

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

KATEDRA GEOGRAFIE

Půdorysné tvary suburbii

Bakalářská práce

Praha, 2022

Vedoucí práce:

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Autor práce:

Svatopluk Kůrka

Bibliografický záznam

- Autor (osobní číslo):** Svatopluk Kůrka (D170386)
- Studijní program:** Specializace v pedagogice – Anglický jazyk se zaměřením na vzdělávání a geografie
- Název práce:** Půdorysné tvary suburbií
- Thesis title:** Settlement patterns of suburbs.
- Vedoucí práce:** prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
- Rozsah práce:** 103 stran + 4 strany přílohy
- Abstrakt:** Bakalářská práce zkoumá půdorysné tvary sídel Česka nacházejících se v 1. zóně suburbanizace a popisuje je na několika úrovních. Na úrovni velkého měřítka se pokouší vytvořit typologii uličních struktur běžně se vyskytujících v suburbiích, na úrovni středního měřítka se pokouší vytvořit typologii tvarů souvislé zástavby suburbanizovaných sídel. Tyto nové tvary se práce pokouší vztáhnout na půdorysné tvary historické zástavby a rovněž se snaží vymezit typy rozvoje zástavby, které vedly k růstu zkoumaných suburbií od jejich historické formy do současné podoby.
- Klíčová slova:** suburbium, předměstí, půdorysný tvar, zástavba, zóna suburbanizace, územní plánování
- Abstract:** This bachelor's thesis examines Czech settlement patterns included in the 1st suburbanization zone and describes them on several levels. On microscopic level it tries to create a typology of street patterns commonly found in suburbs, on mesoscopic level it tries to create a typology of shapes of continuously built-up areas of suburban settlements. It then tries to link these shapes to historical settlement patterns and also tries to define types of urban developments which have transformed the historical patterns of the examined settlements into their current suburban form.
- Klíčová slova:** suburb, periphery, settlement pattern, built-up area, suburbanization zone, urban planning

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „*Půdorysné tvary suburbii*“ vypracoval samostatně a s použitím uvedené literatury a pramenů.

V Praze, dne 9. 5. 2022

Svatopluk Kůrka

Poděkování

V tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé práce, prof. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D za navržení velmi zajímavého tématu bakalářské práce, za velmi ochotné vedení i za shovívavost při mých komunikačních odmlkách. Rovněž bych rád poděkoval všem svým blízkým za významnou podporu a velkou míru tolerance během mé tvorby této práce.

Obor v rámci kterého má být VŠKP vypracována: Geografie

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

Jméno a příjmení: **Svatopluk KŮRKA**
Osobní číslo: **D170386**
Adresa: **Kamýcká 937, Praha – Suchdol, 16500 Praha 620, Česká republika**
Téma práce: **Púdorysné tvary suburbií**
Téma práce anglicky: **Settlement patterns of suburbs**
Vedoucí práce: **prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Zásady pro vypracování:

Cílem práce je identifikace a hodnocení púdorysných tvarů suburbií a pokus o jejich typologii na příkladech z České republiky i zahraničí. Bude naznačena role suburbanizace i role geometrie v současném plánování příměstských sídel a jeho srovnání či kontrast s historickým plánováním sídel. Analýza se zaměří jak na teoretické púdorysné tvary, tak na příklady jejich reálných projevů. Součástí práce bude hledání zdůvodnění pro „nové“ sídelní tvary i naznačení jejich výhod, resp. nevýhod (pozitiv, resp. negativ).

Seznam doporučené literatury:

Halás, M., Brychtová, Š., Fňukal, M. (2013): Základy humánní geografie 1: geografie obyvatelstva a sídel. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc.
Hoffmann, F. (2009): Středověké město v Čechách a na Moravě. NLN, Praha.
Láznička, Z. (1945): Púdorys slezských měst. Opava.
Láznička, Z. (1956): Typy venkovského osídlení v Československu. Práce brněnské základny Československé akademie věd, 95 134.
Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. eds. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.
Votrubec, C. (1980): Lidská sídla, jejich typy a rozmístění ve světě. Academia, Praha.

- Letecké snímky příměstských částí z online map

Podpis studenta: 

Datum: 24.11.2020

Podpis vedoucího práce: 

Datum: 25.11.2020

Podpis vedoucího pracoviště: 

Datum: 25.11.2020

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Svatopluk KŮRKA**
Osobní číslo: **D170386**
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Anglický jazyk se zaměřením na vzdělávání
Geografie**
Téma práce: **Půdorysné tvary suburbií**
Zadávací katedra: **Přírodovědecká fakulta**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je identifikace a hodnocení půdorysných tvarů suburbií a pokus o jejich typologii na příkladech z České republiky i zahraničí. Bude naznačena role suburbanizace i role geometrie v současném plánování příměstských sídel a jeho srovnání či kontrast s historickým plánováním sídel. Analýza se zaměří jak na teoretické půdorysné tvary, tak na příklady jejich reálných projevů. Součástí práce bude hledání zdůvodnění pro „nové“ sídelní tvary i naznačení jejich výhod, resp. nevýhod (pozitiv, resp. negativ).

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 – 8 000 slov**
Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

Halás, M., Brychtová, Š., Fřůkal, M. (2013): *Základy humánní geografie 1: geografie obyvatelstva a sídel*. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc.
Hoffmann, F. (2009): *Středověké město v Čechách a na Moravě*. NLN, Praha.
Láznička, Z. (1945): *Půdorys slezských měst*. Opava.
Láznička, Z. (1956): *Typy venkovského osídlení v Československu*. *Práce brněnské základny Československé akademie věd*, 95 134.
Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. eds. (2008): *Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň*.
Votrubec, C. (1980): *Lidská sídla, jejich typy a rozmístění ve světě*. Academia, Praha.
- Letecké snímky příměstských částí z online map

Vedoucí bakalářské práce: **prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 24. listopadu 2020
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2021

L.S.

prof. Mgr. Jaroslav Miller, M.A., Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

Obsah

1. Úvod

2. Vymezení cílů práce

3. Výběr dat a metody zpracování

3.1 Vymezení oblasti pro zkoumání půdorysných tvarů suburbií

3.2 Zkoumání a popis půdorysných tvarů jednotlivých suburbanizovaných obcí a jejich proměn

3.3 Původně zamýšlené předměty zkoumání, od kterých bylo v rámci práce upuštěno.

4. Analýza získaných dat

4.1 Jakými způsoby lze na základě získaných dat charakterizovat půdorysné tvary suburbií?

4.2 Jakými způsoby lze na základě získaných dat charakterizovat procesy rozvíjející tvary suburbií?

5. Historické půdorysné tvary sídel na našem území

5.1 Soustředěné liniové typy

5.1.1 Silniční/ulicová ves se zástavbou po jedné straně cesty

5.1.2 Silniční (průjezdná) ves se zástavbou po obou stranách cesty

5.1.3 Uzávřená (boční) ulicová ves

5.1.4 Návesně-silniční/návesně ulicový typ

5.1.4.1 *Návesně-silniční/návesně ulicový typ bez zástavby v prostoru návsi*

5.1.4.2 *Návesně-silniční/návesně-ulicový typ se zástavbou v prostoru návsi*

5.1.5 Silniční ves se zalomením

5.2 Návesné typy

5.2.1 Otevřený návesný typ

5.2.2 Uzávřený návesný typ

5.2.3 Návesný typ se zástavbou v prostoru návsi

5.3 Nesoustředěné liniové typy

5.3.1 Hustě zastavěná řadová ves vystavěná podél komunikace

5.3.2 Řídce zastavěná řadová ves vystavěná podél komunikace

5.3.3 Říční/potoční řadová ves

5.3.3.1 *Říční/potoční řadová ves se zástavbou po obou stranách údolní nivy*

5.3.3.2 *Řadová říční/potoční ves se zástavbou po jedné straně údolní nivy*

5.3.4 Dlouhý údolní řadový typ

5.4 Hromadné typy

5.4.1 Hustě zastavěný hromadný typ

5.4.2 Řídce zastavěný hromadný typ

5.5 Rozptýlené (disperzní) typy

5.5.1 Rozptýlený typ shlukový

5.5.2 Rozptýlený typ dvorcový

5.6. Typy s náznakem městského rozvoje

5.6.1 Typ s náznakem radiálního rozvoje

5.6.2 Typ s náznakem zástavby ve čtyřúhelníkové síti

6. Procesy rozvíjející tvar zástavby v suburbánních oblastech

6.1 Zahušťování zástavby

6.1.1 Zahušťování stejným typem zástavby

6.1.1.1 *Zahušťování stejným typem zástavby u řídce zastavěné hromadné vsi*

6.1.1.2 *Zahušťování stejným typem zástavby u řídce zastavěné řadové vsi*

6.1.1.3 *Zahušťování stejným typem zástavby u dvorcové vsi*

6.1.2 Vnášení hromadných prvků do disperzních vsí

6.1.3 Zastavování návsi

6.1.3.1 *Zastavování návsi u návesného typu*

6.1.3.2 *Zastavování návsi u silničně-návesného typu*

6.2 Rozrůstání zástavby podél existujících cest

6.2.1 Zastavování protější strany ulice

6.2.1.1 *Zastavování protější strany ulice u vsi, v níž na protější straně existoval náznak zástavby*

6.2.1.2 *Zastavování protější strany ulice původně zastavěné jednostranně*

6.2.2 Prodlužování linie zástavby podél hlavní komunikace procházející obcí

6.2.3 Větvění linie zástavby podél existujících cest

6.2.3.1 *Větvění linie zástavby podél existujících cest u silničního typu*

6.2.3.2 *Větvění linie zástavby podél existujících cest u ulicového typu*

6.2.3.3 *Větvění linie zástavby podél existujících cest u řadového typu*

6.2.4 Zastavování existujících radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce

6.2.4.1 *Zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce návesného typu*

6.2.4.2 *Zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce hromadného typu*

6.2.5 Vnášení liniových prvků do disperzních typů sídel

6.2.5.1 *Vnášení liniových prvků do dvorcového disperzního typu*

6.2.5.2 *Liniové propojování ohnisek zástavby podél existujících komunikací*

6.2.6 Vrstvení zástavby zastavováním záhumenních cest

6.3 Rozrůstání zástavby podél nových cest

6.3.1 Vrstvení zástavby podél nových cest

- 6.3.1.1 *Vrstvení zástavby podél nové cesty s paralelním vedením*
- 6.3.1.2 *Vrstvení zástavby podél nové cesty s půlkruhovým vedením*
- 6.3.2 Výstavba podél přepažujících komunikací mezi radiálami/větvemi
 - 6.3.2.1 *Jednoduché přepažení mezi radiálami/větvemi*
 - 6.3.2.2 *Vícečetné přepažování mezi radiálami/větvemi (náznak lichoběžníkové sítě)*
- 6.3.3 Zástavba podél kolmic k existujícím cestám
 - 6.3.3.1 *Zástavba podél jednotlivé kolmice k existující cestě*
 - 6.3.3.2 *Zástavba podél série kolmic k existující cestě*
- 6.4 Plošná zástavba
 - 6.4.1 Lemování plošnou zástavbou
 - 6.4.1.1 *Lemování existující komunikace plošnou zástavbou*
 - 6.4.1.2 *Lemování vodního toku plošnou zástavbou*
 - 6.4.2 Tvar plošné zástavby vymezený geografickými prvky
 - 6.4.2.1 *Vyplňování prostoru mezi radiálami plošnou zástavbou*
 - 6.4.2.2 *Vymezení rozsahu plošné zástavby přílehlou komunikací*
 - 6.4.2.3 *Vymezení rozsahu plošné zástavby administrativními hranicemi obce*
 - 6.4.3 Bloková plošná zástavba (bez omezení geografickými prvky)
 - 6.4.3.1 *Bloková plošná zástavba s těsnou návazností na původní zástavbu*
 - 6.4.3.2 *Bloková plošná zástavba s volnou návazností na původní zástavbu*
 - 6.4.3.3 *Bloková plošná zástavba bez návaznosti na původní zástavbu („na zelené louce“)*
 - 6.4.3.4 *Bloková plošná zástavba s přesahem do sousední obce*
 - 6.4.3.5 *Přesah plošné zástavby ze sousední obce*

7. Typologie charakteristických typů uliční sítě v nové suburbánní zástavbě:

- 7.1 Kolmicové tvary
 - 7.1.1 *Jednotlivá kolmice*
 - 7.1.2 *Série kolmic (hřebenová struktura)*
 - 7.1.3 *Navazování kolmic (stromová struktura)*
- 7.2 Okruhy
 - 7.2.1 *Otevřený okruh*
 - 7.2.2 *Uzavřený okruh*
 - 7.2.3 *Okruh s výjezdem do dvou směrů*
 - 7.2.4 *Okruh s přepažením*
 - 7.2.5 *Okruh s vnějšími kolmicemi/s vnějším hřebenem*
 - 7.2.6 *Okruh s vnitřními kolmicemi/s vnitřním hřebenem*
- 7.3 Čtyřúhelníkové sítě
 - 7.3.1 *Přísná čtyřúhelníková (šachovnicová) síť*
 - 7.3.2 *Lichoběžníková síť*
 - 7.3.3 *Volná čtyřúhelníková síť*
- 7.4 Výrazné plánovité struktury

8. Typologie výsledných půdorysných tvarů vzniklých vlivem suburbanizace:

- 8.1 Tvary vycházející z liniových typů
 - 8.1.1 *Rozvětvená linie*
 - 8.1.2 *Linie zakončená blokovou zástavbou*
 - 8.1.2.1 *Linie zakončená blokovou zástavbou na jednom konci („kladivo“)*
 - 8.1.2.2 *Linie zakončená blokovou zástavbou na obou koncích („kost“)*
 - 8.1.3 *Linie zastavěná po stranách – „motýl“*
- 8.2 Tvary vycházející z hromadných a návesných typů
 - 8.2.1 *Hvězdicové tvary*
 - 8.2.1.1 *Jednoduchý hvězdicový tvar*
 - 8.2.1.2 *Složený hvězdicový tvar*
 - 8.2.2 *Trojúhelníkové struktury*
 - 8.2.2.1 *Jednoduchá trojúhelníková struktura – „klín“*
 - 8.2.2.2 *Složená trojúhelníková struktura – „pavučina“*
 - 8.2.3 *Květové struktury*
 - 8.2.3.1 *Základní květová struktura*
 - 8.2.3.2 *Odvozená květová struktura*
 - 8.2.4 *Koncentrické tvary*
 - 8.2.4.1 *Koncentrický tvar rovnoměrný*
 - 8.2.4.2 *Koncentrický tvar s převažujícím směrem rozrůstání zástavby*
- 8.3 Tvary vzniklé propojením několika shluků
 - 8.3.1 *Liniově propojené shluky - „Řetěz“*
 - 8.3.2 *Plošně propojené shluky - „Plátno“*

9. Závěr

10. Summary

Seznam použité literatury

Přílohy

1. Úvod

Práce spojuje dohromady dva koncepty, které se často v literatuře doposud mnohokrát neseťkaly.

Prvním konceptem je typologie půdorysných tvarů sídel. V literatuře byly mnohokrát popsány půdorysné tvary sídel tradičního českého a moravského venkova, například v literatuře O. Máčela, E. Černého, V. Frolce a J. Vařeky či Z. Lázničky. V zahraniční literatuře se často objevují různé typy charakterizace vnitřní struktury, například modely E. Burgesse, H. Hoyta či Ch. Harrise a Edwarda Ullman.

Druhým konceptem je proces suburbanizace, který se ve velké míře objevuje již od II. světové války zejména ve Spojených státech, následně se rychle rozšířil do Evropy a nyní se objevuje jako dominantní proces v mnoha částech světa. Díky svému výraznému postavení se i proces objevoval suburbanizace objevoval v mnohých literárních dílech. Přes významné zastoupení obou fenoménů v literatuře doposud neexistuje dílo, které by uceleně charakterizovalo typické půdorysné tvary suburbií.

Tato práce se proto zabývá předměstskými sídly z hlediska jejich plošných prostorových vlastností. Vzhledem k různorodosti procesu suburbanizace v různých částech světa by však pravděpodobně bylo velmi obtížné plošně charakterizovat veškeré prostorové vlastnosti procesu suburbanizace, proto se práce zaměřuje pouze na suburbánní oblasti Česka.

2. Vymezení cílů práce

Základním cílem práce je identifikace charakteristických prostorových vlastností suburbií a jejich charakteristika včetně uvedení konkrétních příkladů. Jedná se o komplexní cíl, v rámci něhož lze vyčlenit dílčí cíle:

- Prvním dílčím cílem je vytvoření hypotéz, jakými všemi způsoby je možné suburbánní zástavbu z prostorového hlediska charakterizovat.
- Mezi další dílčí cíle patří nalezení vztahu mezi tvary suburbánní zástavby a tvary původní historické zástavby, na kterou bývá suburbánní zástavba navazována, včetně vymezení rozdílů mezi těmito typy zástavby a časové rozdíly v jejím prostorového rozmístování.
- Dalším dílčím cílem je charakterizace procesů, které ovlivňují tvar zástavby suburbií a jejich následná časová diferenciaci podle toho, v jakém období byly jednotlivé procesy dominantní.
- Dalším dílčím cílem je charakterizace současných půdorysných tvarů suburbánní zástavby v různých měřítcích – ideálně na mikro- meso- i makroregionální úrovni.
- Dalším dílčím cílem je vytvoření návrhu typologie často se vyskytujících půdorysných tvarů zástavby v suburbánních oblastech.
- Závěrečným cílem je uvedení konkrétních příkladů sídel ke všem zmíněným typů charakterizace prostorových vlastností suburbánních sídel.

3. Výběr dat a metody zpracování

3.1 Vymezení oblasti pro zkoumání půdorysných tvarů suburbií

Před započítáním charakterizace půdorysných tvarů suburbií bylo nejprve nutné vymezit obce Česka, které je možné považovat za suburbia, aby bylo následně možné na základě dat získaných zkoumáním takto vymezených obcí tvary charakterizovat.

Vymezení suburbanizovaných obcí pro účely práce vychází z páté verze „*Metodiky sledování rozsahu rezidenční suburbanizace v České republice*“, kterou v roce 2018 vytvořil autorský tým Urbánní a regionální laboratoře Univerzity Karlovy - Doc. RNDr. M. Ouředníček, Ph.D., RNDr. P. Špačková, Ph.D. a Mgr. A. Klsák.

Metodika definuje rezidenční suburbanizaci jako změnu trvalého bydliště obyvatelstva z jádrových měst do jejich zázemí, přičemž za jádrová města považuje města s více než 10 000 obyvateli ležící mimo suburbánní zóny jiných měst. Jako nejmenší statistickou jednotku pro sledování rozsahu suburbanizace využívá obce. Metodika tedy pro vyhodnocování rezidenční suburbanizace nebere v potaz předměstské oblasti nacházející se uvnitř administrativních hranic jádrových měst (OUŘEDNÍČEK et al., s.4).

Jako jednotný zdroj dat pro vyhodnocování rezidenční suburbanizace využívá metodika data Českého statistického úřadu – jedná se o data o počtu obyvatel obcí, o počtu přistěhovalých do obcí (včetně informace o zdrojovém místě bydliště) a o počtu dokončených bytů během sledovaného období. Na základě těchto dat lze obec podle metodiky zařadit mezi obce výrazně podléhající procesu suburbanizace za splnění následujících podmínek (OUŘEDNÍČEK et al.; s.7):

- a) Jedná se o obec s méně než 10 000 obyvateli (5 obcí v zázemí Prahy a Brna je z tohoto pravidla vyvážáno z důvodu velmi vysoké roční intenzity výstavby) a zároveň má obec 20x méně obyvatel než jádrové město nebo méně.
- b) Ve sledovaném období v obci vzniklo alespoň 14 nových bytů.
- c) Alespoň 30 % přistěhovalých pochází z jádrového města, v případě obce s více jádrovými městy pochází alespoň 40 % přistěhovalých z obou měst dohromady.

Všechny obce, které splňují výše zmíněná kritéria, rozděluje metodika do třech zón suburbanizace podle intenzity zmíněných suburbanizačních procesů (OUŘEDNÍČEK et al., s. 8):

- Obec je zařazena do 3. zóny suburbanizace, pokud v ní bylo během sledovaného období vystavěno alespoň 14 bytů

- Obec je zařazena do 2. zóny suburbanizace, pokud v ní bylo během sledovaného období (nebo během některého z předchozích období) vystavěno alespoň 20 bytů a zároveň minimální intenzita roční výstavby neklesla pod 5 nových bytů na 1000 obyvatel
- Obec je zařazena do 1. zóny suburbanizace, pokud v ní bylo během sledovaného období (nebo během některého z předchozích období) vystavěno alespoň 34 bytů a zároveň minimální intenzita roční výstavby neklesla pod 10 nových bytů na 1000 obyvatel.

Metodika též vymezuje 4. zónu suburbanizace, do níž zařazuje všechny obce, které v posledním období podmínky pro zařazení v žádné z vyšších zón nespĺnily, ale v některém z předchozích období již byly zařazeny v 3. zóně.

Dle této metodiky se v Česku podle dat z roku 2016 nacházelo 130 jádrových měst; silné míře suburbanizace podléhalo 1182 obcí v zázemí těchto měst, z nichž se 497 nacházelo v 3. zóně, 469 v 2. zóně a 216 v 1. zóně suburbanizace.

Tabulka se seznamem obcí ČR a jejich zařazením do jednotlivých zón suburbanizace dle dat z roku 2016 je dostupná na specializovaném mapovém portálu Atlas obyvatelstva (URRlab, 2016). Tým URRlab též podle metodiky vytvořil specializovanou mapu s vymezením jednotlivých zón suburbanizace, kterou zveřejnil na témže portále (viz příloha č. 1). Z dat byla rovněž vytvořena interaktivní aplikace (KLSÁK a LAŠTOVIČKA), která byla v rámci tvorby této práce též využita.

3.2 Zkoumání a popis půdorysných tvarů jednotlivých suburbanizovaných obcí a jejich proměn

Následujícím krokem po vymezení oblasti pro zkoumání půdorysných tvarů suburbií bylo vyznačení rozsahu zástavby jednotlivých suburbanizovaných obcí a vytvoření typologie tvarů na základě získaných dat. V původním záměru práce bylo zkoumat a popsat půdorysné tvary suburbií nacházejících se ve všech třech zónách suburbanizace; po vyznačení rozsahu zástavby v obcích ve všech zónách suburbanizace v Karlovarském, Plzeňském a Ústeckém kraji však začalo být zjevné, že většina obcí nacházejících se v 2. a 3. zóně nevykazuje vlivem suburbanizace tak výrazné změny půdorysných tvarů, aby bylo možné na jejich základě vytvářet srozumitelnou typologii. Proto byla oblast výzkumu zredukována na 1. zónu suburbanizace, ve které se dle dat z roku 2016 nacházelo 216 obcí. Z toho bylo 129 obcí v kraji Středočeském, 25 v kraji Jihomoravském, 17 v kraji Jihočeském, 12 v kraji Pardubickém, 10 v kraji Plzeňském, 5 v kraji Karlovarském, 4 v kraji Vysočina, 4 v kraji Moravskoslezském, 3 v kraji Královéhradeckém, 3 v kraji Libereckém, 2 v kraji Olomouckém a 2 v kraji Ústeckém. Ve Zlínském kraji žádná obec do 1. zóny suburbanizace nespĺadala. (ucelený seznam zkoumaných obcí viz příloha č. 2).

Analýza tvarů jednotlivých sídel nacházejících se na území všech obcí v 1. zóně suburbanizace probíhala na podkladu map ze třech období:

- a) Archivní mapový podklad z doby II. vojenského mapování, které na území dnešního Česka probíhalo v letech 1836-1852.
- b) Archivní ortofoto snímky GEODIS Brno, s.r.o. z let 2001-2003
- c) Aktuální ortofoto snímky Seznam.cz, a.s. a TopGis, s.r.o. z let 2018-2020.

Důvodem pro výběr konkrétně těchto tří mapových podkladů byla jejich snadná dostupnost (všechny jsou dostupné na serveru Mapy.cz) a vhodnost pro sledování růstu zástavby v různých obdobích.

Za každou obec, nacházející se dle dat z roku 2016 v 1. zóně suburbanizace, byly odpovídající části mapy z každého uvedeného období za použití aplikace GIMP 2.10.30 překryty jako vrstvy a následně byl podle každé vyznačen tvar zachycující rozsah zástavby v příslušných obdobích. Pro přehlednost byla pro každé zvolené období zvolena výrazná barva – hnědá pro půdorysný tvar zástavby v době II. vojenského mapování, žlutá pro půdorysný tvar přírůstků do let 2001-2003, růžová pro půdorysný tvar přírůstků od let 2001-2003 po současnost. (Pracovní výkresy se všemi vyznačenými tvary zachycujícími rozsah zástavby všech obcí v jednotlivých obdobích jsou ve formátu .xcf jsou na vyžádání u autora).

Následně byly zaznamenané půdorysné tvary zástavby z jednotlivých období zkoumány a vzájemně porovnávány. Z každého záznamu byly získávány následující poznatky:

- a) Ze záznamů z mapy z doby II. vojenského mapování byly získány informace o historických tvarech zástavby každého zkoumaného sídla.
- b) Z porovnání záznamů z mapy z doby II. vojenského mapování a ortofoto snímků z let 2001-2003 byly získány informace o způsobech rozvoje zástavby jednotlivých zkoumaných sídel před počátkem současné vlny suburbanizace.
- c) Ze záznamů z ortofoto snímků z let 2001-2003 byly získány informace o půdorysných tvarech zkoumaných sídel před počátkem či v počátečních fázích současné vlny suburbanizace.
- d) Z porovnání záznamů z ortofoto snímků z let 2001-2003 a ortofoto snímků z let 2018-2020 byly získány informace o způsobech rozvoje zástavby během současné vlny suburbanizace.
- e) Ze záznamů z ortofoto snímků z let 2001-2003 byly získány informace o půdorysných tvarech zkoumaných sídel v období nejbližší současnosti, tedy v době, kdy se již na půdorysných tvarech zástavby zjevně projevil vliv současné vlny suburbanizace.

Při porovnávání získaných informací o jednotlivých obcích byla věnována pozornost společným znakům, které vykazovaly procesy rozvoje zástavby jednotlivých obcí i výsledné půdorysné tvary zástavby

v jednotlivých obdobích. Na základě těchto společných znaků byly vytvořeny typologie popsané v hlavní části práce.

3.3 Původně zamýšlené předměty zkoumání, od kterých bylo v rámci práce upuštěno.

V rámci přípravy mapových podkladů pro zaznamenávání rozsahu zástavby v jednotlivých zmíněných obdobích byly z map získávány dvě další informace týkající se polohy suburbanizovaného sídla vůči jádrové obci. Do výkresů jednotlivých obcí byl vyznačen směr přímky spojující střed suburbanizovaného sídla se středem jádrového města (pro zjištění směru přímky byla využita funkce „Měření vzdálenosti a plochy“ na serveru Mapy.cz). Dále byla do výkresů jednotlivých obcí vyznačena cesta, která tvoří v současnosti hlavní komunikační napojení suburbanizované obce na jádrové město (pro vyznačení této komunikace byla využita automatická funkce „Plánování trasy“ na serveru Mapy.cz).

Důvod pro získání těchto informací vyplýval z původního záměru porovnat rovněž převažující směr rozvoje zástavby se směrem umístění dotčené obce vůči jádrovému městu (tedy zda se zástavba jednotlivých obcí rozvíjela v rámci suburbanizace spíše směrem k jádrovému městu, či směrem pryč od něj, či tangenciálně vůči jádru, nebo zda směr umístění suburbanizované obce vůči jádrovému městu neměl na převažující směr rozvoje zástavby žádný či pouze zanedbatelný vliv) a ze záměru vztáhnout způsob rozvoje zástavby jednotlivých obcí na vedení cesty propojující suburbanizovanou obec na jádrové město. Vzhledem k objemu informací, vyplývajících z pozorování samotných tvarů zástavby a jejich proměn, bylo od vytváření závěrů týkajících se vlivu zmíněných faktorů na směr rozvoje zástavby suburbanizovaných obcí v rámci této práce upuštěno. V pracovních výkresech k práci (k dispozici na vyžádání u autora práce) jsou však zmíněné prvky u většiny zkoumaných obcí zaznamenány, mohou tedy být v budoucnu využity k vyhodnocení vlivu zmíněných faktorů na směr rozvoje zástavby suburbanizovaných obcí.

4. Analýza získaných dat

4.1 Jakými způsoby lze na základě získaných dat charakterizovat půdorysné tvary suburbií?

Z informací získaných výše popsanými způsoby vyplývá, že půdorysné tvary suburbánní zástavby vykazují společné znaky na několika úrovních. Ve velkém měřítku je možné charakterizovat některé často se vyskytující typy uspořádání uliční sítě, ve středním měřítku je možné charakterizovat tvary souvislé zástavby jednotlivých suburbanizovaných sídel a v malém měřítku je možné sledovat, jakým způsobem se rozrůstají suburbánní oblasti ve vztahu k jádrovému městu a přilehlé síti komunikací (zejména silniční a dálniční síti). V následujících kapitolách jsou tvary suburbánních oblastí charakterizovány ve velkém a středním měřítku.

Charakterizaci na úrovni malého měřítka se tato práce nevěnuje; existuje však literatura, která tvary suburbií na úrovni malého měřítka charakterizuje, například práce Přemysla Vojáčka z r. 2008 „*Morfologie suburbií v zázemí Prahy*“ se v kapitole „*Makroregionální pohled na suburbanizaci v zázemí Prahy*“ věnuje tomuto typu charakterizace alespoň na regionální úrovni na příkladu Středočeského kraje. V práci jsou vymezeny oblasti v zázemí Prahy, kde byla v době vzniku práce suburbanizace nejintenzivnější; autor se rovněž zabývá faktory ovlivňujícími umístění nové suburbánní zástavby, zejména vlivu vzdálenosti od jádrové obce (Prahy), vlivu přítomnosti dalších jader osídlení a vlivu rozmístění dálnic a rychlostních komunikací (VOJÁČEK, 2008).

4.2 Jakými způsoby lze na základě získaných dat charakterizovat procesy rozvíjející tvary suburbií?

Na základě informací získaných porovnáním rozsahu a typu zástavby obcí nacházejících se dle dat z roku 2016 v 1. zóně suburbanizace v jednotlivých zmíněných obdobích lze procesy charakterizovat z několika hledisek.

Prvním je hledisko časové - některé procesy rozvoje zástavby obcí byly ve zkoumaných oblastech běžnější v období před započítáním dnešní výrazné vlny suburbanizace, některé jsou naopak běžnější až po jejím nástupu. Druhým hlediskem je schopnost procesů zachovat či proměnit charakter obce. Některé procesy popsané v následujících kapitolách spíše zachovávají původní charakter obce, některé jej naopak výrazně proměňují, některé způsobují, že ve výsledném tvaru se kombinují tak odlišné typy zástavby, že dominantním prvkem zástavby obce je její výrazná nesourodost.

Mezi další hlediska pro charakterizaci různých typů rozvoje zástavby patří kompaktnost nové zástavby, návaznost na historickou zástavbu, sourodost s historickou zástavbou, časová a prostorová rovnoměrnost či nerovnoměrnost přirůstání zástavby, převládající směr přirůstání zástavby a další.

5. Historické půdorysné tvary sídel na našem území

Suburbanizace na našem území se výrazně liší od vzniku suburbánních oblastí např. ve Spojených státech, kde suburbia často vznikají v zázemí velkých měst bez návaznosti na historickou zástavbu – „na zelené louce“. V době, kdy se v Česku začal výrazně projevovat proces suburbanizace, se v zázemí měst již po staletí nacházelo mnoho vsí. Novou suburbánní zástavbu tak není možné charakterizovat bez jejího zařazení do souvislosti se zástavbou historickou.

Historická zástavba venkovských sídel má své vlastní typické půdorysné tvary. Tyto tvary vycházejí z výrazné historické vazby venkovských sídel na zemědělství – tvar byl často přímo či nepřímou určen tvarem plužiny, která k sídlu patřila a tím se výrazně lišil od typů zástavby uvnitř měst. Rozsáhlá plošná zástavba, která je typická pro současná suburbia, nebyla se zemědělskou orientací venkovských sídel kompatibilní a objevovala se tak historicky téměř výhradně ve městech. Možnosti rozšiřování zástavby venkovských sídel v době jejich výrazné vazby na zemědělství byly ze stejného důvodu omezené na několik typů.

Když se začal v Česku výrazněji projevovat proces suburbanizace, silná vazba venkova na zemědělství již zanikala, a některé faktory omezující možnosti rozšiřování zástavby tak již nebyly přítomny. Suburbánní zástavbu je v tomto kontextu možné chápat jako přechodný typ mezi zástavbou venkovskou a městskou.

U venkovských sídel, jejichž zástavba se začala díky nástupu suburbanizace výrazně rozrůstat, měl původní půdorysný tvar jejich historické zástavby různou míru vlivu na možnosti rozvoje půdorysného tvaru jejich zástavby. V zájmu nastínění tohoto vlivu jsou v následující kapitole uvedeny nejběžnější půdorysné tvary historické zástavby, které se na území dnešní 1. zóny suburbanizace Česka v době II. vojenského mapování vyskytovaly. U některých typů je uvedeno, jakým způsobem půdorysný tvar historické zástavby omezuje možnosti rozvoje nové zástavby, což má vliv na výsledný půdorysný tvar sídla.

Uvedená typologie půdorysných tvarů historické zástavby vychází z kombinace několika způsobů kategorizace historických typů zástavby: z velké míry vychází z geneticko-morfologické klasifikace půdorysů, kterou uvádí Halás et al. (2013; s. 65-67), kombinuje ji však s prvky klasifikace, kterou navrhuje Pešta (2000, 158-166), a z ní vycházející klasifikace, kterou uvádí Ústav územního rozvoje (ROZMANOVÁ a POKORNÁ, 2018, s. 33-39). Typologie byla uzpůsobena tak, aby co nejlépe popisovala typy sídel, které se v době II. vojenského mapování nejčastěji vyskytovaly v oblastech, které se dle dat z roku 2016 dnes nacházejí v 1. zóně suburbanizace, zejména s přihlédnutím k jejich pozdějšímu rozvoji.

U každého uvedeného půdorysného tvaru historické zástavby je umístěno názorné schéma a několik příkladů z území dnes podléhajících nejsilnějším vlivům suburbanizace.

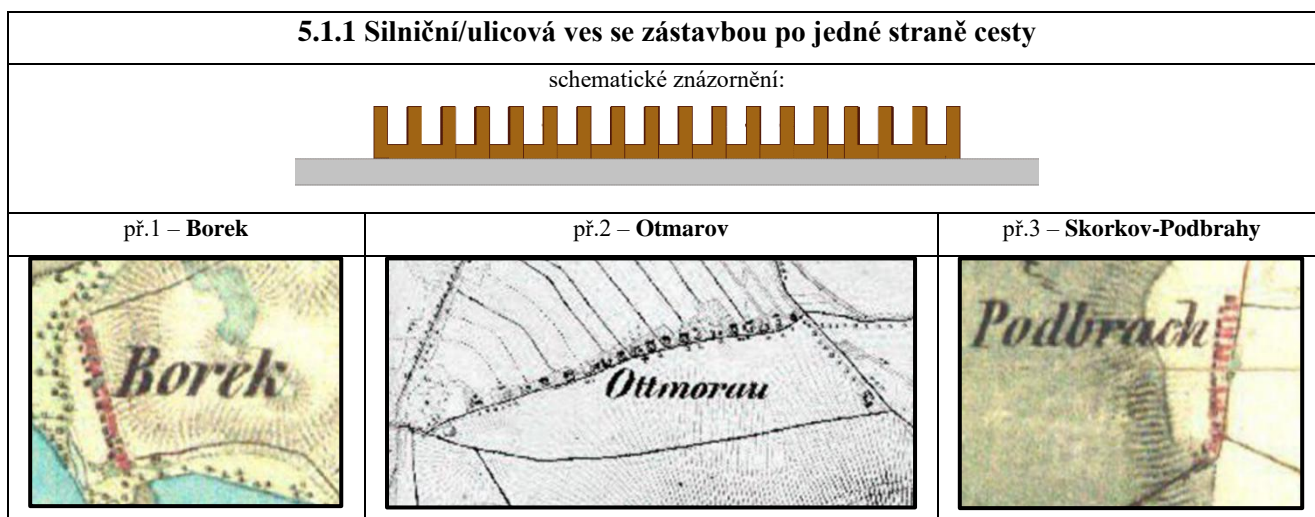
Všechny uvedené historické tvary jsou rozděleny do šesti základních skupin: soustředěné liniové typy, návěsné typy, nesoustředěné liniové typy, hromadné typy, disperzní typy a typy s náznakem městského rozvoje.

5.1 Soustředěné liniové typy

První větší skupinu historických půdorysných tvarů sídel tvoří soustředěné liniové typy. Vzhledem k tomu že u těchto typů domy často tvoří výrazně semknutou domovní linii s jednotlivými domy velmi těsně navazujícími, často není možné bez rozšiřovat zástavbu blíže než na okrajích této souvislé řady. Mezi soustředěnými liniovými typy lze dále vyčlenit některé dílčí typy – zejména silniční, ulicové, návěsně-silniční a zalomené tvary, z nichž každý v určité míře ovlivňuje možnosti umístování nové zástavby v návaznosti na historickou.

5.1.1 Silniční/ulicová ves se zástavbou po jedné straně cesty

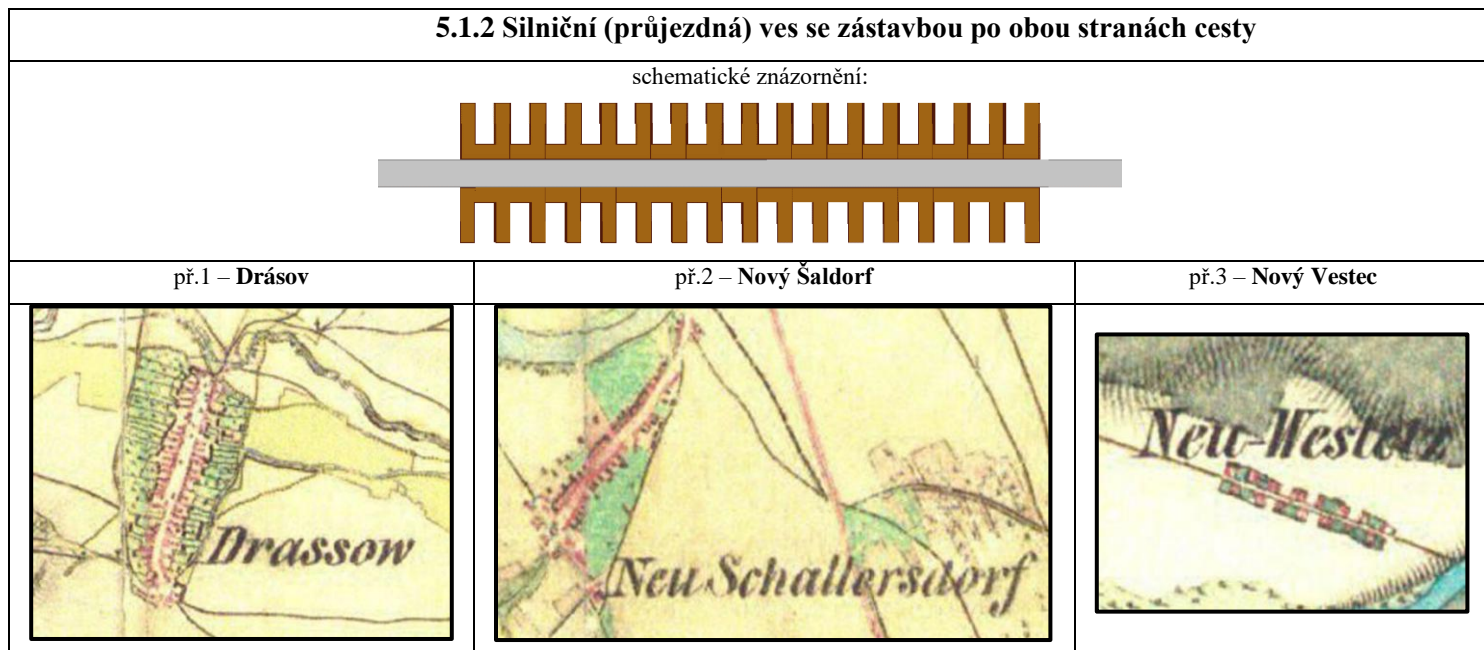
Prvním typem sídla se soustředěnou řadovou zástavbou je silniční či ulicový typ vsi, který má veškerou zástavbu umístěnou pouze podél jedné strany procházející komunikace. Tento typ sídel je typický pro oblast na S od Prahy, mnoho osad tohoto typu pochází z konce 18. století, často se jedná o vsi vzniklé v rámci raabizace.



Mezi příklady sídel, které měly v době II. vojenského mapování formu ulicové či silniční vsi se zástavbou pouze po jedné straně komunikace a které se dle dat z roku 2016 nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří obec Borek v okrese Praha-východ, dále místní část Podbrahy v obci Skorkov v okrese Mladá Boleslav, či obec Otmarov v okrese Brno-Venkov.

5.1.2 Silniční (průjezdná) ves se zástavbou po obou stranách cesty

Nejběžnějším typem sídla se soustředěným typem liniové zástavby je silniční ves se zástavbou umístěnou po obou stranách cesty, u níž komunikace vychází z obou konců zástavby. Nejběžnější je tento typ na jižní a střední Moravě.



Mezi příklady sídel, která měla v době II. vojenského mapování formu průjezdné silniční vsi se zástavbou umístěnou po obou stranách cesty a která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace patří městyse Drásov v okrese Brno-venkov, místní část Nový Šaldorf v obci Nový Šaldorf-Sedlešovice v okrese Znojmo, či obec Nový Vestec v okrese Praha-východ.

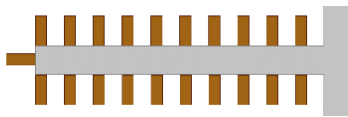
5.1.3 Uzavřená (boční) ulicová ves

Půdorysným tvarem velmi podobným tvaru předchozímu je ulicová ves, jejíž zástavba je na rozdíl od silničního typu umístěna podél slepé ulice, často bývá umístěna i na slepém konci komunikace. Rozvoj zástavby se tak nejčastěji v případě ulicové vsi rozvíjí pouze od otevřeného konce, alespoň v počátečních fázích rozvoje.

Mezi příklady sídel, která měla v době II. vojenského mapování tvar uzavřené ulicové vsi a dle dat z roku 2016 se nacházela v 1. zóně suburbanizace, patří místní část Sedlešovice v obci Nový Šaldorf-Sedlešovice v okrese Znojmo, dále místní část Semilkovice v obci Obříství v okrese Mělník, či místní část Dušníky v městě Rudná v okrese Praha-západ.

5.1.3 Uzávřená (boční) ulicová ves

schematické znázornění:



př.1 – Sedlešovice



př.2 – Obříství – Semilkovice



př.3 – Rudná – Dušníky



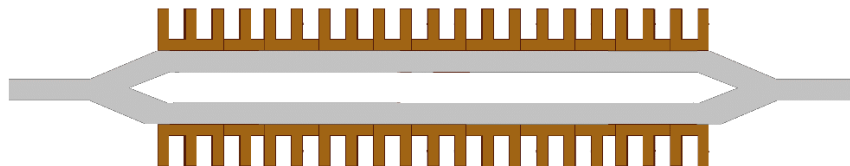
5.1.4 Návesně-silniční/návesně ulicový typ

Dalším druhem sídla se soustředěným liniovým typem zástavby je návesně-silniční či návesně-ulicový typ. Jediným výrazným rozdílem oproti běžnému silničnímu či ulicovému typu je rozšíření komunikace v oblasti zástavby do návesního prostoru. Dělí se na dva typy – v prvním je zástavba umístěna pouze po obvodu návesního prostoru, ve druhém je část zástavby umístěna přímo v prostoru návsi.

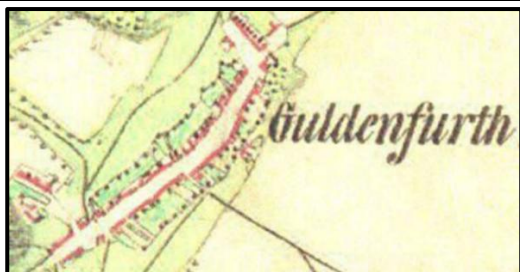
5.1.4.1 Návesně-silniční/návesně ulicový typ bez zástavby v prostoru návsi

5.1.4.1 Návesně-silniční/návesně ulicový typ bez zástavby v prostoru návsi

schematické znázornění:



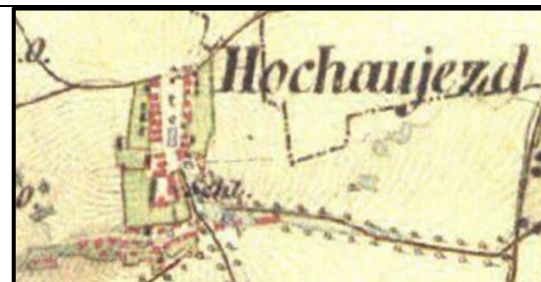
př.1 – Brod nad Dyjí



př.2 – Libnič



př.3 – Vysoký Újezd



Návesně-silniční či návesně-ulicový typ bez zástavby v prostoru návsi se od běžného silničního či ulicového typu liší pouze širším prostranstvím mezi dvěma domovními řadami. V určitých případech tento prostor umožňuje umístit novou zástavbu do oblasti návsi.

Mezi příklady sídel, které měly v době II. vojenského mapování zmíněný charakter a které se dle dat z roku 2016 nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří obec Brod nad Dyjí v okrese Břeclav, dále místní část Libnič ve stejnojmenné obci v okrese České Budějovice, či místní část Vysoký Újezd ve stejnojmenné obci v okrese Beroun.

5.1.4.2 Návesně-silniční/návesně-ulicový typ se zástavbou v prostoru návsi

U některých typů návesně-silničních či návesně-ulicových sídel se objevuje pás zástavby přímo v návsním prostoru. Pokud je tento pás zástavby řídký, prostor si zachovává charakter návsi, pokud je hustší, charakter návsi je setřen a získává charakter dvou rovnoběžných ulic.

5.1.4.2 Návesně-silniční/návesně ulicový typ se zástavbou v prostoru návsi	
schematické znázornění:	
př.1 – Bdeněves	př.2 – Vrábče
př.3 – Hrusice	př.4 – Lavičky

Mezi příklady sídel tohoto typu, u kterých se v době II. vojenského mapování nacházelo menší množství zástavby v návsním prostoru a dle dat z roku 2016 se nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří obec

Bdeněves v okrese Plzeň-sever či obec Vrábče v okrese České Budějovice. I přes umístění zástavby si návesní prostor u těchto obcí zachoval charakter návsi.

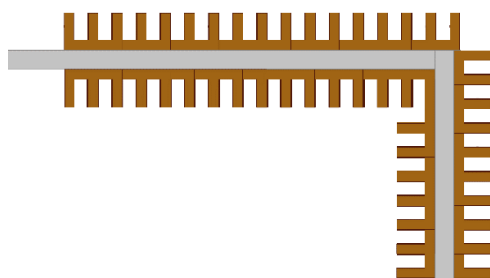
Mezi příklady sídel tohoto typu, u kterých se v době II. vojenského mapování nacházelo větší množství zástavby v návesním prostoru a dle dat z roku 2016 se nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří obec Hrusice v okrese Praha-východ či místní část Lavičky ve stejnojmenné obci v okrese Žďár nad Sázavou. Vzhledem k umístění většího množství zástavby do návesního prostoru ztratil návesní prostor u těchto obcí charakter návsi, a zástavba sídel tak obklopovala dvě téměř zcela oddělené ulice.

5.1.5 Silniční ves se zalomením

Posledním častým typem uspořádání soustředěné liniové zástavby je silniční ves se zalomením. Kromě výrazného zalomení se z hlediska možností rozvoje zástavby příliš neliší od běžného silničního typu, větší vliv na možnosti rozvoje zástavby má zalomení jenom v případě, že v místě zalomení je alespoň po jedné straně silnice domovní řada přerušena. Běžně se však zástavba u zalomených silničních vsí dříve rozvíjí uvnitř úhlu vytvořeného rameny zalomené komunikace než po straně vnější.

5.1.5 Silniční ves se zalomením

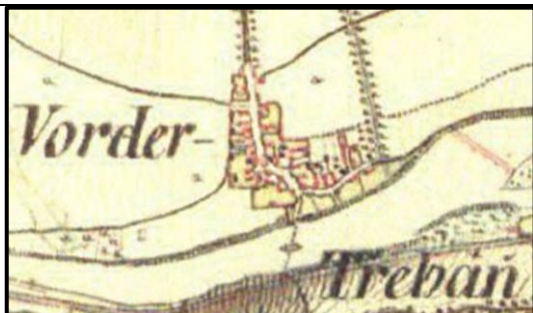
schematické znázornění:



př.1 – Hlásná Třebaň

př.2 – Litvínovice

př.3 – Přezletice



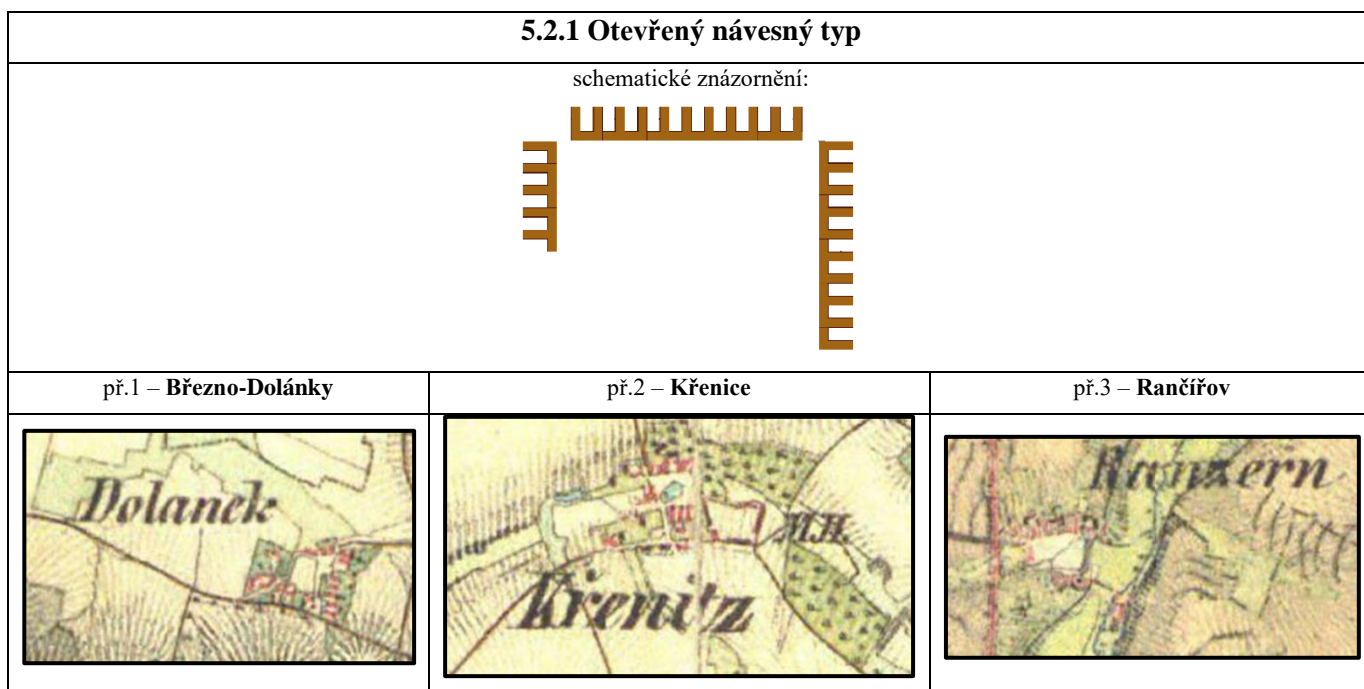
Mezi příklady sídel, které měly v době II. vojenského mapování podobu silniční vsi se zalomením a dle dat z roku 2016 se nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří místní část Hlásná Třebaň ve stejnojmenné obci v okrese Beroun, dále místní část Litvínovice ve stejnojmenné obci v okrese České Budějovice, či obec Přezletice v okrese Praha-východ.

5.2 Návesné typy

Druhou větší skupinu historických tvarů zástavby tvoří typy návesné. Nejběžněji se vyskytují čtvercové a kruhové tvary návsi. Podobně jako u silničních a ulicových typů je kolem návsi zástavba nejčastěji umístěna velmi soustředěně, jednotlivé domy často tvoří souvislé domovní řady s velmi těsnou návazností. Tento typ rozmístění tak vytváří v rámci možností rozvoje zástavby podobná omezení, jako soustředěné tvary liniové.

5.2.1 Otevřený návesný typ

Prvním typem návesného tvaru je otevřený návesný typ, u nějž zástavba neobklopuje náves ze všech stran. U otevřených návesných typů jsou oproti uzavřeným návesným typům možnosti umístění zástavby méně omezeny.



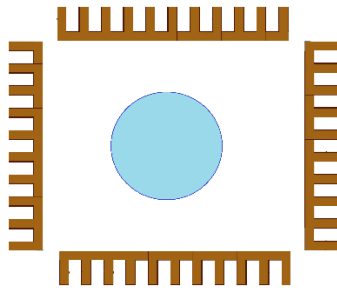
Otevřené návesné typy se v rámci Česka v době II. vojenského mapování nacházely v podobných oblastech, jako ostatní druhy návesných sídel, tedy zejména v jižních, středních a západních Čechách. Ze sídel tohoto typu se některé dle dat z roku 2016 nacházely v 1. zóně suburbanizace, například místní část Dolánky v obci Březno v okrese Mladá Boleslav, obec Křenice v okrese Praha-východ či obec Rančířov v okrese Jihlava.

5.2.2 Uzavřený návesný typ

V případě, že je náves obklopená ze všech směrů, se jedná o návesný typ uzavřený. Vzhledem k tomu, že zástavba kolem návsi u těchto typů bývá poměrně semknutá, často nelze zástavbu v těsné návaznosti rozvíjet jinde, než podél radiálních cest vycházejících z prostoru návsi, či ve vzácných případech přímo do návsního prostoru.

5.2.2 Uzavřený návesný typ

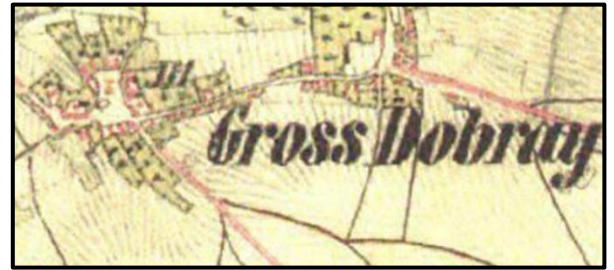
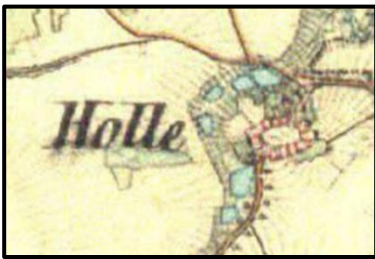
schematické znázornění:



př.1 – Průhonice – Hole

př.2 – Tehovec

př.3 – Velká Dobrá



Sídla uzavřeného návesného typu se v době II. vojenského mapování nacházely zejména ve středních, jižních a západních Čechách. Z těchto se některé dle dat z roku 2016 nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří mezi ně místní část Hole v obci Průhonice v okrese Praha-západ s oválným půdorysem návsi, obec Tehovec v okrese Praha-východ s trojúhelníkovým půdorysem návsi a s rybníkem umístěným v návěsním prostoru, či místní část Velká Dobrá ve stejnojmenné obci v okrese Kladno s obdélníkovým půdorysem návsi.

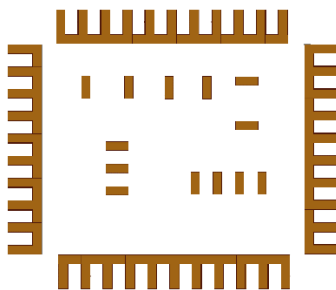
5.2.3 Návesný typ se zástavbou v prostoru návsi

Podobně jako u návesně-silničních typů existuje i u návesných typů varianta s větším množstvím zástavby umístěným v prostoru návsi. Zástavba v návěsním prostoru však mívá výrazně volnější charakter než zástavba obklopující náves.

Návesné typy se zástavbou v prostoru návsi se v době II. vojenského mapování nacházely zejména ve středních, jižních a západních Čechách. Mezi sídla tohoto typu, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace, patří místní část Homole ve stejnojmenné obci v okrese České Budějovice, obec Kozojedy či místní část Kunice ve stejnojmenné obci, obě v okrese Praha-východ.

5.2.3 Návesný typ se zástavbou v prostoru návsi

schematické znázornění:



př.1 – Homole

př.2 – Kozojedy

př.3 – Kunice



5.3 Nesoustředěné liniové typy

Další větší skupinu historických půdorysných tvarů tvoří nesoustředěné liniové typy. Jejich rozdíl oproti soustředěným typům tkví zejména ve volnějším typu zástavby – jednotlivé domy na sebe obvykle nejsou navázány těsně a mají různou orientaci. Jejich umístění se též často neváže pouze na procházející komunikace, ale může se jednat o zástavbu, jejíž orientace kopíruje břeh vodního toku či terénní prvek (např. údolí či úpatí svahu). Díky zmíněným rozdílům je u nesoustředěných liniových typů často možné původní linii přerušit novou odbočnou komunikací, možnosti pro rozvoj zástavby tak jsou méně omezeny než u soustředěných liniových typů.

5.3.1 Hustě zastavěná řadová ves vystavěná podél komunikace

Prvním běžným způsobem uspořádání nesoustředěné liniové vsi je vystavění husté liniové zástavby podél existující komunikace. Vzhledem k hustotě zástavby se hustě zastavěné řadové vsi z hlediska možností svého rozvoje v mnoha ohledech neliší od silničních typů. Jediným výrazným rozdílem je, že v případě umístění nové zástavby podél komunikací vystavěných jako odbočky z hlavní komunikace existuje u nesoustředěných liniových typů více možností, kde může být zástavba rozvětvena, než u soustředěných liniových typů.

5.3.1 Hustě zastavěná řadová ves vystavěná podél komunikace

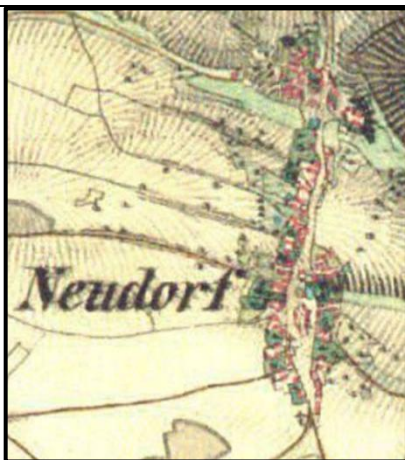
schematické znázornění:



př.1 – Nová Ves pod Pleší

př.2 – Staré Hradiště – Brozany

př.3 – Svinaře



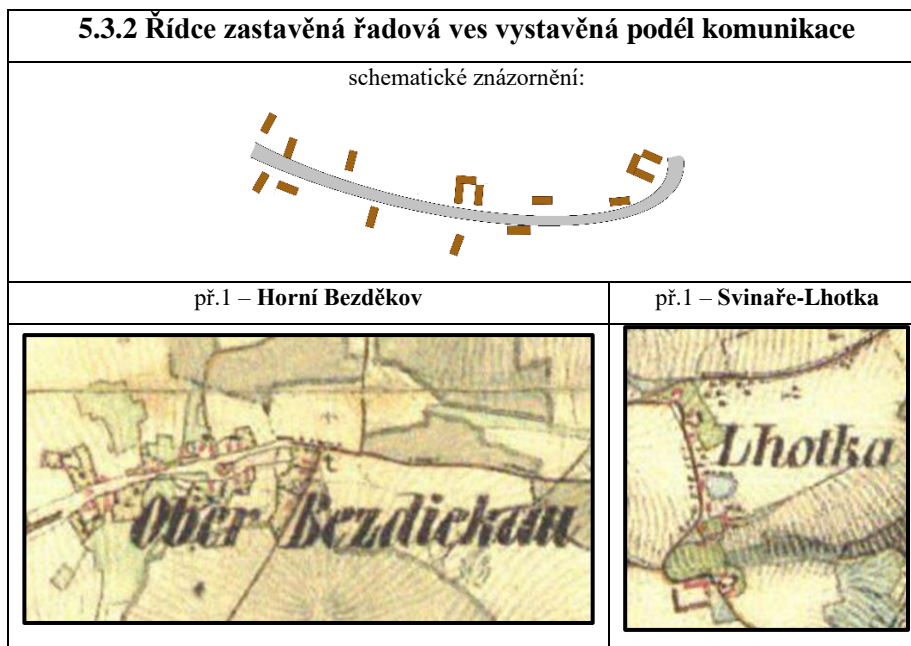
Hustě zastavěné vsi s nesoustředěnou liniovou zástavbou se v době II. vojenského mapování nacházely v mnoha oblastech Česka, zejména ve středních a východních Čechách. Mezi příklady tohoto typu sídel, které se dle dat z roku 2016 nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří obec Nová Ves pod Pleší v okrese Příbram, vystavěná podél komunikace propojující města Mníšek pod Brdy a Nový Knín, dále místní část Brozany v obci Staré Hradiště v okrese Pardubice, vystavěná podél komunikace propojující sídla Staré Hradiště na Z a Kunětice na V, či místní část Svinaře ve stejnojmenné obci v okrese Beroun, vystavěná podél místní komunikace odbočující z cesty propojující obec Zadní Třebaň s městem Hostomice.

5.3.2 Řídce zastavěná řadová ves vystavěná podél komunikace

Řídce zastavěná řadová ves má s předchozím typem mnoho společného – výrazným rozdílem je obvykle výrazně menší plošný rozsah zástavby a její nižší hustota. Z tohoto důvodu lze oproti hustě zastavěným řadovým typům zástavbu zahušťovat, případně umístit zástavbu podél nově vybudovaných odbočných komunikací, které lze umístit četněji než v případě hustě zastavěné řadové vsi.

Řídce zastavěné řadové vsi se v Česku v době II. vojenského mapování nacházely v mnoha oblastech, zejména ve středních a jižních Čechách. Příkladem řídky zastavěných řadové vsi, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace, je obec Horní Bezděkov v okrese Kladno, vystavěná podél komunikace propojující město Unhošť a obec Bratronice, nebo místní část Lhotka v obci Svinaře v okrese

Beroun, vystavěná podél místní komunikace odbočující z cesty propojující obec Zadní Třebaň s městysem Liteň.



5.3.3 Říční/potoční řadová ves

Dalším druhem nesoustředěného liniového typu sídla je řadová zástavba umístěná podél vodního toku. V dobách, kdy nebylo běžné regulovat vodní toky, se často zástavba vyhýbala umístění přímo do oblasti údolní nivy a tvořila nesouvislou řadu či několik řad nejčastěji v úpatí oblasti přilehlých svahů. Říční či potoční řadové typy sídel mohou být zastavěné po jednom či po obou stranách vodního toku.

5.3.3.1 Říční/potoční řadová ves se zástavbou po obou stranách údolní nivy

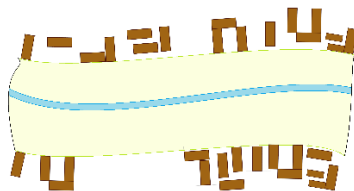
Existenci sídla se zástavbu po obou stranách údolí často umožňoval jen most přes vodní tok. Některé druhy řadových vsí umístěných podél vodních toků měly spíše řídkou zástavbu v delších řadách, jiné měly kratší hustěji zastavěné řady, případně mohly mít jednotlivé řady mírně rozvětvený charakter, čímž se typem zástavby blížily typům hromadným. V dobách, kdy nebylo běžné umisťovat zástavbu přímo do oblasti říční/potoční nivy, se zástavba často rozvíjela od obou oddělených řad dále směrem pryč od údolí, čímž vznikala charakteristický tvar tvořený dvěma oddělenými oblastmi zástavby.

Řadové vsi vystavěné podél vodních toků z obou stran se v době II. vojenského mapování vyskytovaly v mnoha oblastech Česka. Mezi příklady tohoto typu sídel, které se dle dat z roku 2016 nacházely v 1. zóně suburbanizace, patří místní část Jindřiš v obci Rodvínov v okrese Jindřichův Hradec, vystavěná po obou

stranách Hamerského potoka, obec Syrovice v okrese Brno-venkov, vystavěná po obou stranách potoka Syrůvka, či obec Vejprnice v okrese Plzeň-sever, vystavěná po obou stranách Vejprnického potoka.

5.3.3.1 Řadová říční/potoční se zástavbou po obou stranách údolní nivy

schematické znázornění:



př.1 – Rodvínov – Jindřiš

př.2 – Syrovice

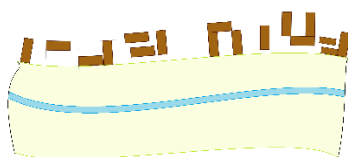
př.3 – Vejprnice



5.3.3.2 Řadová říční/potoční ves se zástavbou po jedné straně údolní nivy

5.3.3.2 Říční/potoční řadová ves se zástavbou po jedné straně údolní nivy

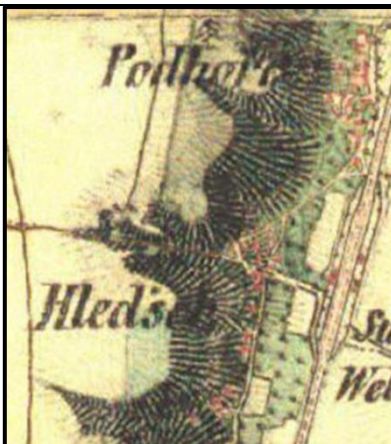
schematické znázornění:



př.1 – Břeží

př.2 – Nelahozeves – Podbořany + Hled'sebe

př.3 – Skorkov



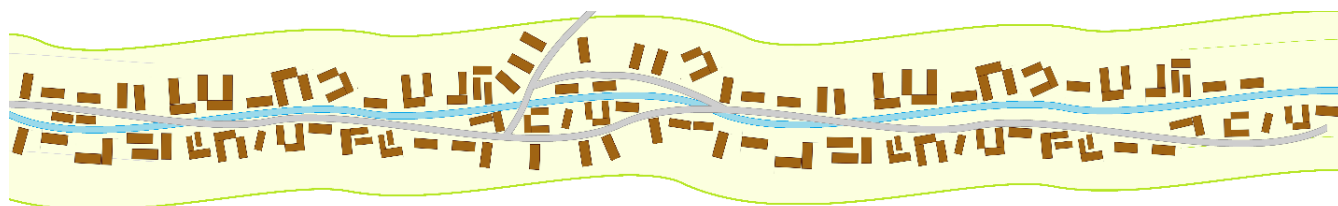
Druhý typ řadové vsi umístěné v údolí vodního toku se od prvního typu liší zástavbou pouze po jedné straně vodního toku. Tento typ se častěji rozvíjel v blízkosti větších vodních toků, zejména v případě nepřítomnosti mostního objektu.

Nejvíce příkladů sídel, které měly v době II. vojenského mapování formu říční či potoční řadové vsi se zástavbou po jedné straně údolní nivy, a dle dat z roku 2016 se nacházely v 1. zóně suburbanizace, je ve Středočeském kraji. Jedná se např. o obec Březí v okrese Praha-východ, umístěné na břehu potoka Výmola, o místní části Podhoří a Hledsebe v obci Nelahozeves v okrese Mělník či o místní část Skorkov ve stejnojmenné obci v okrese Mladá Boleslav.

5.3.4 Dlouhý údolní řadový typ

5.3.4 Dlouhý údolní řadový typ

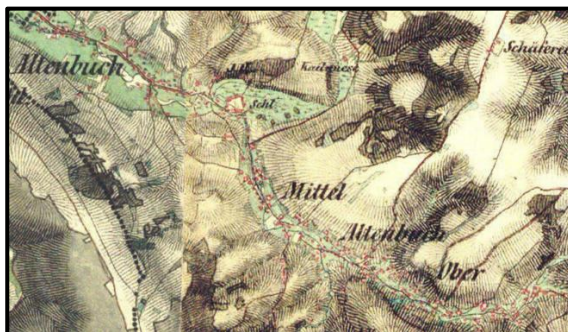
schematické znázornění:



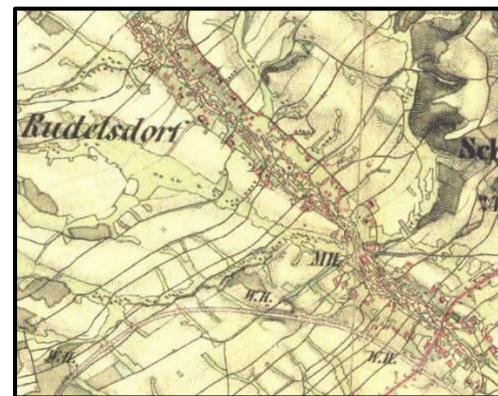
př.1 – Horní Libchava



př.2 – Staré Buky



př.3 – Rudoltice



Posledním uvedeným typem s nesoustředěnou řadovou zástavbou je dlouhý řadový typ údolní. V tomto tvaru se kombinují vlastnosti sídel řadového i hromadného typu. Běžně se jedná o zástavbu velkého rozsahu, která pokrývá významný úsek údolí některého méně výrazného vodního toku. Často mívá tento typ sídla více lokálních center (případně i návsí). Zástavba bývá v některých případech rozmístěna po celé délce sídla rovnoměrně, v jiných se oblasti s nižší hustotou zástavby střídají s oblastmi zastavěnými hustěji. Z hlediska umístění nové zástavby existuje v sídlech dlouhého údolního řadového typu mnoho možností,

mezi které patří zahušťování zástavby, větvení linie, vrstvení zástavby či mnoho způsobů umístění plošné zástavby. Vzhledem k historicky poměrně výraznému rozsahu zástavby u tohoto typu sídel se nové přírůstky na změně tvaru projevují méně než u mnoha jiných typů půdorysných tvarů.

Tvar se často vyskytuje v podhorských oblastech, např. v podhůřích Krkonoš, Lužických, Jizerských či Orlických hor. Mezi sídla, která měla v době II. vojenského mapování formu dlouhé údolní řadové vsi, a která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace, patří obec Horní Libchava v okrese Česká Lípa, obec Staré Buky v okrese Trutnov či obec Rudoltice v okrese Ústí nad Orlicí.

5.4 Hromadné typy

Další výraznou skupinu historických půdorysných tvarů zástavby sídel tvoří hromadné typy. Přes svou odlišnou vnitřní strukturu se hromadné typy z hlediska možností nové zástavby příliš neliší od návesných typů – nejběžnější je u obou typů rozvoj podél radiál vyběhajících z centra původní zástavby. Ve způsobu rozvoje zástavby však hraje roli hustota zástavby, tedy je-li možné zástavbu u hromadného typu zahušťovat, nebo je-li možné rozvíjet tvar pouze za okrajem původní zástavby.

5.4.1 Hustě zastavěný hromadný typ

5.4.1 Hustě zastavěný hromadný typ

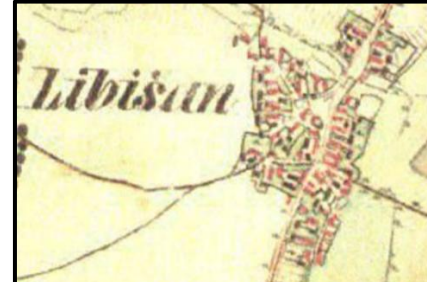
schematické znázornění:



př.1 – Buštěhrad

př.2 – Líbeznice

př.3 – Libišany







Prvním ze dvou druhů hromadného půdorysného tvaru sídla je hustě zastavěný hromadný typ. Zástavba bývá v hustě zastavěných hromadných sídlech umístěna podél poměrně složité uliční sítě, a půdorysný tvar tohoto typu sídel bývá velmi kompaktní. Zástavbu tak již obvykle nelze zahušťovat a tvar sídla se tak v případě přírůstků zástavby obvykle rozrůstá v návaznosti na okraj původní zástavby. Tvar byl v době II. vojenského mapování běžný mezi obcemi s větším množstvím zástavby zejména ve středních a východních Čechách. Mezi sídly, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace, měly historicky hustě

zastavěný hromadný tvar např. město Buštěhrad v okrese Kladno, obec Líbeznice v okrese Praha-východ, či obec Libišany v okrese Pardubice.

5.4.2 Řídce zastavěný hromadný typ

Řídce zastavěná hromadná sídla se svým půdorysným tvarem často téměř neliší od hustě zastavěných hromadných typů. Rozdíl mezi hustě zastavěným a řídce zastavěným tvarem je však z hlediska možnosti umístění nové zástavby podobný jako v případě nesoustředěných liniových typů – nová zástavba může u řídce zastavěných typů vznikat i v mezích původní zástavby. Půdorysný tvar tak zůstává zachován, mění se pouze hustota zástavby, což obvykle u hustě zastavěných hromadných typů není možné.

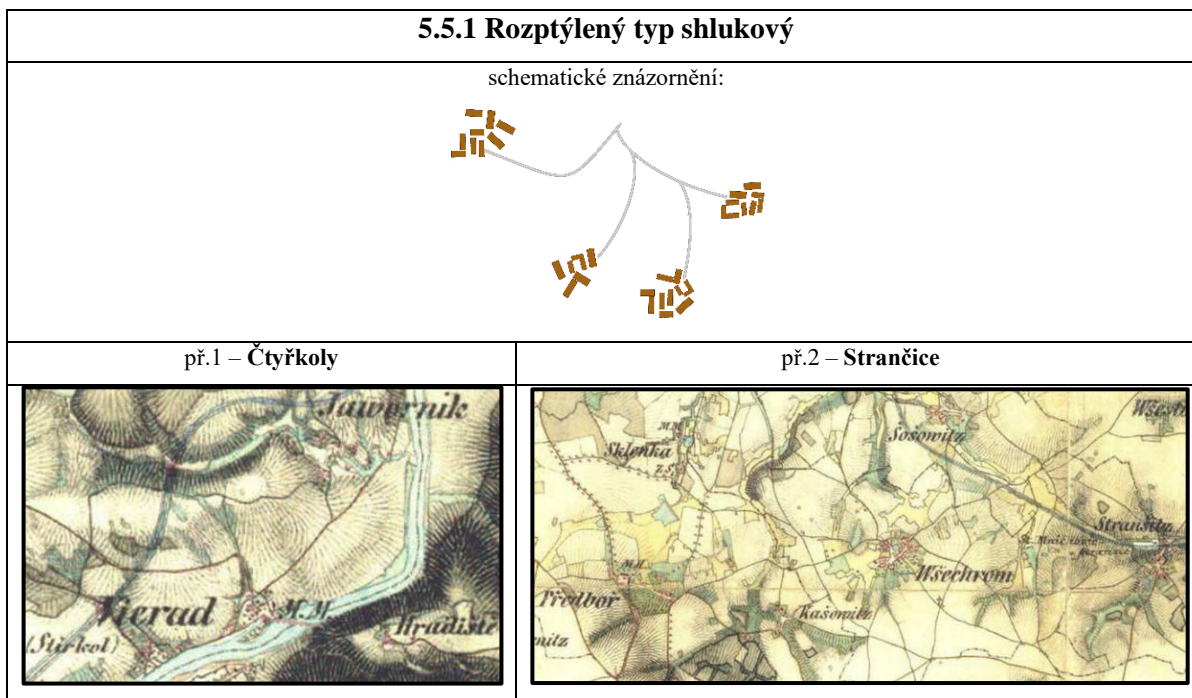
5.4.2 Řídce zastavěný hromadný typ		
schematické znázornění:		
		
př.1 – Hlincová Hora	př.2 – Pakoměřice	př.3 – Srnojedy
		

Řídce zastavěné hromadné vsi byly v době II. vojenského mapování velmi běžným půdorysným tvarem, příklady tohoto tvaru se nacházely v mnoha oblastech dnešního území Česka. Mezi sídla tohoto typu, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace, patřila před výrazným rozvoje zástavby např. obec Hlincová Hora v zázemí Českých Budějovic, místní část Pakoměřice v obci Bořanovice v okrese Praha-Východ, či obec Srnojedy v okrese Pardubice.

5.5 Rozptýlené (disperzní) typy

Disperzní typy se od ostatních typů odlišují zejména ve dvou ohledech – charakterizuje je výrazně řídká zástavba a obvykle její velký plošný rozsah. Z toho důvodu umístění nové zástavby do disperzních sídel podléhá jiným typům omezení, než u jiných půdorysných tvarů. Disperzním tvarům často chybí konkrétní snadno vymežitelné centrum, na které by se nová zástavba navazovala, a zatímco u jiných typů sídel přirůstá většina zástavby venku směrem ven z původní zástavby sídla, disperzních typy se často výrazně rozrůstají uvnitř původního tvaru.

5.5.1 Rozptýlený typ shlukový



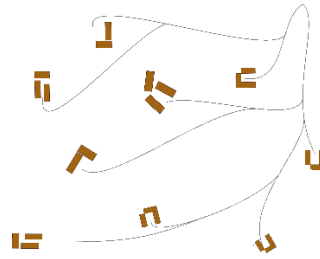
První ze dvou nejběžnějších druhů disperzních sídel je rozptýlená shluková ves, v nejsou domy umístěny zcela samostatně, jak je tomu u typu dvorcového, ale vyskytují se v oddělených shlucích zástavby. Jsou-li shluky větší, bývají již často chápány jako samostatná sídla, nicméně nachází-li se několik takových drobných sídel hromadného typu v nevelké vzdálenosti od sebe, jsou z hlediska typu zástavby téměř shodné se vsí rozptýleného shlukového typu. Z hlediska možností rozvoje zástavby je možné tyto dva případy považovat za rovnocenné. Rozptýlené shlukové osídlení je typické pro oblast na J od Prahy, tedy zejména Posázaví a střední Povltaví. Příkladem obcí Česka, které měly v době II. vojenského mapování tvar rozptýlené shlukové vsi a dle dat z roku 2016 se nacházely v 1. zóně suburbanizace, jsou dvě posázavské obce Čtyřkoly, ve kterých se nacházely 3 drobné oddělené shluky, a Strančice, na jejichž dnešním území se v době II. vojenského mapování nacházelo 7 drobných sídel v nevelké vzdálenosti (Strančice, Vsechrov, Kašovice, Předboř, Sklenka, Otice a Svojšovice).

5.5.2 Rozptýlený typ dvorcový

Druhým běžným typem rozptýleného typu zástavby je typ dvorcový. V rámci Česka se nejběžněji vyskytuje na severní Moravě – mezi všemi obcemi Česka se dle dat z roku 2016 nachází v 1. zóně suburbanizace pouze dvě obce, které měly původně výrazný dvorcový typ zástavby – Malenovice a Čeladná, obě v okrese Frýdek-Místek.

5.5.2 Rozptýlený typ dvorcový

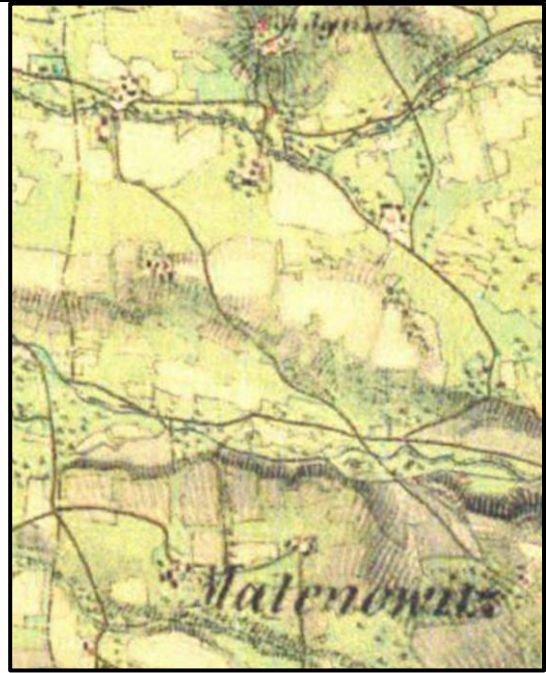
schematické znázornění:



př.1 – Čeladná



př.2 – Malenovice



5.6. Typy s náznakem městského rozvoje

Poslední skupinu historických tvarů zástavby tvoří typy sídel, u nichž bylo již v době II. vojenského mapování možné rozlišit náznak rozvoje typického pro městskou zástavbu. Ve většině případů se jednalo o výraznější rozvoj podél radiálních cest obklopujících původní půdorysný tvar zástavby, v jediném případě šlo o náznak čtyřúhelníkové uliční sítě.

5.6.1 Typ s náznakem radiálního rozvoje

Větší počet ze zkoumaných obcí měl v době II. vojenského mapování znatelnou míru rozvoje zástavby podél radiálních cest. V základu se většinou jednalo o sídlo návesného či hromadného typu, ovšem doplněného o liniové prvky podél cest vybíhajících z jádra obce. Návesné či hromadné prvky obvykle

tvorily historické centrum obce a liniové prvky tvořila zástavba přistavěná později. V některých případech je liniový prvek tak dominantní, že je tvar sídla možné chápat jako kombinovaný typ.

5.6.1 Typ s náznakem radiálního rozvoje

schematické znázornění:



př.1 – Škvorec

př.2 – Červený Újezd

př.3 – Tachlovice



Mezi obcemi ČR nacházejícími se dle dat z roku 2016 v 1. zóně suburbanizace byl v některých případech zjevný náznak radiálního rozvoje již v době II. vojenského mapování. Příkladem jsou městys Škvorec v okrese Praha-východ či obce Tachlovice a Červený Újezd v okrese Praha-západ. V případě Škvorce a Červeného Újezda se jednalo o obce v základě návěsného typu, z jejichž návsi v případě Škvorce vybíhalo větší množství obestavěných radiálních cest, v případě Červeného Újezda vybíhala jediná obestavěná radiála, která se následně větvila ve větší vzdálenosti od návsi. V případě Tachlovic se jednalo o obec se zástavbou umístěnou převážně liniově podél několika na sebe navazujících cest s výrazným hromadným prvkem v S části zástavby.

5.6.2 Typ s náznakem zástavby ve čtyřúhelníkové síti

Tento tvar se nejvíce ze všech zmíněných typů blíží městské zástavbě. Je velmi vzácný – jeho existence ukazuje na výrazně plánovitou historii obce a pravděpodobně na absenci přímé vazby obce na zemědělství již v době vzniku čtyřúhelníkové sítě.

5.6.2. Typ s náznakem zástavby ve čtyřúhelníkové síti	
schematické znázornění:	př. – Boží Dar
	

Ze všech 216 obcí ČR nacházejících se dle dat z roku 2016 v 1. zóně suburbanizace bylo město Boží Dar jediným sídlem, které mělo v době II. vojenského mapování typ půdorysného tvaru s výrazným náznakem zástavby ve čtyřúhelníkové síti.

6. Procesy rozvíjející tvar zástavby v suburbánních oblastech

Další kapitola popisuje typy procesů, které v jednotlivých obdobích rozvíjely výše uvedené půdorysné tvary historické zástavby do podoby, v jaké se vyskytují dnes. U každého z vyčleněných typů procesů je umístěno schéma znázorňující popisovaný proces a příklad sídla, které se v některém ze zkoumaných období uvedeným způsobem rozvíjelo. Ve schématech jsou druhy zástavby pocházející z jednotlivých období rozlišeny barevně – historický tvar zástavby je vždy znázorněn hnědou barvou, a u nových přírůstků se barva liší podle toho, v jakém období se daný typ rozvoje zástavby nejčastěji vyskytoval: žlutě jsou znázorněny typy přírůstků zástavby, které se vyskytovaly častěji v době před započatím současné výrazné vlny suburbanizace, růžově jsou naopak znázorněny typy přírůstků, které jsou typické pro přírůstky v rámci současné výrazné vlny suburbanizace.

Jednotlivé typy jsou rozděleny do kategorií, které jsou za sebou seřazeny podle toho, jak výrazně mění charakter zástavby a do jaké míry proměňují její půdorysný tvar. Nejprve jsou uvedeny typy, které půdorysný tvar sídel proměňují nejméně, poslední jsou uvedeny typy rozvoje zástavby, které původní půdorysný tvar proměňují radikálně. Základní vymezené skupiny typů procesů jsou čtyři – zahušťování zástavby, rozrůstání zástavby podél existujících cest, rozrůstání zástavby podél nových cest a plošná zástavba.

U některých typů je uvedena datace vzniku zástavby uvedené v příkladu, vždy se jedná o dataci pouze přibližnou. K přibližnému vymezení data výstavby byla využita zejména data z Veřejného dálkového přístupu k datům Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (VDP), data Archivu leteckých měřických snímků ČÚZK, případně mapové podklady přístupné ze serveru Oldmapsonline.org.


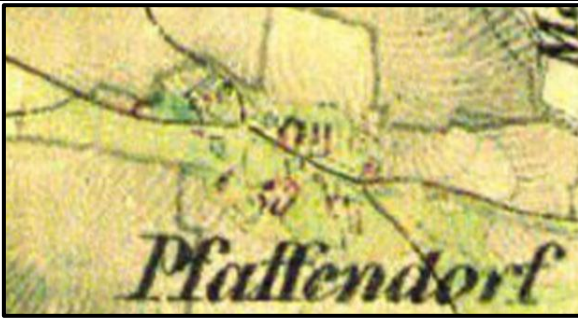

6.1 Zahušťování zástavby

Jedním z prvních procesů, které se běžně vyskytují v prvních fázích rozvoje zástavby, je zahušťování zástavby. Vyskytuje se zejména u řídky zastavěných obcí, u nichž je možné umístit novou zástavbu do proluk v zástavbě. Půdorysný tvar zástavby v dotčeném sídle se tak často příliš plošně nerozrůstá, velikost původního zůstává převážně zachována, mění se však kompaktnost zástavby. Některé typy vsí je možné zahušťovat pouze stejným typem zástavby, u jiných je možné vnášet prvky rozdílné.

6.1.1 Zahušťování stejným typem zástavby

Mezi typy sídel, které je možné zahušťovat stejným typem zástavby, patří řídky zastavěné hromadné vsi, řídky zastavěné hromadné vsi či vsi s disperzní zástavbou dvorcového typu. Zahušťování stejným typem zástavby je jedním z nejpřirozenějších a nejorganičtějších způsobů rozrůstání zástavby, při němž zůstává přibližně zachován nejen půdorysný tvar sídla, ale ve velké míře i charakter jeho zástavby.

6.1.1.1 Zahušťování stejným typem zástavby u řídké zastavěné hromadné vsi

6.1.1.1 Zahušťování stejným typem zástavby u řídké zastavěné hromadné vsi	
schematické znázornění: 	
př.: Hlincová Hora	
před zahuštěním zástavby	po zahuštění zástavby
	

Příkladem řídké zastavěné hromadné vsi, u níž docházelo k zahušťování stejným typem zástavby je obec Hlincová Hora v okrese České Budějovice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Českých Budějovic. V době II. vojenského mapování byla veškerá zástavba sídla umístěna v okolí cesty propojující město Rudolfov na Z a drobnější sídla Zvíkov a Zaliny na V a rovněž podél některých cest tvořících lokální odbočky z této komunikace. Až do konce 20. století, kdy na Z od původní zástavby začal vznikat oddělený ostrov zástavby v oblasti Kodetka, docházelo k rozšiřování zástavby zejména v rámci původního hromadného tvaru, který se mírně rozšířil i do okolí, nejvíce zástavby však vzniklo v mezích původního útvaru, čímž došlo k zahuštění a zkompaktnění zástavby obce.

6.1.1.2 Zahušťování stejným typem zástavby u řídké zastavěné řadové vsi

Příkladem sídla řídké zastavěného řadového typu, u něhož došlo k zahuštění původní zástavby, je obec Otovice v okrese Karlovy Vary, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace Karlových Varů. V době II. vojenského mapování se jednalo o řídké zastavěnou obec vystavěnou podél cesty napojující přílehlá sídla Děpoltovice, Mezirolí a Nivy na silnici spojující Ostrov a Karlovy Vary. Zejména během 20. století došlo k mírnému prodloužení linie zástavby dále podél cesty směrem k JV k sídlu Bohatice, ale zejména k zahuštění existující zástavby. Díky tomu si obec udržela mírně rozvětvený řadový charakter až přibližně do roku 2005, od kterého v Otovicích vznikly 3 bloky plošné zástavby, čímž Otovice ztratily původní řadový charakter zástavby.

6.1.1.2 Zahušťování stejným typem zástavby u řídké zastavěné řadové vsi

schematické znázornění:



př.: Otovice

před zahuštěním zástavby



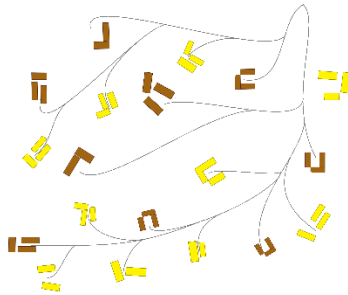
po zahuštění zástavby



6.1.1.3 Zahušťování stejným typem zástavby u dvorcové vsi

6.1.1.3 Zahušťování stejným typem zástavby u dvorcové vsi

schematické znázornění:



př.: Čeladná

před zahuštěním zástavby



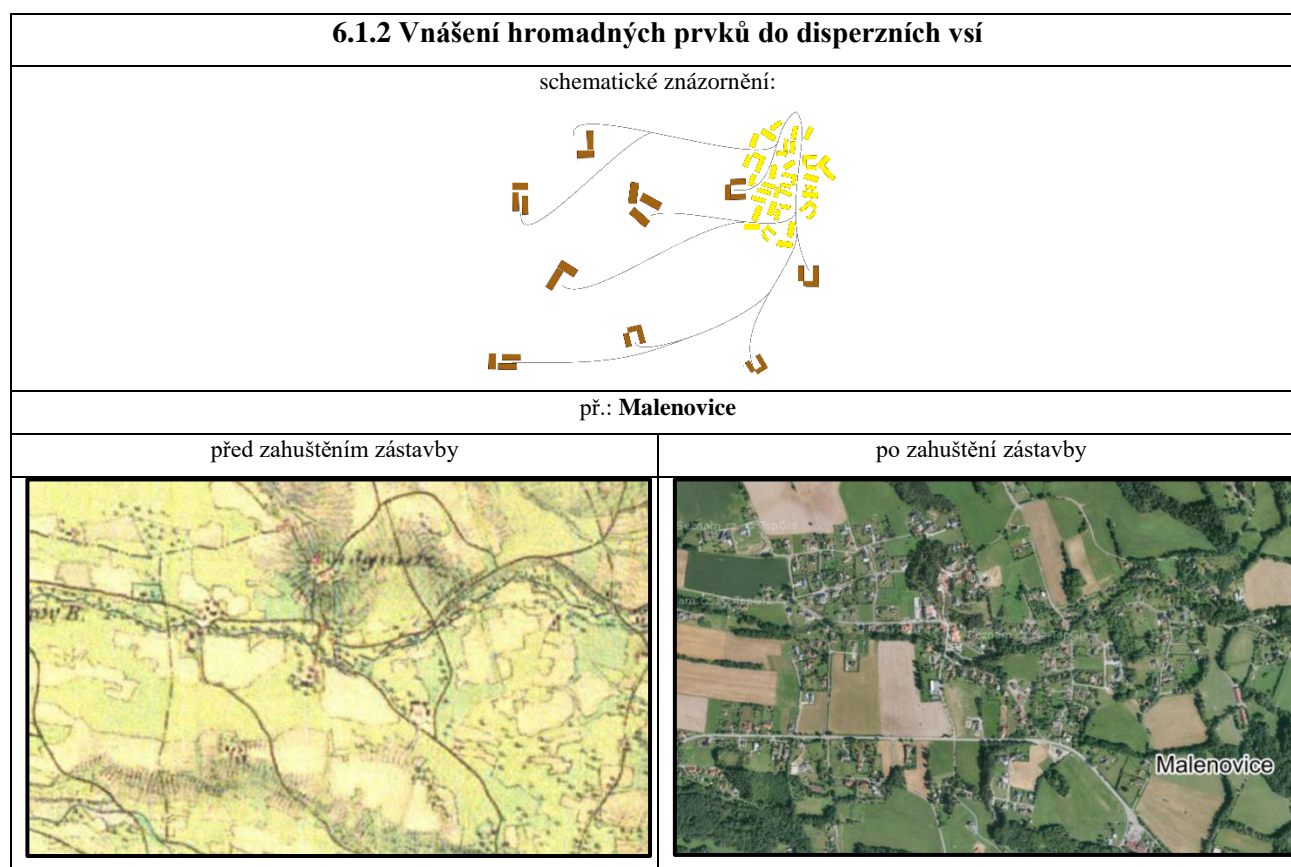
po zahuštění zástavby



Příkladem zahušťování stejným typem zástavby u sídla dvorcového typu je obec Čeladná v okrese Frýdek-Místek, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Frýdek-Místek a Ostrava. Obec byla dlouhou dobu osídlena téměř výhradně dvorcovým způsobem zástavby, během 20. století byly do obce v některých místech vnášeny prvky liniové i hromadné. Velká část zástavby má však dodnes velmi disperzní charakter, a k rozrůstání zástavby dochází i v místech tohoto disperzního osídlení. Výsledným procesem je postupné zahušťování této disperzní zástavby.

6.1.2 Vnášení hromadných prvků do disperzních vsí

Disperzní vsi, zejména s dvorcovým typem zástavby, představují v současnosti oproti více kompaktním typům zástavby komplikace v otázce rozvoje infrastruktury, zejména co se týče výstavby komunikací či inženýrských sítí. Proto se zejména od 20. století v obcích původně osídlených téměř výhradně disperzním typem zástavby objevují oblasti s vyšší koncentrací rezidenční zástavby, které často v původně disperzní vsi vytvoří sekundární jádro.



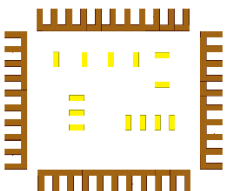


Několik příkladů vnášení hromadných prvků do vsi s disperzním typem zástavby se nachází v obci Malenovice v okrese Frýdek-Místek, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Frýdek-Místek a Ostrava. Prvky hromadné zástavby vznikaly v Malenovicích na mnoha místech zejména od 60. let 20. století. Mnoho z nich měly původně plnit funkci zahrádkářských kolonií či chatových

osad, nicméně dnes se v těchto shlucích nachází mnoho zástavby určené k celoročnímu obývání. Nejvíce zástavby hromadného typu vzniklo v oblasti osady Borová na SZ obce. Tento prostor s hromadnou zástavbou dnes tvoří centrum obce s obecním úřadem a dalšími prvky občanské vybavenosti. Malenovice tak do určité míry vnesením hromadných prvků do své zástavby ztratily svůj disperzní charakter.

6.1.3 Zastavování návsi

Mezi druhy zahušťování zástavby u návěsných či řadově-návěsných typů patří i umístění nové zástavby přímo do návěsního prostoru. Tento proces rozvoje zástavby však není příliš častým jevem, zejména jednalo-li se o rezidenční výstavbu. Pokud byl v určitém sídle prostor návsi vymezen, historicky obvykle sloužil ke společenským účelům, a v současné době je zachováván kvůli své historické kulturní hodnotě. Běžně se v prostoru návsi vykytují budovy nerezidenční (kostel, hasičská zbrojnice, hostinec), pokud dojde k umístění zástavby do prostoru návsi, obvykle tak náves ztrácí alespoň částečně svou funkci.

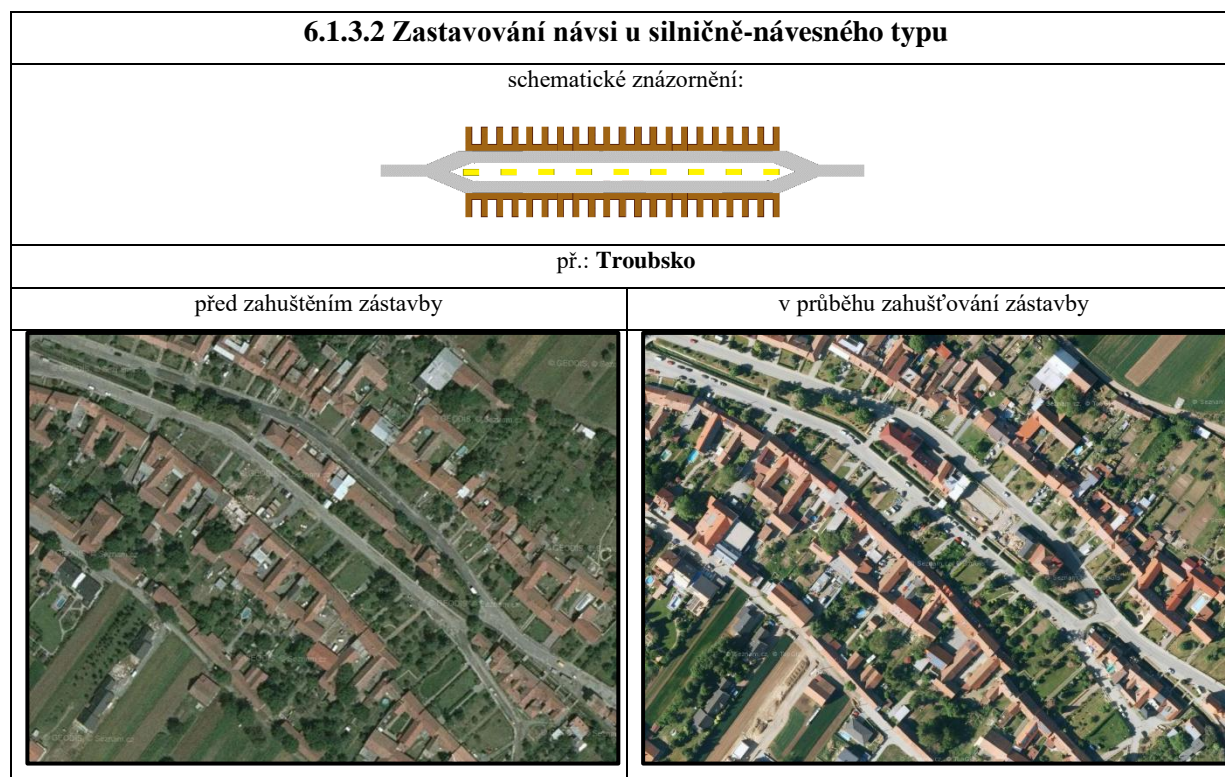
6.1.3.1 Zastavování návsi u návěsného typu

6.1.3.1 Zastavování návsi u návěsného typu	
schematické znázornění:	
	
př.: Březno – Dolánky	
před zahuštěním zástavby	po zahuštění zástavby
	

Příkladem sídla původně návěsného typu, u kterého došlo k umístění nové zástavby přímo do prostoru návsi, je místní část Dolánky v městyse Březno v okrese Mladá Boleslav. Březno se dle dat z roku 2016 nacházelo v 1. zóně suburbanizace zázemí Mladé Boleslavi. V době II. vojenského mapování měly Dolánky

charakter návesné vsi s mírně neuzavřenou zástavbou kolem návsi, která ve V části návsi měla spíše soustředěný charakter, zatímco v Z části byla zástavba kolem návsi spíše rozvolněná. Přestože prostor v centru sídla již dlouhou dobu neplnil funkci návsi, po celé 20. století do prostoru nebyla žádná nová zástavba umisťována. První rezidenční objekt zde byl dokončen až v roce 2008.

6.1.3.2 Zastavování návsi u silničně-návesného typu



Příklad umisťování nové rezidenční zástavby do prostoru návsi sídla silničně-návesného typu se nachází v obci Troubsko v okrese Brno-venkov, která se dle dat z r. 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. Původně se jednalo o sídlo se soustředěnou zástavbou umístěnou podél protáhlé návsi, uprostřed níž však byla umístěna nízká zástavba rozdělující náves na dvě oddělené ulice (dnes ulice Školní a Národního odboje). Část původní historické zástavby byla během minulého desetiletí demolována a nahrazena novými rodinnými domy či vícepatrovou bytovou zástavbou. Nejedná se tak novou zástavbu umístěnou na původně nezastavěné ploše, avšak jde o proměnu typu zástavby, která výrazně změnila charakter náměstí.

6.2 Rozrůstání zástavby podél existujících cest

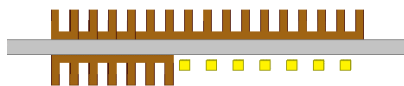


Velkou skupinu typů rozvoje zástavby tvoří rozšiřování půdorysného tvaru sídel liniovým typem zástavby. Vzhledem k velkému počtu existujících cest, které jednotlivá sídla obklopovaly, bylo běžné podél nich umisťovat novou zástavbu podél ve všech obdobích. V dobách, kdy byla pro venkovská sídla zásadní vazba na zemědělskou půdu, rozšiřování zástavby pouze podél existujících cest umožňovalo sídlům zachovat si

zemědělský charakter. Existující cesty, které byly zastavovány, původně sloužily nejčastěji jako hlavní příjezdové komunikace do obce, případně jako účelové komunikace (polní cesty) či záhumenní cesty.

6.2.1 Zastavování protější strany ulice

Jedná se o druh rozvoje zástavby, který se vyskytuje u sídel liniových typů (silničních a řadových), u kterých byla historicky zastavěna pouze jedna strana komunikace, případně u sídel, u kterých byla jedna strana obestavěna plně a druhá jen z části. U takových sídel bývá zastavování protější strany ulice prvním krokem rozvoje zástavby, který předchází všem ostatním typům rozvoje.

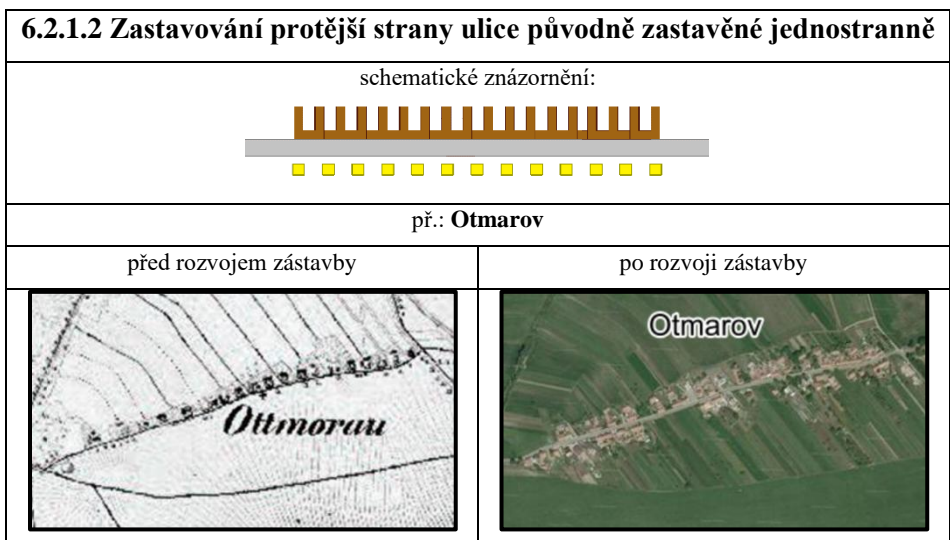
6.2.1.1 Zastavování protější strany ulice u vsi, v níž na protější straně existoval náznak zástavby

6.2.1.1 Zastavování protější strany ulice u vsi, v níž na protější straně existoval náznak zástavby	
schematické znázornění: 	
př.: Krasová	
před rozvojem zástavby	po rozvoji zástavby
	

Příklad tohoto typu rozvoje zástavby se nachází v obci Krasová v okrese Blansko, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Blansko a Brno. V době II. vojenského mapování se jednalo o ves silničního typu s výrazně celistvou soustředěnou zástavbou umístěnou na Z straně silnice, na V straně se nacházelo menší množství domů v jižní části sídla. Během 19. a první poloviny 20. století byla protější strana silnice obestavěna prostor mezi oběma liniemi zástavby se dále k S mírně rozšířil a vytvořil tak návesný prostor.

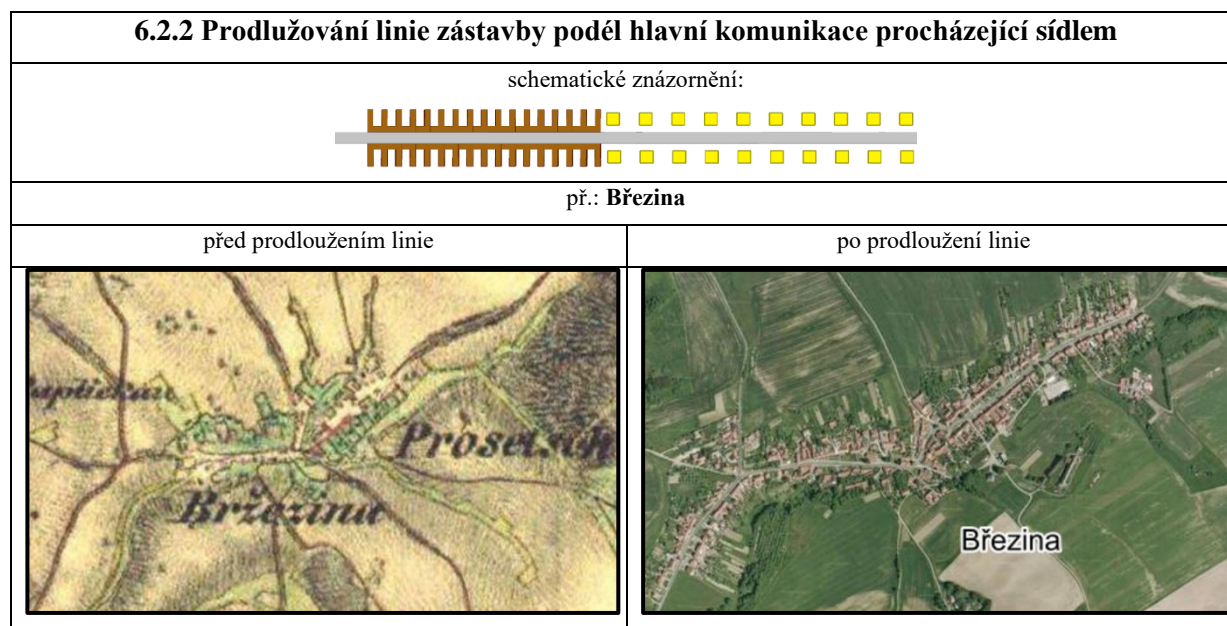
6.2.1.2 Zastavování protější strany ulice původně zastavěné jednostranně

Příkladem tohoto typu rozvoje zástavby je obec Otmarov v okrese Brno-venkov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. V době II. vojenského mapování se jednalo o sídlo se zástavbou umístěnou ryze po S straně komunikace. J strana byla zastavována zejména v průběhu 20. století, kdy v obci nedocházelo k jinému typu rozvoje zástavby.



6.2.2 Prodlužování linie zástavby podél hlavní komunikace procházející obcí

U liniových typů, ať už soustředěných či nesoustředěných, je běžné, že se linie zástavby prodlužuje ve směru původní linie zástavby. Jedná se o typ rozšiřování zástavby, který zachovává původní charakter i typ půdorysné tvaru sídla. Běžně se vyskytuje u liniových typů, u nichž již nelze zástavbu zhušťovat – mezi tyto patří hustý řadový typ a soustředěné liniové typy (silniční i ulicový). Tento typ rozvoje je méně běžný u řídké zastavěných řadových typů; téměř vůbec se však tento typ rozvoje neobjevuje u dlouhých řadových údolních vsí.



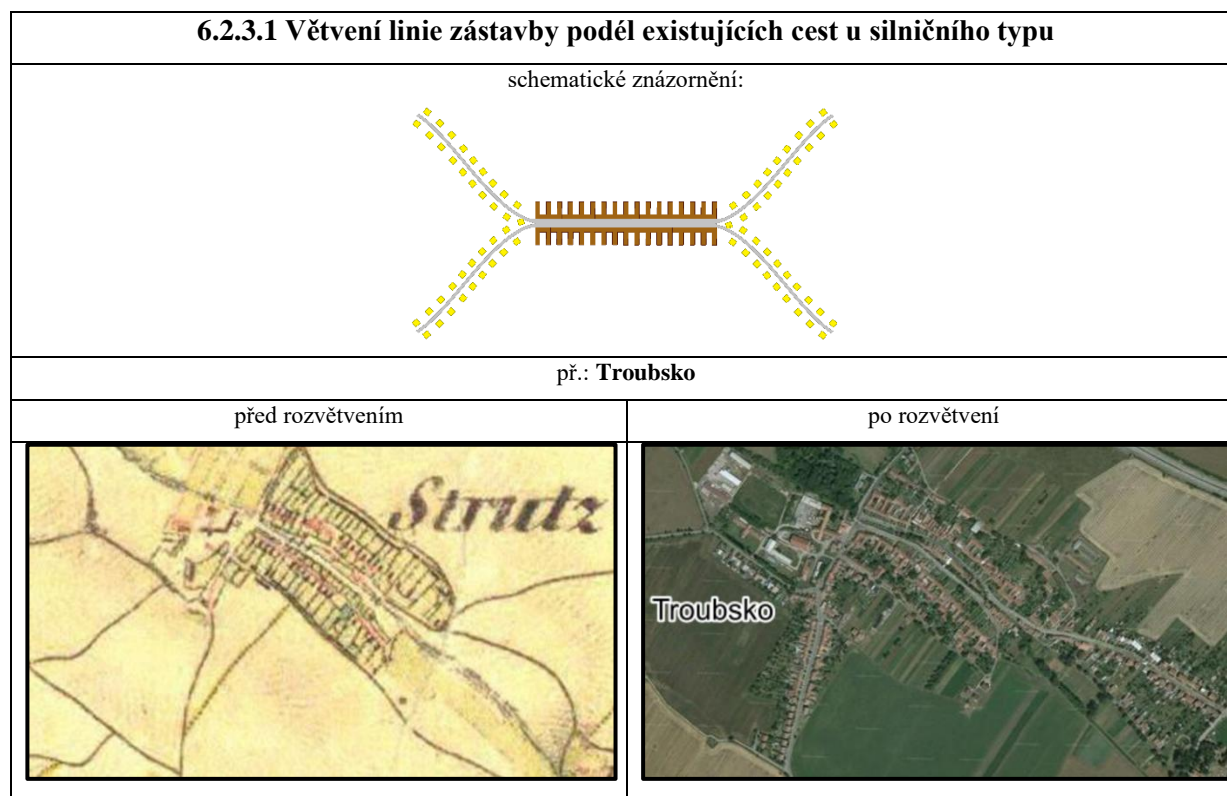
Příkladem rozvoje zástavby prodlužováním linie podél hlavní komunikace procházející sídlem je obec Březina v okrese Brno-venkov, dříve v okrese Blansko, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně

suburbanizace zázemí Brna. V době II. vojenského mapování se jednalo o dvě vzájemně těsně navazující sídla ulicového typu (Březina a Proseč) vystavěná podél jediné komunikace propojující sídla Kanice na JZ a Bukovina na SV. Veškerá zástavba byla umístěna téměř výhradně podél této komunikace, a v rámci rozvíjení zástavby až do konce 20. století byl tento princip umísťování zástavby téměř naprosto důsledně zachován, díky čemuž si Březina po celou tuto dobou zachovala původní charakter i přes významné přírůstky nové zástavby.

6.2.3 Větvení linie zástavby podél existujících cest

Větvení linie zástavby je dalším druhem rozvoje zástavby, který se týká liniových typů sídel. Po rozvětvení se převažující liniový charakter zástavby nemění, půdorysný tvar však dostává prvky radiálního rozvoje. Konkrétní podoba větvení se často liší podle konkrétního typu původní liniové zástavby – detailněji jsou zde popsány způsoby větvení u tvarů silničních, ulicových a volných řadových.

6.2.3.1 Větvení linie zástavby podél existujících cest u silničního typu



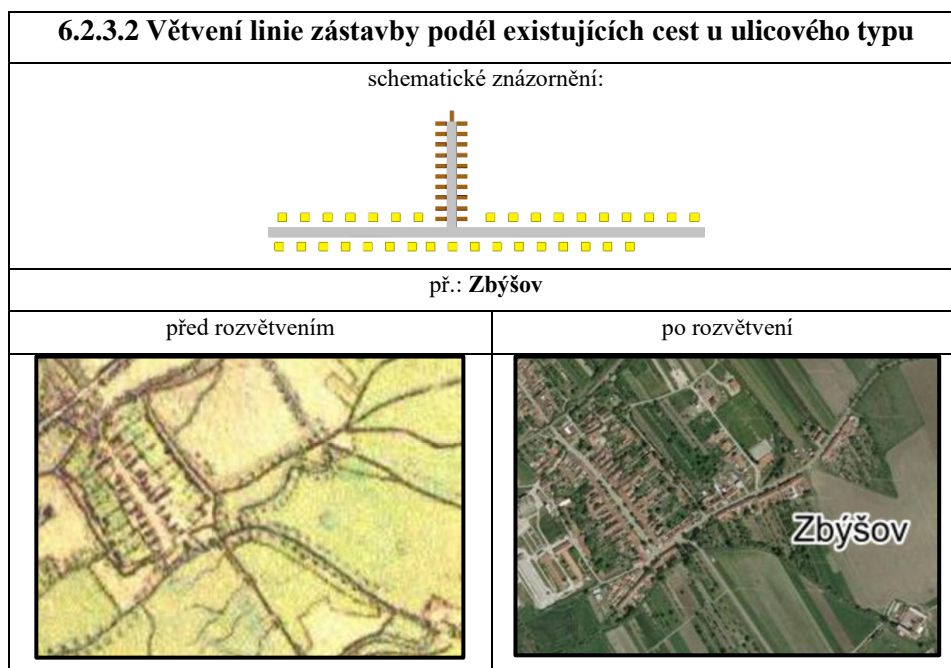
U silničních typů je větvení linie podél existujících cest vedle jednoduchého prodlužování linie jedním z nejběžnějších typů rozšiřování zástavby. Vzhledem k soustředěnosti zástavby, která je typická pro silniční vsi, se obvykle větvení objevuje až v místě, kde je původní soustředěná linie zástavby ukončena – větvení v rámci původní linie zástavby je méně časté. Běžně jedna linie nové zástavby kopíruje hlavní komunikaci,

kolem které je vystavěna i historická část zástavby, a další větvící linie kopírují cesty odbočující z této komunikace, často přímo na okraji původní zástavby.

Příkladem větvení linie zástavby u silničního typu vsi je obec Troubsko v okrese Brno-venkov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. V době II. vojenského mapování se jednalo o návesně-ulicovou ves s výrazně soustředěnou zástavbou a s volnější zástavbou umístěnou v návesním prostoru. Od Z konce se zástavba rozvíjela zejména podél komunikací vedoucích k J na Střelice a k Z na Popůvky, od V konce se zástavba rozvíjela podél hlavní komunikace směřující k VJV na Ostopovice a podél drobnější komunikace lemující koryto potoka, která se dále navazovala na komunikaci propojující sídla Střelice a Bosonohy. Výsledná linie zástavby tak byla výrazně rozvětvená na obou koncích původního půdorysného tvaru obce.

6.2.3.2 Větvení linie zástavby podél existujících cest u ulicového typu

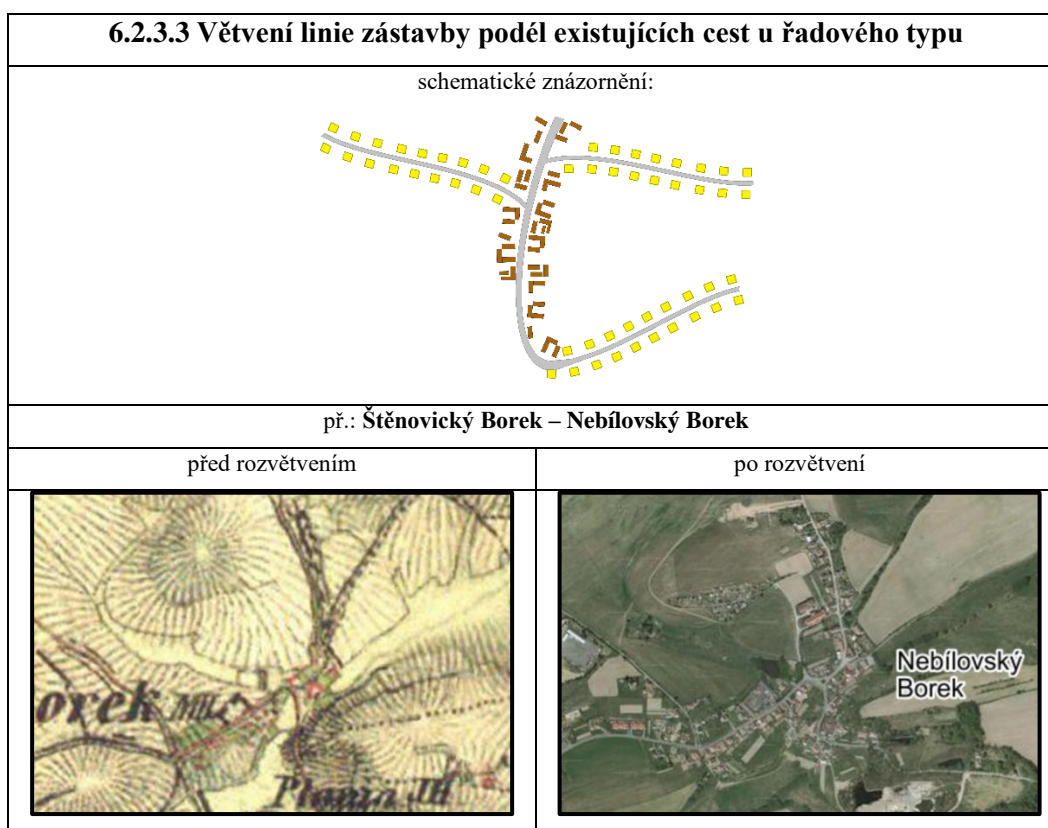
Typem zástavby jsou ulicové typy téměř shodné se silničními – běžně je zástavba velmi soustředěná, a tedy není běžné větvení jinde než na koncích linie zástavby. Ulicovou ves ovšem od silniční obvykle odlišuje několik charakteristik – často bývá zástavba na jednom konci linie uzavřená, k větvení často tedy dochází pouze na konci opačném. Původní zástavba sídla ulicového typu navíc často obklopuje cestu, která tvoří pouze krátkou odbočnou komunikaci z přiléhající hlavní silnice. Proto zatímco u silničních vsí je často jedna z větví nové zástavby vedena v prodloužení původní zastavěné části komunikace (tedy často ve směru shodném s původní linií), k větvení u ulicových vsí nejběžněji dochází podél hlavní přiléhající komunikace, tedy nejčastěji ve směru kolmém k původní linii zástavby.



Příkladem větvení linie zástavby u ulicového typu je obec Zbýšov v okrese Vyškov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. V době II. vojenského mapování se jednalo o krátkou ulicovou ves s výrazně soustředěnou zástavbou umístěnou podél ulice odbočující z cesty, která propojovala sídlo Hostěrádky-Rešov na JZ se sídly Křenovice a Hrušky na SV. Na SZ byla původní linie zástavby ukončena železnicí propojující města Brno a Vyškov. Zástavba se později rozšiřovala částečně i za železnici, ale největší přírůstky zaznamenala podél zmíněné cesty vedoucí z Hostěrádek-Rešova na Křenovice. Tím v zástavbě sídla vznikl tvar písmena T, charakteristický pro tento typ rozvoje zástavby.

6.2.3.3 Větvení linie zástavby podél existujících cest u řadového typu

Větvení linie zástavby se běžně vyskytuje i u řadových typů s rozvolněným typem zástavby. Oproti soustředěným liniovým typům se větvení obvykle neomezuje na okraj sídla. Rozvětvení v průběhu původní linie je tedy u volných řadových typů běžnější, než u soustředěných (silničních a ulicových) liniových typů.



Příklad větvení linie zástavby u řadového typu se nachází v místní části Nebílovský Borek v obci Štěnovický Borek v okrese Plzeň-Město, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Plzně. V době II. vojenského mapování se jednalo o řídko zastavěnou řadovou obec. Za SV okrajem obce se komunikace větvila k S a k SV (obě větve směřovaly k obci Losiná), na JZ okraji se větvila k SZ na Štěnovice a k Z na Štěnovický Borek, spolu s drobnými větvičkami cestami k J. Poblíž SV kraje zástavby sídla vycházela mezi zástavbou větv směřující k J do sídla Nebílovy. Kolem S větve směřující k Losíně a

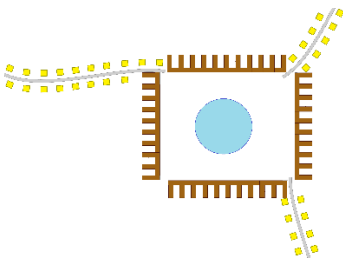
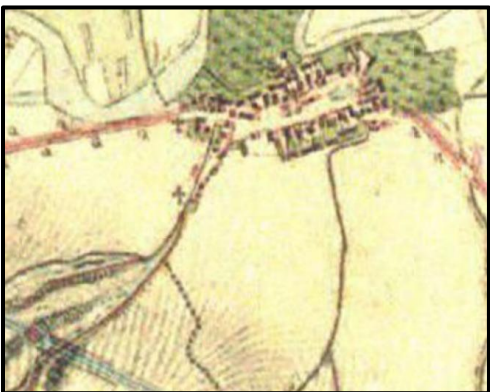

kolem větví směřujících na Štěnovice, Štěnovický Borek a na Nebílovy vznikala zástavba zejména během 1. poloviny 20. století. Výsledkem byla linie rozvětvená v několika bodech, včetně větve odbočující v průběhu původní line zástavby.

6.2.4 Zastavování existujících radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce

I v tomto případě se jedná se o typ rozvíjení zástavby podél existujících cest, který se způsobem zastavování blíží předchozímu popsanému typu (větvení liniových tvarů). Zastavování radiálních cest se nejčastěji vyskytuje u tvarů, u nichž není tak výrazný rozdíl mezi jednotlivými rozměry, jak bývá typické pro liniové tvary. Jedná se tedy o nejběžnější typ rozvíjení zástavby podél existujících cest u sídel hromadného a návesného typu.

6.2.4.1 Zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce návesného typu




U návesných typů je zastavování radiálních cest běžným procesem rozvíjení zástavby – díky soustředěné zástavbě kolem návsi je často obtížné umístit novou zástavbu v návaznosti na původní tvar jiným způsobem. Toto omezení se projevuje zejména u uzavřených návesných typů, u kterých jediné radiální cesty vybíhají nejčastěji pouze z rohů návsi.

6.2.4.1 Zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce návesného typu	
schematické znázornění:	
	
př.: Bdeněves	
před rozvojem zástavby	po rozvoji zástavby
	

Příkladem rozvoje zástavby podél radiálních cest u návesného (v tomto případě silničně-návesného) typu je Bdeněves v okrese Plzeň-sever, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Plzně. V době II. vojenského mapování vycházely ze Z okraje obce vycházely dvě radiální cesty – výraznější komunikace k Z do obce Úlice a dále do města Stříbro, a méně výrazná cesta k JZ směřující k nedalekým sídlům Myslinka a Doubrava. Z V okraje vycházela jediná radiální cesta k JV, která se však záhy větvila na dvě komunikace, z nichž větší směřovala k JV do obce Kozolupy a dále do jádrového města Plzně, a druhá k V/SV do města Město Touškov. Radiála směřující k Z měla náznak zástavby již v době II. vojenského mapování, ostatní radiály byly obestavěny během konce 19. s začátku 20. století.

6.2.4.2 Zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce hromadného typu

Proces zastavování existujících radiálních cest se běžně vyskytuje i u hromadných vsí. Směr radiálních cest u hromadných typů je obvykle méně pravidelný než u typů návesných, typ zástavby podél radiálních cest ovšem u obou typů výrazně neliší. Vzhledem k tomu, že půdorysný tvar původní zástavby hromadných typů sídel již často obsahuje náznaky liniové zástavby, návaznost nových liniových prvků mívá u hromadných typů organičtější charakter než u typů návesných.

6.2.4.2 Zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce hromadného typu	
schematické znázornění:	
	
př.: Nelahozeves – Lešany	
před rozvojem zástavby	po rozvoji zástavby
	

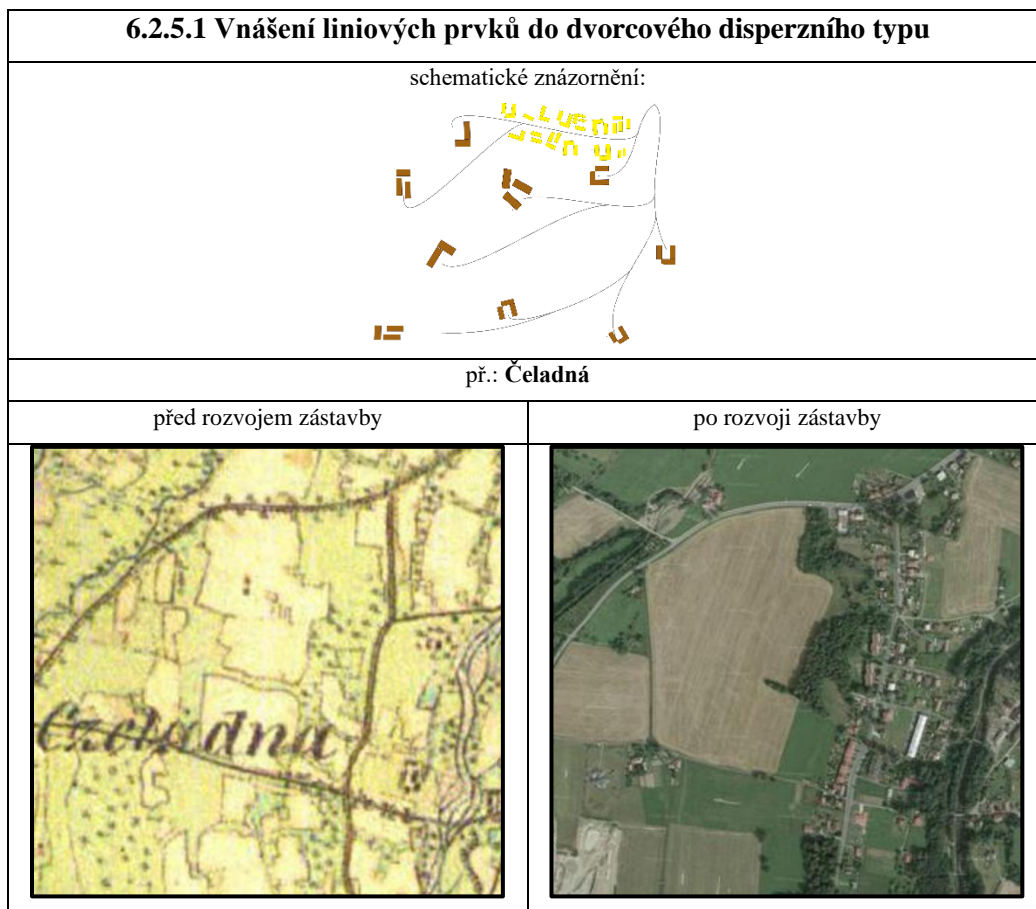
Příklad zastavování radiálních cest vycházejících z původní zástavby obce hromadného typu se nachází v místní části Lešany v obci Nelahozeves v okrese Mělník, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy (v dřívějších obdobích byly jako sekundární jádro uváděny rovněž Kralupy nad Vltavou). V době II. vojenského mapování se jednalo o ves s hromadnou zástavbou. K výraznému

rozvoji zástavby podél existujících radiálních cest vycházejících z původního půdorysného tvaru Lešan došlo již v první polovině 20. století, a to zejména podél cesty vycházející k SV do Nelahozevsí a Kralup, a podél cesty vycházející k JZ směrem k nedalekému sídlu Olovnice. Původní hromadný tvar byl tak doplněn o dva výrazné liniové prvky, které zdůraznily radiální rozvoj charakteru obce.

6.2.5 Vnášení liniových prvků do disperzních typů sídel

Vznik liniového typu zástavby se v rámci suburbanizačních procesů vyskytuje i v obcích disperzních s dvorcovým i se shlukovým typem zástavby. Vzhledem k výrazně řídké zástavbě u disperzních typů se vnášení liniových prvků projevuje jiným způsobem než u typů hromadných a návesných – nové linie zástavby často nerozvíjí původní tvar od okraje původní zástavby směrem ven, ale proměňují její charakter uvnitř původního tvaru.

6.2.5.1 Vnášení liniových prvků do dvorcového disperzního typu



Prvním typem vnášení liniových prvků do disperzních typů sídel se projevuje u vsí s dvorcovou zástavbou. Vzhledem k velkému rozsahu dvorcové zástavby a velkému množství příjezdových cest k jednotlivým dvorcům se obvykle liniové prvky objevují pouze v jednom či v několika menších shlucích, častěji

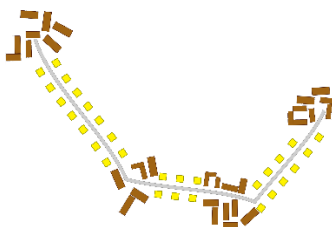
v oblasti, kde větší množství cest od jednotlivých dvorců sbíhá či navazuje na cestu vedoucí k jádrovému městu.

Příklad vnášení liniových prvků do dvorcového disperzního typu zástavby se nachází v obci Čeladná v okrese Frýdek-Místek, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Frýdek-Místek a Ostrava. Dvorcová zástavba zaplňuje přibližně třetinu plochy obce a je umístěná v její severní části. Hlavní komunikace propojující Čeladnou s jádrovými městy Ostrava a Frýdek-Místek směřuje k S a cesty k jednotlivým dvorcům se tak rozbíhají zejména JZ, J a JV směrem. Liniová zástavba vznikla v Čeladné ve 2. polovině 20. století zejména podél komunikace napojující J část obce na hlavní silnici procházející Čeladnou (propojující Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm), a to v těsné blízkosti křižovatky zmíněných komunikací – tedy ve střední části zastavěné části Čeladné.

6.2.5.2 Liniové propojování ohnisek zástavby podél existujících komunikací

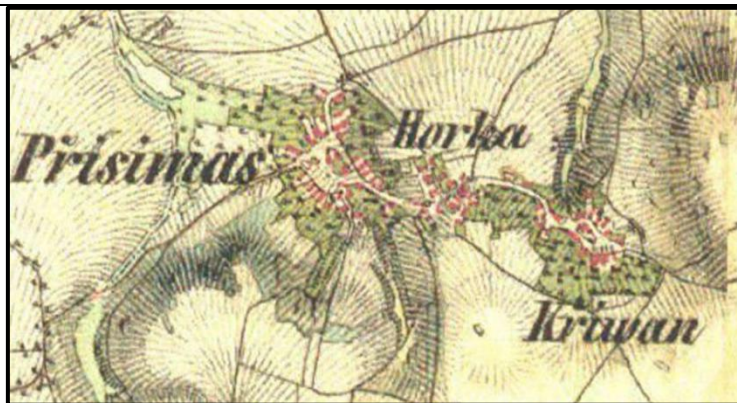
6.2.5.2 Liniové propojování ohnisek zástavby podél existujících komunikací

schematické znázornění:



př.: Příšimasy

před propojením jader



po propojení jader



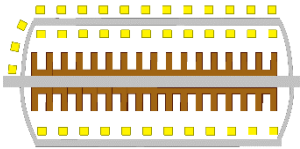
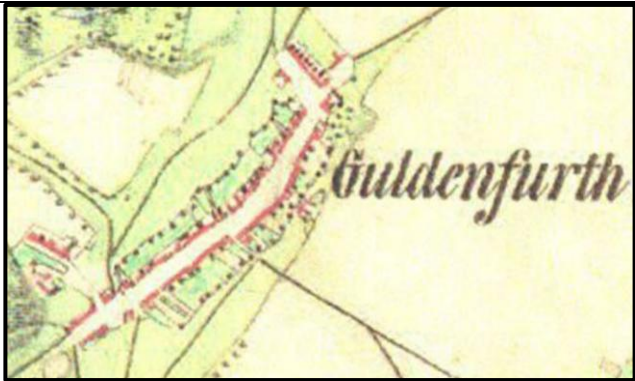

K propojování ohnisek zástavby liniovými prvky dochází u typů sídel, v nichž se více ohnisek (shluků) zástavby nachází v nevelké vzdálenosti od sebe a v nichž existují cesty propojující tato ohniska. Nejběžnějším typem vsi, u které se tento typ rozvoje zástavby vyskytuje, je shluková disperzní obec. Případně se propojování liniovou zástavbou může objevit v místě, v němž je několik samostatných sídel (blíže neurčených typů, nejčastěji však hromadných) umístěno v dostatečně těsné vzdálenosti. Tento typ

rozvoje zástavby obvykle začíná jako liniový rozvoj podél existujících radiálních cest vycházejících z jednotlivých dotčených shluků či sídel, ovšem díky blízkosti těchto ohnisek zástavby dojde k jejich propojení.

Příkladem liniového propojování ohnisek zástavby podél existujících komunikací je obec Přešimasy v okrese Kolín, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se na území dnešní obce Přešimasy nacházely tři oddělená, avšak v nevelké vzdálenosti od sebe umístěná sídla (návesná ves Přešimasy a hromadná sídla Horka a Skřivany), která propojovaly výrazné komunikace. Tyto komunikace byly obestavěny již na počátku 20. století, a vzhledem k velmi těsné blízkosti původních ohnisek zástavby došlo tak již v této době k jejich liniovému propojení.

6.2.6 Vrstvení zástavby zastavováním záhumenních cest

Záhumenní cesty se vyskytují zejména u soustředěných typů zástavby – silničních i návesných. Záhumenní cesty tvoří u těchto typů vsí souvislý komunikační lem obcházející původní zástavbu ze v místech, kde na zástavbu navazovala plužina. Po ztrátě přímé vazby venkovských sídel na okolní zemědělskou půdu vznikla možnost umístit zástavbu podél záhumenních cest.

6.2.6 Vrstvení zástavby zastavováním záhumenních cest	
schematické znázornění:	
	
př.: Brod nad Dyjí	
před rozvojem zástavby	po rozvoji zástavby
	

Příklad vrstvení zástavby zastavováním záhumenních cest se nachází v obci Brod nad Dyjí v okrese Břeclav, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. V době II. vojenského mapování se jednalo o dlouhou silničně-návesní obec s hustou zástavbou po obou stranách silnice/návsi

s mírným zalomením na SV konci a s mírným rozvětvením na JZ konci. Drobné proluky přibližně vprostřed linie a rovněž poblíž obou konců linie sice umožňovaly umístit novou zástavbu podél existujících cest vycházejících z původní zástavby obce do okolní krajiny, namísto toho byla však již od pozdějších desetiletí 19. století zástavba umísťována podél záhumenních cest. Tento proces rozšiřování zástavby však nelze označit jako typický pro suburbánní zástavbu, zejména vzhledem k četnosti svého výskytu v mnoha okolních obcích a vzhledem k tomu, že se v obci projevoval v době, kdy v dotčené oblasti neměla suburbanizace žádný vliv.

6.3 Rozrůstání zástavby podél nových cest

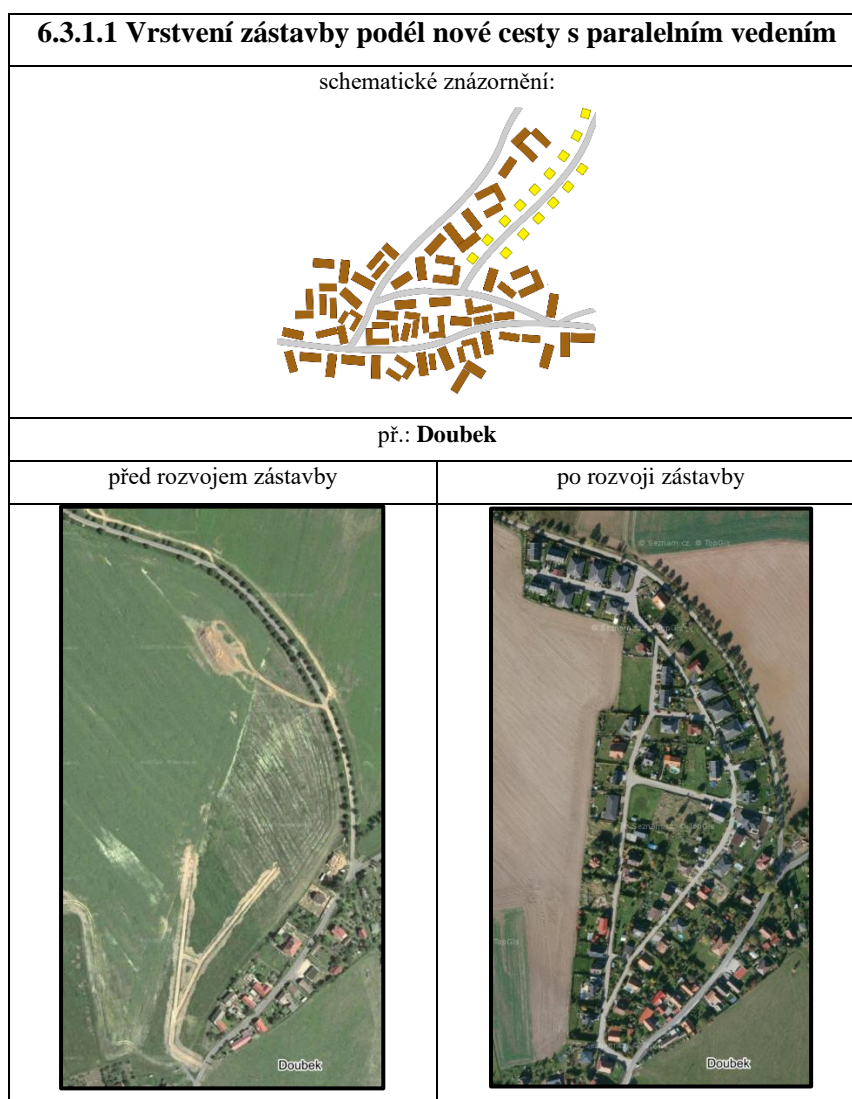
Umísťování zástavby podél existujících cest vyhovuje požadavkům venkovského způsobu života, ovšem kapacitně často není schopné pojmout nároky na množství zástavby kladené na obce v rámci procesu suburbanizace. Suburbánní zástavba tak často upouští od zachování venkovského charakteru dotčených sídel a umísťuje novou zástavbu do prostorů původně zemědělsky využívané půdě. Většina suburbánní zástavby vznikala v období, kdy venkovská sídla přestala mít přímou vazbu na zemědělskou půdu, a tedy nová zástavba začala mít možnost vyhovět novým požadavkům, a to zejména požadavku na kompaktnost zástavby, kterému rozvoj pouze podél existujících cest vyhovět neumožňoval. Při větších přírůstcích nové zástavby se již často v rámci suburbanizace přistupuje k zástavbě plošné, při přírůstcích menšího rozsahu se jedná obvykle o zástavbu podél jediné či podél menšího počtu nově vystavěných komunikací. Charakter těchto komunikací bývá obvykle znatelně rozdílný oproti cestám existujícím – převažují krátké komunikace, přímé směry převažují nad organickými tvary typickými pro historické cesty.

6.3.1 Vrstvení zástavby podél nových cest

Prvním typem nových cest, které bývají vybudovány za účelem rozšiřování zástavby suburbánních obcí, jsou komunikace, které umožňují doplnit řadu domů podél již existující řady či shluku domů (tedy rozšířit zástavbu o jednu „vrstvu“ zástavby). „Vrstvení“ oproti jiným způsobům vedení nové komunikace příliš nenarušuje původní charakter ani půdorysný tvar zástavby. Mnoho faktorů však může vrstvení komplikovat či znemožňovat – například u silničních typů s výrazně semknutou zástavbou musí být navázána nová komunikace na dvou vzájemně poměrně vzdálených bodech, což může mít za následek špatnou propojenost nové zástavby a historického centra obce. Vrstvení zástavby podél nových cest má dva základní typy – vrstvení podél nové komunikace s paralelním vedením k existující cestě a vrstvení podél nové komunikace s obloukovým vedením.

6.3.1.1 Vrstvení zástavby podél nové cesty s paralelním vedením

Nejjednodušším a jedním z nejběžnějších způsobů vrstvení zástavby je vedení komunikace rovnoběžně s původní cestou. Vrstvicí komunikace bývá obvykle na jednom konci napojena na stejnou komunikaci jako cesta, jejíž směr kopíruje. Na opačném konci bývá buď napojena na cestu jejíž směr kopíruje, nebo bývá ukončena jako slepá komunikace. Často se u vrstvicí komunikace nevyskytuje větší množství cest, které by průběžně propojovaly novou komunikaci na původní cestu. V případech, kdy propojujících komunikací mezi původní cestou a novou vrstvicí cestou je větší množství, jedná se o vrstvení se žebříčkovým vedením a v mnohém se již přibližuje procesu lemování existující cesty plošnou zástavbou, která je popsána níže v kapitole popisující typy procesů zastavování suburbii plošnou zástavbou.

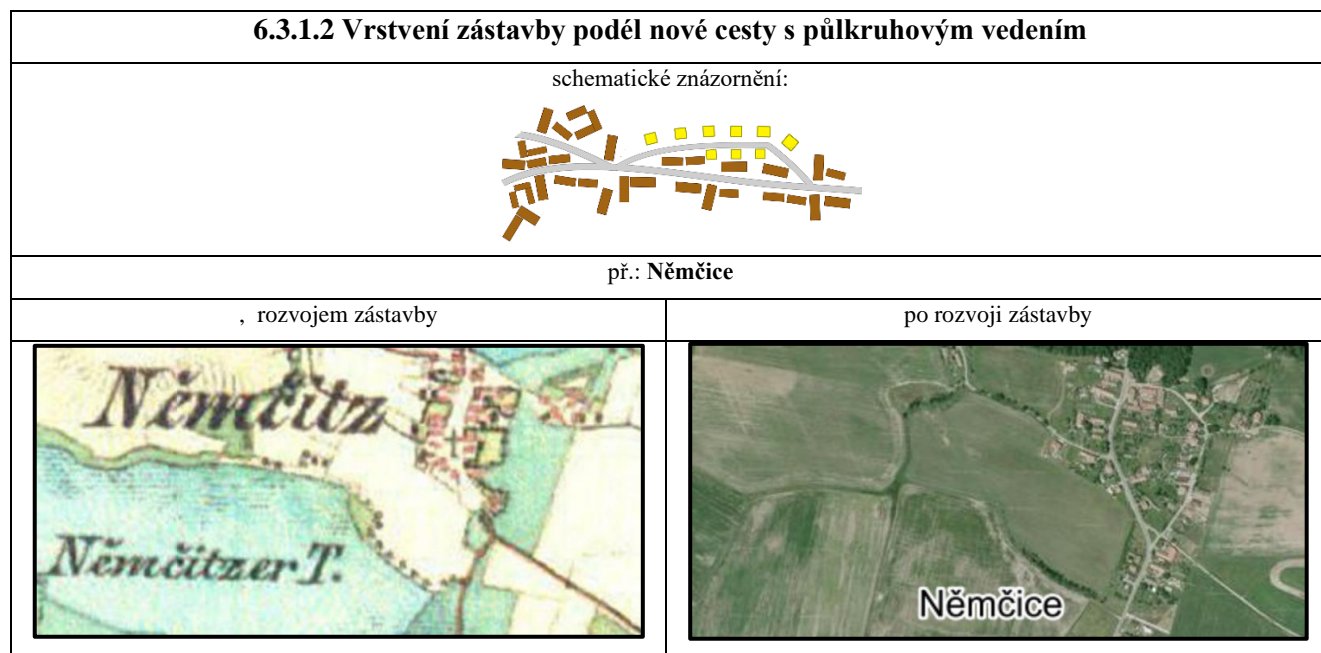


Příklad vrstvení zástavby podél nové cesty s paralelním vedením k existující cestě se nachází na severním okraji zástavby obce Doubek v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Vrstvicí komunikace byla vystavěna přibližně v letech 2004-2007 a obestavována v následujících letech. Komunikace kopírovala směr radiální komunikace spojující Doubek

s místní částí Třebohostice v sousední obci Škvorec. Nová vrstvicí komunikace je na původní navázána pouze ve dvou bodech – na J je navázána na S okraji historické zástavby Doubku, na S je navázána nedaleko okraje současné zástavby, přičemž jednotlivá navázání jsou od sebe vzdálená téměř 700 m. Spolu se zmíněnou vrstvicí komunikací vznikla dále na Z ještě další vrstvicí komunikace, jejíž vedení kopíruje směr původní komunikace jen velmi volně.

6.3.1.2 Vrstvení zástavby podél nové cesty s půlkruhovým vedením

Vrstvení zástavby s půlkruhovým vedením vzniká nejčastěji vystavěním krátké komunikace, která je navázána na existující cestu jako odbočka a v nevelké vzdálenosti se napojuje zpět na tutéž cestu, a vytváří tak obloukový tvar. Jedná se o typ vrstvení, kterým často nelze rozvíjet zástavbu u dlouhých silničních typů s výrazně semknutou soustředěnou zástavbou, která díky absenci proluk v zástavbě nedovoluje na původní silnici navazovat nové komunikace.








Příklad půlkruhového vrstvení se nachází na SV okraji zástavby obce Němčice v okrese Pardubice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Pardubic. V době II. vojenského mapování se jednalo o krátkou řadovou obec s volnou zástavbou umístěnou po obou stranách ulice propojující sídla Dříteč a Hrobice na S a sídla Ráby a Kunětice na J. Vrstvicí komunikace byla vedena východním obloukem a napojovala se na S a J od původní zástavby obce.

6.3.2 Výstavba podél přepažujících komunikací mezi radiálami/větvemi

Přepažování je proces, při němž je mezi dvěma radiálními cestami či větvemi vystavěna nová komunikace navázaná na obě zmíněné radiály/větve. Přepažování se jako proces rozšiřování zástavby objevuje nejčastěji

alespoň po částečném obestavení dotčených radiálních komunikací. Umístění zástavby podél nově vybudovaných přepažujících komunikací umožňuje rozšíření zástavby obce kompaktnějším způsobem než v případě zastavování pouze podél existujících komunikací. V rámci suburbánní zástavby se vyskytuje přepažování jednoduché a vícečetné.

6.3.2.1 Jednoduché přepažení mezi radiálami/větvemi

6.3.2.1 Jednoduché přepažení mezi radiálami/větvemi	
schematické znázornění:	
	
př.1: Staré Hradiště – Brozany	
před přepažením	po přepažení
	
př.2: Kanice	
před přepažením	po přepažení
	

U jednoduchého přepažení se jedná o vybudování jediné komunikace propojující dvě radiální cesty či větve vycházející z předchozí zástavby. Jedná se o jeden z tvarů vznikajících při rozvoji zástavby nevelkého rozsahu. Výstavbou přepažující komunikace vzniká v prostoru vymezeném novou cestou a přilehlými

úseky původních radiálních cest charakteristický trojúhelníkový tvar zástavby s jedním úhlem směřujícím k původní zástavbě sídla.

Příklad jednoduchého přepažení malého rozsahu se nachází na JV okraji zástavby místní části Brozany v obci Staré Hradiště v okrese Pardubice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Pardubic. Brozany měly v době II. vojenského mapování podobu hustě zastavěné řadové obce přiléhající k cestě propojující sídlo Staré Hradiště na Z se sídly Ráby a Kunětice na SV a V. V místě východního ukončení zástavby Brozan se komunikace větvila k SV, V a JV. Přepažující komunikace byla vybudována v průběhu 50. let 20. století mezi větvemi směřujícími k V a JV. Na JV okraji zástavby Brozan tak vznikl charakteristický trojúhelníkový tvar zástavby.

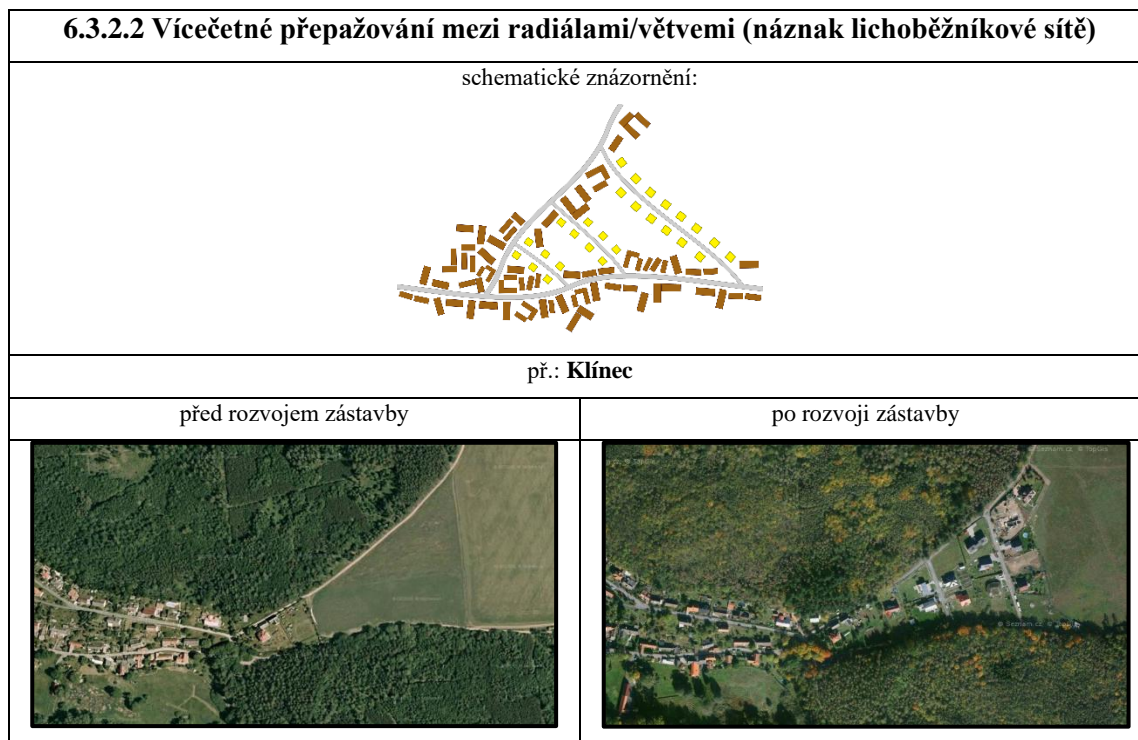
Příkladem jednoduchého přepažení většího rozsahu je ulice na JV okraji souvislé zástavby obce Kanice v okrese Brno-venkov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. Před výstavbou přepažující komunikace měly Kanice poměrně složitý hvězdicovitý půdorys se zástavbou umístěnou převážně podél historických radiálních cest. V J části obce se nacházel drobný úsek plošné zástavby se stromovou strukturou uliční sítě. Přibližně od roku 2009 vznikala komunikace, která propojila zmíněný úsek plošné zástavby s V okrajem zástavby obce umístěné podél silnice spojující Kanice a sousední obec Ochoz u Brna. Přepažující komunikace není dodnes zcela dokončena, avšak díky nové zástavbě umístěné podél této přepažující komunikace ztratila velká oblast nezastavěného prostoru v blízkosti centra obce propojení s okolní krajinou.

6.3.2.2 Vícečetné přepažování mezi radiálami/větvemi (náznak lichoběžníkové sítě)

V případě rozvoje zástavby většího rozsahu než v případě jednotlivého přepažení bývá mezi radiálami vystavěno větší množství přepažujících cest. Prostor vymezený dvěma radiálními cestami tak bývá postupně zaplňován zástavbou podél nových cest, a v rámci výsledné uliční sítě tak vznikají lichoběžníkové struktury. V případě umístění přepažujících cest v těsnějších rozestupech či při mnohačetném přepažování se tento typ zástavby svým charakterem blíží vyplňování prostoru mezi radiálními cestami plošnou zástavbou, který je popsán níže jako typ rozvíjení suburbánní zástavby plošnými prvky.

Příklad vícečetného přepažování mezi radiálními cestami a následného vzniku lichoběžníkové sítě se nachází na V okraji souvislé zástavby obce Klíнец v okrese Praha-západ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Zástavba přiléhající ke dvěma nově vybudovaným přepažujícími komunikacím vznikala přibližně mezi roky 2007 – 2013 ve volné návaznosti na předchozí zástavbu. Přepažující komunikace vznikly v prostoru mezi dvěma radiálními cestami vybíhajícími z okraje předchozí zástavby Klínce směrem k SV k obci Trnová a k V k osadě Luhy, která je dnes součástí souvislé

zástavby obce Měchenice. Přepažením vznikla v dotčené oblasti Klínce charakteristická trojúhelníkově lichoběžníková struktura uliční sítě.



6.3.3 Zástavba podél kolmic k existujícím cestám

Jedním z nejběžnějších typů nově vystavěných cest využívaných pro růst zástavby jsou kolmice. Pro účely této práce je kolmice definována jako slepá komunikace s nejčastěji rovným průběhem. „Kolmice“ bývá často navázána na původní komunikaci přibližně v pravém úhlu, tento typ navázání však není podmínkou – existují i oblasti, ve kterých je „kolmice“ na původní cesty navazována v úhlu velmi vzdáleném úhlu pravému. „Kolmice“ se v rámci nové zástavby vyskytují jednotlivě či v sériích.

6.3.3.1 Zástavba podél jednotlivé kolmice k existující cestě

V případě méně výrazných přírůstků zástavby je běžným procesem výstavba jednotlivé kolmice odbočující z některé z existujících komunikací. Umístění jednotlivé kolmice nepodléhá výrazným omezením, proto je možné se setkat s mnoha způsoby jejího začlenění v návaznosti na předchozí zástavbu. Velmi časté je umístění jednotlivé kolmice na okraji předchozí zástavby, díky čemuž na okrajích mnoha suburbánních sídel vznikají charakteristické L tvary zástavby.

Příklad umístění zástavby podél jednotlivé nově vystavěné kolmice na existující cestu se nachází v obci Libišany v okrese Pardubice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Hradce

Králové. V době II. vojenského mapování se jednalo o hustě zastavěnou ves hromadného typu, která se posléze rozrůstala zejména liniovým způsobem podél existujících komunikací doplněným o prvky vrstvení zástavby. Zástavba podél jednotlivé nově vystavěné kolmice vycházející z hlavní silnice směrem k Z vznikala ponejvíce v 50. letech 20. století, v pozdějších desetiletích byla zástavba zahušťována.

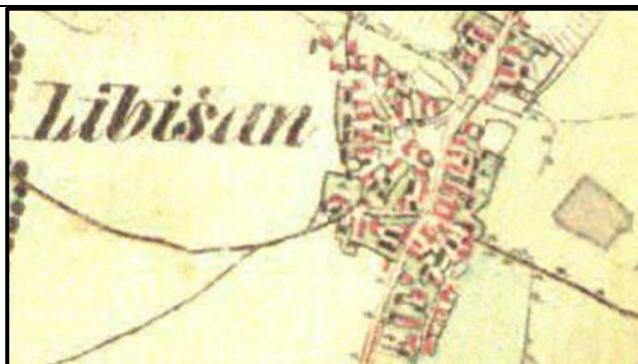
6.3.3.1 Zástavba podél jednotlivé kolmice k existující cestě

schematické znázornění:



př.: Libišany

před rozvojem zástavby



po rozvoji zástavby

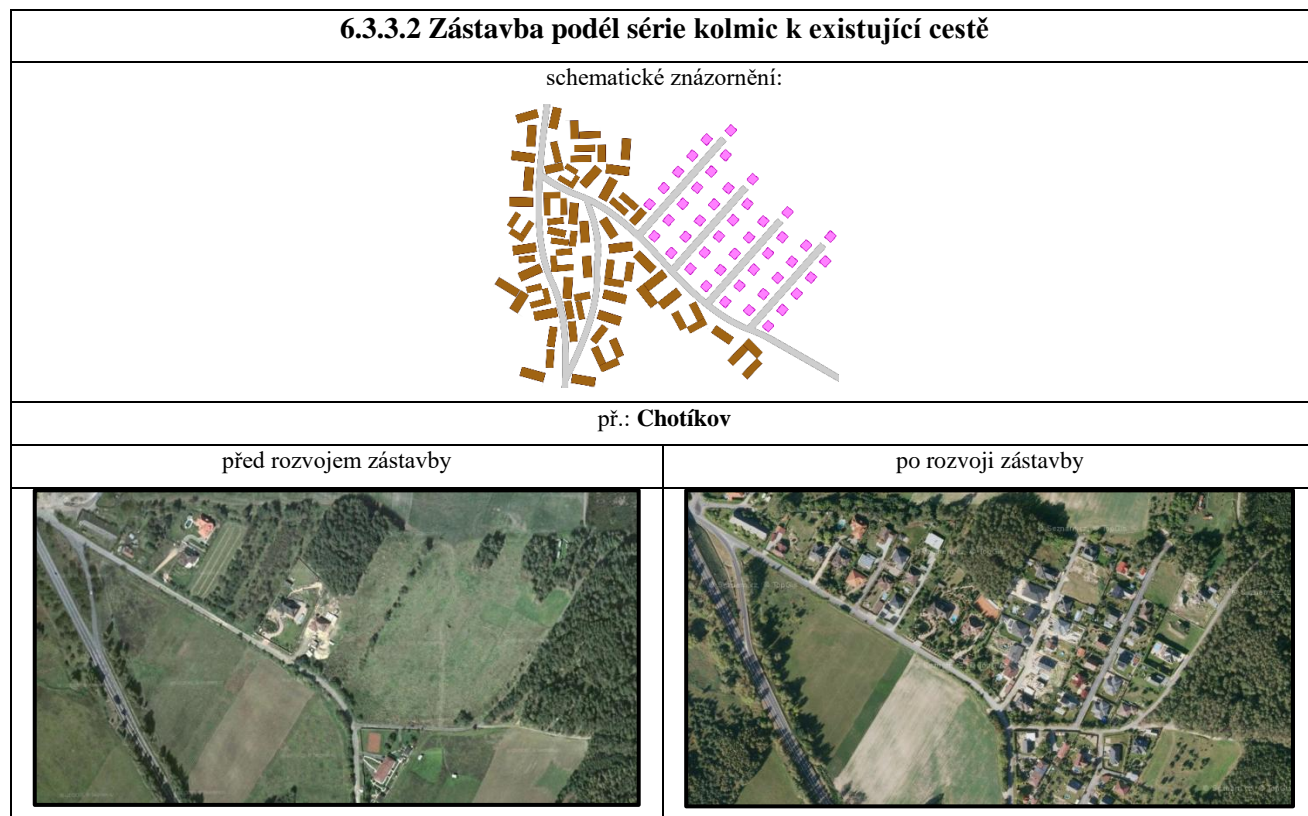


6.3.3.2 Zástavba podél série kolmic k existující cestě

Poměrně běžným jevem v rámci výraznějšího rozrůstání suburbánní zástavby je proces, při němž je podél existující cesty vystavěna řada po sobě jdoucích kolmic – řada kolmic pak vytváří podél existující cesty hřebenové struktury, které jsou charakterizovány níže v rámci typů suburbánní uliční sítě. Na tvaru zástavby vznikající tímto způsobem se vedení původních komunikací projevuje v podobné míře jako v případě procesu vrstvení zástavby podél existujících cest. Vzniká-li podél série kolmic zástavba většího rozsahu, případně jsou-li kolmice umístěny v nevelké vzdálenosti od sebe, je možné série kolmic považovat již za typ plošné zástavby.

Příkladem vzniku zástavby podél série kolmic k existující cestě je část zástavby nacházející se na JV okraji obce Chotíkov v okrese Plzeň-sever, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Plzně. Zástavba podél série kolmic vznikala v Chotíkově přibližně od začátku 21. století. Kolmice byly vytvořeny podél silnice, která byla před výstavbou obchvatu Chotíkova hlavní komunikací propojující

Chotíkov a jádrovou obec Plzeň. Tato nová zástavba je poměrně výrazně oddělena od starší zástavby Chotíkova – mezi novou a starší zástavbou prochází zmíněný obchvat. Zejména V část kolmicové zástavby svým rozsahem a hustotou již vykazuje mnohé charakteristiky plošné zástavby.



6.4 Plošná zástavba

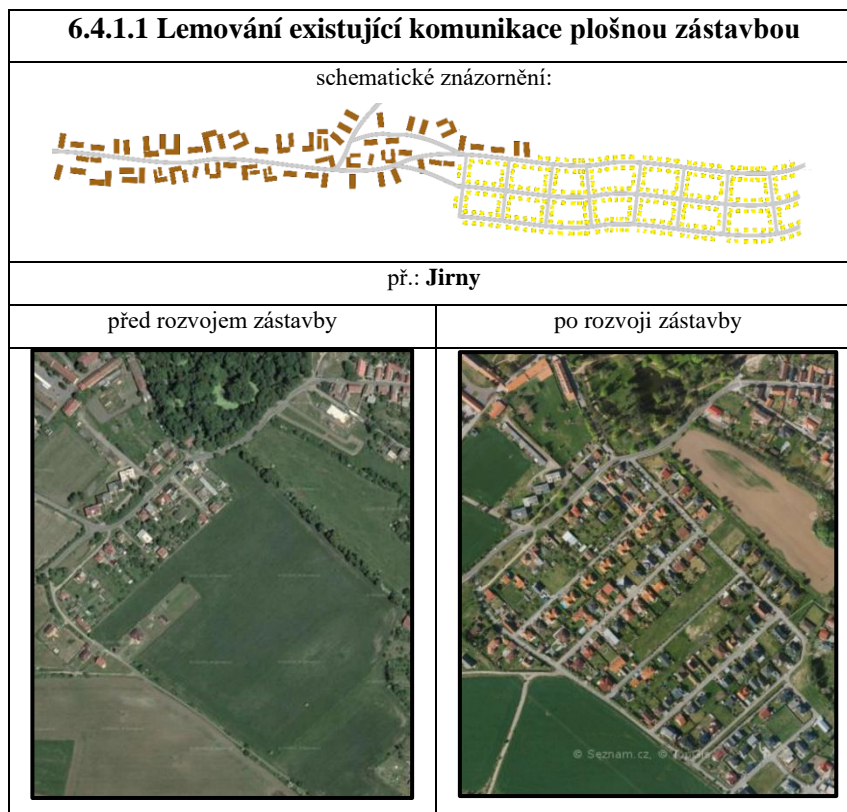
Plošná zástavba je jedním z nejcharakterističtějších prvků předměstské zástavby, který zejména odlišuje předměstskou zástavbu od venkovské a výrazně ji přibližuje zástavbě městské. Plošná zástavba se městské zástavbě svým charakterem blíží ze všech zmíněných typů nejvíce – při jejím začlenění často sídlo ztrácí venkovský charakter – přímá vazba na zemědělskou půdu je u plošné zástavby již zcela vyloučena. Plošná zástavba obvykle reflektuje vysokou poptávku po bydlení v dané lokalitě, a tedy vysoké nároky na rozsah nové zástavby. V těchto případech je plošná zástavba jediným řešením, které umožňuje, aby půdorysný tvar zástavby zůstal kompaktní. Vzhledem ke ztrátě vazby na zemědělskou půdu nepodléhá plošná zástavba některým omezením, kterým podléhají, nebo v minulosti podléhaly, jiné typy zástavby. Plošnou zástavbu je z toho důvodu možné plošnou zástavbu umisťovat v návaznosti na původní zástavbu téměř kamkoli. I přes tuto absenci omezení se vyskytují některé časté typy umístění plošné zástavby, které jsou uvedeny v následujícím oddíle. Nejprve jsou uvedeny typy, které více reflektují dispozice terénu či původní komunikační síť, později jsou uvedeny typy, na kterých se tyto geografické prvky projevují méně.

6.4.1 Lemování plošnou zástavbou

Jedním z typů plošné zástavby, na jejichž tvaru se výrazně projevuje přítomnost existujících krajinných prvků, je umístování plošné zástavby po délce („lemování“) některého z těchto prvků. Nejběžněji bývají lemovány existující komunikace, terénní prvky či vodní toky.

6.4.1.1 Lemování existující komunikace plošnou zástavbou

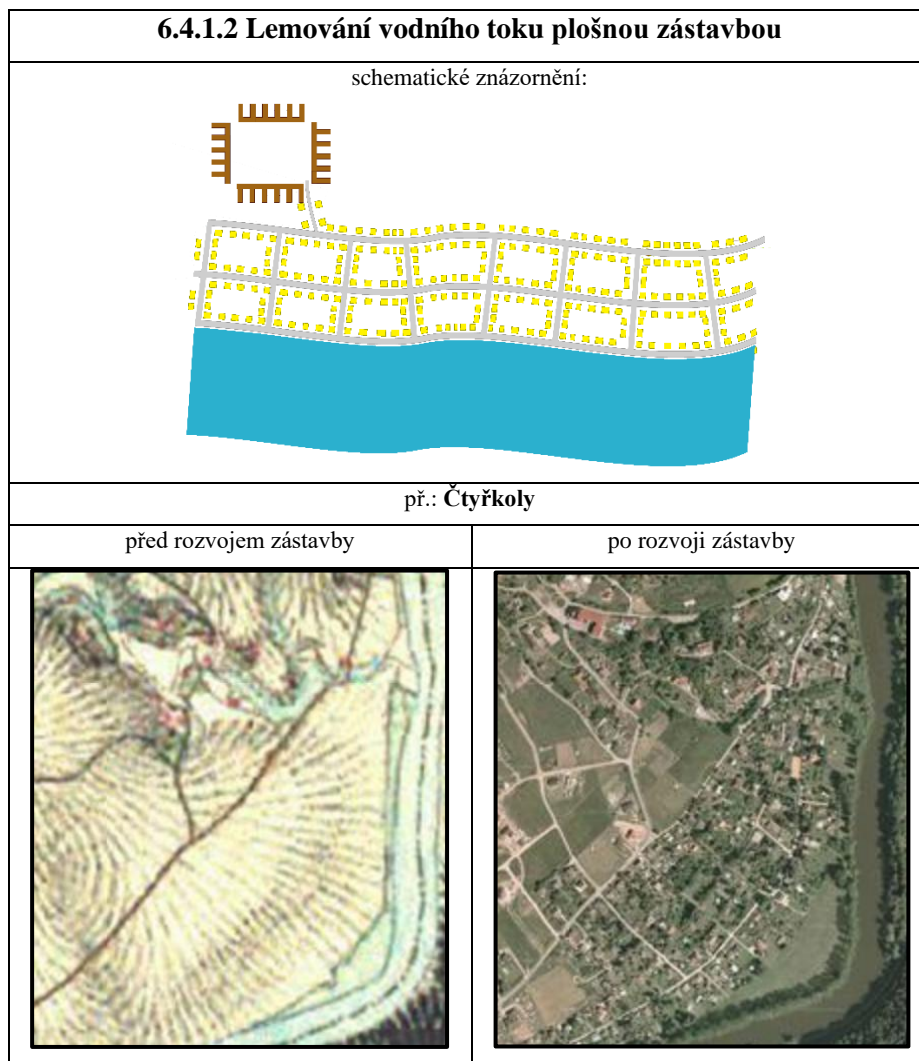
První typ lemování plošnou zástavbou vzniká podél existujících komunikací vycházejících z původní zástavby. Svým charakterem se lemování plošnou zástavbou v mnohém podobá výstavbě hřebenových struktur podél komunikací či žebříčkovému vrstvení – podobně jako u těchto typů se i v případě lemování plošnou zástavbou výrazně projevuje tvar původní komunikace na výsledném tvaru plošné zástavby. Hlavním rozdílem oproti vrstvení i oproti hřebenovým strukturám je rozsah zástavby, který je v případě lemování plošnou zástavbou obvykle výraznější.



Jedním z příkladů lemování existující komunikace plošnou zástavbou je JZ okraj zástavby místní části Jirny ve stejnojmenné obci v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se hromadná zástavba sídla Jirny nacházela na SV od zmíněné oblasti. Do konce 20. století se však zástavba rozšiřovala téměř výhradně S a V směrem, na JZ od původního shluku se nacházela pouze drobná zástavba poblíž existující cesty vedoucí do sousední

obce Šestajovice, zahuštěná pouze náznakem vrstvení podél této cesty. Od začátku 21. století však vznikla podél silnice směřující do chatového města v části Nové Jirny výrazná plošná zástavba se čtyřúhelníkovou uliční strukturou, jejíž tvar kopíruje vedení zmíněné komunikace (dnes ulice Lipová).

6.4.1.2 Lemování vodního toku plošnou zástavbou



Poměrně častým jevem v suburbánních oblastech je vznik plošné zástavby kopírující směr vodního toku. Z hlediska vnitřní struktury se téměř neliší od plošné zástavby vznikající lemováním existující silniční komunikace zmíněným výše. Lemování vodního toku plošnou zástavbou je však vymezeno jako zvláštní typ lemování zejména vzhledem k četnosti svého výskytu a vzhledem k některým zvláštnostem vyskytujícím se častěji u tohoto typu. Možnost umístění plošné zástavby do těsné blízkosti vodních toků je často podmíněna regulací těchto toků – plošná zástavba bývá v rámci tohoto procesu často umístěna přímo do oblastí říční či potoční nivy, kterým se zástavba ve starších obdobích (před počátkem regulace

většího množství vodních toků) vyhýbala. Právě díky absenci předchozí zástavby bylo možné podél mnoha vodních toků umístit poměrně výrazné množství nové plošné zástavby.

Jeden z příkladů lemování vodního toku plošnou zástavbou se nachází v JV cípu zástavby obce Čtyřkoly v okrese Benešov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Na dnešním území obce Čtyřkoly se v době II. vojenského mapování nacházela tři hlavní ohniska zástavby – sídlo hromadného typu Čtyřkoly a nedaleký mlýn byly umístěny v těsné blízkosti řeky, zatímco sídlo disperzně-hromadného typu Javorník bylo umístěno na SV od Čtyřkol do údolí Zaječického potoka. Plošná zástavba vznikala podél řeky Sázavy v prostoru mezi mlýnem a původní zástavbou sídla Javorník. Nově vzniklá plošná zástavba měla převážně přísnou čtyřúhelníkovou strukturu uliční sítě a měla sloužit jako zahrádkářská kolonie, nicméně, jak tomu bývá u mnoha kolonií tohoto typu, i v této vzniklo mnoho zástavby určené k trvalému obývání.

6.4.2 Tvar plošné zástavby vymezený geografickými prvky

Plošná zástavba bývá často plánovaná tak, aby zaplnila prostor vymezený existujícími liniiovými prvky. Liniemi mohou být fyzické objekty – řeka, úpatí svahu, silnice, železnice apod., může se jednat ale i o linie, které nemají fyzickou podobu – např. hranice pozemků, administrativní hranice obce apod.

6.4.2.1 Vyplňování prostoru mezi radiálami plošnou zástavbou

První způsob, jakým je možné vymežit rozsah nově vznikající plošné zástavby, využívá existujících radiálních cest vycházejících z původní zástavby. Radiálně se rozbíhající komunikace patří mezi nejčastěji se vyskytující liniové prvky v okolí sídel, proto jsou k vymezení rozsahu plošné zástavby využívány poměrně často. Výsledkem tohoto procesu jsou výrazné trojúhelníkové útvary, jejichž strany tvoří původní radiály.

Jedním z nejvýraznějších příkladů vyplňování prostoru mezi existujícími radiálními cestami plošnou zástavbou se nachází v obci Včelná v okrese České Budějovice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Českých Budějovic. V době II. vojenského mapování se jednalo o drobnou řadovou ves se zástavbou zejména po jedné straně silnice vedoucí z Českých Budějovic na Kamenný Újezd a dále na Český Krumlov. Plošná zástavba se čtyřúhelníkovou uliční sítí byla během velké části 20. století umísťována do prostoru vymezeného původní hlavní ulicí procházející obcí (dnes třída 5. května) a historickou radiální cestou vedoucí od původní zástavby obce směrem k JV směrem k nedalekému sídlu Plav. Tvar zástavby obce tak získal výrazně trojúhelníkový tvar, v němž nová plošná zástavba rozsahem výrazně přesahovala rozsah původní historické zástavby. V současné době vzniká v obci druhý trojúhelníkový tvar podobných rozměrů, je umístěn na S od existujícího trojúhelníkového útvaru.

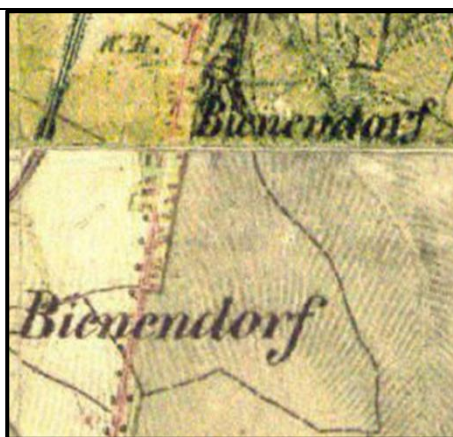
6.4.2.1 Vyplňování prostoru mezi radiálami plošnou zástavbou

schematické znázornění:



př.: Včelná

před rozvojem zástavby



po rozvoji zástavby



6.4.2.2 Vymezení rozsahu plošné zástavby přilehlou komunikací

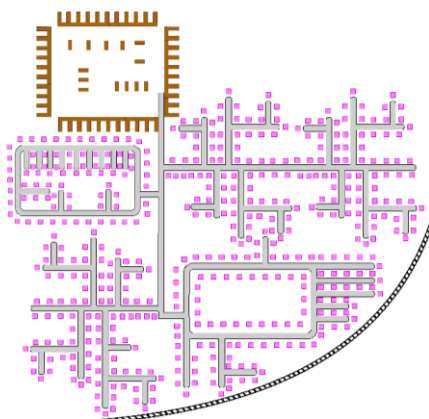
Podobně jako radiální cesty vycházející z jádra původní zástavby obce je možné využít k vymezení velikosti úhlu (obvykle s vrcholem uvnitř původní zástavby), v němž má plošná zástavba vzniknout, cesty vedené v jiném směru (v modelovém případě ve směru kopírujícím kružnici se středem v původní zástavbě) je možné využít k vymezení vzdálenosti od původní zástavby, po kterou má nová plošná zástavba sahat. V mnoha případech se jedná o výraznější komunikaci – např. dálnici či železnici.

Příklad využití přilehlé komunikace k vymezení rozsahu nově vznikající plošné zástavby se nachází v obci Chýně v okrese Praha-západ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se jednalo o drobnou a poměrně semknutou silniční ves s mírně rozvětvenou komunikační sítí. Přírůstky do roku 2003 obklopovaly původní zástavbu ze Z, a z velké části se zástavba nacházela v prostoru vymezeném radiálními cestami. Po začátku 21. století se začala zástavba v Chýni znovu rozšiřovat směrem k Z a k J s mnohem většími plošnými přírůstky než v předchozích obdobích. Západním obloukem je kolem Chýně vedena železnice propojující Rudnou a Hostivici. Tato

železnice byla využita v průběhu rozšiřování Chýně k Z k vymezení rozsahu zástavby. Záměrnost tohoto využití byla zdůrazněna vystavěním 1 km dlouhé řady bytových domů podél dotčené železnice.

6.4.2.2 Vymezení rozsahu plošné zástavby přílehlou komunikací

schematické znázornění:



př.: Chýně

před rozvojem zástavby



po rozvoji zástavby

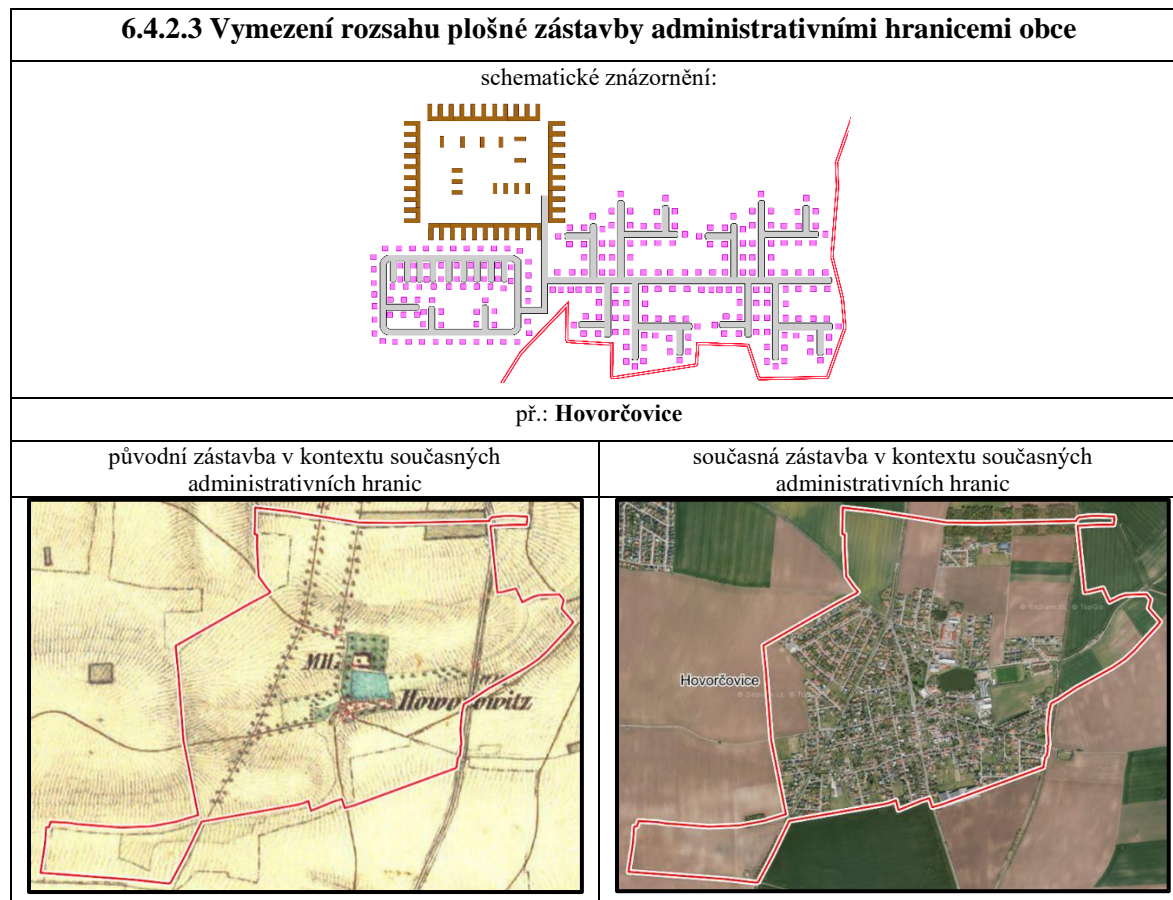


6.4.2.3 Vymezení rozsahu plošné zástavby administrativními hranicemi obce

Posledním zmíněným geografickým prvkem často využívaným k vymezení rozsahu plošné zástavby jsou administrativní hranice obce. Tento druh vymezení rozsahu plošné zástavby je nejběžnější u obcí s malou plošnou výměrou území, či u obcí, jejichž administrativní hranice se nacházejí v nevelké vzdálenosti od některého z původních historických jader obce.

Příkladem vymezení rozsahu plošné zástavby administrativními hranicemi je obec Hovorčovice v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se jednalo o krátký řadový či řadově-návesný typ lemující jižní břeh místního rybníka. Na opačné straně rybníka se nacházely dva oddělené dvory. Veškerá zástavba Hovorčovic se nacházela přibližně uprostřed útvaru vymezeného dnešními administrativními hranicemi obce. Původní

zástavba byla dlouhodobě obestavována plošnou zástavbou již od 20. let 20. století, nejprve k J, posléze k JZ a k SZ. Nejnovější přírůstky menšího rozsahu se nachází na V a na S, větší přírůstky dále na Z za ulicí Západní. Hranice půdorysného tvaru zástavby v mnoha místech výrazně kopíruje administrativní hranici obce – zejména na JV, J, JZ a SZ okrajích zástavby.



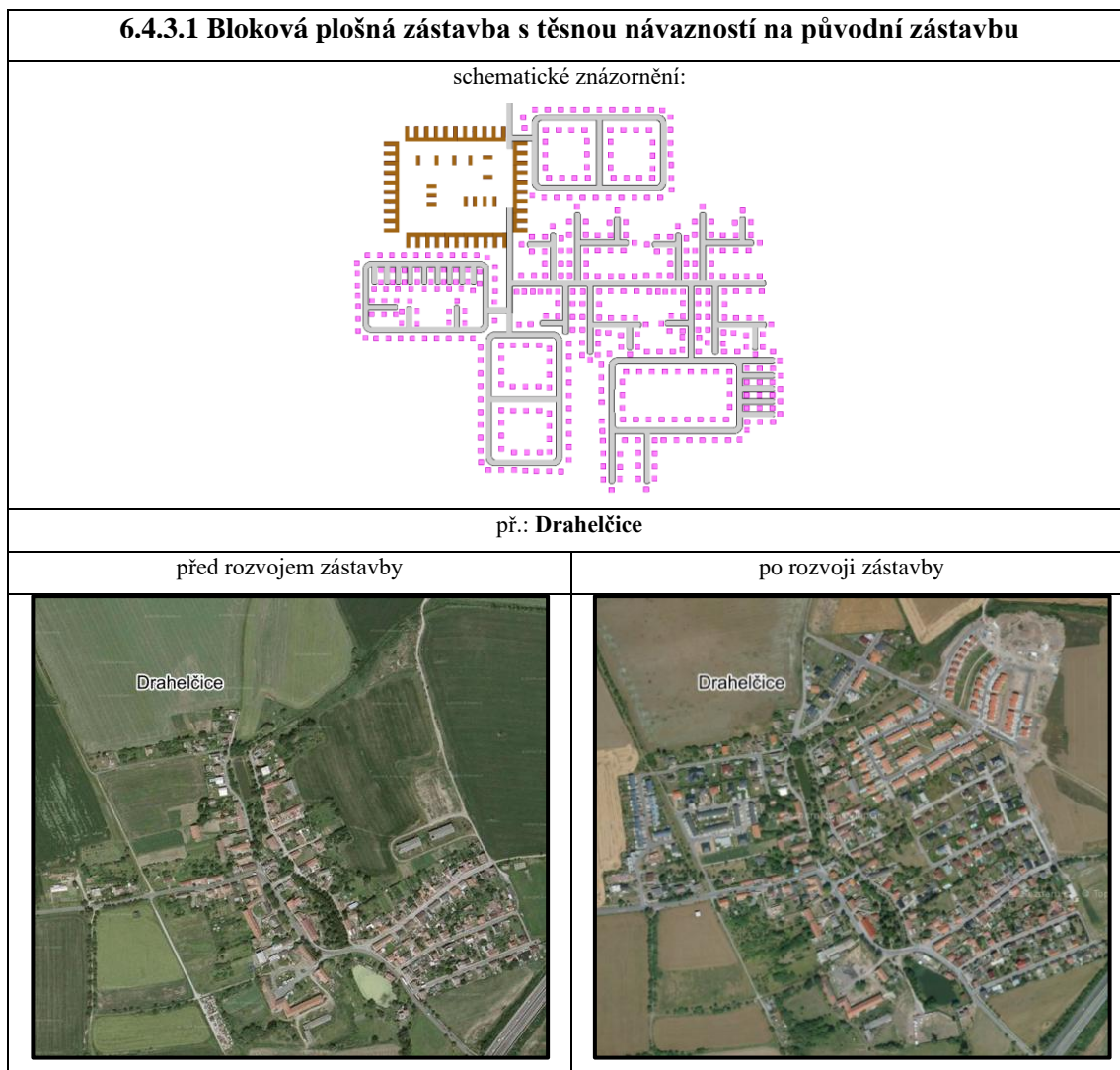
6.4.3 Bloková plošná zástavba (bez omezení geografickými prvky)

Bloková plošná zástavba je typ předměstské plošné zástavby, jejíž půdorysný tvar nevychází z tvaru původních komunikací – např. je-li rozsah nové zástavby příliš malý na to, aby dosáhl k některému ze zmíněných geografických prvků, nebo i v případě opačném, kdy plošná zástavba díky velikosti svého rozsahu prostor vymezený zmíněnými geografickými prvky přesahuje. Plošná zástavba tak tvoří „bloky“ velmi různorodých tvarů, které bývají vůči původní zástavbě umístěny jedním z následujících způsobů:

6.4.3.1 Bloková plošná zástavba s těsnou návazností na původní zástavbu

První případ nastává, je-li blok nové plošné zástavby navázán na původní zástavbu těsně. Při těsné návaznosti mezi historickou zástavbou a blokem nové plošné zástavby nevzniká žádná proluka, plošný

obrazec nové zástavby přiléhá k původním tvaru alespoň jednou celou svou stranou (častěji dvěma), nikoli jen rohem, a novou zástavbu s původním tvarem často spojuje více než jedna komunikace.



Příkladem vzniku blokové plošné zástavby v těsné návaznosti na předchozí zástavbu je oblast tvořící v současnosti SV část půdorysného tvaru zástavby obce Drahelčice v okrese Praha-západ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se jednalo o krátkou řadovou obec, v níž existovaly tři linie zástavby – volnější řada na V přiléhala k potočnímu korytu, soustředěnější řada na Z téměř silničního typu přiléhala ke komunikaci vedené paralelně s potokem, a třetí řada byla umístěna v prostoru mezi potokem na V a cestou na Z. Od tohoto tvaru byla nejprve zástavba rozvíjena větvením této linie podél existující cesty vedoucí k V do nedalekého sídla Dušníky a následným vrstvením této zástavby směrem k J. Výsledný tvar si Drahelčice zachovaly po velkou část 20. století. Od počátku 21. století postupně vznikl na SV kompaktní blok zástavby (vlastně se jednalo o dva samostatné bloky tvořící jeden kompaktní celek, neboť je donedávna nepropojovala žádná komunikace –

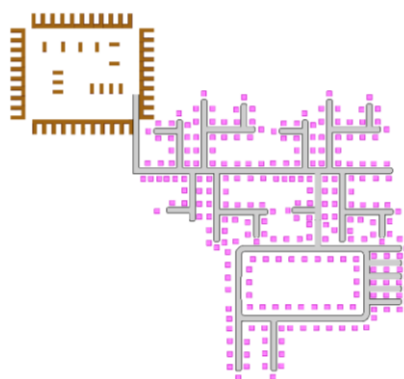
jak je zjevné i ze satelitního snímku z r. 2019). Obrazec nové zástavby těsně přiléhá celou svou J stranou i celou svou Z stranou k předchozí zástavbě – tento typ těsné návaznosti tak zajišťuje výraznou kompaktnost výsledného půdorysného tvaru.

6.4.3.2 Bloková plošná zástavba s volnou návazností na původní zástavbu

Bloková zástavba často navazuje na historickou zástavbu pouze volně. Volně navazující blok plošné zástavby vzniká sice v těsné blízkosti k původní zástavbě, neobklopuje ji však z více stran, ani k ní často nepřiléhá celou stranou. Často nová zástavba přiléhá k původní zástavbě jen rohem, běžně ji s historickým jádrem spojuje jediná komunikace. Mezi oběma ohnisky zástavby (historickým a novým) tak vzniká charakteristické „úzké hrdlo“.

6.4.3.2 Bloková plošná zástavba s volnou návazností na původní zástavbu

schematické znázornění:



př.: Větrušice

před rozvojem zástavby



po rozvoji zástavby



Příkladem vzniku bloku plošné zástavby s volnou návazností na historické jádro obce je blok nacházející se na SV okraji zástavby obce Větrušice v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1.

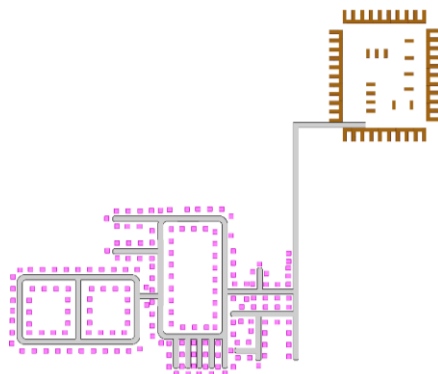
zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se jednalo o drobnou hromadnou ves, která se do roku 2003 rozrůstala zejména v těsné návaznosti na původní jádro. Přibližně mezi roky 2010 – 2020 vznikl na SV od původní zástavby výrazný blok plošné zástavby. Tento blok dnes propojuje s původní zástavbou pouze jediná komunikace (ulice Severní). Umístění tohoto bloku je tak typickým příkladem výstavby ve volné návaznosti.

6.4.3.3 Bloková plošná zástavba bez návaznosti na původní zástavbu („na zelené louce“)

Vzhledem k hustému rozmístění sídel na území ČR vzniká drtivá většina nové zástavby v návaznosti na původní historickou zástavbu existujících sídel. Ve vzácných případech vzniká blok plošné zástavby zcela odděleně od původní zástavby „na zelené louce“. Podobně jako u suburbií amerického typu tak půdorysný tvar těchto bloků nepodléhá téměř žádnému omezení.

6.4.3.3 Bloková plošná zástavba bez návaznosti na původní zástavbu („na zelené louce“)

schematické znázornění:



př.: Rudoltice

před rozvojem zástavby



po rozvoji zástavby



Jeden z poměrně vzácných případů vzniku bloku plošné zástavby na zelené louce (bez návaznosti na existující zástavbu) se nachází u SV okraje obce Rudoltice v okrese Ústí nad Orlicí, která se dle dat z roku

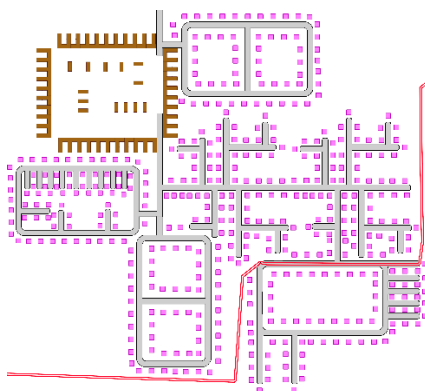
2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace města Lanškroun. Rudoltice byly v době II. vojenského mapování dlouhou řadovou údolní vsí. Do roku 2003 v obci nebyly výrazné přírůstky zástavby, přibližně od roku 2004 však začala u SV okraje obce „na zelené louce“ přibývat nejprve zástavba bytových domů, později i rodinných domů. Vzniklý ostrov zástavby, zcela bez souvislosti s původní zástavbou obce, vytvořil nové ohnisko zástavby, které nese označení Rudoltice-Zámeček.

6.4.3.4 Bloková plošná zástavba s přesahem do sousední obce

Přiléhá-li bloková zástavba k administrativní hranici obce, často je následujícím krokem přesažení těchto hranic a výstavba na území sousední obce.

6.4.3.4 Bloková plošná zástavba s přesahem do sousední obce

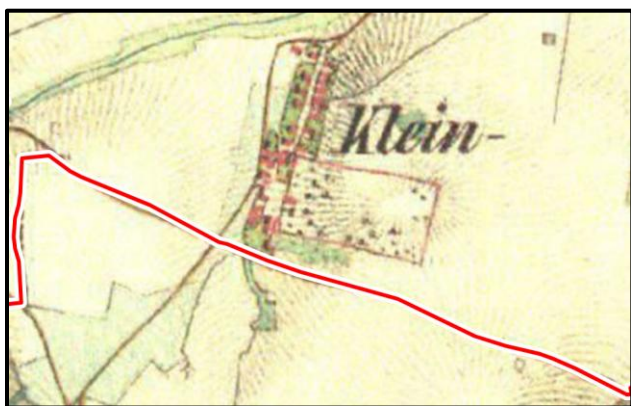
schematické znázornění:



př.: Horoušany – Horoušánky; přesah do obce Úvaly

historický rozsah zástavby v kontextu současných administrativních hranic

současný rozsah zástavby v kontextu současných administrativních hranic



Příklad překročení hranic do sousední obce se nachází u J hranice obce Horoušany v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Zástavba v místní části Horoušánky se rozrůstala přes hranici do sousední obce Úvaly již od první poloviny 20. století, větší množství zástavby začalo v oblasti přiléhající k této administrativní hranici přibývat po začátku 21. století.

Administrativně tato zástavba patří do území obce Úvaly, z hlediska půdorysných tvarů sídel se zástavba ovšem mnohem více podepisuje na tvaru Horoušánek.

6.4.3.5 Přesah plošné zástavby ze sousední obce

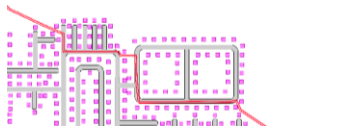
K procesu inverznímu k předchozímu uvedenému procesu dochází, rozrůstá-li se zástavba v sousední obci poblíž administrativní hranice a v rámci zastavování dojde k překročení této hranice. Z pohledu dotčené obce tak vzniká nesouvislý ostrov zástavby při okraji obce. Existují i vzácné případy, při nichž vzniká zástavba, která těsně přiléhá k administrativní hranici dvou či více sousedících obcí, nemá ovšem návaznost na původní zástavbu ani jedné z dotčených obcí – tato zástavba tak tvoří jeden více či méně kompaktní samostatný blok při hranicích mezi těmito obcemi.

Příklad přesahu plošné zástavby ze sousední obce se nachází v obci Vestec v okrese Praha-západ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. SV hranice obce těsně přiléhá k zástavbě v sousední osadě Hrnčíře v městské části Praha-Šeberov. Od konce 20. století, a ve větší míře přibližně od r. 2010, zástavba Hrnčíř hranici přesahuje. Na SV území obce Vestec se tak nachází zástavba výrazně oddělená od ostatní, poměrně kompaktní zástavby přiléhající k historickému jádru Vestce.

V druhém uvedeném příkladu vzniká blok nové plošné zástavby přiléhající k administrativním hranicím několika obcí, ovšem nepřiléhá k historickému jádru žádné z dotčených obcí. Jedná se o blok zástavby vystavěný v okolí bodu, v němž se stýkají administrativní hranice obcí Sluštice, Křenice a Sibřina v okrese Praha-východ, které se dle dat z roku 2016 všechny nacházely v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Blok začal vznikat přibližně po roce 2005, nejprve pouze na území Křenic a Sibřiny, po roce 2015 se rozšířil i do území Sluštic. Části bloku na území Křenic a Sluštic vzájemně těsně přiléhají, část na území Sibřiny navazuje na křenickou část bloku pouze volně.

6.4.3.5 Přesah plošné zástavby ze sousední obce

schematické znázornění:



př.: Vestec; přesah z osady Hrnčire v městské části Praha – Šeberov

původní zástavba v kontextu současných administrativních hranic	současná zástavba v kontextu současných administrativních hranic

př.2: výstavba v místě styků obcí Sluštice, Křenice, Sibřina

původní zástavba v kontextu současných administrativních hranic	současná zástavba v kontextu současných administrativních hranic

7. Typologie charakteristických typů uliční sítě v nové suburbánní zástavbě:

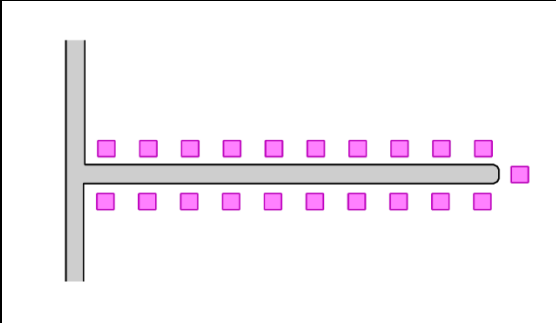

Tato kapitola uvádí přehled nejčastějších způsobů uspořádání uliční sítě v rámci suburbánní zástavby. U každého uvedeného typu zástavby je umístěno schematické znázornění uvedeného typu uliční sítě a konkrétní příklad výskytu uvedeného typu v některé z obcí nacházející se v 1. zóně suburbanizace. U některých typů je uvedena datace vzniku zástavby uvedené v příkladu, vždy se jedná o dataci pouze přibližnou. K přibližnému vymezení data výstavby byla využita zejména data z Veřejného dálkového přístupu k datům Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (VDP), data Archivu leteckých měřických snímků ČÚZK, případně mapové podklady přístupné ze serveru Oldmapsonline.org.

Typy jsou rozděleny do čtyř skupin: kolmicové tvary, okruhy, čtyřúhelníkové sítě a výrazné plánovité struktury.

7.1 Kolmicové tvary

Velkou skupinu tvarů uliční sítě v suburbánní zástavbě tvoří kolmicové tvary. Jak již bylo řečeno výše, kolmicí se v tomto případě rozumí slepá komunikace odbočující z hlavní silnice, častěji s rovným průběhem. Přibližně pravouhlé navázání na hlavní silnici je nejběžnější, ale není podmínkou. U kolmic vystavěných v posledních desetiletích se místy na koncích kolmic vyskytují obratiště typická pro předměstí amerického typu.

7.1.1 Jednotlivá kolmice

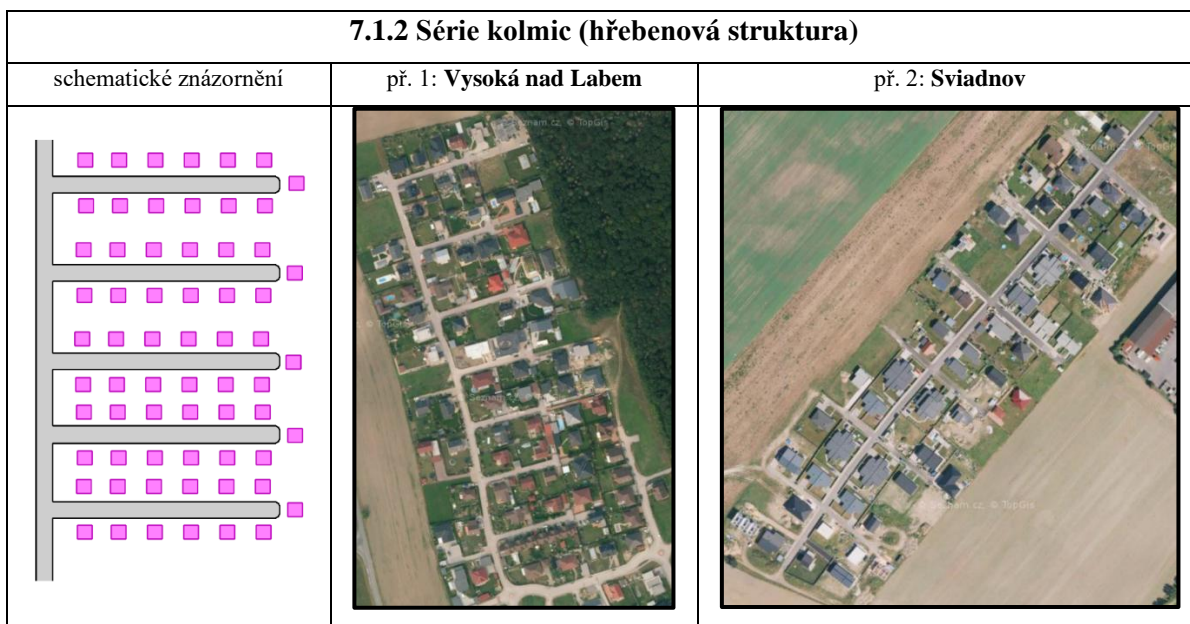
7.1.1 Jednotlivá kolmice	
schematické znázornění	př.: Štěnovický Borek – Nebílovský Borek
	

Nejjednodušším, a proto i jedním z nejběžnějších tvarů uliční sítě je jednotlivá kolmice odbočující z hlavní cesty. Jednotlivé kolmice se jako uliční struktura pro novou zástavbu nejčastěji využívají v případě nevelkého rozsahu zástavby, mohou však být i součástí rozsáhlejších urbanizačních projektů. Svou strukturou je jednotlivá kolmice v základě shodná se strukturou samostatné ulicové vsi – tedy slepá ulice obestavená nejčastěji po obou stranách, případně bývá část zástavby umístěna i v „čele“ jako zakončení kolmice.

Jeden z mnoha příkladů jednotlivé kolmice v rámci suburbánní zástavby se nachází na severním okraji místní části Nebílovský Borek v obci Štěnovický Borek v okrese Plzeň-Město, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Plzně. Kolmice a zástavba kolem ní vznikala v Nebílovském Borku přibližně od začátku 21. století do roku 2015. Kolmice vybíhá z historické cesty vedoucí do přiléhající obce Losiná. Byla vybudována v místě, kde končila zástavba z předchozích období – s podobným způsobem umístění kolmice je možné se setkat u mnoha obcí s vznikající suburbánní zástavbou.

7.1.2 Série kolmic (hřebenová struktura)

V suburbánní zástavbě se běžně vyskytuje větší množství kolmic v řadě kolem jedné komunikace – tyto série kolmic vytvářejí hřebenové struktury. Kolmice v hřebenech bývají častěji kratší než jednotlivé kolmice. Hřebenové struktury mohou být vedeny podél určité komunikace pouze po jedné straně, případně mohou být vycházet vstřícně na obě strany od jedné hlavní komunikace.

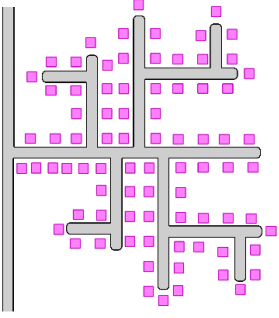




Příkladem hřebenové struktury vedené po jedné straně komunikace je série kolmic vycházejících k V od ulice Hradecká na SZ okraji zástavby obce Vysoká nad Labem v okrese Hradec Králové, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Hradce Králové. Většina zástavby v oblasti této hřebenové struktury pochází z let 2010 – 2017.

Příkladem hřebenových struktur vedených po obou stranách komunikace je dvojí série kolmic vycházejících vstřícně z ulice Horní na JV okraji zástavby obce Sviadnov v okrese Frýdek-Místek, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Frýdek-Místek a Ostrava. Většina zástavby v oblasti této hřebenové struktury pochází z let 2015 – 2020.

7.1.3 Navazování kolmic (stromová struktura)

Dalším častým typem uliční struktury tvořeným kolmicemi jsou stromové struktury, v nichž jedna kolmice navazuje na již existující kolmici. Stromové struktury jsou velmi běžně používané v plošné zástavbě. Časté jsou stromové struktury, ve kterých jsou všechny komunikace vzájemně navazovány pouze v pravých úhlech, nicméně vyskytují se často i zaoblené tvary komunikací. Stromové struktury uliční sítě se svým tvarem blíží síti cest u dvorcových typů zástavby, zástavba je však vždy o mnoho hustší, obvykle je hustší i uliční síť.

7.1.3 Navazování kolmic (stromová struktura)		
schematické znázornění	př.1: Hřebeč	př.2: Jesenice – Osnice
		

Mezi příklady méně rozsáhlých stromových struktur patří oblast ulic Sadová a Ořechová na SZ okraji zástavby obce Hřebeč v okrese Kladno, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Kladna a Prahy. Mezi příklady rozsáhlejších stromových struktur patří velká část oblasti „U Obory“, která byla v posledních desetiletích vystavěna „na zelené louce“ v S části místní části Osnice v obci Jesenice v okrese Praha-západ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Stromová struktura v Hřebči pochází převážně z let 2010-2020, rozsáhlá stromová struktura v Osnici se rozrůstá přibližně od počátku 21. století doposud.

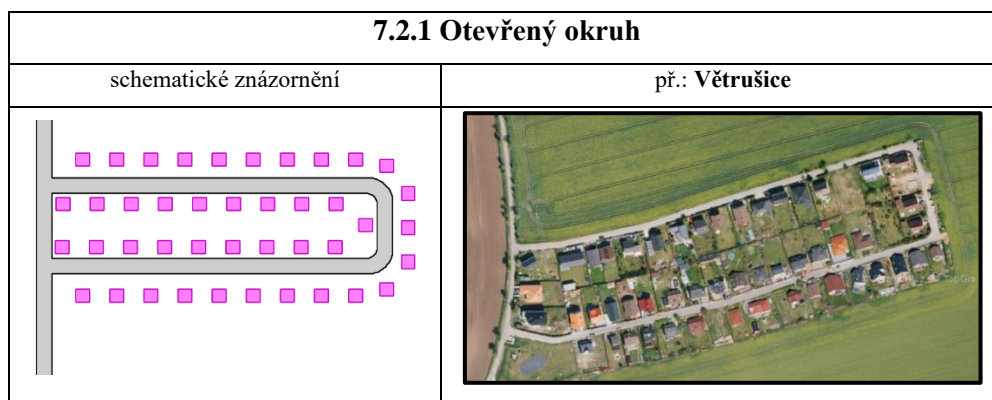
Na příkladu z Hřebče je zřetelné postupné navazování komunikací – ulice Sadová je kolmicí na hlavní silnici Kladenskou, ulice Ořechová vychází jako další kolmice z ulice Sadové, přičemž na ulici Ořechovou jsou ještě navázány dvě dílčí stejnojmenné kolmice. Osnická stromová struktura je složitější – má dvojitou návaznost na okolní komunikace (na SV a na JZ) a obsahuje např. dílčí okružové struktury. V osnické stromové struktuře se rovněž na koncích mnoha kolmic vyskytují obratiště.

7.2 Okruhy

Častým úkazem v suburbánní zástavbě jsou okruhy. Doprava po okružní komunikaci bývá v některých případech vedena jednosměrně. Okružní komunikace mívají různé tvary, z nichž nejběžnější je obdélníkový tvar se zaoblenými rohy, vyskytují se však i tvary okruhů zcela nepravidelné. Okruhy je možné dále třídit podle jejich vnitřní či vnější struktury.

7.2.1 Otevřený okruh

Jedním z nejběžnějších typů uliční sítě v suburbánní zástavbě je otevřený okruh. Otevřený okruh je navázán ve dvou bodech na jedinou komunikaci – v tomto ohledu se podobá vrstvení komunikace s půlkruhovým vedením. Na rozdíl od tohoto typu vrstvení však u otevřeného okruhu větší část okružní komunikace vede kolmo obvykle k hlavní komunikaci, nikoli paralelně.



Příkladem otevřeného okruhu je okružní ulice Východní na V okraji zástavby obce Větrušice v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Jedná se o zástavbu převážně z let 2010 – 2020. Okružní ulice je zastavěná zejména po vnitřní straně, na vnější straně se zástavba nachází pouze v J části okruhu. Jedná se o otevřený okruh, protože je ulice oběma konci navázána na hlavní komunikaci (ulici Severní).

7.2.2 Uzavřený okruh

Druhým běžným typem okružní komunikace je uzavřený okruh. Zatímco otevřený okruh je navázán na přílehlou komunikaci ve dvou místech, u uzavřeného okruhu je doprava z obou směrů okruhu nejprve svedena na jednu společnou komunikaci, která posléze celý okruh navazuje na přílehlou komunikaci jedinou křižovatkou.

Příkladem uzavřeného okruhu je okruh tvořený ulicemi Za Bytovkou a Za Humny na J okraji zástavby místní části Kuchař v obci Vysoký Újezd v okrese Beroun, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Jedná se o zástavbu přibližně z let 2005 – 2015. Zástavba je umístěna

zejména po obou stranách ulice Za Humny, oba konce této ulice však nejsou navázány přímo na hlavní přílehlou silnici Karla IV. Oba konce jsou nejprve navázány na ulici Za Bytovkou, která teprve okruh napojuje na ulici Karla IV.

7.2.2 Uzavřený okruh	
schematické znázornění	př.: Vysoký Újezd - Kuchař

7.2.3 Okruh s výjezdem do dvou směrů

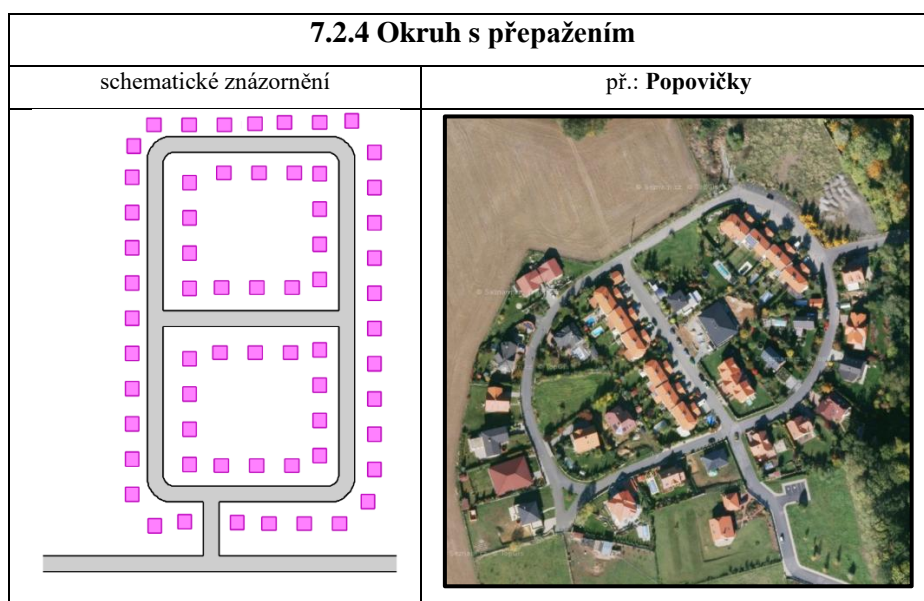
7.2.3 Okruh s výjezdem do dvou směrů	
schematické znázornění	př.: Srubec

Tato varianta okruhu se může vyskytovat pouze u okruhů uzavřených. Vzniká napojením okruhu na dvě přílehlé komunikace. Okruh může být vůči komunikacím umístěn různými způsoby, což ovlivňuje konkrétní umístění výjezdů v rámci okruhu.

Příkladem okruhu s výjezdem do dvou směrů je okružní ulice U Naděje na SZ okraji zástavby místní části Srubec ve stejnojmenné obci v okrese České Budějovice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Českých Budějovic. Jedná se o zástavbu převážně z doby kolem roku 2000. Jedná se o uzavřený okruh se zástavbou po vnitřní i vnější straně. Výjezdy z okruhu vedou k S na silnici Ledenická-Stará Pohůrka a k Z na ulici Jana Patočky. Zástavba je umístěna i podél těchto výjezdních komunikací.

7.2.4 Okruh s přepažením

U okruhů větších rozměrů bývá častým úkazem, že středem okruhu prochází rovněž obestavěná komunikace propojující protější strany okruhu. Je běžný u okruhů uzavřených i otevřených.



Příkladem okruhu s přepažením je okružní ulice Na Stádlech na Z okraji zástavby obce Popovičky v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Jedná se o zástavbu vznikající za posledních 20 let. Jedná se o uzavřený okruh s výjezdem k V a k J. Zástavba je kolem okruhu umístěna po vnitřní i po vnější straně a středem okruhu prochází propojující ulice, podél níž je rovněž umístěna zástavba.

7.2.5 Okruh s vnějšími kolmicemi/s vnějším hřebenem

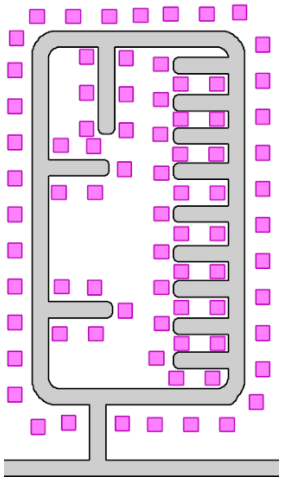

Mezi typy uliční sítě je často možné najít i kombinaci různých tvarů – typickým a běžně se vyskytujícím způsobem kombinování dvou druhů uliční sítě je vzájemné navázání okruhových a kolmicových tvarů. Prvním způsobem je umístění kolmic na vnější stranu okruhu. Může se jednat o jednotlivou kolmicí vycházející z okruhu, v některých případech z okruhu vychází celá série kolmic (hřeben).

7.2.5 Okruh s vnějšími kolmicemi/s vnějším hřebenem

schematické znázornění	př.: Nová Ves
	

Příkladem okruhu s vnějšími kolmicemi je okružní ulice Nad Obcí na J okraji zástavby obce Nová Ves v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Jedná se o zástavbu vzniklou přibližně v letech 2010-2013. Z okruhu vystupuje několik kolmic Z směrem, nicméně největší počet kolmic směřuje směrem k J – vzhledem k většímu množství kolmic se stejným rozestupem je možné tuto sérii kolmic vycházejících k J považovat za hřebenovou strukturu.

7.2.6 Okruh s vnitřními kolmicemi/s vnitřním hřebenem

7.2.6 Okruh s vnitřními kolmicemi/s vnitřním hřebenem	
schematické znázornění	př.: Škvorec – Třebohostice
	

Jiná možnost kombinace tvaru okruhu a kolmice je umístění jednotlivých kolmic či celých hřebenových struktur na vnitřní stranu okruhu. Tento typ se obvykle vyskytuje pouze u okruhů větších rozměrů.

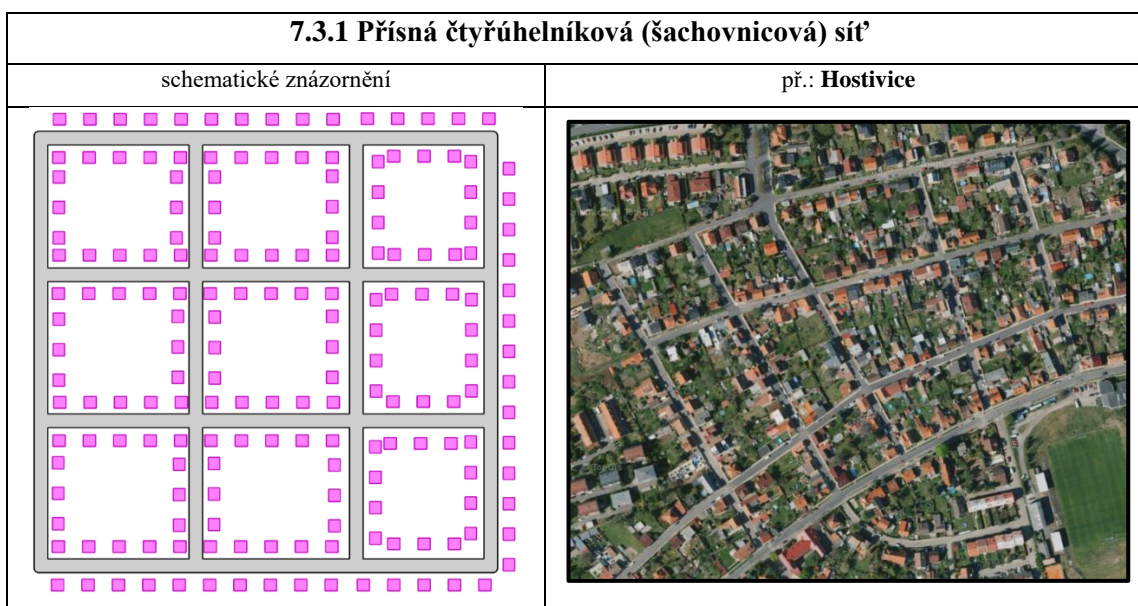
Příklad okruhu s vnitřními kolmicemi se nachází na západním okraji místní části Třebohostice v městysu Škvorec v okrese Praha-Východ. Škvorec se dle dat z roku 2016 nacházel v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Jedná se o zástavbu vzniklou v posledních pěti letech. Z okruhu vystupují i drobnější kolmice směrem ven, ale kolmice umístěné na vnitřní straně okruhu jsou nejvýraznějším rysem této zástavby.

7.3 Čtyřúhelníkové sítě

Čtyřúhelníkové sítě se v rámci suburbánní zástavby objevují v případě nutnosti umístění většího množství plošné zástavby k sídlu. Čtyřúhelníková síť může vznikat náraz nebo postupným vrstvením paralelně vedených ulic, nebo kombinací obou způsobů. Mezi typy čtyřúhelníkových sítí lze vymezit několik nejčastějších – přísná (šachovnicová), lichoběžníková a volná.

7.3.1 Přísná čtyřúhelníková (šachovnicová) síť

Běžným typem čtyřúhelníkové sítě je přísná čtyřúhelníková síť, někdy nazývaná též šachovnicová. Vyznačuje se nejčastěji pravými úhly mezi jednotlivými komunikacemi, přibližně stejnou velikostí jednotlivých bloků a převážně průsečnými křižovatkami. Pravděpodobně právě z důvodů využití průsečných křižovatek nebývá přísná čtyřúhelníková síť v poslední době příliš běžným úkazem. Její výskyt v rámci některého ze zkoumaných suburbií tak často ukazuje na rok vzniku nejčastěji během 20. století.

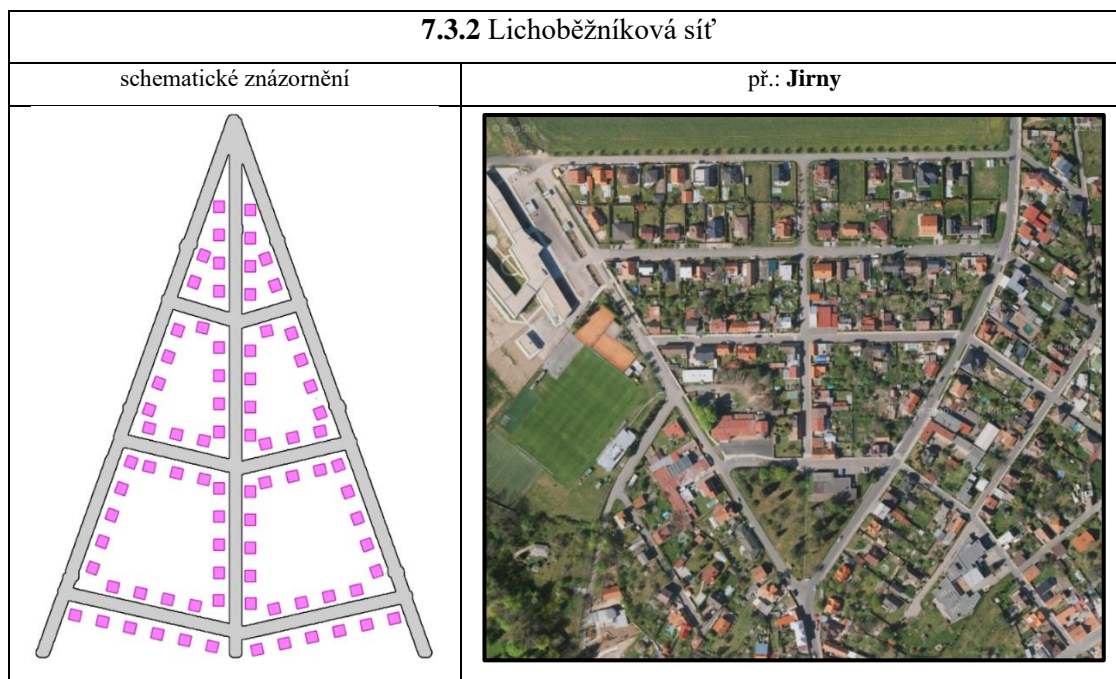


Příkladem přísné čtyřúhelníkové (šachovnicové sítě) je oblast vymezená ulicemi Litovická, Jenečská, Dělnická a Mládežnická ve městě Hostivice v okrese Praha-Západ, které se dle dat z roku 2016 nacházelo

v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Zástavba pochází převážně z 1. poloviny 20. století. Všechny ulice se nestýkají přesně pod pravým úhlem a většina čtyřúhelníků tak nemá přesný čtvercový půdorys, téměř všechny křižovatky jsou však průsečného typu, což je základní a rozhodující charakteristika přísné čtyřúhelníkové sítě.

7.3.2 Lichoběžníková síť

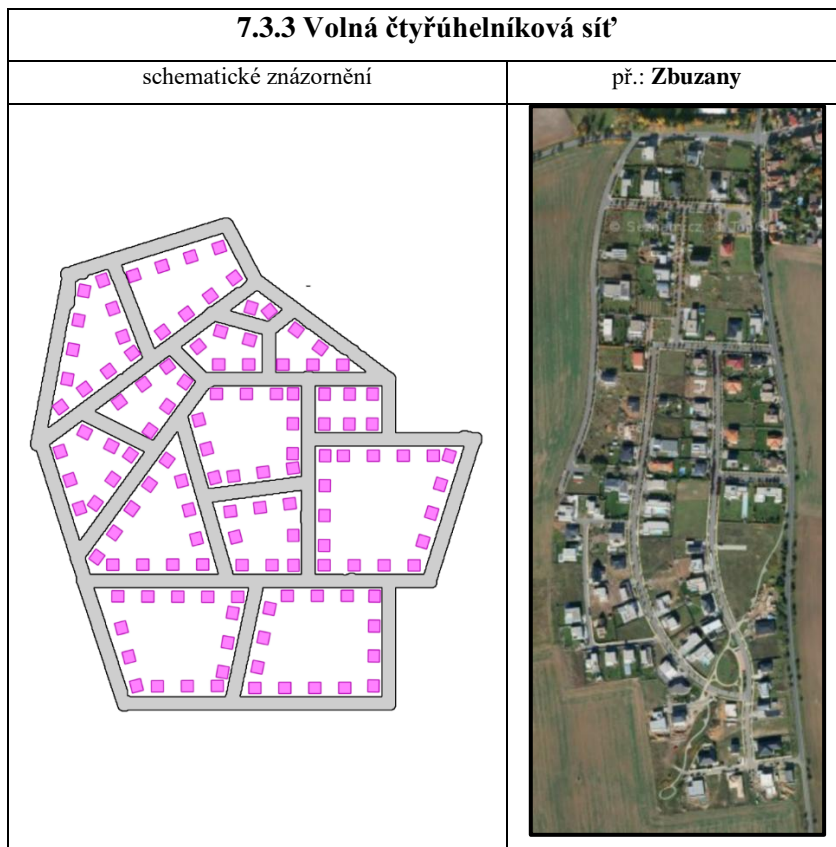
Dalším typem čtyřúhelníkové sítě typické pro suburbánní oblasti je síť lichoběžníková. Vzniká umístováním zástavby mezi dvě radiálně se rozbíhající cesty – buďto postupným vícečetným přepažováním mezi těmito radiálními cestami, nebo umístováním plošné zástavby mezi tyto radiální cesty. V posledních desetiletích nebývá zástavba ve striktní lichoběžníkové síti příliš běžná, zejména kvůli přítomnosti průsečných křižovatek v těchto typech sítě, od kterých se v novější suburbánní zástavbě často upouští. Podobně jako v případě přísné čtyřúhelníkové sítě se jedná často o zástavbu z různých období 20. století.



Příkladem lichoběžníkové sítě je oblast mezi ulicemi Pražská a Brandýská na S místní části Jirny ve stejnojmenné obci v okrese Praha-Východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Lichoběžníková síť komunikací vznikla v prostoru vymezeném dvěma radiálními cestami, z nichž západní napojovala Jirny na hlavní komunikaci propojující Prahu a Hradec Králové, východní směřovala k obci Mstětice. Hlavní část zástavby pochází 1. poloviny 20. století, severní část byla postupně zastavěna v posledních 20 letech.

7.3.3 Volná čtyřúhelníková síť

Volná čtyřúhelníková síť je v posledních desetiletích běžnějším způsobem vedení komunikací uvnitř suburbíí než typy přísné. Mezi základní rozdíly oproti přísným typům patří větší rozmanitost tvarů, méně častý výskyt pravých úhlů mezi komunikacemi či častější výskyt zaobleného vedení komunikací. Nejvýraznějším rozdílem je silné upřednostnění třísměrných stykových křižovatek před čtyřsměrnými průsečnými křižovatkami.



Příkladem volné čtyřúhelníkové sítě je oblast zástavby na JZ od křižovatky ulic Dobříčská a Chotečská v obci Zbuzany v okrese Praha-Západ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. Zástavba v oblasti vzniká přibližně od roku 2006 až do současnosti. Zřetelná je zejména téměř naprostá absence průsečných křižovatek – všechny křižovatky v nově zastavěné oblasti jsou stykové.

7.4 Výrazné plánovité struktury

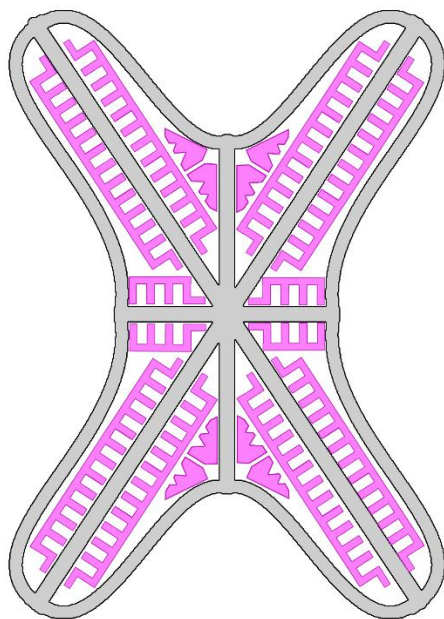
Posledním uvedeným často se vyskytujícím typem uliční struktury jsou výrazné plánovité struktury, které nelze pro jejich svéráznost zařadit do žádné z předchozích kategorií. Vznikají nejčastěji v rámci větších urbanistických projektů. Vzhledem k tomu, že základní společnou charakteristikou plánovitých struktur je originalita pojetí uliční sítě, nelze uvést žádné konkrétní charakteristické tvary. Běžnými úkazy jsou

zaoblené tvary komunikací či výrazná symetrie, ovšem jejich přítomnost není pravidlem. Často se v rámci výrazných plánovitých struktur jedná o bytovou výstavbu či řadové domy.

7.4 Výrazné plánovité struktury

schematické znázornění

př.: Dolní Třebonín



Příkladem výrazné plánovité struktury je lokalita dvojdomů a řadových domů „Nad Ohrady“ na SZ okraji místní části Dolní Třebonín ve stejnojmenné obci v okrese Český Krumlov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí měst Český Krumlov a České Budějovice. Zástavba pochází z let 2001-2003 s částečnou dostavbou z následujících let. V tomto případě se jedná o několik okruhů s přísným kruhovým půdorysem, uvnitř každého okruhu je zavedena kolmice zakončená obratištěm. Vyskytují se zde tak oba zmíněné charakteristické prvky – zaoblené tvary i výrazná symetrie.

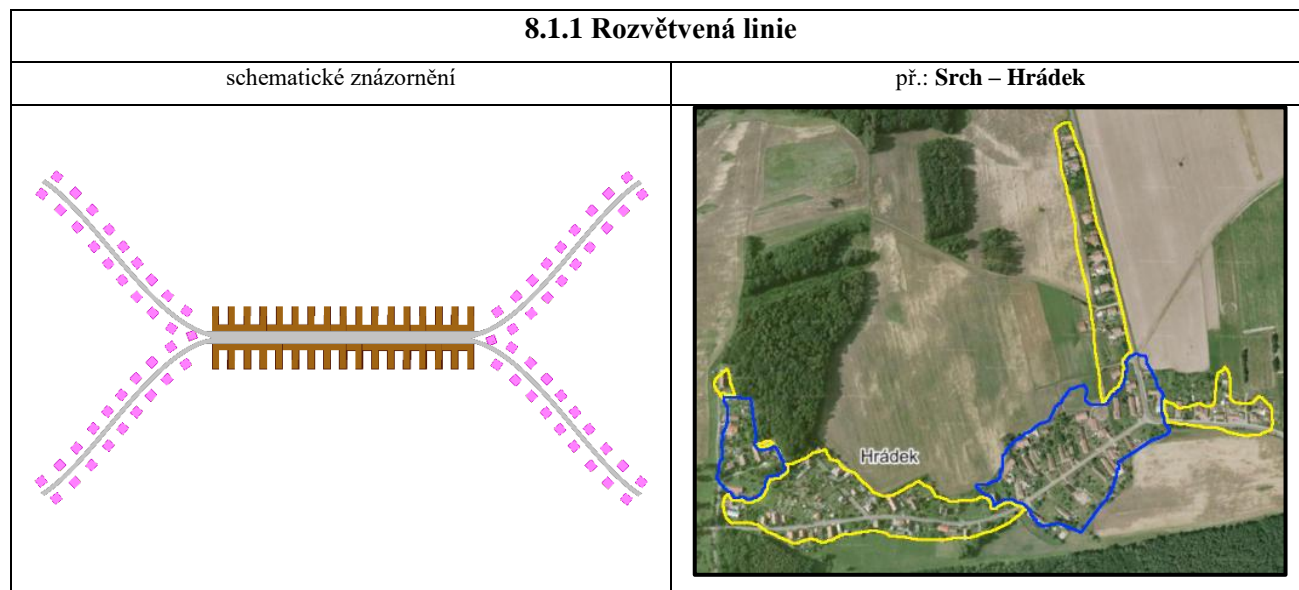
8. Typologie výsledných půdorysných tvarů vzniklých vlivem suburbanizace:

Tato kapitola uvádí několik konkrétních výsledných půdorysných tvarů, které je v první zóně suburbanizace možné rozlišit nejčastěji. Na rozdíl od předchozí kapitoly se zaměřuje na celkové tvary sídel, zkoumá tedy vlastnosti půdorysných tvarů suburbií ve středním měřítku. Jednotlivé tvary jsou rozříděny do skupin podle toho, z kterého z historických půdorysných tvarů vychází. První skupinu tvoří tvary vycházející z liniových typů (silničních, ulicových, řadových), tvary ve druhé skupině vycházejí z návesných a hromadných tvarů, a poslední skupinu tvoří tvary, které vznikají spojením několika shluků zástavby.

8.1 Tvary vycházející z liniových typů

První velkou skupinu tvoří půdorysné tvary, jejichž historickým základem je původně liniový typ zástavby. Zejména silniční a hustě zastavěné hromadné typy často nedovolují větvení zástavby v mezích původní linie, mnoho typů vycházejících z liniových typů nemůže navázat nové komunikace s novou zástavbou jinde, než na koncích původní linie. Díky tomu jsou půdorysné tvary vycházející z původně liniových typů často poměrně výrazné. Podle typu navázané zástavby je možné rozlišit tři základní tvary: rozvětvená linie, linie zakončená blokovou zástavbou (na jednom či na obou koncích) a linie zastavěná po stranách.

8.1.1 Rozvětvená linie



Prvním půdorysným tvarem, který vzniká z původně liniových (silničních a řadových) tvarů, je rozvětvená linie. Jedná se o jediný zmíněný typ, v němž nemá žádné zastoupení plošná zástavba. Vzniká, rozvíjí-li se zástavba od konců původní linie zejména podél existujících, vzácněji i podél nových cest. Vzhledem k poměrně nízkému nárůstu rezidenční kapacity tímto způsobem rozvoje se tento typ se vyskytuje spíše v počátečních fázích suburbanizace.

Typickým příkladem tvaru rozvětvené linie byla v roce 2003 místní část Hrádek v obci Srch v okrese Pardubice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Pardubic. V době II. vojenského mapování měl Hrádek volný řadový tvar, na Z od hlavního tvaru se navíc nacházel oddělený shluk zástavby v oblasti myslivny. Do roku 2003 byly obě oblasti zástavby propojeny podél existujících cest a na V byla od konce původní linie zástavba rozšířena podél existujících cest vedoucích k S a k V. Vznikl tak výrazný tvar linie s větvením na obou koncích.

8.1.2 Linie zakončená blokovou zástavbou

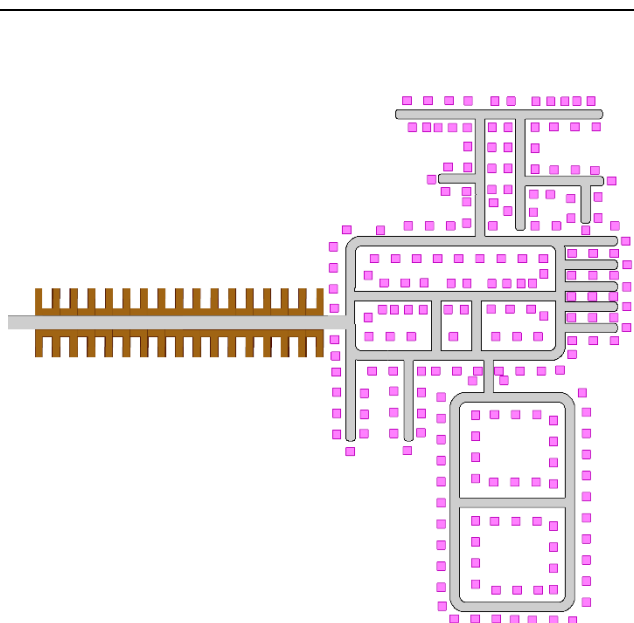
Linie zakončená blokovou zástavbou je jedním z nejčastějších tvarů vznikajících z původně silničních, ulicových či hustě zastavěných řadových vsí. Důvodem pro četnost vzniku tohoto tvaru je neprostupnost původní liniové zástavby u hustě zastavěných liniových typů, která znemožňuje vytváření větví komunikací v mezích původní zástavby. Dva základní typy tohoto tvaru se liší pouze tím, je-li bloková zástavba navázána na jednom či na obou koncích původní zástavby.

8.1.2.1 Linie zakončená blokovou zástavbou na jednom konci („kladivo“)

Jedná se o první typ vznikající navázáním blokové zástavby na konec původní linie. Tvar kladiva je nejvýraznější, nenachází-li se žádná nová zástavba po stranách původní linie a veškerá se soustředí na její konec.

8.1.2.1 Linie zakončená blokovou zástavbou na jednom konci („kladivo“)

schematické znázornění



př. 1: Nová Ves pod Pleší



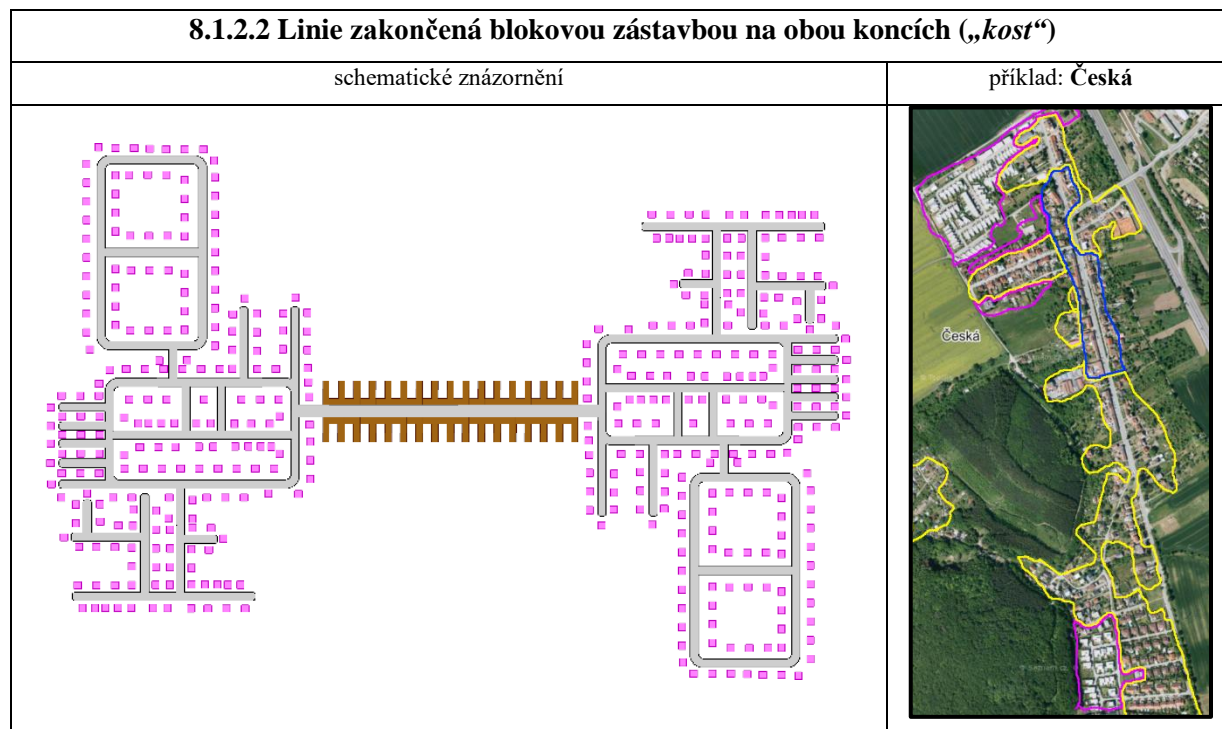
př. 2: Krasová



Příkladem linie zakončené blokovou zástavbou na jednom konci („*kladiva*“) je obec Nová Ves pod Pleší v okrese Příbram, která se podle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Ještě výraznějším příkladem je obec Krasová v okrese Blansko, která se podle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí měst Blansko a Brno. V době II. vojenského mapování byla Nová Ves pod Pleší hustě zastavěnou řadovou obcí s drobnými prvky hromadné zástavby na severním konci, zatímco Krasová byla výrazně silniční typ se zástavbou převážně po jedné straně silnice (po druhé jen zčásti). Do roku 2003 byla nová zástavba v obou zmíněných obcích umisťována zejména podél existujících cest vycházejících z obou konců původních linií – u Krasové byla navíc obestavěna původně jen zčásti zastavěná protější strana hlavní ulice. Obě vsi měly však ještě v roce 2003 převažující liniový charakter s drobným náznakem větvení. Od roku 2003 byla v Nové Vsi pod Pleší linie na J konci doplněna vrstvením, kolmicovými a volně čtyřúhelníkovými strukturami, čímž na J vznikl výrazně širší blok zástavby než v oblasti původní linie. V Krasové vzniklo na S konci původní linie několik oblastí nové zástavby, které dohromady s předchozí zástavbou tvoří rovněž o výrazný blok zástavby. Charakter „*kladiva*“ je tak u obou obcí poměrně výrazný.

8.1.2.2 Linie zakončená blokovou zástavbou na obou koncích („*kost*“)

Druhým typem vznikajícím navázáním blokové zástavby na konci původní linie je „*kost*“. Od předchozího tvaru se liší pouze tím, že je bloková zástavba navázána na obou koncích.



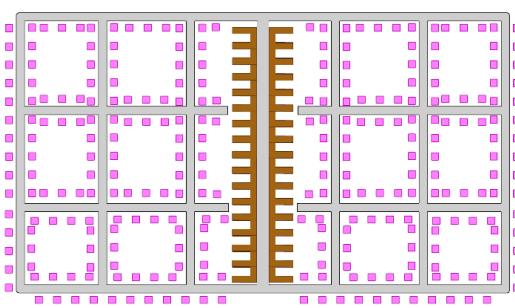
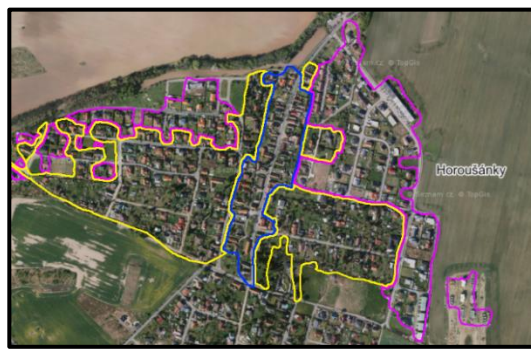
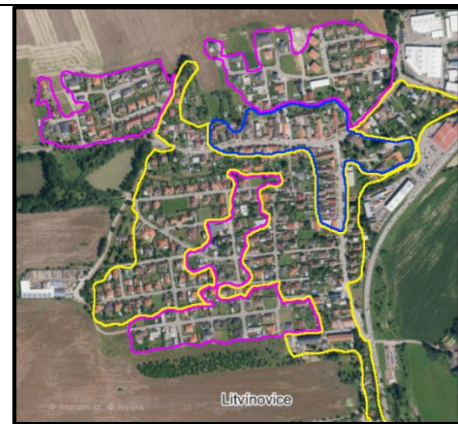
Příkladem linie zakončené blokovou zástavbou na obou koncích („*kosti*“) je v současnosti obec Česká v okrese Brno-venkov, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Brna. V době

II. vojenského mapování měla Česká výrazně silniční tvar. Do roku 2003 byla existující silniční zástavba prodlužována podél hlavní silnice procházející obcí do obou směrů, na koncích linie vznikaly i kolmicové struktury. Na JZ obce vznikla nová radiální cesta, která posloužila jako vrstvicí komunikace. Mezi ní a původní silnicí vznikla první oblast plošné zástavby s žebříčkovou uliční strukturou. Po roce 2003 byl tento blok plošné zástavby rozšířen o kolmicové struktury směrem k Z, zatímco na S konci původní linie vznikl nový blok plošné zástavby převážně s řadovými domy a bytovou zástavbou se stromovou uliční strukturou. Téměř neporušená původní linie zástavby má tak dnes výrazný blok plošné zástavby na obou koncích.

8.1.3 Linie zastavěná po stranách – „motýl“

Posledním typem tvarů vznikajících z původně liniových typů zástavby je linie zastavěná po stranách („motýl“). Existenci tohoto tvaru umožnila až ztráta vazby původní zástavby na okolní zemědělskou půdu, po které vznikla možnost umisťovat vrstvicí komunikace či plošnou zástavbu po obou stranách původní linie zástavby. Původní liniová (silniční nebo řadová) zástavba tak ve výsledném tvaru tvoří jakousi osu („tělo motýla“) a nová zástavba se od této osy rozšiřuje do obou směrů („motýlí křídla“). Výchozím tvarem mohou být typy silniční, řadové i silniční se zalomením.

8.1.3 Linie zastavěná po stranách – „motýl“

schematické znázornění	př.1: Horoušánky	př.2: Litvínovice
		

Příkladem tvaru linie zastavěné po obou stranách („motýla“) vycházejícího z původně přímo vedeného silničního typu je místní část Horoušánky v obci Horoušany v okrese Praha-východ, která se podle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování měly Horoušánky výrazně silniční tvar orientovaný přibližně S-J směrem, v J části se silnice rozšiřovala v zastavěnou náves. Z strana ulice a návsi neumožňovala téměř žádné větvení komunikace, zatímco v zástavbě podél V strany ulice bylo více pruluk. Do roku 2003 proto vznikla na V od původní linie zástavba podél kolmic k hlavní komunikaci, zatímco na Z od původní linie vytvořila základ pro rozvoj zástavby vrstvicí komunikace navázaná na hlavní komunikaci na obou koncích původní linie zástavby. Na

tuto vrstvicí komunikaci byla dále navázána plošná zástavba s volnou čtyřúhelníkovou sítí dále k Z. Po roce 2003 větší množství zástavby vzniklo na V od původní linie, čímž se množství zástavby po obou stranách původní linie přibližně vyrovnalo. Je třeba dodat, že na J místy přesahuje zástavba Horoušánek administrativní hranice do sousední obce (Úvaly).

Příkladem tvaru linie zastavěné po obou stranách („*motýla*“) vycházejícího z původně zalomeného silničního typu je místní část Litvínovice ve stejnojmenné obci v okrese České Budějovice, která se podle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Českých Budějovic. V době II. vojenského mapování se jednalo o zalomený silniční typ – od středu obce byla zástavba vedena podél hlavní komunikace do dvou směrů: podél části silnice vedoucí k Z byla zástavba umístěna zejména na S straně ulice, podél části vedoucí k J byla zástavba umístěna zejména na Z straně ulice. Do roku 2003 byly zbývající strany ulic rovněž obestavěny, zároveň však bylo z původně nezastavěných stran ulic vést odbočující komunikace. Největší množství nové plošné zástavby tak vzniklo na JZ od původní linie; na SZ, JV a SV vznikala zástavba zejména podél existujících cest. Na tuto zástavbu byla teprve po roce 2003 navázána nová plošná zástavba směrem k S. Původní linie tak dnes prochází přibližně středem Litvínovic.

8.2 Tvary vycházející z hromadných a návesných typů

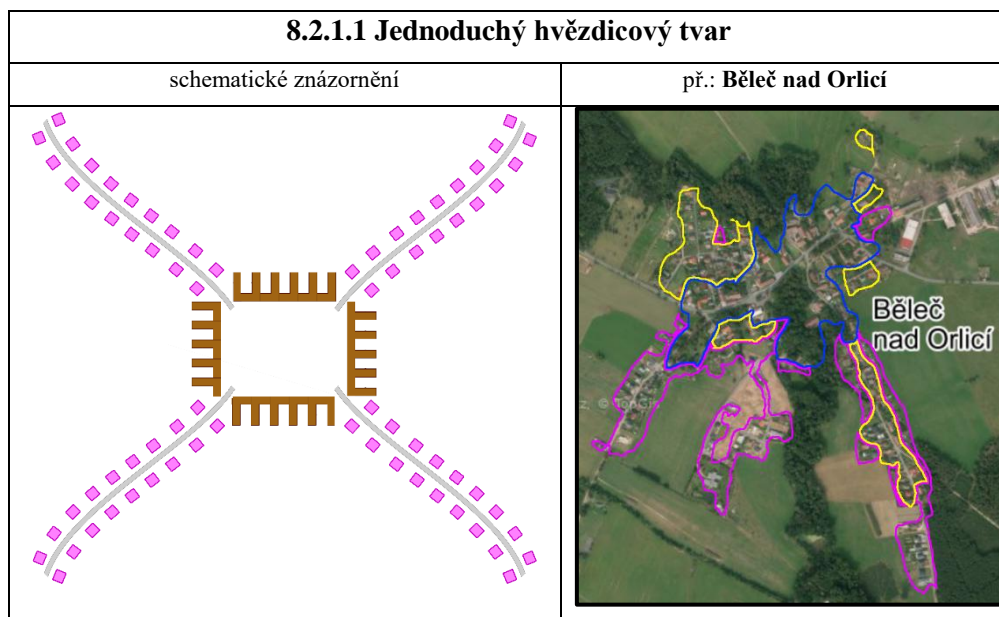
Tvary vycházející z hromadných a návesných typů tvoří jednu společnou skupinu, neboť z hlediska výsledných tvarů je rozdíl mezi původně hromadným a původně návesným typem zástavby zanedbatelný. U hromadného ani u návesného typu zpravidla nebývá rozeznatelný žádný převládající směr zastavování, proto nová zástavba často různým způsobem obklopuje původní historické jádro z mnoha stran. Podle toho, jakým způsobem je nová zástavba kolem původního jádra umístěována, je možné výsledné tvary rozdělit na čtyři skupiny: hvězdicové tvary, trojúhelníkové struktury, květové struktury a koncentrické tvary.

8.2.1 Hvězdicové tvary

První skupinu půdorysných tvarů vznikajících z hromadných či návesných typů tvoří tvary hvězdicové. Pro jejich vznik je charakteristický obvykle poměrně živelný a přirozený rozvoj zástavby podél existujících radiálních cest rozbíhajících se z centra původní zástavby. Hvězdicové tvary se tak svou strukturou podobají tvaru rozvětvené linie, nejvýraznějším rozdílem je odlišný typ původní zástavby. Mezi hvězdicovými tvary je možné rozlišit dva nejčastější typy – u jednoduchého hvězdicového tvaru se zástavba rozvíjí pouze přímo podél existujících cest, u složeného hvězdicového tvaru vzniká zástavba i podél drobných nových komunikací vystavěných za účelem zastavování v blízkém okolí radiál.

8.2.1.1 Jednoduchý hvězdicový tvar

Nejběžnějším tvarem typickým zejména pro počáteční fáze rozvoje zástavby sídel je jednoduchý hvězdicový tvar. Vzniká v případě, že jsou zastavovány pouze existující radiální cesty vycházející z původního sídelního tvaru. Tvar jednoduché hvězdice, podobně jako tvar rozvětvené linie, se vzhledem k nízkému nárůstu rezidenční kapacity často vyskytuje pouze v počátečních fázích suburbanizace.

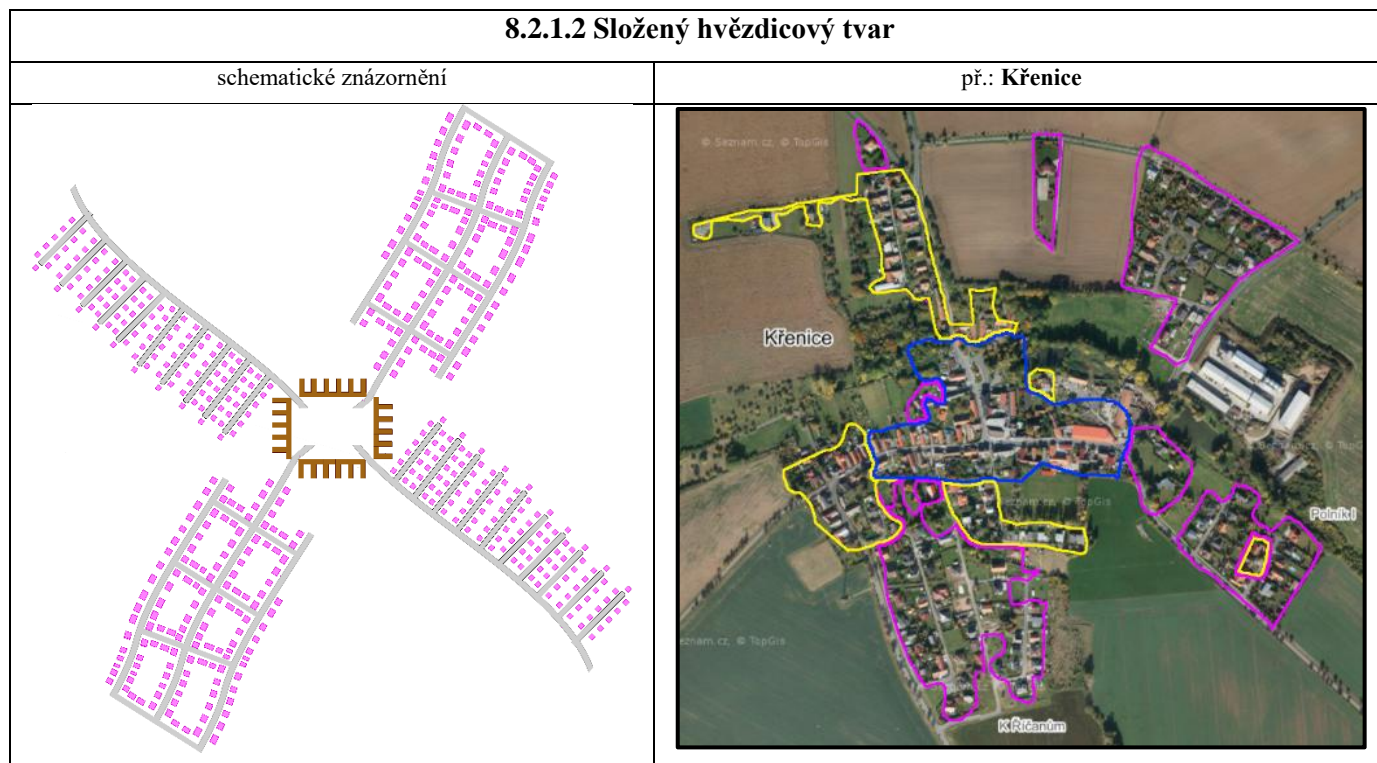


Příkladem jednoduchého hvězdicového tvaru je v současnosti obec Běleč nad Orlicí v okrese Hradec Králové, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Hradce Králové. V době II. vojenského mapování měla Běleč nekompaktní tvar složený z více prvků – na SV obce převládal hromadný charakter, na JZ volně zastavěný řadový. Do roku 2003 byla existující řadová zástavba zahušťována vznikala nová zástavba podél existujících radiálních cest – zejména k JV a SV. Na SZ obce vznikl jediný drobný náznak plošné zástavby (přepažení a jeden otevřený okruh). Po roce 2003 pokračoval rozvoj zástavby téměř výhradně podél existujících radiálních cest vedoucích k JV, J a JZ. Z toho důvodu má dnes Běleč téměř ryzí jednoduchý hvězdicový tvar, což je však mezi současnými předměstskými obcemi (zejména nacházejícími se v první zóně suburbanizace) spíše výjimečný případ.

8.2.1.2 Složený hvězdicový tvar

Složený hvězdicový tvar se od jednoduchého hvězdicového tvaru liší způsobem obestavování radiálních cest – zatímco v případě jednoduchého hvězdicového tvaru je zástavba umístěna pouze přímo podél existujících cest a nevznikají tak nové komunikace, u složené hvězdice je zástavba podél radiálních cest doplněna vrstvením, hřebenovými strukturami, případně i náznakem lemování plošnou zástavbou – jednotlivé „cípy“ složených hvězdicových tvarů jsou tak výraznější než u hvězdicových tvarů jednoduchých.

8.2.1.2 Složený hvězdicový tvar



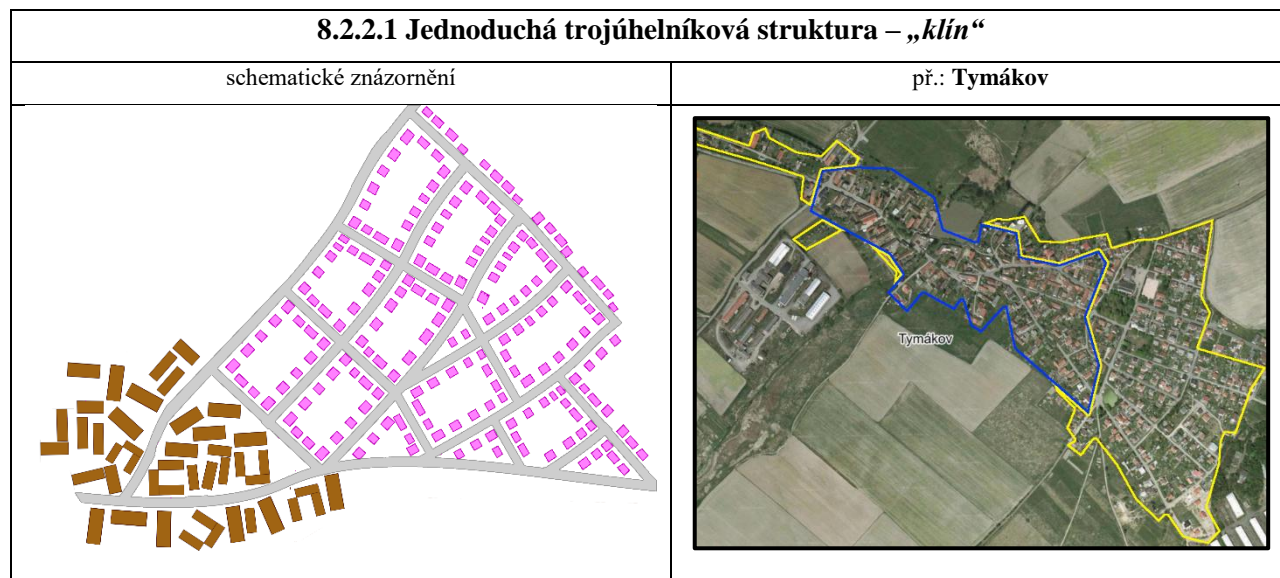
Příkladem tvaru složené hvězdice je v současnosti obec Křenice v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se jednalo o ves otevřeného návesného typu, s drobným náznakem radiálního rozvoje podél cest vedoucích k J. Do roku 2003 docházelo zejména k zahušťování existující zástavby, na J a JZ docházelo k obestavování existujících cest. Na S ovšem docházelo k vrstvení a kolmicování podél radiály vedoucí na Sibřinu. Podobné procesy bylo možné zaznamenat po roce 2003 podél většího množství radiál – podél radiály vedoucí k JV směrem na Březí vznikly hřebenové struktury směrem k SV, podél radiály vedoucí k SV směrem na Sluštice vznikly stromové struktury směrem k SZ a radiála vedoucí k J směrem na Radošovice a Říčany byla lemována plošnou zástavbou směrem k V.

8.2.2 Trojúhelníkové struktury

Další početnou skupinu půdorysných tvarů suburbií, vzniklých nejčastěji z hromadně či návesně zastavěných obcí, tvoří trojúhelníkové struktury. Charakteristickým prvkem trojúhelníkových struktur je přítomnost plošné zástavby v těsné návaznosti na historické jádro, jejíž rozsah je vymezen dvěma či více radiálními cestami vybíhajícími z jádra. Jedná-li se o plošnou zástavbu většího rozsahu, stávají se trojúhelníkové útvary dominantním prvkem celého půdorysného tvaru sídla. Je možné rozlišit dva typy trojúhelníkových struktur: vyplňováním prostoru plošnou zástavbou pouze mezi dvěma radiálami vzniká jednoduchá trojúhelníková struktura („*klín*“), pokud se vyplňování plošnou zástavbou mezi radiálami vyskytuje na více místech, vzniká složená trojúhelníková struktura („*pavučina*“).

8.2.2.1 Jednoduchá trojúhelníková struktura – „klín“

Základním příkladem trojúhelníkové struktury je trojúhelníková struktura jednoduchá – „klín“. Tento tvar vzniká v případě, kdy nová plošná zástavba vyplňuje prostor pouze mezi dvěma radiálními cestami vycházejícími z původního tvaru obce. Tento tvar tedy vzniká nejčastěji u sídel, u kterých poptávka po suburbánní zástavbě doposud nepřesáhla určitou hranici.



Velmi typickým příkladem jednoduché trojúhelníkové struktury byla v roce 2003 obec Tymákov v okrese Plzeň-město, která se dle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Plzně. V době II. vojenského mapování měl Tymákov charakter hromadné obce protažené podél hlavní komunikace propojující Tymákov s Plzní na jedné straně a s obcí Mokrouše na druhé straně. Na JV obce byl již v době II. vojenského mapování znatelný náznak radiálního rozvoje obce podél několika cest rozbíhajících se V, VJV a JV směry. Do roku 2003 se Tymákov rozvíjel na SZ podél existující cesty a na JV vznikala plošná zástavba vyplňující prostor mezi radiálními cestami vybíhajícími z centra obce směrem k obci Lhota a k městu Rokycany. Díky této plošné výplni mezi radiálními cestami získal Tymákov tvar jednoduché trojúhelníkové struktury.

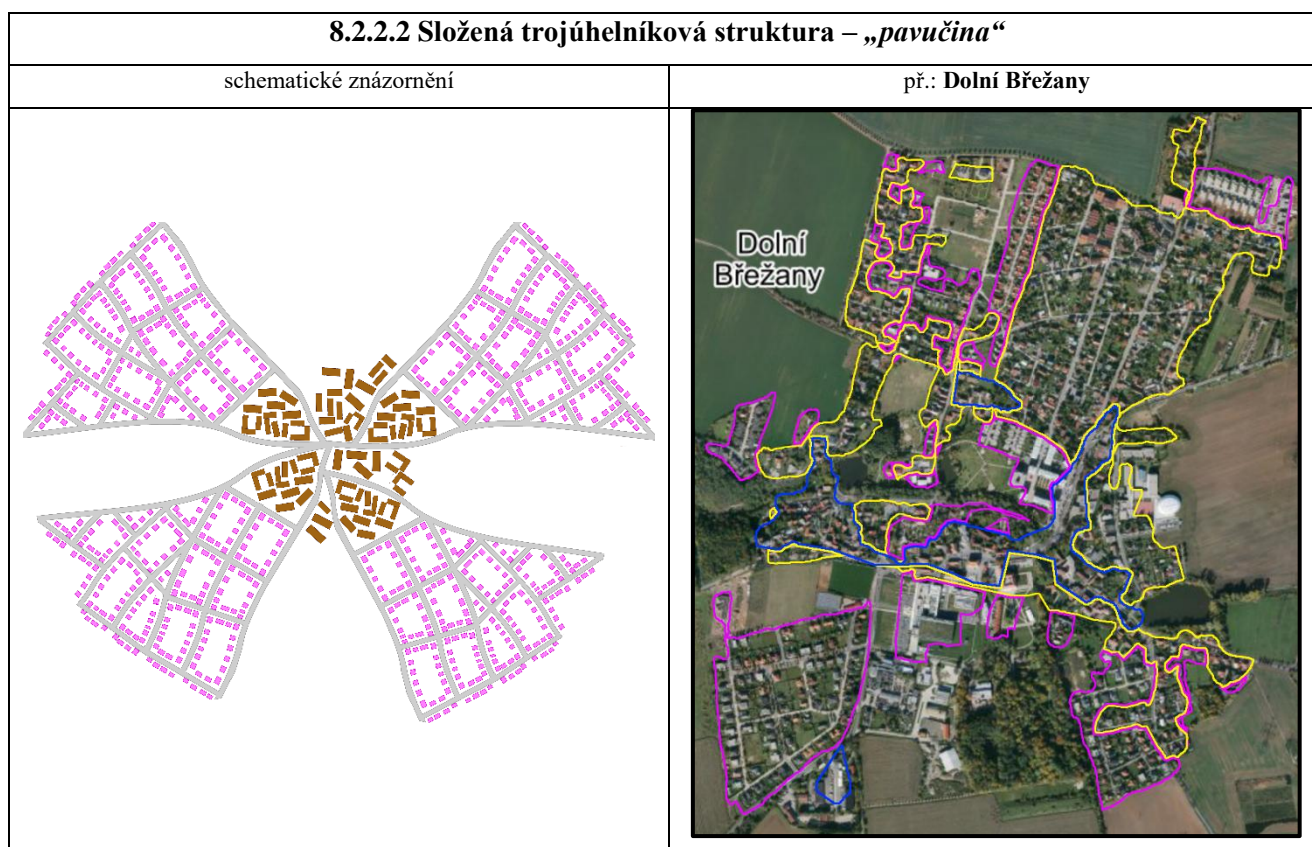
8.2.2.2 Složená trojúhelníková struktura – „pavučina“

U sídel, ve kterých v rámci procesu suburbanizace vzniká větší množství zástavby, se trojúhelníkové struktury objevují mezi větším počtem radiál. Typ složené trojúhelníkové struktury je běžný spíše mezi sídly rozsáhlejšími. Svou strukturou zástavby a uliční sítě tento tvar se velmi blíží struktuře, kterou je možné nalézt v mnoha větších evropských městech.

Příkladem složené trojúhelníkové struktury je místní část Dolní Břežany ve stejnojmenné obci v okrese Praha-západ, která se podle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V období II.

vojenského mapování měly Dolní Břežany složitý charakter kombinující prvky hromadné vsi v Z části a prvky rozvětvené řadové vsi ve V části. Původní tvar doplňovaly dva drobné oddělené ostrůvky zástavby na S a J od hlavního shluku zástavby. Do roku 2003 se zástavba rozrůstala do mnoha směrů – např. na JV a na Z se rozrůstala zástavba radiálně podél existujících cest, na V vznikla zástavba podél přepažující komunikace, ovšem největší přírůstky bylo možné zaznamenat S směrem, a to jako plošnou výplň mezi radiálními cestami vybíhajícími z centra Dolních Břežan směrem k sídlům Cholupice, Písnice a Hodkovice. Po roce 2003 se zmíněná plošná zástavba v S části obce rozrostla dále k západu a zaplnila tak prostor mezi cestami vedoucími na Cholupice a Točnou. Další výrazné trojúhelníkové struktury vznikly v JZ a JV částech obce – první jako plošná výplň mezi radiálními cestami vedoucími na Lhotu a Ohrobec a druhá jako plošná výplň mezi radiálními cestami vedoucími na Zlatníky a Libeň.

8.2.2.2 Složená trojúhelníková struktura – „pavučina“



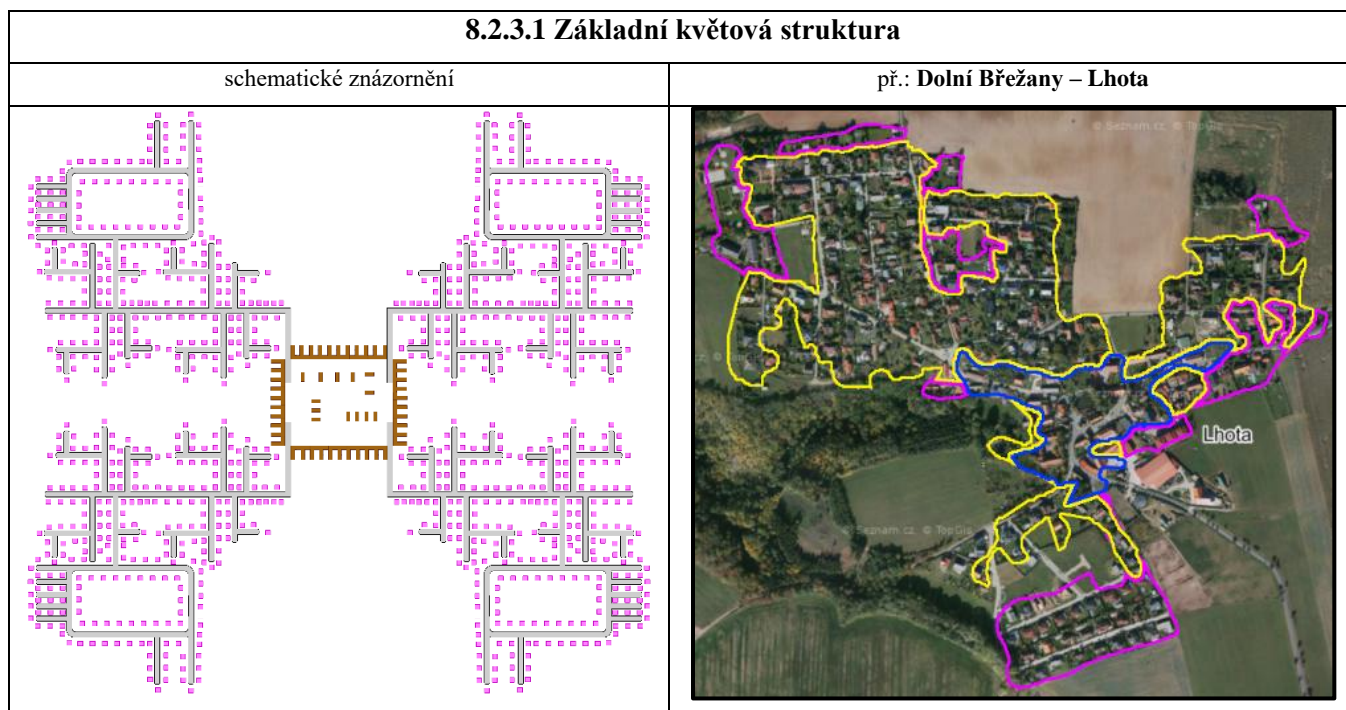
8.2.3 Květové struktury

Výraznou a početnou skupinu půdorysných tvarů suburbií tvoří květové struktury. Charakteristickým prvkem květových struktur jsou bloky plošné zástavby (často bez omezení geografickými prvky), které obklopují původní tvar sídla z několika směrů, a tvoří tak v půdorysném tvaru „okvětí lístky“. Bloky vznikají nejčastěji ve volné návaznosti na původní zástavbu (těsná návaznost je méně častá) a na rozdíl od

trojúhelníkových struktur nebývá plošná zástavba vymezena radiálními cestami. Mezi květovými strukturami je možné vyčlenit dva dominantní typy – u základních květových struktur obklopují bloky nové plošné zástavby přímo historické jádro sídla, u odvozených květových struktur jsou navázány na zástavbu novější.

8.2.3.1 Základní květová struktura

Prvním druhem květové struktury je květová struktura základní. Jedná se o tvar, ve kterém jsou bloky novější plošné zástavby navázány přímo na historické jádro. U základních květových struktur často bloky plošné zástavby vznikají ve volné návaznosti (často jednotlivé „okvětní lístky“ navazuje na původní tvar jediná ulice) a rozsah zástavby v jednotlivých blocích často přesahuje rozsah zástavby v původním tvaru sídla. Jednotlivé „okvětní lístky“ na sebe často nejsou nijak propojeny navzájem, jsou spojeny pouze s historickým jádrem. Díky tomu mívá základní květová struktura poměrně nekompaktní charakter.

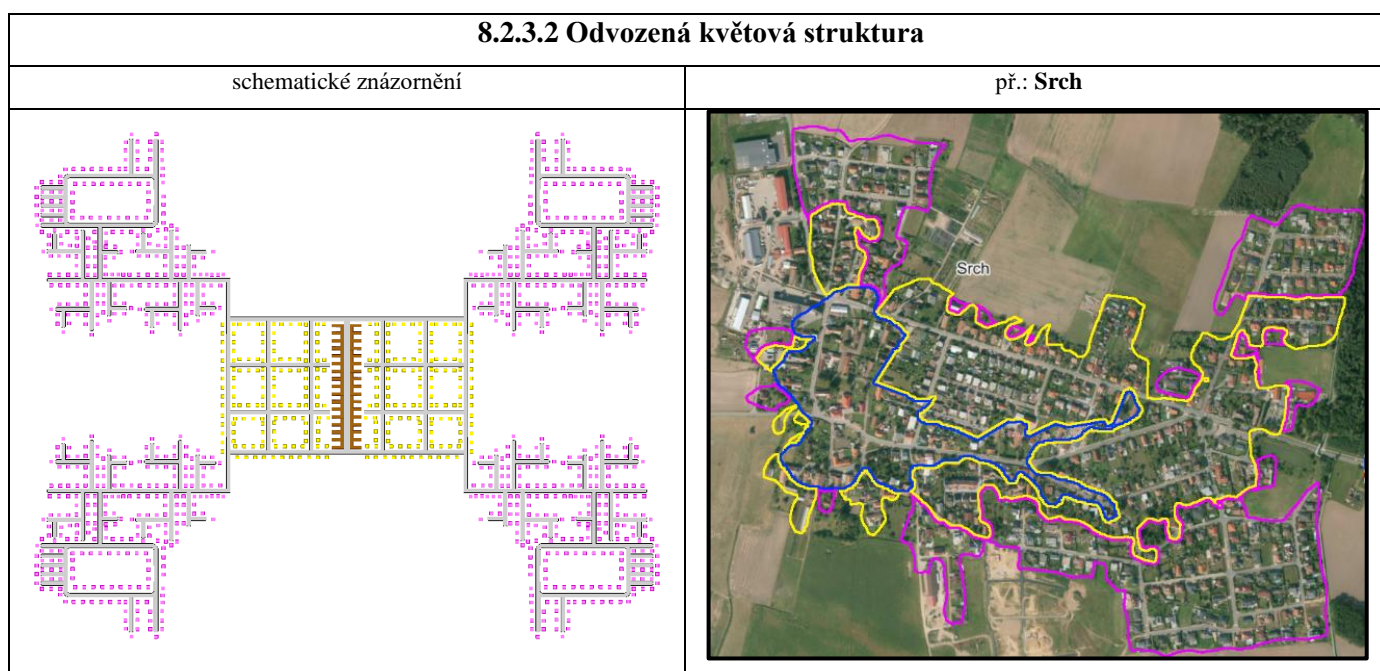


Příkladem základní květové struktury je místní část Lhotka v obci Dolní Břežany v okrese Praha-západ, která se podle dat z roku 2016 nacházela v 1. zóně suburbanizace zázemí Prahy. V období II. vojenského mapování měla Lhota charakter hromadné vsi, případně ji bylo možné chápat jako velmi volně zastavěný návesný typ s náznakem radiálního rozvoje. Do roku 2003 vznikly kolem původního jádra ve volné návaznosti dva bloky plošné zástavby – větší na SZ, menší na SV. Směrem na J se zástavba rozvíjela nejméně – převážně podél existujících cest. Od roku 2003 však i na J vznikl drobnější blok plošné zástavby a ostatní bloky byly doplněny ponejvíce vrstvením či kolmicováním. Každý z „okvětních lístků“ je na

původní historické jádro navázán nejvýše dvěma ulicemi, a propojující komunikace existuje pouze mezi SZ a SV „okvětními listky“.

8.2.3.2 Odvozená květová struktura

Druhým typem květové struktury je odvozená květová struktura, v níž nejsou bloky plošné zástavby (tvořící „okvětní listky“) navázány přímo na původní historické jádro obce, ale na zástavbu pozdější. Odvozená květová struktura tak vzniká nejčastěji ve více fázích – v první fázi se původní tvar rozvíjí kompaktním způsobem (např. vrstvením, plošným vyplňováním prostorů mezi existujícími cestami či jinými procesy tvořícími kompaktní tvar zástavby) a ve druhé fázi jsou na tento kompaktní tvar (nejčastěji volně) navazovány jednotlivé plošné zástavby, které doplňují předchozí tvar o výrazné výčnělky („okvětní listky“). U odvozených květových struktur tvoří tyto výčnělky menší procentuální nárůst zástavby než u základních květových struktur a střední útvar bývá plošně rozsáhlejší.



Příkladem sekundárního „květu“ je místní část Srch ve stejnojmenné obci v okrese Pardubice, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Pardubic. V době II. vojenského mapování se jednalo o obec s členitým půdorysným tvarem, ve kterém v Z části obce převládaly prvky hromadné a ve V části prvky rozvětvené řadové. Do roku 2003 byl tvar různými procesy (vrstvením, přepažováním i prvky plošné zástavby) rozvíjen zejména k V, čímž sídlo získalo kompaktní hromadný charakter doplněný o prvky radiální zástavby. Po roce 2003 vznikly v těsné či volné návaznosti na tento kompaktní tvar 3 výrazné bloky plošné zástavby převážně s hřebenovou či volně čtyřúhelníkovou uliční strukturou, jejichž vlivem lze půdorysný tvar Srchu charakterizovat jako sekundární květovou strukturu.

8.2.4 Koncentrické tvary

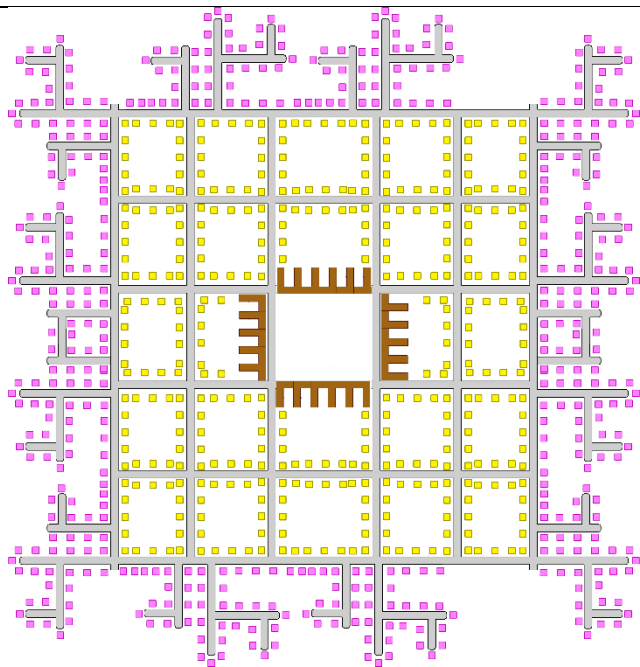
Další skupinu půdorysných tvarů tvoří tvary koncentrické, v nichž se nová zástavba nachází rovněž v těsné návaznosti na původní tvar, nepřirůstá však kolem něho v jednotlivých blocích jako u výše zmíněných tvarů, ale v obklopuje jej souvisle. Koncentrické tvary často vykazují určitou rovnoměrnost i hlediska přirůstání zástavby v čase – nejprve nová zástavba obklopí původní tvar a posléze je na ní navázána další. V modelovém případě tak zástavba z jednotlivých období tvoří soustředné kruhy či půlkruhy kolem původního jádra obce. Pokud přirůstá zástavba ve všech směrech, jedná se o koncentrický tvar rovnoměrný, pokud se zástavba některým směrem nerozvíjí, jedná se o koncentrický tvar s převažujícím směrem rozrůstání zástavby.

8.2.4.1 Koncentrický tvar rovnoměrný

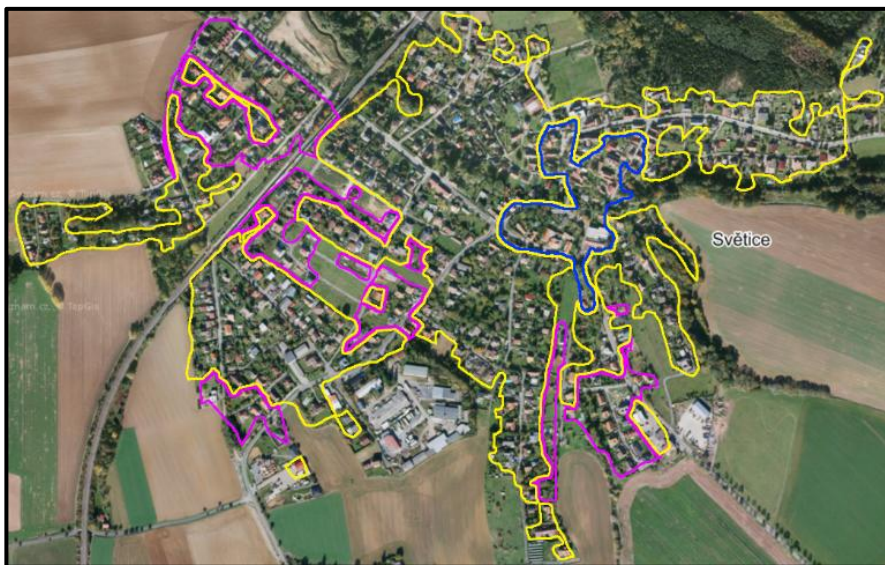
U rovnoměrného koncentrického tvaru se zástavba rozvíjí do všech směrů stejně. Původní historická zástavba se tak ve výsledném tvaru nachází přibližně uprostřed. Navzdory jednoduchosti a zdánlivě výhodnému způsobu rozvoje zástavby sídel se tento tvar téměř nevyskytuje – ze všech obcí ČR, které se dle dat z roku 2016 nacházely v první zóně suburbanizace, nelze u žádné rozeznat skutečně rovnoměrný koncentrický tvar, ve kterém by střed zástavby tvořilo historické jádro sídla – koncentrický tvar s převažujícím směrem rozvoje zástavby je v obcích ČR mnohem častější.

8.2.4.1 Koncentrický tvar rovnoměrný

schematické znázornění



př.: Světica

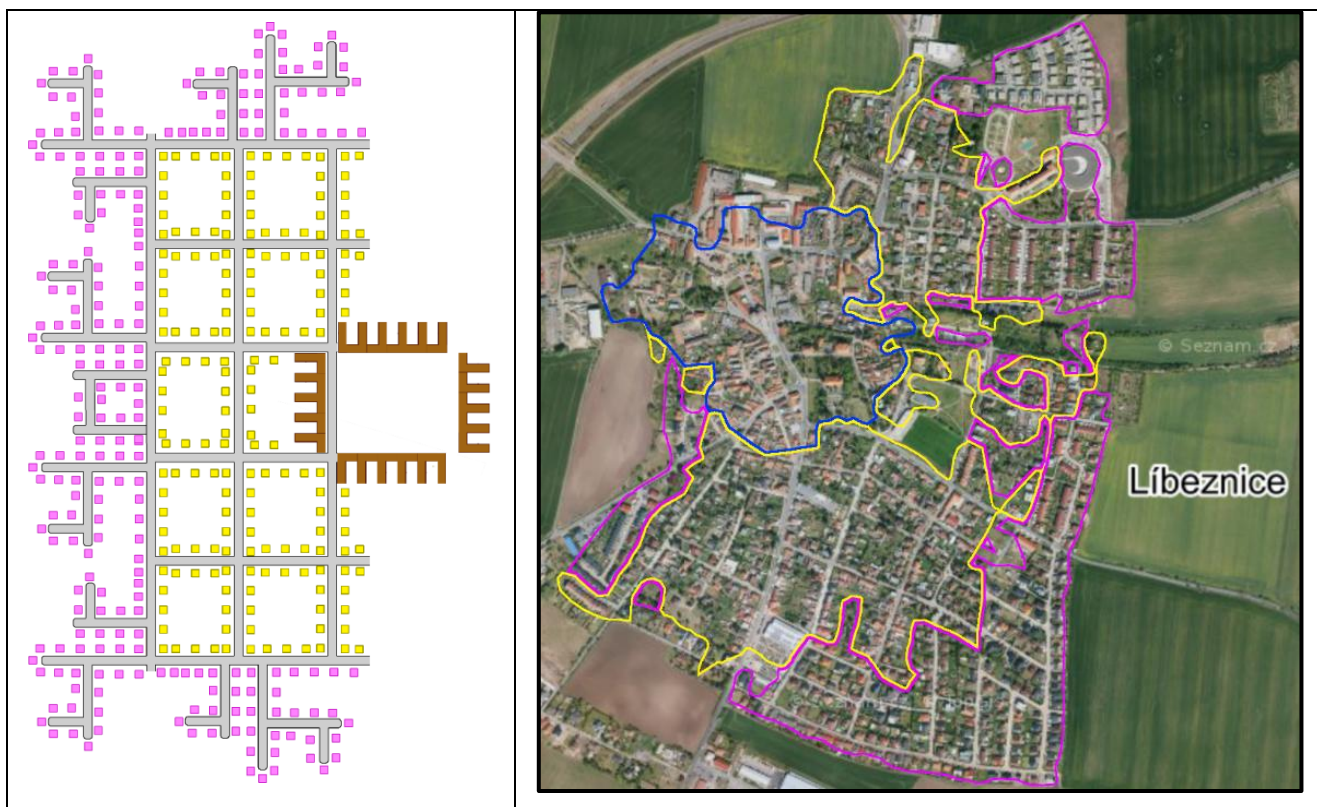


Za jeden z mála příkladů, které se alespoň vzdáleně přibližují rovnoměrnému koncentrickému tvaru, je možné považovat obec Světic v okrese Praha-východ, která se podle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. V roce 2003 nová zástavba obklopovala původní tvar souvisle ze S a Z strany, na JV však navazovalo pouze několik liniových prvků, soustřednost zástavby byla navíc narušena volně navazujícími přírůstky dále na Z. Pozdější přírůstky zaplnily mnoho proluk v zástavbě v J a V částech obce, nicméně na S a V straně obce nepřibyla od roku 2003 zástavba žádná. Díky tomu se původní historické jádro Světic dnes nenachází uprostřed současného půdorysného tvaru, ale poblíž SV okraje zástavby.

8.2.4.2 Koncentrický tvar s převažujícím směrem rozrůstání zástavby

Společným znakem tohoto tvaru a předchozího zmíněného tvaru je poměrně rovnoměrné rozrůstání sídla od původní zástavby do okolní krajiny. V případě koncentrického tvaru s převažujícím směrem ovšem k navazování nové zástavby na zástavbu předchozí nedochází koncentricky ve všech směrech, ale ve tvarech tvořících půlkruhovou zástavbu kolem zástavby starší. Původní historická zástavba tak zůstává umístěna na okraji výsledného tvaru. Tvar pak bývá poměrně těsně zastavěn v celé své ploše, díky čemuž působí poměrně kompaktně, na tvaru je nicméně často zjevná nesourodost zástavby – na jednom okraji výsledného půdorysného tvaru bývají zřetelné organické tvary charakteristické pro historickou zástavbu, na protějším okraji naopak převládají rovná zakončení novější suburbánní zástavby.

8.2.4.2 Koncentrický tvar s převažujícím směrem rozrůstání zástavby	
schematické znázornění	př.: Líbeznice



Příkladem koncentrického tvaru s převažujícím směrem rozrůstání zástavby je obec Líbeznice v okrese Praha-východ, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. V době II. vojenského mapování se jednalo o poměrně hustě zastavěnou ves hromadného typu. Do roku 2003 vznikla oblast plošné zástavby, která historický tvar těsně obklopovala v téměř jednolitém bloku, avšak pouze ze severního, východního a jižního směru – západním a severozápadním směrem se zástavba nerozrůstala vůbec. V následujících letech byl směr rozvíjení zástavby zachován – nová plošná zástavba opět obklopuje předchozí zástavbu pouze ze S, V a J směrů. Historická zástavba tak zůstává umístěna na západním okraji obce, na protějším okraji (zejména na JV) je zástavba zakončena rovnými liniemi typickými pro plošnou zástavbu. Jižní okraj zástavby těsně přiléhá k administrativní hranici obce, na JZ ji i přesahuje a zasahuje tak do území sousední obce Bořanovice.

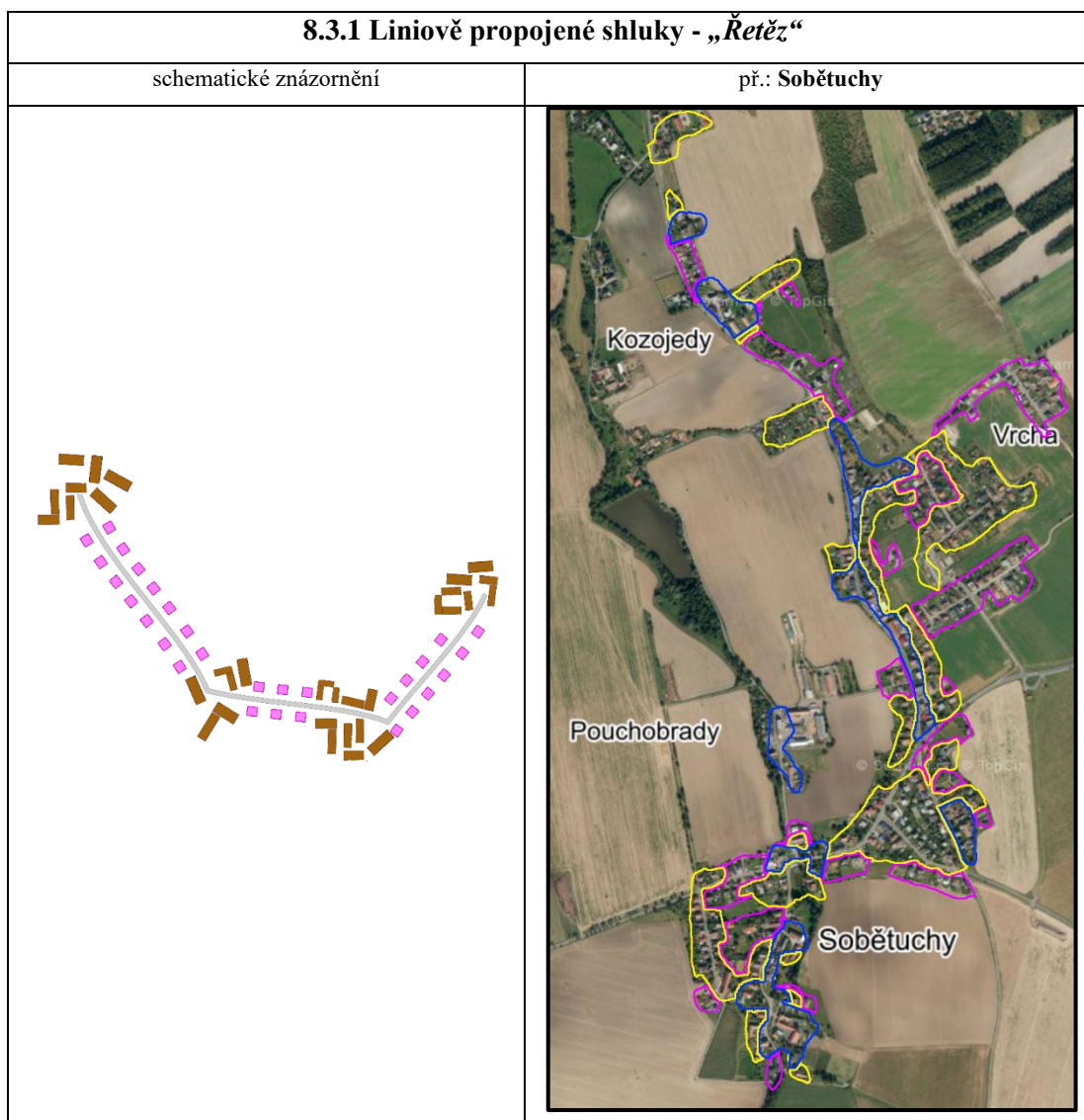
8.3 Tvary vzniklé propojením několika shluků

Poslední snadno vyčlenitelnou skupinu půdorysných tvarů suburbií tvoří tvary vzniklé propojením několika shluků zástavby. K vzniku těchto tvarů může docházet, jedná-li se historicky o disperzní shlukový tvar sídla, případně i nachází-li se několik sídel historicky libovolných tvarů v nevelké vzdálenosti od sebe. V obou případech je běžné, že dojde v rámci suburbanizace k propojení těchto shluků zástavby. Ve skupině je možné rozeznat dva nejběžnější typy: u prvního typu, ve kterém nové zástavby není příliš velké množství,

dochází k propojení shluků liniiovou zástavbou („Řetěz“), u druhého typu („Plátno“) dochází propojení shluků plošnou zástavbou – tento typ je proto běžný pro oblasti s významnějšími přírůstky nové zástavby.

8.3.1 Liniově propojené shluky - „Řetěz“

Tento tvar je výsledkem procesu propojování shluků historické zástavby liniiovými prvky, který probíhá obvykle podél existujících cest. Tento výrazně podlouhlý tvar připomínající řetěz nejčastěji vzniká, jsou-li původní sídla či shluky seřazeny do jedné linie. Podle fáze rozvoje zástavby bývá tvar méně či více rozvětvený podél existujících i nových cest, případně i doplněný o prvky plošné zástavby.



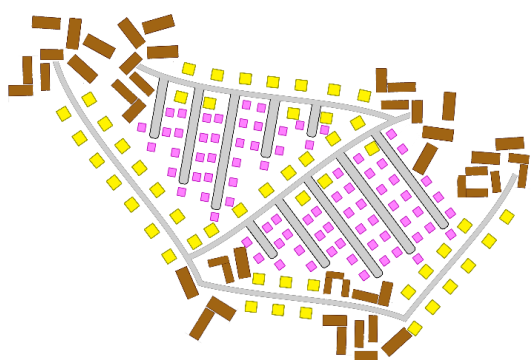
Příkladem obce, která má v současné době tvar liniiově propojených shluků („řetězu“), je obec Sobětuchy v okrese Chrudim, která se dle dat z roku 2016 nacházela v první zóně suburbanizace zázemí Chrudimi. Na dnešním území této obce se v době II. vojenského mapování nacházely 3 sídla – Sobětuchy, Pouchobradý

a Zavadilka. Sobětuchy a Zavadilka měly zástavbu rozdělenou do více shluků, obě tak měly částečně disperzní charakter – v případě Sobětuch se jednalo o 2 menší oblasti zástavby ve formě drobných shluků (hromadně-disperzní charakter), v případě Zavadilky se jednalo o 4 oblasti zástavby vystavěné liniově zejména po jedné straně cesty (řadově-disperzní charakter). Všechny zmíněné oblasti zástavby jsou dnes propojeny převážně liniovou zástavbou do jednoho velmi podlouhlého útvaru místy doplněného vrstvením, kolmicováním, náznaky plošné zástavby či napojením na zástavbu ze sousední obce (v místní části Kozojedy, které jsou součástí obce Lány). Původní sídlo Pouchobrady zůstává těsně nenapojeno na souvislou zástavbu tvořenou ostatními zmíněnými částmi.

8.3.2 Plošně propojené shluky - „Plátno“

8.3.2 Plošně propojené shluky - „Plátno“

schematické znázornění



př.: Hostivice



Jedná se o tvar s velkým podílem plošné zástavby, v sídlech tohoto typu často plošná zástavba převládá tvoří většinu veškeré zástavby. V případě tohoto tvaru je plošná zástavba umístěna v prostoru přibližně vymezeném jednotlivými původními shluky disperzních vsí či několika historickými sídly umístěnými v nevelké vzdálenosti od sebe. Podle toho, zda byl rozvoj zástavby od 19. století poměrně časově vyrovnaný, nebo zda k výraznému rozvoji dochází až v posledních letech, lze u tohoto tvaru rozlišit dva dílčí typy. U prvního nejprve dochází k propojení původních shluků či sídel liniovou zástavbou podél existujících cest (vzniká tak přechodně předchozí zmíněný tvar – liniově propojené shluky) a posléze k zaplnění prostorů ohraničených těmito liniemi plošnou zástavbou (jak je zobrazeno na schématu). U druhého dílčího typu je první fáze propojování liniovou zástavbou vynechána a dochází k rozvíjení plošnou zástavbou v přímé návaznosti na zástavbu historickou. V obou případech se výsledném půdorysném tvaru často historická zástavba nachází ve vnitřních částech zástavby a historická zástavba se naopak nachází při

okrajích celého útvaru. Jedná se o jeden z půdorysných tvarů, které se svým charakterem nejvýrazněji přibližují zástavbě městské.

Příkladem tvaru plošně propojených shluků je v dnešní době například velká část města Hostivice v okrese Praha-západ, které se dle dat z roku 2016 nacházelo v první zóně suburbanizace zázemí Prahy. Na dnešním území tohoto města bylo možné v době II. vojenského mapování vymezit 5 sídel: Břve, Hostivice, Jeneček, Litovice a Peterkův Mlýn. 3 ze zmíněných sídel (Hostivice, Jeneček a Litovice) jsou dnes výše popsáním způsobem propojeny souvislou zástavbou. Ze satelitních snímků je zřetelný rozdíl mezi organickým charakterem historické zástavby, která se nachází na SV (Hostivice), JZ (Litovice) a SZ (Jeneček) okrajích souvislé zástavby, a plošnou zástavbou s převážně čtyřúhelníkovou uliční strukturou, která vznikla během 20. a 21. století zejména v prostoru vymezeném těmito sídly a v jejich nejbližším okolí. V případě Hostivice nedošlo k přechodnému propojení původních sídel liniovou zástavbou – téměř veškerá zástavba vzniklá po II. vojenském mapování, s výjimkou dvou oblastí těsně přiléhajících k železnici (dnes ulice *Za Mlýnem* a *9. května*), má charakter plošné zástavby.

9. Závěr

Základní motivací pro volbu tématu pro tuto práci byl nedostatek literatury popisující prostorové vlastnosti suburbánních sídel a potřeba vytvoření typologie půdorysných tvarů suburbánních sídel, která by mohla být využívána v dalším výzkumu v oblasti suburbanizace. Do této míry práce uspěla, vytvořila návrh na typologii procesů podílejících se na přetváření venkovských sídel v suburbanizovaná, typologii běžně se vyskytujících tvarů uliční sítě v suburbánní zástavbě a alespoň částečnou typologii nejčastěji se vyskytujících půdorysných tvarů suburbánní zástavby ve vztahu k historickým tvarům.

Vzhledem k tomu, že se jedná o jeden z prvních pokusů o ucelené vymezení typů půdorysných tvarů suburbanizace, je pravděpodobné, že bylo v rámci jeho vytváření mnoho faktorů opomenuto, a že při náhledu z jiných hledisek by mohla vzniknout typologie odlišná. Nicméně tento pokus může sloužit alespoň jako základ pro budoucí výzkumníky, kteří mohou na práci navázat či případně s jejími závěry polemizovat.

Navíc bylo mnoho hledisek, které bylo v původním záměru autora do práce zařadit, pro velký rozsah práce úmyslně opomenuto – např. otázky týkající se vztahu směru rozvoje suburbanizovaných sídel a umístění suburbanizované obce vůči jádrovému městu či vedení komunikace propojující suburbanizovanou obec s jádrovým městem. Mezi další hlediska, která mohou být v budoucnu zkoumána, patří porovnání tvarů s příklady ze zahraničí, zkoumání vlivu tvaru fyzickogeografických prvků na rozvoj zástavby, názory a přístupy lidí zabývajících se územním plánováním v rámci suburbánních oblastí a mnoho dalších.

10. Summary

The main motivation behind picking the topic for this thesis was a lack of literature that has been written so far about the spatial characteristics of suburban settlements and a sense of need of creating a typology of settlement patterns of suburban settlements which could later be used in subsequent research in the realm of the process of suburbanization. In that sense the thesis has managed to achieve its goals – it created a proposed typology of processes influencing the transformation of rural settlements into suburban ones, a proposed typology of street patterns often found in suburban built-up areas, and at least a partial typology of the most commonly found settlement patterns of suburban built-up areas in relation to historical settlement patterns.

Considering the fact that this is one of the first attempts at making a comprehensive classification of suburban settlement pattern types, it's likely that there were lots of things unwittingly omitted, and that with a different approach other kinds of classification might have arisen. Nevertheless this attempt may serve at least as a basis for further researchers, who can build up from its conclusions, or can use it as a point of discourse.

Furthermore, there have been several approaches, which were willingly omitted for the scope of the thesis, including questions pertaining to the relation between the prevalent direction of built-up area development and their position relative to the core city or the positioning of the main road connecting the suburban settlement with the urban core. Other approaches, which may be looked into later, include the comparison of Czech suburban settlement patterns with those from abroad, the influence of terrain elements on the way suburban settlements are developed, what people from urban planning industries might have to say about the matter and many more.

Literatura a zdroje:

2nd Military Survey, Austrian State Archive. *Archivní mapový podklad z 19. století*. Dostupný online na serveru mapy.cz

ČÚZK – Český úřad zeměměřický a katastrální. (Platnost dat k roku 2022). *Stavební objekt. VDP – Veřejný dálkový přístup k datům RÚIAN – registru územní identifikace, adres a nemovitostí*. Dostupné online na vdp.cuzk.cz/vdp/ruian/stavebniobjekty/vyhledej

ČÚZK – Český úřad zeměměřický a katastrální. *Letecké měřické snímky – Archiv*. Dostupné online: ags.cuzk.cz/archiv/

GEODIS Brno, s.r.o. (2003). *Archivní letecká mapa '03*. Dostupná online na serveru mapy.cz

HALÁS Marián, BRYCHTOVÁ Šárka, FŇUKAL Miloš. (2013). *Základy humánní geografie 1: Geografie obyvatelstva a sídel*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-3848-1
Dostupné online: geography.upol.cz/soubory/lide/halas/HG1/ZH1_Skriptum.pdf

KLSÁK Adam, LAŠTOVIČKA Josef. *Zóny rezidenční suburbanizace v Česku (2010-2016)*. Webová aplikace. Mapový portál UNCE – Geografická sekce Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy. Dostupné online: cuni.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6f890fb166fd487e9d732bd7d35bf859

MapTiler & OpenStreetMap contributors – *Old Maps Online: Discovering the Cartography of the Past*. Dostupné online: oldmapsonline.org/

OUŘEDNÍČEK Martin, ŠPAČKOVÁ Petra, KLSÁK Adam. (2018). *Metodika sledování rozsahu rezidenční suburbanizace v České republice. Pátá verze*. URRLab – Urbánní a regionální laboratoř, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha. Dostupné online: urrlab.cz/novy/wp-content/uploads/2021/12/metodikaRS_verze5.pdf

OUŘEDNÍČEK Martin, ŠPAČKOVÁ Petra, KLSÁK Adam, NEMEŠKAL Jiří. (2018): *Zóny rezidenční suburbanizace v obcích Česka 2016. Specializovaná mapa*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha. Dostupné online: atlasobyvatelstva.cz/cs/zony-2016

PEŠTA Jan. (2000). *Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech*. s. 153-168 in RAZÍM Vladislav, ed.: *Průzkumy památek*. roč. 2000/č.II. ISSN 1212-1487. Dostupné online: pruzkumypamatek.cz/pdf/2000-02-18.pdf

Seznam.cz, a.s. a TopGis, s.r.o. (2022). *Letecká mapa (ortofotomapa)*. Dostupná online na serveru mapy.cz

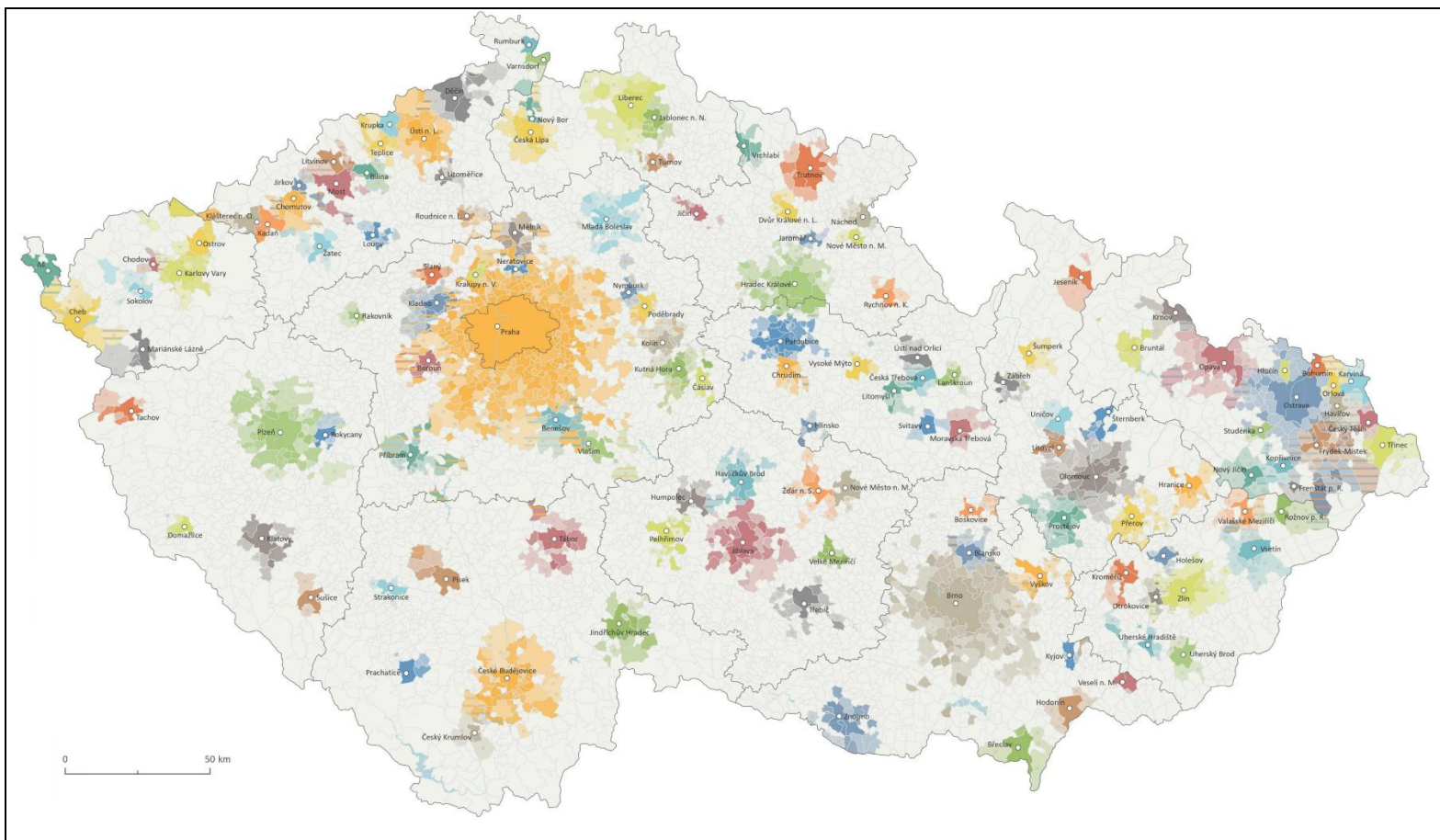
URRlab – Urbánní a regionální laboratoř UK. (2016). *Zóny rezidenční suburbanizace v obcích ČR – tabulka s vymezením jednotlivých zón*. Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, Praha. Dostupné online: atlasobyvatelstva.cz/sites/default/files/UPLOAD/atlasobyvatelstva/zony_sub_2008-2016_verejne_1.xlsx

ROZMANOVÁ Naděžda, POKORNÁ Zuzana (2018). *Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územních plánech, verze 2018*. ÚÚR – Ústav územního rozvoje, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. ISBN 978-80-87318-66-9. Dostupné online: mmr.cz/getmedia/c55ff4b5-d44a-4ac1-9cf7-a09f9ef0b2cd/C

VOJÁČEK Přemysl. (2008). *Morfologie suburbií v zázemí Prahy. Bakalářská práce*. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha. Dostupné online: dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/5547/BPTX_2007_2_11310_MDIPL001_168669_0_53176.pdf

Příloha č. 1 – mapa vymezující zóny suburbanizace v obcích Česka v roce 2016

(Zdroj: Ouředníček et al., 2018)



Příloha č. 2 – mapa vymezující zóny suburbanizace v obcích Česka v roce 2016

(Zdroj: URRlab, 2016)

Název	počet obyvatel k 31. 12. 2016	počet přistěhovalých v letech 2009-2016	počet nově vystavených bytů v letech 2009-2016	Kraj	Jádro 1	Jádro 2	Jádro 3
Adamov	880	399	103	Jihočeský	České Budějovice		
Boršov nad Vltavou	1857	598	97	Jihočeský	České Budějovice		
Dolní Pěna	349	175	41	Jihočeský	Jindřichův Hradec		
Dolní Třebonín	1300	359	25	Jihočeský	České Budějovice	Český Krumlov	
Hlincová Hora	420	197	35	Jihočeský	České Budějovice		
Homole	1528	567	123	Jihočeský	České Budějovice		
Jívno	318	138	34	Jihočeský	České Budějovice		
Libnič	509	213	50	Jihočeský	České Budějovice		
Litvínovice	2526	904	187	Jihočeský	České Budějovice		
Rodvínov	588	207	54	Jihočeský	Jindřichův Hradec		
Roudné	1244	618	150	Jihočeský	České Budějovice		
Srubec	2441	1200	235	Jihočeský	České Budějovice		
Ústrašice	372	128	34	Jihočeský	Tábor		
Včelná	1875	679	149	Jihočeský	České Budějovice		
Vidov	557	219	23	Jihočeský	České Budějovice		
Vrábče	757	276	61	Jihočeský	České Budějovice		
Vráto	397	223	40	Jihočeský	České Budějovice		
Bílovice nad Svitavou	3646	1058	81	Jihomoravský	Brno		
Březina (dříve okres Blansko)	1011	364	103	Jihomoravský	Brno		
Brod nad Dyjí	519	166	66	Jihomoravský	Brno		
Bukovinka	578	219	42	Jihomoravský	Brno		
Česká	1012	453	127	Jihomoravský	Brno		
Drásov	1691	585	132	Jihomoravský	Brno		
Hajany	446	157	39	Jihomoravský	Brno		
Holasice	1140	347	98	Jihomoravský	Brno		
Holubice	1174	424	146	Jihomoravský	Brno		
Jinačovice	706	216	52	Jihomoravský	Brno		
Kanice	951	405	87	Jihomoravský	Brno		
Krasová	376	167	38	Jihomoravský	Brno	Blansko	
Malešovice	611	222	66	Jihomoravský	Brno		
Medlov	806	264	87	Jihomoravský	Brno		
Moravany	2741	1253	476	Jihomoravský	Brno		
Nový Šaldorf-Sedlešovice	1526	618	131	Jihomoravský	Znojmo		
Otmarov	337	100	37	Jihomoravský	Brno		
Popůvky	1532	839	256	Jihomoravský	Brno		
Rebešovice	953	389	93	Jihomoravský	Brno		
Rozdrojovice	993	302	37	Jihomoravský	Brno		
Syrovice	1676	660	197	Jihomoravský	Brno		
Troubsko	2250	541	58	Jihomoravský	Brno		
Velatice	722	194	54	Jihomoravský	Brno		
Vranovice	2315	538	190	Jihomoravský	Brno		
Zbýšov	643	194	30	Jihomoravský	Brno		
Boží Dar	232	86	56	Karlovarský	Karlovy Vary	Ostrov	
Hájek	616	236	47	Karlovarský	Karlovy Vary	Ostrov	
Jenišov	972	449	130	Karlovarský	Karlovy Vary		
Krásná	571	220	47	Karlovarský	Aš		
Otovice	892	421	87	Karlovarský	Karlovy Vary		
Béleč nad Orlicí	329	124	39	Královéhradecký	Hradec Králové		
Staré Buky	582	224	41	Královéhradecký	Trutnov		
Vysoká nad Labem	1598	668	160	Královéhradecký	Hradec Králové		
Bedřichov	327	129	46	Liberecký	Liberec	Praha	Jablonec nad Nisou
Horní Libchava	747	278	59	Liberecký	Česká Lípa		
Šimonovice	1143	586	148	Liberecký	Liberec		
Čeladná	2739	954	248	Moravskoslezský	Ostrava	Frydek-Místek	
Karlova Studánka	193	64	38	Moravskoslezský	Bruntál	Opava	
Malenovice	722	289	49	Moravskoslezský	Ostrava	Frydek-Místek	
Sviadnov	1866	686	152	Moravskoslezský	Frydek-Místek	Ostrava	
Hlušovice	858	298	54	Olomoucký	Olomouc		
Mrsklesy	681	167	52	Olomoucký	Olomouc		
Býšť	1508	352	59	Pardubický	Hradec Králové		
Černá u Bohdanče	432	210	67	Pardubický	Pardubice		
Libišany	545	161	49	Pardubický	Hradec Králové		
Mikulovice	1217	490	100	Pardubický	Pardubice		
Němčice	606	266	45	Pardubický	Pardubice		
Rudoltice	1859	780	107	Pardubický	Laňškroun		
Sobětuchy	961	456	78	Pardubický	Chrudim		
Spojil	486	154	34	Pardubický	Pardubice		
Srch	1588	590	133	Pardubický	Pardubice		
Srnojedy	689	213	41	Pardubický	Pardubice		
Staré Hradiště	1829	775	144	Pardubický	Pardubice		
Staré Jesenčany	405	195	49	Pardubický	Pardubice		

název	počet obyvatel k 31. 12. 2016	počet přistěhovaných v letech 2009-2016	počet nově vystavených bytů v letech 2009-2016	Kraj	Jádro 1	Jádro 2
Bdeněves	650	198	31	Plzeňský	Plzeň	
Chotkov	1141	356	63	Plzeňský	Plzeň	
Letkov	659	206	54	Plzeňský	Plzeň	
Losiná	1315	365	105	Plzeňský	Plzeň	
Štěnovice	2021	591	121	Plzeňský	Plzeň	
Štěnovický Borek	574	198	28	Plzeňský	Plzeň	
Trnová	893	194	78	Plzeňský	Plzeň	
Tymákov	969	320	70	Plzeňský	Plzeň	
Vejpřice	4191	1434	275	Plzeňský	Plzeň	
Vočov	866	369	97	Plzeňský	Plzeň	
Babice	1079	734	151	Středočeský	Praha	
Bašť	2335	1469	390	Středočeský	Praha	
Bořanovice	829	386	79	Středočeský	Praha	
Borek	314	124	31	Středočeský	Praha	
Bradlec	1327	601	117	Středočeský	Mladá Boleslav	
Břežany II	772	296	69	Středočeský	Praha	
Březí	523	180	36	Středočeský	Praha	
Březno	992	300	62	Středočeský	Mladá Boleslav	
Březová-Oleško	1089	543	87	Středočeský	Praha	
Bubovice	517	294	82	Středočeský	Praha	
Buková u Příbramě	363	133	39	Středočeský	Příbram	Praha
Buštěhrad	3329	1225	270	Středočeský	Praha	Kladno
Čakovičky	633	240	61	Středočeský	Praha	
Černolice	443	210	30	Středočeský	Praha	
Červený Újezd	1216	420	110	Středočeský	Praha	
Čestlice	644	248	50	Středočeský	Praha	
Chýně	2648	1554	307	Středočeský	Praha	
Chýnice	386	124	23	Středočeský	Praha	
Čtyrkoly	683	257	51	Středočeský	Praha	
Dobřejovice	1113	590	87	Středočeský	Praha	
Dolní Břežany	3896	1644	258	Středočeský	Praha	
Doubek	432	279	84	Středočeský	Praha	
Doubravčice	656	326	52	Středočeský	Praha	
Drahelčice	963	582	181	Středočeský	Praha	
Dřevčice	769	316	94	Středočeský	Praha	
Herink	577	499	156	Středočeský	Praha	
Hlásná Třebaň	996	452	92	Středočeský	Praha	
Holubice	1844	968	136	Středočeský	Praha	
Horní Bezděkov	626	188	33	Středočeský	Kladno	Praha
Horoměřice	4015	2036	294	Středočeský	Praha	
Horoušany	1324	745	155	Středočeský	Praha	
Hostivice	8244	3111	500	Středočeský	Praha	
Hostouň	1137	353	83	Středočeský	Praha	
Hovorčovice	2369	1092	166	Středočeský	Praha	
Hradešín	453	211	57	Středočeský	Praha	
Hřebeč	2092	823	170	Středočeský	Kladno	Praha
Hrusice	799	324	44	Středočeský	Praha	
Husinec	1437	614	41	Středočeský	Praha	
Jenštejn	1189	695	77	Středočeský	Praha	
Jesenice	8992	4615	654	Středočeský	Praha	
Jinočany	1876	818	85	Středočeský	Praha	
Jirny	2745	1097	150	Středočeský	Praha	
Kamenice	4413	1481	326	Středočeský	Praha	
Karlík	540	236	14	Středočeský	Praha	
Klecany	3365	1536	431	Středočeský	Praha	
Klínec	690	304	69	Středočeský	Praha	
Kostelec u Krázků	690	267	66	Středočeský	Praha	
Kozojedy	869	368	72	Středočeský	Praha	
Kozomín	441	210	35	Středočeský	Praha	
Křenice	728	414	121	Středočeský	Praha	
Kunice	1431	654	163	Středočeský	Praha	
Květnice	1561	873	179	Středočeský	Praha	
Lety	1516	534	99	Středočeský	Praha	
Libeznice	2705	1253	266	Středočeský	Praha	
Lichoceves	388	248	36	Středočeský	Praha	
Líšnice	704	365	35	Středočeský	Praha	
Louňovice	1086	451	88	Středočeský	Praha	
Měšice	1903	848	138	Středočeský	Praha	
Mníšek pod Brdy	5522	2050	510	Středočeský	Praha	
Mratín	1317	527	71	Středočeský	Praha	
Mukařov	2427	1051	283	Středočeský	Praha	
Nehvizdy	2885	1640	442	Středočeský	Praha	
Nelahozeves	1965	892	208	Středočeský	Praha	
Nová Ves	1208	992	367	Středočeský	Praha	
Nová Ves pod Pleší	1109	368	78	Středočeský	Praha	
Nový Vestec	433	178	30	Středočeský	Praha	
Nučice	2181	1059	178	Středočeský	Praha	
Nupaky	1677	1532	509	Středočeský	Praha	

Název	počet obyvatel k 31. 12. 2016	počet přistěhovaných v letech 2009-2016	počet nově vystavěných bytů v letech 2009-2016	Kraj	Jádro 1	Jádro 2
Obříství	1367	576	120	Středočeský	Praha	
Ohrobec	1258	517	90	Středočeský	Praha	
Ořech	954	296	52	Středočeský	Praha	
Otovice	803	263	74	Středočeský	Praha	
Petřikov	553	215	50	Středočeský	Praha	
Petrov	663	258	26	Středočeský	Praha	
Polerady	248	78	35	Středočeský	Praha	
Popovičky	393	138	44	Středočeský	Praha	
Postřížín	1074	673	247	Středočeský	Praha	
Předboj	969	554	166	Středočeský	Praha	
Prezletice	1493	774	302	Středočeský	Praha	
Příšimasy	808	326	40	Středočeský	Praha	
Průhonice	2805	1194	70	Středočeský	Praha	
Psáry	3847	1351	194	Středočeský	Praha	
Ptice	793	306	61	Středočeský	Praha	
Pyšely	1905	709	162	Středočeský	Praha	
Radějovice	395	159	45	Středočeský	Praha	
Radonice	953	429	128	Středočeský	Praha	
Ritka	1175	502	132	Středočeský	Praha	
Roztoky	8317	2403	250	Středočeský	Praha	
Rudná	5025	1580	162	Středočeský	Praha	
Sedlec	344	157	58	Středočeský	Praha	
Šestajovice	3621	1707	320	Středočeský	Praha	
Sibřina	846	447	74	Středočeský	Praha	
Skorkov	593	185	34	Středočeský	Praha	
Škvorec	1662	744	130	Středočeský	Praha	
Slatina	588	258	74	Středočeský	Praha	Kladno
Slušnice	461	212	57	Středočeský	Praha	
Statenice	1441	746	158	Středočeský	Praha	
Stehelčevy	888	330	96	Středočeský	Praha	Kladno
Strančice	2323	861	188	Středočeský	Praha	
Struhařov	789	284	61	Středočeský	Praha	
Studeněves	485	189	28	Středočeský	Slaný	Praha
Sulice	1792	778	188	Středočeský	Praha	
Svárov	584	210	32	Středočeský	Praha	
Svémyslice	451	350	93	Středočeský	Praha	
Světlé	1173	379	58	Středočeský	Praha	
Svínaře	702	308	83	Středočeský	Praha	
Svojetice	992	475	104	Středočeský	Praha	
Tachlovice	893	331	72	Středočeský	Praha	
Těhov	933	456	100	Středočeský	Praha	
Tehovec	560	257	68	Středočeský	Praha	
Trnová	396	289	115	Středočeský	Praha	
Trubín	425	205	59	Středočeský	Beroun	Praha
Tuklaty	952	334	69	Středočeský	Praha	
Tursko	812	305	38	Středočeský	Praha	
Úholičky	773	299	60	Středočeský	Praha	
Veleň	1287	578	175	Středočeský	Praha	
Velká Dobrá	1724	555	72	Středočeský	Kladno	Praha
Velké Přílepy	3389	1715	147	Středočeský	Praha	
Vestec	2500	1256	87	Středočeský	Praha	
Větrušice	627	302	61	Středočeský	Praha	
Všestary	840	330	46	Středočeský	Praha	
Vysoký Újezd	766	302	102	Středočeský	Praha	
Zbuzany	1298	783	116	Středočeský	Praha	
Zdiby	3415	1806	299	Středočeský	Praha	
Žehušice	780	274	77	Středočeský	Kutná Hora	
Zeleneč	3173	828	97	Středočeský	Praha	
Zlatá	309	246	66	Středočeský	Praha	
Zlončice	547	223	19	Středočeský	Praha	
Zlonín	568	412	145	Středočeský	Praha	
Janov	345	149	9	Ústecký	Děčín	
Přestanov	394	139	9	Ústecký	Ústí nad Labem	
Bílý Kámen	280	90	29	Vysočina	Jihlava	
Lavičky	538	107	62	Vysočina	Velké Meziříčí	
Rančívov	405	124	23	Vysočina	Jihlava	
Ždírec	449	212	70	Vysočina	Jihlava	