

Adaptability of the Suburban Environmental Structure

Adaptabilita sídelní struktury suburbánního prostředí

Barbora Jenčková

Tutor: doc. Ing. arch. Jiří Palacký, Ph.D., Ústav prostorové tvorby, Fakulta architektury, Vysoké učení technické v Brně

E-mail address: bara.jen@seznam.cz

ABSTRACT: The free landscape of the suburban area still creates space for the formation of new settlement structures. Some new constructions in the perimeter of large cities arise in relation to existing settlements in response to demand in a settlement or region, but many are almost independent of local conditions and needs.

While a new monofunctional housing development is being developed at the margins of the original municipalities, industrial and logistic areas are being formed in the open countryside, which significantly influence the landscape and the image of settlements. In particular, these are areas and objects of over-local use, the emergence of which is determined by need in a global context and which are linked to the existence of over-local transport infrastructure.

In the perimeter of the city of Brno, the links between new structures and existing settlements, the extent of the benefits of new interventions or the weakening of existing settlement structures by these interventions and the adaptability of original and new settlement structures in relation to these phenomena are examined.

KEYWORDS: settlement structure; scale of structure; adaptability of the territory; structure elasticity; spatial planning; settlement porridge; territorial development

ABSTRAKT: Volná krajina suburbánního území stále ještě vytváří prostor pro formování nových sídelních struktur. Některé nové stavby v perimetru velkých měst vznikají ve vazbě na stávající sídla jako odezva na poptávku v sídle či regionu, mnohé

jsou však na místních podmínkách a potřebách téměř nezávislé.

Zatímco na okrajích původních obcí se rozvíjí nová monofunkční zástavba pro bydlení, ve volné krajině se nově utvářejí průmyslové a logistické areály, které výrazně ovlivňují krajinu i obraz sídel. Zejména se jedná o areály a objekty nadmístního využití, jejichž vznik je determinován potřebou v globálním kontextu a které jsou vázány na existenci nadmístní dopravní infrastruktury.

V perimetru města Brna jsou v oblastech Židlochovicka a Kuřimska zkoumány vazby nových struktur na stávající osídlení, míra přínosu nových intervencí či naopak oslabení stávajících sídelních struktur těmito intervencemi a adaptabilita původních a nových struktur osídlení v souvislosti s těmito jevy.

KLÍČOVÁ SLOVA: struktura osídlení; měřítko struktury; adaptabilita území; elastická struktury; územní plánování; sídelní kaše; územní rozvoj

Úvod

Proměna subúrbánní krajiny

Navzdory opatřením na ochranu zemědělského půdního fondu, lesů a volné krajiny je stále nejpřitažlivější budování zástavby ve volné krajině. Nejvíce je těmito tendencemi zasažena krajina subúrbánního území, která disponuje dosud volnými plochami nezastavěného území a tím stále ještě vytváří prostor pro formování nových struktur. Disponuje stále ještě „volnými“ pozemky, které jsou relativně snadno dopravně obsluhovatelné. Jsou zde rozvojové plochy vymezené v územněplánovacích dokumentacích obcí jako zastavitelné. Území je doprovázeno výraznou suburbanizací jakožto negativním jevem (nevratně) ovlivňujícím nejen prostor sídel, ale především okolní krajinu. (Hnilička, 2012)

Mnohé z těchto ploch byly vymezeny pro rozvoj již v územních plánech z 90. let 20. stol., kdy představa o jejich využití byla diametrálně odlišná, a výsledek jejich využití a podoba nových struktur v území dnes výrazně mění podobu příměstské krajiny jakožto životního prostředí původních sídel, která se v ní vyskytují.

Nárůst počtu logistických a skladových areálů v rámci republiky je enormní. (Štěpánek, 2012). Měřítko staveb v plochách a intenzita využití ploch se v mnohých případech neshodují s možností organického propojení se stávajícími strukturami, a tak v krajině vznikají struktury vzájemně nezapojené a nezapojitelné.

Problémy logistických center v malých obcích se netýkají pouze zapojení do urbanismu sídel, jedná se o problém společenský, jehož dopady lze pozorovat napříč územím naší země. Zabývá se jím projekt autorů Kateřiny Frejlichové, Miroslava Pazdery, Tadeáše Říhy a Martina Špičáka. (Místo půdy sklady, 2019)

Stále trvá tlak, aby se na úkor volné krajiny vymezovaly další zastavitelné plochy, a to i v případě, že stávající podoba územních plánů umožňuje dostatečný rozvoj sídel. Další zastavování volné krajiny má však své limity – plošný rozvoj sídel zpravidla naráží na ochranu hodnot volné krajiny – přírodního prostředí. (Evropská úmluva o krajině, 2017)

Teoretická východiska

Struktura dopravní sítě a urbánní struktura

Novou zástavbu v suburbánním prostředí lze rámcově rozdělit na zástavbu vytvářenou ve vazbě na stávající sídla jako odezva na poptávku v sídle či regionu a zástavbu nadmístního významu, kde mnohé stavby jsou na místních podmínkách a potřebách téměř nezávislé.

Lze vysledovat, jak způsob formování různých struktur zástavby přímo souvisí s formováním komunikační sítě.

Existuje paralela mezi geometrickým vyjádřením organizace živých struktur různého měřítka a sídelní strukturou. Jednou z vlastností živých struktur je i hierarchizace – teoretické východisko navazuje na výsledky práce N. Salingerose a M. W. Mehaffyho (Mehaffy, 2015), které jsou paralelně prezentovány i v publikaci Sjednocená teorie architektury (Salingeros, 2017).

Dopravní komunikační síť je víceúrovňově strukturována. Urbánní struktura do jisté míry kopíruje hierarchizaci dopravní obsluhy. Nadmístní dálniční tepny jsou lemovány logistickými a výrobními areály, a to i v případě, že tyto nejsou s dálniční sítí přímo propojeny.

Jedná se o areály a objekty nadmístního využití vázané na existenci nadmístní dopravní infrastruktury, jejichž vznik je determinován potřebou v celoevropském kontextu.

Pro umístování areálů je rozhodující doba dojezdu do destinací, které příslušné areály obsluhují, není tedy přímo podmíněno místními podmínkami obcí, na jejichž katas-

trálních územích se areály nacházejí.

Cíle obsluhy se nenacházejí na území těchto obcí, zpravidla ani ve spádových městech, mnohdy ani na území republiky. Areály lze tedy považovat za součást nadnárodní struktury – kterou ve výsledku využívá i obyvatelstvo obcí jakožto spotřebitelé nejrůznějšího zboží, avšak na místní úrovni má tato struktura logistických center a výroby k organismům stávajících obcí jen minimální vztah.

Měřítka struktur a formování prostředí

Celková změna krajiny je výsledkem složitých a interakčních přírodních a spontánních procesů a plánovaných akcí člověka. (Antrop, 1998)

V krajině vznikají uzavřené areály staveb velkých objemů, jejichž měřítko je patrné jen ve srovnání s jinou zástavbou. Užitelné stavby zpravidla nemají členění, které by umožňovalo jejich čitelnost, vytvářejí do sebe uzavřené světy bez vztahu k okolí.

Logistické areály mají zpravidla vnitřní strukturu dopravní obsluhy – u většiny z nich je patrný logický systém uspořádání vnitroareálových i místních komunikací, stavby tak vytvářejí i systémy ulic. Tyto ulice však nemají žádné nebo téměř žádné atributy veřejných prostranství a nejsou určeny pro pohyb lidí. Areály vznikají odděleně, většinou bez napojení na původní strukturu obcí, na jejich okrajích. Jsou to oplocené areály, které jsou uzavřeny směrem do sebe.

Obvyklé logistické a výrobní stavby obsahují pouze prostředí určené pro práci, další funkce bývají zastoupeny pouze minimálně, jsou-li vyvolány potřebou zaměstnanců (např. stravování).

Areály představují struktury zcela jiného měřítka nežli ostatní urbánní struktury v obcích. Logicky je proto vzájemný vztah obou druhů struktur problematický a propojení areálů zejména s venkovskou zástavbou vždy působí kontrastně. Objem logistických staveb je schopen zastínit i původní historické dominanty a znehodnotit dosavadní hierarchii urbanismu sídel.

Takový dopad nemá v dosavadní historii venkovského prostředí obdobu, i když novotvary do venkovského prostředí byly v historii opakovaně vnášeny. Zemědělská družstva ze socialistické éry po 2. světové válce do krajiny také zasadila uzavřené užitelné komplexy, jejichž umístění v krajině bylo problematické a jejichž negativní estetické dopady byly řešeny (pokud vůbec řešeny byly) odcloněním pohledově nevhodných partií zejména izolační zelení. Mnohé ze zemědělských výrobních areálů již ztratily

původní význam a využití a jsou typickými brownfieldy ve venkovském prostředí – zčásti jsou postupně adaptovány na jiné využití, zpravidla za cenu likvidace části původních staveb a nahrazením původního využití novým. Mimo jiné se jedná o menší výrobní areály a logistická centra (Měnin) sloužící k obsluze na lokální a regionální úrovni. Obsahují dnes ale i jiná využití – administrativu, rekreační funkce a jiné. Lze konstatovat, že prokázaly určitou míru adaptability.

Je nezbytné navrhovat prostředí tak, aby bylo dostatečně přízpůsobivé a lidé se dokázali vypořádávat s nepředvídatelnými událostmi. (Mehaffy, 2015)

Adaptabilitu nových logistických a výrobních areálů v krajině nelze vzhledem k jejich krátké existenci posoudit. Jejich dopad na území obcí, ve kterých se vyskytují, je rozporuplný a závisí na konkrétních případech. Mezi pozitiva lze zahrnout poskytnutí pracovních příležitostí, pokud je areál poskytuje ve vztahu k obci, kde se nachází, a pokud nevyužívá jiné pracovní síly – z jiných sociálních skupin –, které naopak vnášejí sociální napětí do stávající sociální struktury obce. Vzhledem k umístění podél dálnic a velikosti objektů je lze pozitivně chápat i jako bariérové objekty odstiňující hlukové zatížení obcí způsobené dálnicemi.

Z hlediska obrazu v krajině působí dominantní objemy staveb výrazně negativně: zastiňují průhledy, omezují účinek původních historických dominant.

Zásadním negativem je ale objemový kontrast mezi těmito stavbami a strukturou původních sídel, nesouměřitelnost struktur. Nové logistické a výrobní areály jsou hierarchicky součástí jiné struktury než ostatní urbánní struktury obcí a nejsou s nimi propojeny.

Představují novotvary, které se stávající organismy obcí snaží vstřebat, a zůstává otázkou, do jaké míry je vůbec lze do území zapojit.

Metody výzkumu

Případová studie

Jako modelové území pro sledování jevů byly zvoleny oblasti Židlochovicka a Kuřimska. Tyto oblasti jsou současně zkoumány i z hlediska dalších jevů v rámci případové studie, jež je součástí disertační práce, která sleduje a pojmenovává charakteristické vlastnosti adaptabilních urbánních struktur. Novotvary – nové struktury v území – jsou přitom dílčí částí struktur sledovaných v rámci disertační práce.

Židlochovicko představuje z podstatné části pohledově otevřenou krajinu plochého až zvlněného reliéfu s dominantním zastoupením orné půdy a s malým podílem lesních porostů, v nivních polohách s pozůstatky lužních lesů. Nové stavební intervence jsou zde velmi výrazně patrné. Kuřimsko je morfologicky odlišné – charakteristické členitou krajinou s pohledově výraznými zalesněnými hřbety a ostrými údolími, ale v části také pohledově otevřenou, přehlednou krajinou zvlněného reliéfu.

Tento příspěvek se zaměřuje zejména na nové struktury velkého měřítka – struktury logistických a výrobních areálů a jejich vztah k původním strukturám, dopad na původní venkovské prostředí.

Vztah nových struktur logistických center k původní struktuře

Nová zástavba tohoto typu v oblasti Židlochovicka je patrná jak podél dálnice D2, tak i D52, přičemž dopad jednotlivých intervencí se liší podle polohy vůči obcím a zapojení do morfologie území. Na Kuřimsku není nový dopad na území natolik výrazný jednak z důvodu výraznější morfologie území, jednak proto, že toto území neobsahuje dálnice, a tak se poloha těchto areálů omezuje pouze na blízkost silnice I/43 a návaznost na stávající výrobní areály.

Zásadním předpokladem vytváření vazeb v sídelní struktuře jsou přírodní podmínky a morfologie území, krajinný ráz. (Löw, 2003)

Podél dálnice D52 na území Rajhradu navazuje zóna průmyslových a skladových objektů na původní strukturu tak, že je organizována v pásu mezi dálnicí a silnicí ve směru na Syrovice, v oblasti Staré pošty. Pod názvem VGP Park Brno nabízí více než 34 000 m² skladových, výrobních a administrativních prostor, dnes zde jsou dislokovány firmy Geis CZ, SMERO, Hartmann, NOTINO a další. Objekty postupně navazují na starší, méně objemné výrobní objekty, a zapojují se tedy do stávající struktury, avšak vzhledem k morfologii tvoří výraznou bariéru v krajině.

Výrazné bariérové objekty ProLogis Parku Brno Syrovice jsou nově situovány podél dálnice na území Syrovic, kde pohledově zcela odstínily obec od dálnice, čímž znemožnily průhled do krajiny, avšak hlukově odstínily stávající zástavbu. Mezi objemnými novotvary a původní zástavbou je velmi kontrastní vztah. Objekty nejsou přímo napojeny na dálniční síť. Míra dopadu na místní a krajskou dopravní síť ještě není hodnocena – areál ještě není obsazen a plně funkční.

Podél D2 na Židlochovicku vzniká výrazné centrum s logistickými a výrobními objekty na území Blučiny ve vazbě na exit 11 a v souvislosti s budováním silničního

obchvatu Blučiny. Plánovaný rozsáhlý komplex budov je také teprve budován – první stavby v tomto území (CT Park Blučina BLU1 – užíván firmou Schenker) jsou natolik soliterně situovány, že výrazný kontrast mezi nimi a navazujícími obcemi je již evidentní a o to výraznější, že komplex vzniká na úpatí Výhonu – v blízkosti přírodního parku. Přímá vazba na obytné území obce je přerušena původními zemědělskými výrobními areály, nyní transformovanými pro potřeby jiných výrobních a skladových funkcí.

Výsledky výzkumu

Výsledky výzkumu budou použity v disertační práci. Předmětem probíhajícího výzkumu jsou vazby nových struktur na stávající osídlení, vliv nových zásahů na stávající sídelní struktury a adaptabilita původních struktur osídlení v souvislosti s těmito jevy.

Soudobé logistické a výrobní areály přinášejí k nadmístním dopravním systémům dálnic a spolu s nimi vytvářejí výrazné bariéry v krajině, způsobují neprostupnost území a zaujímají značné plochy na úkor volné krajiny. Ve sledovaném území ještě není jejich dopad natolik evidentní jako v západní části České republiky (Místo půdy sklady, 2019), i tak je však značný, mimo jiné z důvodu záborů nejkvalitnějších půd.

Celková plocha moderních průmyslových prostor určených k pronájmu v České republice v prvním pololetí roku 2018 činila 7,37 mil. m², pouze za 2. čtvrtletí roku 2018 bylo dle údajů Industrial Research Forum dokončeno zhruba 170 700 m² nových skladových a výrobních prostor (Průmyslové nemovitosti mají za sebou v ČR úspěšný půlrok, 2018), přičemž ještě v r. 2012 celková plocha velkoskladů činila 3,62 mil. m² (Štěpánek, 2012). Tempo výstavby tohoto druhu je enormní.

Stavby vznikají na základě poptávky po těchto stavbách, jsou součástí servisního zázemí kontinentu. Nikoli však obcí, jejichž území zabírají a de facto znehodnocují. Vyšší zastavěnost krajiny logistickými areály v naší zemi je dána nejen polohou České republiky v centru Evropy, ale také až příliš snadnou dostupností pozemků pro tyto areály a nedostatečným vědomím hodnoty volné krajiny jako neobnovitelného zdroje, stejně jako hodnoty původních urbánních struktur, na které novotvary logistických center neberou ohled.

Vzhledem k tomu, že potřeba takové zástavby je vyvolávána současným životním stylem, nelze reálně jejímu rozvoji zamezit, je však nezbytné stanovit regulace, které enormní nárůst zástavby limitují v zájmu ochrany stávajících struktur území.

Řešení může přinést spíše komplexnost moderního urbanismu než nekoncepční výstavba. (Verebes, 2014)

Bibliografie

- ANTROP, Marc, 1998. Landscape change: Plan or chaos?. *Landscape and Urban Planning*. 41(3–4), 155–161. doi:10.1016/S0169-2046(98)00068-1.
- Evropská úmluva o krajině, 2017. In: . 12/2017 Sb. m. s. Dostupné také z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/evropska_umluva_o_krajine_smlouva/\\$FILE/OZV_cesky_text_EoUK_20170220.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/evropska_umluva_o_krajine_smlouva/$FILE/OZV_cesky_text_EoUK_20170220.pdf).
- HNILIČKA, Pavel, 2012. Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů: urbanismus do kapsy. 2., dopl. vyd. Brno: Host. ISBN 978-80-7294-592-4.
- LÖW, Jiří a Igor MÍCHAL, 2003. Krajinný ráz. 1. vyd. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce. ISBN 80-863-8627-9.
- MEHAFFY, Michael W., 2015. Design for a living planet. Portland, Oregon: Sustasis Press. ISBN 978-0-9893469-5-5.
- Místo pudy sklady: V Česku je nejvíc skladů ve střední Evropě, změní navždy krajinu a jak?, 2019. <https://wave.rozhlas.cz> [online]. Praha: radio Wave [cit. 2019-08-28]. Dostupné z: <https://wave.rozhlas.cz/spot-misto-pudy-sklady-v-cesku-je-nejvic-skladu-ve-stredni-evrope-zmeni-navzdy-7780050>.
- Průmyslové nemovitosti mají za sebou v ČR úspěšný půlrok, 2018. *Logistika*.
- SALINGAROS, Nikos a Martin HORÁČEK, ed., 2017. Sjednocená teorie architektury: forma, jazyk, komplexita. 1. Brno: Vutium. ISBN 978-80-7485-138-4.
- ŠTĚPÁNEK, Martin, 2012. Logistické a výrobní areály – jaké vlastně jsou?. *Perspektivy území: udržitelné vazby, střety a rozvoj*. 1. V Praze: ČVUT, Fakulta stavební, s. 23–34. ISBN 978-80-01-05124-5.
- VEREBES, Tom, 2014. Masterplanning the Adaptive City: Computational Urbanism in the Twenty-First Century. 1. New York: Routledge. ISBN 9781135055141.