TRANSFORMACE PŘÍMĚSTSKÉ KRAJINY

Aleš Létal, Irena Smolová, Zdeněk Szczyrba

Cílem následujícího příspěvku je představit na příkladu modelového území příměstské krajiny základní rámec její transformace během posledního desetiletí. Autoři se přitom soustředili na relevantní socio-ekonomické krajinotvorné pochody v území periferní urbánní krajiny regionálního centra Olomouce, které svým společensko-ekonomickým významem determinuje změny v jejím dosavadním využívání. Z hlediska metodického byla za periferní krajinu zvolena okrajová zóna sídlištní zástavby v linii kontaktu se zemědělskou krajinou a krajina venkovského typu periferní zóny urbanistického celku Olomouc včetně venkovského zázemí města (periferní urbánní a suburbánní zóna).

Krajinná struktura

Pro každou část krajinné sféry je důležitý geografický objekt, jehož místo v obecném pojetí je označováno jako „lokace". I když má tato lokace v krajině bodový charakter, přesto každý bodový prvek (např. sídelní prvky, průmyslové závody, velká obchodní centra) implikuje vznik prostorové organizace lokací s různým stupněm složitosti vazeb, prostorových procesů a jevů (uzly, sítě). Intenzitu lokací geografických objektů v šíři jejich spektra v krajině přitom nejlépe vystihuje tzv. gradient krajinných změn, který začíná přírodní krajinou bez větších vlivů člověka a končí krajinou zcela urbanizovanou (Forman et Godron, 1993).

Celkový vzhled krajiny, její potenciál, možnosti a způsoby ve využívání a další vlastnosti jsou výsledkem dlouhodobého vývoje přírodních složek a antropogenních vlivů. Uspořádání složek v krajině, prvků a vazeb mezi nimi je označováno jako **krajinná struktura**. Horizontální struktura krajiny (prostorová struktura), je neustále narušována v důsledku přírodních i antropogenních vlivů, čímž se zvyšuje její heterogenita. Přesto se krajina v každém časovém okamžiku nachází ve stavu dynamické rovnováhy. Tento vysoce heterogenní systém lze podle procesní závislosti na základních charakteristikách prostředí a na lidské populaci zjednodušeně rozčlenit do tří základních systémových vrstev (subsystémů): primární, sekundární a terciární (Löw, 1995). Zatímco primární krajinný subsytém je tvořen prostorově funkčními danostmi, které se řídí ryze přírodními zákonitostmi a vztahy (tj. bez vlivu člověka), sekundární krajinný subsystém je prostorově funkčním vyjádřením člověkem vytvářených využívacích systémů. Projev tohoto subsystému vytváří v krajině nejvýraznější vrstvu, tzv. sekundární krajinnou strukturu. Naproti tomu terciární krajinný subsystém je prostorově funkčním vyjádřením lidských představ o vnímané realitě. Řídí se ryze psychologickými a sociologickými zákonitostmi (např. obytnost krajiny, její vzhled, citové vazby na krajinu, rekreace v krajině apod.). Tento subsystém v krajině vytváří často skrytou, zato ale vždy reálně existující terciární krajinnou strukturu.

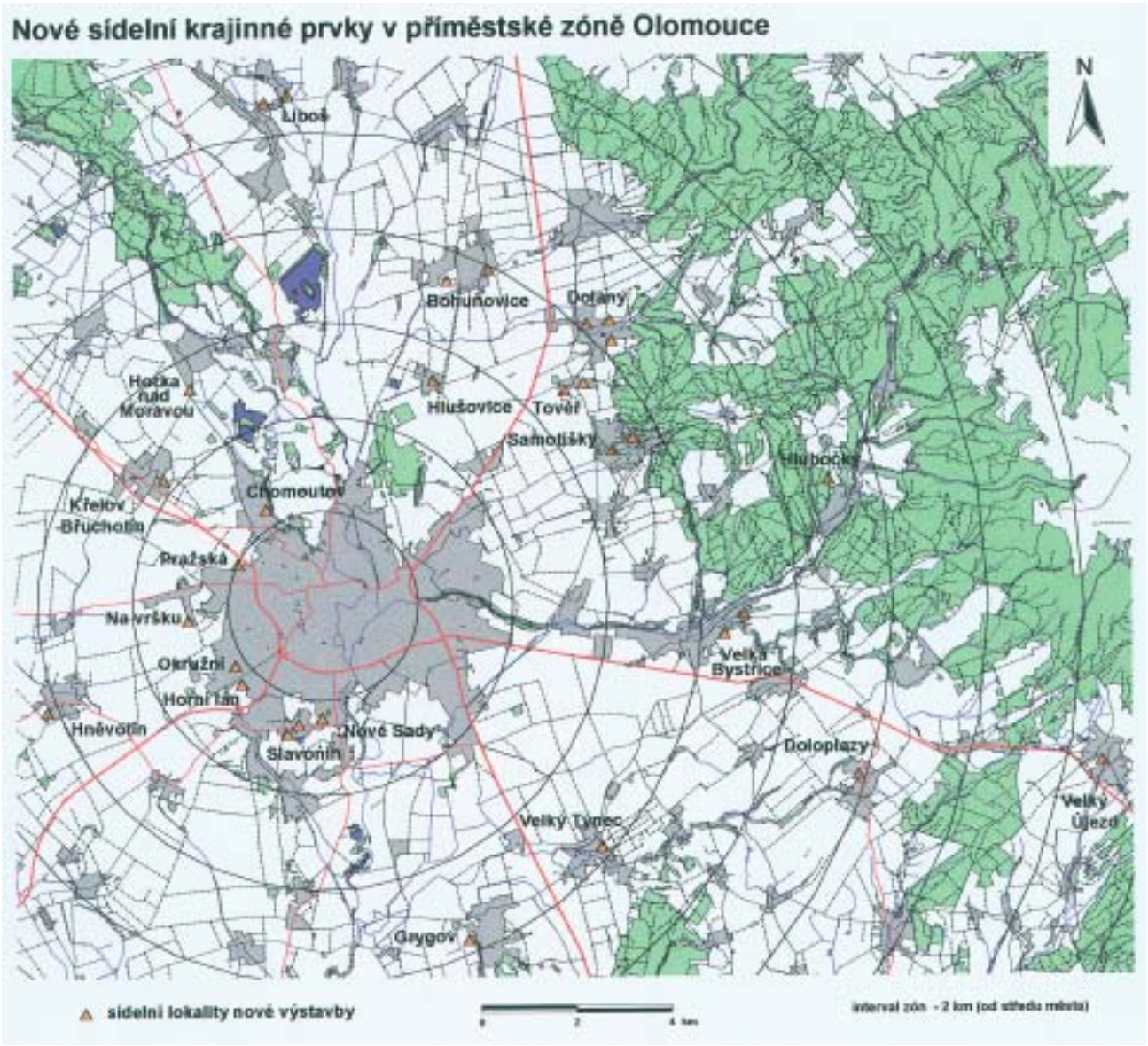
Příměstská krajina

Devadesátá léta přinesla celou řadu změn, které jsou mimo jiné výrazem formování nových parametrů a kritérií ve využívání krajiny. Z pohledu dnešního vývoje krajinné struktury ČR prochází dynamickou transformací zejména oblast krajinného typu označovaná jako příměstská krajina – která tvoří zónu přechodu mezi městem a volnou krajinou. Tuto oblast významně zasahují především projevy **suburbanizace**, kde původně zemědělská funkce způsobu využití území je nahrazována jinými funkcemi, zejména vlivem komerčních projektů.

V širším pojetí lze transformaci příměstské krajiny chápat jako proměny periferní urbánní krajiny a suburbánní zóny, kde kromě výstavby velkých nákupních center je to dále zakládání nových industriálních a skladovacích zón, a pak také nová výstavba rodinných a bytových domů v satelitních lokalitách (suburbanizace nerezidenčních i rezidenčních funkcí). V kontextu soudobého vývoje v České republice suburbanizace přidává ke stávající prostorové struktuře města další prstenec jeho urbanistické struktury. Sociálně prostorový model města se stále více přibližuje polycentrickému modelu, vycházející z principu existence více jader ve vnitřní struktuře městské krajiny, z nichž každé se specializuje na některou z funkcí (průmysl, obchod, bydlení, rekreace atd.). Výrazněji se rozvoj některých koncentrovaných forem suburbanizace (suburbií) v ČR prosazuje od 2. poloviny 20 století.

Morfologicky a sociálně ekonomicky se česká periferní urbánní i suburbánní venkovská krajina transformuje po vzoru mnoha západoevropských zemí, avšak s tou výjimkou, že krajinotvorné pochody v ní probíhající mají v čase větší dynamiku vývoje. Patrné je to zejména u krajinné implantace obchodně-komerčních prvků. Tento strukturní prvek krajiny velmi výrazně ovlivňuje soudobý charakter jejího využívání, a to především v periferní urbánní poloze. Teprve tato geografická poloha v návaznosti na vhodné dopravní napojení v území dovoluje investorům plně využít „předností", jaké spotřebitelům nabízí nové velkoplošné obchodní stavby. Počítá se přitom s vysokou mobilitou klientů, a tak prioritně jsou v území řešeny otázky dostatku ploch pro parkoviště a nové komunikace. Nejde přitom jen o vnitřní obslužný komunikační systém velkoprodejen, tj. vlastní parkoviště a nezbytné napojení objektů na stávající komunikační osy, ale některé velké projekty z řady velkých hypermarketů či regionálních nákupních center vyvolávají dopravní investice daleko širšího územního rámce (rozšíření stávající průjezdnosti komunikací o nové pruhy, nová řešení křižovatek apod.). Vlivem krajinné implementace o nové obchodně-komerční prvky dochází tedy k rozsáhlé antropogenní transformaci příměstské krajiny, přičemž nezanedbatelný je vliv právě těchto dopravních krajinotvorných pochodů (viz dále).

Zatímco již bylo možné naplno zaregistrovat výstavbu velkých obchodních center v periferních lokalitách většiny našich velkých měst (v případě malých hypermarketů vesměs již od okresní úrovně), otázce rozvoje nových sídelních prvků a jejich funkční krajinné implementace nebyla u nás dosud věnována patřičná pozornost. Snad jen v případě „urban sprawl" v metropolitní oblasti Prahy, popř. v zázemí některých našich velkých



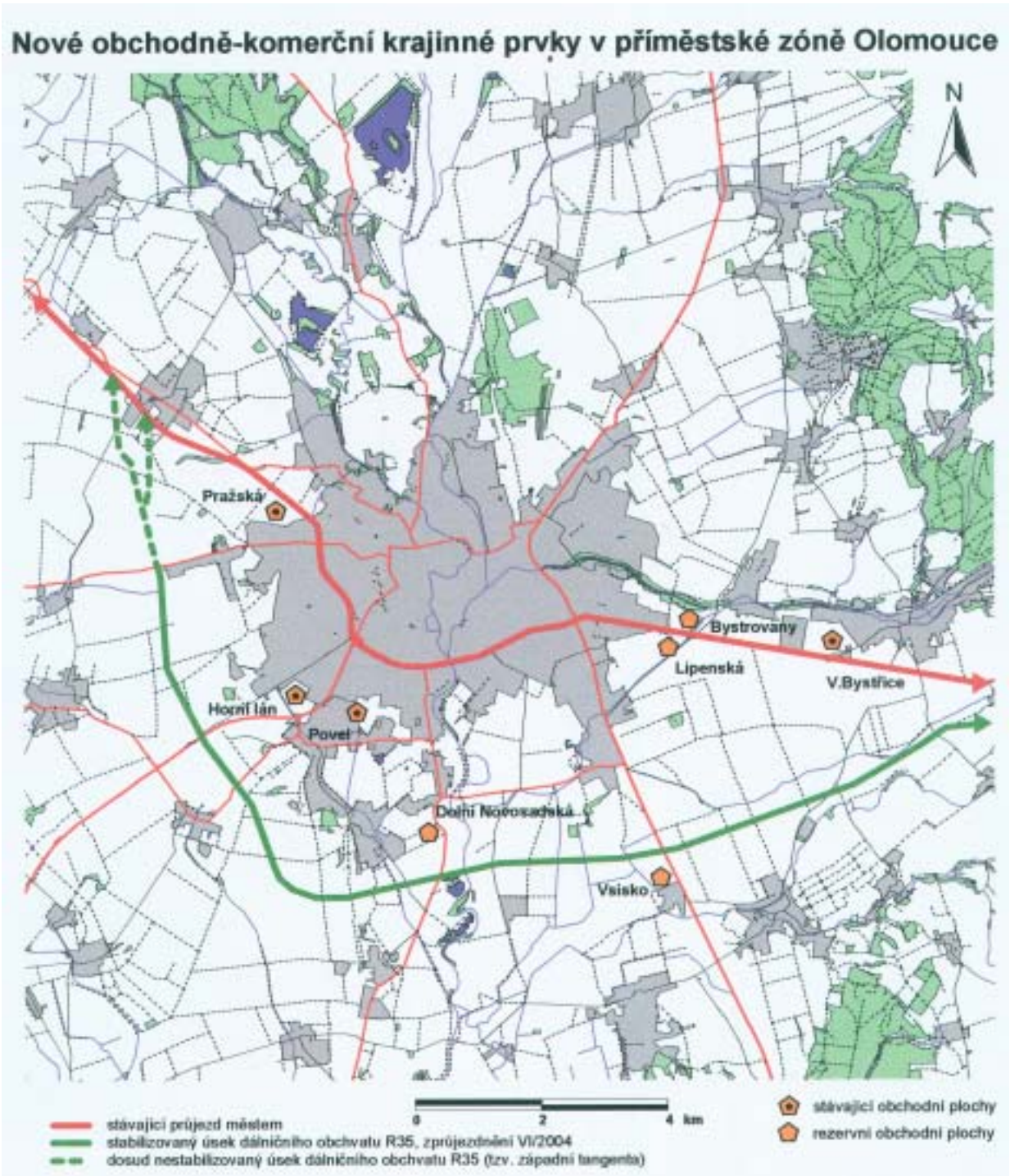
měst (např. Brno). Ostatní města teprve vcházejí do tohoto procesu a pomalu i zde registrujeme určité projevy rezidenční suburbanizace. Společně s výstavbou velkoplošných prodejen na městských předměstích se v krajině začínají postupně vytvářet koncentrace nových funkcí, které podmiňují rozsáhlou prostorovou segregaci vyvolávající neustálé přepravní toky. Nejde však jen o cesty mezi příměstskými lokalitami a centrem města, ale prudce narůstá i podíl cest mezi jednotlivými suburbánními lokalitami, jako je například dojížďka za nákupy z nových suburbánních rezidenčních zón do hypermarketů (Sýkora, 2001).

V souvislosti s transformací ekonomického prostředí ČR přinesla uplynulá 90. léta 20. století také poměrně rozsáhlou transformaci tradiční průmyslové funkce krajiny. Kromě konverze krajinných průmyslových struktur ve vnitřních městech řady našich sídel, rovněž jako i na jejich periférii, se v posledních letech stále častěji začínají v periferní urbánní krajině prosazovat nové průmyslové zóny. Z hlediska charakteru výroby odpovídají nové industriální zóny (parky) především technologiím high-tech a lehkým odvětvím zpracovatelského průmyslu. Mnohé z nich pracují pro potřeby automobilového a elektrotechnického průmyslu. Jejich specifikem po stránce územních parametrů je koncept absolutní technické připravenosti pro budoucí investory, stejně jako odpovídající rozloha (nejčastěji 10–20 ha, nejlépe však kolem 50 ha a větší) a pak dobrá dopravní poloha lokality. Problematika rozvoje nových technologicky vyspělých industriálních parků v okrajových polohách některých našich měst (např. Borská Pole v Plzni, průmyslová zóna Kročehlavy na Kladně, Černovické terasy v Brně ad.) však zatím na rozdíl od předchozí skupiny „komerčních“ krajinných prvků nevzbuzuje příliš velké obavy o ráz příměstské krajiny. Přesto ale i zde se může moderní průmyslová výroba dostat do střetu o způsob využívání tohoto krajinného segmentu. Potvrzením toho je nedávné odmítnutí velké investice mexické firmy Nemak v Plzni, která plánovala výstavbu slévárny hliníku v rámci svého výrobního závodu na Borských Polích, či snahy ekologických iniciativ nedopustit spuštění výroby kol pro automobilový průmysl jiné zahraniční firmy v průmyslové zóně Hradce Králové (firma Ronal). V obou případech byla totiž signalizována větší ekologická rizika v území než deklarovaný ekonomický přínos této investice, zejména v podobě nově vytvořených pracovních míst.

Krajinná transformace v modelové oblasti

Jak již bylo uvedeno, prochází soudobá česká příměstská krajina výraznou proměnou způsobu svého využívání. Je to především v důsledku relevantních socio-ekonomických procesů, které se v naší společnosti výrazněji prosadily během uplynulého transformačního období, a jež výrazněji upřednostňují zdroje na bázi soukromého kapitálu a vlastnictví. Z pohledu ryze geografického koreluje intenzita těchto transformačních krajinotvorných procesů s funkční velikostí sídel v území (populační velikost sídla v kontextu jeho významu v sídelním systému), tzn. platí zde hierarchizace procesů, a rovněž v závislosti na obecné geografické poloze lokace podle zásad difúze inovací (vesměs jako investiční vlna ve směru Z – V). Zatímco socio-ekonomické krajinotvorné pochody působí rychleji a dynamičtěji, podstatně inertní v čase jsou vlivy přírodních procesů na formování krajinné struktury. I když by jejich význam neměl být přehlížen, neboť v mnoha směrech determinují další územní rozvoj a tím i charakter krajiny, přesto pro následující ilustraci dosavadní transformace příměstské krajiny bude použito měřítko signifikantních socio-ekonomických krajinotvorných pochodů v modelovém území stotisícového města. Tím je periferní olomoucká urbánní a suburbánní krajina a otázky její rezidenční i nerezidenční suburbanizace.

Z hlediska výrazněji se po roce 1989 projevujících přírodních krajinotvorných pochodů na území města ve vazbě na jeho geografickou polohu ve střední části Hornomoravského úvalu, stojí za zmínku především fluviální pochody v údolní nivě řeky Moravy. Údolní niva byla v mi-



	Počet lokalit	Projekty RD (b. j.)	Projekty BD (b. j.)	Projekty celkem (b. j.)
Periferní městské lokality	8	201	624	825
Suburbánní zóna	22	426	88	514
Celkem	30	627	712	1 339

Zdroj: terénní průzkumy, samospráva, projekční kanceláře
** lokality s 5 a více bytovými jednotkami (b.j.) (zohledněny již zahájené realizace; alespoň dokončeny inženýrské sítě)*

Tab. 1: Projekty nové výstavby v lokalitách příměstské zóny Olomouce (období 1990-2000)*

nulém období významně narušena agrární činností. Mrtvá ramena byla zavážena a postupně přeměněna na zemědělsky využívané pozemky, přirozený systém ramen Moravy byl narušen regulacemi a neuvážené odběry vody a těžba štěrkopísků znamenaly změny přirozeného režimu podzemních vod. Až vyhlášení CHKO Litovelské Pomoraví v roce 1990 znamenalo ukončení tohoto procesu přeměny přírodní krajiny údolní nivy v krajinu kulturní. V současné době probíhá proces postupné obnovy přirozených funkcí krajiny v území, které je součástí CHKO. V rámci krajinotvorného programu „Revitalizace říčních systémů" je tak postupně obnovována přirozená retenční funkce inundačního území, jsou revitalizována mrtvá ramena a obnovován přirozený ekosystém lužního lesa. Statut CHKO navíc znamená jistá omezení územního rozvoje města v jeho severovýchodním sektoru, a to v městských částech Chomoutov, Černovír a Klášterní Hradisko.

Hodnotíme-li úlohu socio-ekonomických krajinotvorných pochodů v období posledního decénia na modelovém území, pak k nejvýznamnějším patří především procesy, jež souvisí s výstavbou dopravní, sídelní a komerčně-obchodní infrastruktury, které jsou nedílnou součástí funkční výbavy moderního města. Následující hodnocení transformace krajinné struktury příměstské zóny se sice podrobně věnuje zejména posledním dvěma složkám, přesto v případě Olomouce nelze z hlediska dokonaných krajinotvorných procesů opomenout vznik krajinného prvku zásadního významu, kterým je výstavba dopravního koridoru území (jižní obchvat městem R 35). Z pohledu budoucí funkce urbánní krajinné struktury tento liniový prvek, s jehož výstavbou bylo započato v loňském roce, umožní propojení jednotlivých krajinných prvků. S výstavbou však souvisí vznik řady antropogenních tvarů, jako jsou silniční náspy, nadjezdy, mimoúrovňová křížení atd. Tím dojde k výrazné změně dosavadní krajinné struktury, přičemž souvislá krajinná složka – matrice (rozsáhlá zemědělsky obdělávaná plocha) bude koridorem rozdělena na vícero částí. Bezesporu tak dojde k narušení přirozené migrace v krajině (toků v krajině), čímž se zvýší její heterogenita.

a) sídelní krajinné prvky

V periferní urbánní zóně Olomouce, ve které se v poslední době kumulují nové rezidenční funkce, je pro sledované transformační období 1990 – 2000 možno identifikovat celkem 30 nových sídelních lokalit, z nichž osm přináleží kontaktní linii zastavěného území města se zemědělským typem využití území a 22 lokalit se nachází v suburbánní zóně (viz tab. 1). Mezi sledovanými lokalitami existuje přitom zásadní rozdíl ve způsobu jejich zastavění. Na území periferní městské krajiny dominují projekty v segmentu výstavby bytových domů, zatímco na území periferní venkovské krajiny je zcela zřetelná převaha výstavby rodinných domů. Celkově tyto projekty naplňují poptávku po více než 1300 bytových jednotkách, z čehož nabídka v bytových domech jen mírně převyšuje nabídku jednotek v rodinných domech.

Větší objem výstavby mezi projekty, které byly sledovány po celé transformační období 90. let (lokality s 5 a více bytovými jednotkami), patří periferní městské krajině (přes 60 %). Téměř pro všechny projekty je typická zainteresovanost finančními prostředky ze státního programu podpory rozvoje bydlení, a to vesměs na výstavbu technické infrastruktury. Na území města mezi sledovanými projekty jednoznačně převládá developerská činnost, v suburbánní zóně Olomouce naopak převládá individuální investorská činnost a developeři zde se vesměs omezují pouze na prodej parcel budoucím vlastníkům.

Bližší charakteristiky nových sídelních lokalit periferní urbánní zóny Olomouce ukazují, že u většiny z nich je načasování realizace otázkou druhé poloviny 90. let, nejčastěji však až v závěru tohoto období. Zatímco se nová výstavba v periferních urbánních lokalitách koncentruje v sektoru J – JZ, ve venkovském suburbanizovaném zázemí je to zejména oblast v pásu S – SV. Jde o jakousi pomyslnou rozvojovou osu nových sídelních krajinných prvků na Olomoucku za posledních 10 let. Oblastí jejich největší-

Zóna vzdálenosti (v km)	Počet lokalit	Projekty RD (b. j.)	Projekty BD (b. j.)	Projekty celkem (b. j.)
4 – 6	3	109	–	109
6 – 8	9	144	58	202
8 – 10	5	129	–	129
10 – 12	4	44	–	44
16 – 18	1	–	30	30
Celkem	**22**	**426**	**88**	**514**

Zdroj: terénní průzkumy, samospráva, projekční kanceláře
** lokality s 5 a více bytovými jednotkami (zohledněny již zahájené realizace; alespoň dokončeny inženýrské sítě)*

Tab. 2: Projekty nové výstavby v lokalitách suburbánní zóny Olomouce (období 1990 – 2000)*

ho výskytu, měřeno koncentricky od středu města, je zóna 6 – 8 km, resp. 8 – 10 km. Zde se nachází celkem 14 lokalit, jež úhrnem představují nabídku téměř dvou třetin budoucího finálního objemu nových bytových jednotek suburbánní zóny. Navíc započtením nabídky v zóně 4 – 6 km se podíl zvyšuje na 85,6 % (viz tab. 2). Z hlediska časového faktoru, který je pro nové osadníky rozhodující ve vztahu k pracovním příležitostem ve městě, představují suburbánní lokality Grygov, Samotíšky, Tovéř, Dolany ad. dostupnost 10, max. 15 minut. Vzdálenější lokality nejsou příliš frekventovanými a jen zřídka se u nich setkáváme se znaky rezidenční suburbanizace. A tak zatímco se v zóně do 10 km lze setkat téměř výhradně jen s „novými“ obyvateli přicházejícími především z Olomouce, ve vzdálenějších lokalitách novou výstavbu inicijí především místní individuální stavebníci. Některé obce ve snaze nepřipustit větší koncentraci cizích „osadníků“ na svém katastru dokonce uplatňují princip pozitivní diskriminace a při prodeji pozemků cenově zvýhodňují místní proti nemístním. Tato cenová zvýhodnění jsou u některých obcí v řádu až několika desítek procent.

Nejrozsáhlejším projektem v segmentu výstavby rodinných domů je v zájmovém území „venkovská“ lokalita Chomoutov ve stejnojmenné části města v jeho severním sektoru. Nabízí celkem 147 stavebních parcel a je realizována developersky (ŽS Real). Z dosavadních projektů v příměstské suburbánní zóně Olomouce dominují lokality v Hlušovicích a Dolanech (lokalita „Loučky“ a „Za mlékárnou“). Jde zatím o dvě největší olomoucké satelitní lokality charakteristicky transformující fyziognomii venkovského zázemí města, tj. na poměry na Hané relativně velký nový sídelní prvek, nesourodá architektura, chybějící jakákoliv občanská vybavenost, odosobněný prostor stavějící výlučně na principu individuální dopravy apod. V případě Hlušovic (68 parcel) lze navíc také do budoucna spatřovat výraznou změnu sociálního statusu obce, neboť bude-li v budoucnu naplněn projekt „Loučky“, pak se populačně obec rozroste na téměř dvojnásobek svého současného stavu (260 obyvatel). Naproti tomu dolanská lokalita „Za mlékárnou“, která je již dnes téměř naplněna, a další lokality v obci způsobí populační růst v obci z dosavadních 1800 obyvatel zhruba o pětinu. Ostatní lokality v příměstské zóně Olomouce lze zatím počítat mezi doplňkové či okrajové.

Hlušovice – projekt „Loučky“, výstavba satelitního sídla, 68 rodinných domů

Z dosavadních poznatků vyplývá, že proces rozvoje nových sídelních lokalit v suburbánní zóně Olomouce byl teprve nastartován. Obsazenost větších lokalit se pohybuje kolem 50 – 60 %, přičemž menší lokality jsou již z větší části zaplněny. I přes omezenou kupní sílu však vznikají další, které v budoucnu rozšíří spektrum dnešní nabídky. Nicméně, jak ukazují průzkumy, nepůjde o rozšíření dosavadního zázemí města o vzdálenější lokality a těžištěm rozvoje bude i nadále oblast stávající příměstské zóny do 10 km.

b) obchodně-komerční krajinné prvky

Na území města Olomouce se dosavadní rozvoj velkoplošných obchodních jednotek soustředil především na městskou periférii. Počínaje rokem 1997 byly postupně obsazovány nejfrekventovanější periferní polohy v blízkosti hlavních dopravních tahů ve směru Prostějov – Brno (Terno, OBI), Lipník nad Bečvou – Ostrava (Makro) a nejnověji také směrem na Mohelnici – Praha (Globus). I když ve srovnání s ostatními velkými městy ČR nelze zatím výskyt těchto nových krajinných prvků ve zdejší urbánní krajině považovat za nikterak dramatický, přesto se, jak dokumentuje situační mapka, předpokládá v budoucnu poněkud odlišný prostorově-funkční vzorec maloobchodní sítě. Jde zejména o příměstské lokality v návaznosti na již probíhající výstavbu dálničního obchvatu městem. Mezi nimi pak lze za relevantní pokládat především projekt v lokalitě Vsisko na katastru obce Velký Týnec, kde se plánuje výstavba nákupního centra s cílovou prodejní plochou 40 tis. m^2. Stranou zájmu investorů zcela jistě nezůstanou ani další tzv. rezervní plochy, které představují skrytý potenciál pro eventuální rozvoj dalších velkých obchodních projektů. A tak i zde ve výhledu několika příštích let s největší pravděpodobností dojde k realizaci některého z velkých investičních záměrů, o čemž svědčí indicie jako např. urychlená tvorba územně plánovací dokumentace pro „potřeby“ velkoplošných maloobchodní staveb v inkriminovaných lokalitách sídelních útvarů.

Z již fungujících obchodně-komerčních lokalit, které na území města vzbuzují časté diskuse o jejich krajinotvorném vlivu, patří ta na Horním lánu (jihozápadní okraj města) mezi nejproblematičtější. Kombinuje totiž v sobě hned dvě funkce najednou, a to obchodní a bydlení, čímž způsobuje, že původně lokalita předurčena zástavbě menšími velkoprodejnami je již delší dobu předmětem sporu občanských iniciativ proti lobbystickým skupinám ve snaze prosadit v lokalitě výstavbu velkého hypermarketu (10 000 m^2 prodejní plochy). Jde o soustředěný tlak investorů, kterým není cizí např. ohradit stavbu čtyřmetrovým valem, jen aby „nenarušovala“ bydlení v blízkých moderních bytových domech, či „nápad“ investora přestěhovat přirozený biotop skokana skřehotavého o několik set metrů dále od objektu

Olomouc – Horní lán, výstavba 170 bytů vyššího standardu

hypermarketu. Podle nejnovějších informací nejenže byl městským zastupitelstvem schválen záměr postavit na Horním lánu velký hypermarket, ale navíc byla v sousední lokalitě odsouhlasena stavba dalšího hypermarketu navazujícího na dopravní meziúrovňové křížení stávající komunikace ve směru Prostějov – Brno a budoucího obchvatu R 35. Krajinná struktura v této části příměstské zóny Olomouce tak jednoznačně dostává obrysy suburbanizované krajiny.

Rozborem podmínek lokalizace velkoplošných obchodních staveb na předměstích lze kromě sociálních a ekonomických aspektů krajinné implementace mimo jiné také dokumentovat rozsah krajinné transformace formou záborů zemědělského půdního fondu (ZPF). V konkrétních podmínkách olomouckých předměstí tak například pro výstavbu hypermaketu Globus v lokalitě Pražská bylo ze ZPF vyňato více než 18 ha

Olomouc: Horní lán, hypermaket Terno (3 tis. m^2)

(v lokalitě Horní lán pro výstavbu hypermarketu Terno přes 2 ha zemědělské půdy). Velmi často jde o bonitní území. Výsledný efekt (prodejní plocha) je tedy zlomkem skutečných záborů ZPF. Toto tvrzení např. dokládá ukazatel relace ploch, který je vyjádřením poměru mezi prodejní plochou obchodní jednotky a celkovou plochou investicí dotčeného pozemku, tj. včetně komunikační infrastruktury objektu a zeleně (viz tab. 3). V některých případech se pohybuje až za hranicí sedmi- osminásobku čisté prodejní plochy. Jen parkoviště a vnitřní dopravní obslužný systém představují zábor vesměs až 50 % území, dalších 20 – 30% tvoří ozelenění pozemku (sadové úpravy).

c) průmyslové krajinné prvky

Obdobnou situaci, jakou lze v posledních letech v některých českých a moravských městech pozorovat v segmentu výstavby nových průmyslových krajinných prvků, registrujeme rovněž na Olomoucku, i když zdejší nové průmyslové lokali-

Obec	Lokalita	Orientace	Typ o. j.	Relace ploch	Investor	Realizace
Periferní městské lokality:						
Olomouc	Horní lán	JZ	MHP	1 : 6,3	Jednota Olomouc	1997
Olomouc	Horní lán	JZ	HBM	1 : 3,1	OBI/Tengelmann	1999
Olomouc	Pražská	SZ	VHP	1 : 7,3	Globus	2000
Olomouc	Povel	J	VSM	?	Billa/Rewe	2001
Suburbánní zóna:						
Velká Bystřice	Velká Bystřice	V	VHP	1 : 6,3	Makro	1999

Zdroj: terénní průzkumy, samospráva, projekční kanceláře
Typ obchodní jednotky:
***VSM** – malý supermarket* ***MHP** – malý hypermarket* ***VHP** – velký hypermarket* ***HBM** – hobbymarket*

Tab. 3: Nové obchodně-komerční krajinné prvky v lokalitách příměstské zóny Olomouce (období 1990 – 2000)

ty výrazněji nezasahují do procesu krajinné transformace. Charakterem jde o lehkou výrobu na bázi zpracovatelského průmyslu, bez výraznější ekologické zátěže území a změn v mobilitě pracovních zdrojů.

Velká Bystřice, hypermaket Makro (10 tis. m²)

V posledních letech došlo v periferní zóně katastru Olomouce k rozvoji dvou menších průmyslových lokalit. První z nich Holice–Keplerova je územním pokračováním původní průmyslové zóny v lokalitě bývalého pivovaru a mezi významné zahraniční investory zde patří např. britská společnost Senior Flexonics (flexibilní hliníkové hadice pro automobilový průmysl) nebo japonská firma Onamba zabývající se výrobou kabelových svazků pro elektrotechnický průmysl. Druhou na katastru města je lokalita Hodolany – Pavelkova na východní periférii města v blízkosti výpadovky ve směru Lipník nad Bečvou – Ostrava. V této, pro město nově se rozvíjející průmyslové zóně na zelené louce, je již téměř před dokončením budova nové tiskárny Mafra a ve stadiu realizace je nová továrna britské firmy Torrington, specializující se na výrobu ložisek pro automobilový průmysl. Naproti tomu příkladem nového průmyslového krajinného prvku v zázemí Olomouce je výrobní závod v nedaleké obci Hněvotín, který byl rovněž vystavěn jako investice na zelené louce (1995). Výrobní program zdejší továrny, která je součástí německého koncernu Wanzl, je zaměřen na výrobou regálových systémů a drátěných nákupních vozíků pro největší evropské maloobchodní řetězce.

Závěrem

Rozsah dosavadní transformace krajinného typu označovaného jako příměstská krajina je v českých poměrech v mnoha ohledech odlišný a specifický, a to zejména v závislosti na sídelně geografických podmínkách území. Existují přitom rozdílné změny krajinné struktury příměstských zón v období posledního desetiletí vlivem jednotlivých krajinných prvků signifikantně modifikujících stávající funkce krajiny (obchod, bydlení). Zatímco je běžným jevem rozvoj komerčních suburbií v důsledku masivní výstavby velkoplošných prodejen na okraji většiny našich významných měst, rozvoj nových satelitních sídelních lokalit je podstatně pozvolnějším procesem, i když také hierarchicky odstupňovaným. Naproti tomu selektivní je transformace příměstské krajiny formou rozvoje technologicky moderních průmyslových a skladovacích zón a dopravních krajinných prvků.

Mgr. Aleš Létal,
Mgr. Irena Smolová, Ph.D.,
Mgr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
katedra geografie,
Přírodovědecká fakulta UP Olomouc

Literatura:
Baše, M.(1996): Současný venkov. Územní rozvoj, roč.2, č.4, Ústav územního rozvoje, Brno, s. 36–39
Bína, J.(1999): Nové pohledy na suburbanizaci ve Francii. Urbanismus a územní rozvoj, roč. 2, č. 2, Ústav územního rozvoje, Brno, s.44 – 45
Forman, R., Godron, M.(1993): Krajinná ekologie. Academia, Praha, 583 s.
Demek, J.(1990): Nauka o krajině. Přírodovědecká fakulta UP, Olomouc, 250 s.
Löw, J. (1995): Krajina jako prostor k životu. Územní rozvoj, roč.1, č.3, Ústav územního rozvoje, Brno, s. 16 – 20
Olbrichová, A.(2000): O města se pokouší mrtvice. Ekonom, roč. 44, č. 31, Economia, Praha, s 10–11
Olbrichová, A.(2000): Sprawl aneb Stavební mor. Ekonom, roč.44, č. 45, Economia, Praha, s 12–14
Přikryl, Z. (1998): Jaké byty se staví v drážďanské aglomeraci? Urbanismus a územní rozvoj, roč.1, č. 3, Ústav územního rozvoje, Brno, s.28–31
Ptáček, P.(1998): Suburbanizace–měnící se tvář zázemí velkoměst. Geografické rozhledy, roč.7, č.5, ČGS, Praha, s.134–134
Sýkora, L. (2001): Živelná urbanizace příměstské krajiny a její ekonomické, sociální a environmentální důsledky. Environmentální aspekty podnikání, č.1, s. 28–30
Smolová, I., Szczyrba, Z (2000),: Large commercial centers in the Czech Republic – landscape and regionally aspects of development (contribution to the study of the problematic). Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Geographica 36, Olomouc, s. 81–87.
Szczyrba, Z. (2000): Olomouc–místo pro maloobchodní investice. Moderní obchod, č. 9, ČSON, Praha, s. 16–18
Szczyrba, Z. (2001): Nové bydlení v zázemí regionálního centra. Realit 4, s. 30–33.

Křelov – Břuchotín, výstavba satelitního sídla, 29 rodinných domů