuční síť venkova v příměstských oblastech minimálně do vzdálenosti 30 km. Ačkoliv venkovští zákazníci zvyšují příjmy obchodních řetězců, odstranění absence distribuce na vesnicích finančně zajišťují obce, neboť obce musejí zajistit pokrytí všech základních potřeb svých občanů, i když mnozí nemají možnost si zajistit svůj nákup vlastním automobilem.

Popsaná situace evokuje ze strany obchodních řetězců představu tunelování obecních rozpočtů, neboť obce musí věcně i finančně zajistit obnovení a provoz malých obchodů ve své vesnici. Situace je nesporně v některých případech spojena s nebezpečím zániku některých vesnic, což představuje vážný zásah do naší stávající struktury osídlení.

Některé obecné problémy našich měst

Výstavba objektů a areálů distribučních řetězců nesporně ovlivňuje všechna města a vesnice, tedy v podstatě celou strukturu našeho osídlení, naší krajiny, přírodní a životní prostředí našich lidí, ale ovlivňuje také všechny naše obyvatele i návštěvníky. Bude tak vhodné prezentovat i celostátní dopady uvedeného.

- Probíhá zásadní změna urbanistické struktury našich měst, a to s oslabením funkce městského centra i obytného území.
- Dochází k nedostatečné obnově až devastaci regionálního a lokálního dopravního skeletu zejména v prostorách příměstských oblastí.
- Byla oslabena městská veřejná hromadná doprava i doprava železniční, čímž je však oslabena i dojížděka do zaměstnání.
- Dochází k zásadní změně dopravních toků v městech.
- Do jisté míry sem rovněž patří vznik a stále větší rozvoj území rodinných domů v satelitních sídlech zejména velkých měst bez zajištění rozšíření nezbytného občanského vybavení a hodnotného dopravního silničního napojení na jádrová města.
- Nová shopping centra jsou dokonce umísťována ve zcela volné krajině bez vazby na konkrétní města, avšak ve vazbě na naši celostátní silniční síť.

Celý přehled vývojových změn si však vyžaduje několik poznámek a upřesnění. Především přehled si nečiní nárok na vyčerpávající úplnost, ale rovněž nevyklučuje některé méně podstatné nepřesnosti. Rovněž se text programově vyhýbá stanovení významové váhy jednotlivých důsledků, jakož i jejich zásadnímu hodnocení. Naopak za podstatný lze označit fakt, že přehled potvrzuje širokou škálu důsledků zmíněných procesů, jež zásadně a dlouhodobě ovlivňuje život a osud naší společnosti. Je nutné rovněž podotknout, že důsledky procesů uvedených změn nejsou výhradně pouze ty uvedené (proces automobilizace a vzniku shopping center), ale v některých případech působí i další paralelně probíhající vývojové změny, například proces postupného vzniku brownfields. Rovněž nutno zdůraznit, že smysl článku nelze hledat v paušálním odmítání nových vývojových procesů a trendů, ale pouze v pokusu o hledání nástrojů na eliminaci nebo alespoň omezení negativních důsledků vývojových změn.

Rámcové závěry

Základním závěrem předkládaného textu je nekompromisní zdůraznění, že již při nástupu nového zásadního trendu či procesu je naprosto nezbytné odpovědně definovat společenské, sociálně ekonomické a územně technické pozitivní i negativní důsledky a dopady nastolovaných vývojových změn, a to s cílem pozitivní důsledky posílit a negativní vyloučit či alespoň omezit do přijatelné formy. Nutno zdůraznit, že se musí jednat o všechny zásadní trendy a procesy, které se budou ve společnosti odehrávat. I v případech procesů, u kterých nebyl rozbor proveden při vzniku aktivity, je nezbytné jej uskutečnit dodatečně, neboť řešit lze pouze poznané problémy.

Nesporně zde musí sehrát rozhodující úlohu veřejná správa, a to v rovině lokální, regionální a celostátní. Má-li tuto roli veřejná správa úspěšně splnit, pak musí být podpořena stabilními odbornými týmy, jež provedou nezbytný rozbor a navrhnou nutná opatření. Samozřejmě cílem je pak jejich realizace.

Závěrem nezbyvá než připomenout, že zavedení každé nové aktivity či činnosti, a nejinak je tomu i v našem případě poznání důsledků a rozboru nastupujících zásadních vývojových změn, vyžaduje splnění několika rozhodujících podmínek. Za prvé je nutno disponovat pracovníky dostatečně orientovanými v rozborované problematice vývojových změn. Za druhé je nutno soustředit potřebné finanční prostředky na pořízení požadovaného popisu, rozboru a stanovení opravných návrhů. Za třetí je nezbytné zajistit akceschopnou instituci pro plnění uvedených podmínek a u veřejné správy i politické reprezentace docílit rozhodnou vůli k jejich provedení, neboť jak praví přísloví, když někdo nechce, je to horší než když nemůže. Nelze ani dostatečně podtrhnout nezbytnou následnost energetické a neodkladné realizace navržených opravných návrhů.

Použité zdroje:

- [1] KUTA, Vítězslav – ENDEL Stanislav. *Investice a investiční procesy v podmínkách samosprávy*. Ostrava: Statutární město Ostrava, 2016. ISBN 978-80-906091-8-1.
- [2] KUTA, Vítězslav – ENDEL Stanislav. *Ostrava jako regionální metropole*. Ostrava: Statutární město Ostrava, 2015. ISBN 978-80-906091-1-2.
- [3] KUTA, Vítězslav. *Rozvojové problémy Ostravské aglomerace*. Ostrava: Sdružení pro obnovu severní Moravy a Slezska, 2001.
- [4] KUTA, Vítězslav. *Urbanismus a teorie stavby měst: vybrané kapitoly z urbanismu*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2012. ISBN 978-80-248-2820-6.
- [5] PRAŽSKÁ, Lenka – JINDRA Jiří. *Obchodní podnikání*. 2. přeprac. vyd. Praha: Management Press, 2002. ISBN 80-7261-059-7.

prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.
Ing. Stanislav Endel, Ph.D.
VŠB-TU Ostrava

ENGLISH ABSTRACT

Some aspects of developments in Czech housing territories over time, by Vítězslav Kuta & Stanislav Endel

This article deals with changes that have taken place in the housing territories of towns and cities in the Czech Republic after the political, economic and social transformation of the early 1990s. In particular, our focus is on developments motivated by increased automobility and construction of shopping malls. The consequences of these processes are compared to the situation before 1990 and several conclusions are based on this comparison.