

Cesty a struktury evropské krajiny

M. Lapka, E. Cudlínová: Roads and Structures of European Landscape. Život. Prostr., Vol. 36, No. 6, 285 – 288, 2002.

The article exposes historical roots of many contemporary traffic problems. After historical excursion to the system of European landscape of patches, patterns and mosaics influenced by roads authors give several interesting examples of historical development of roads and settlements in the Šumava Mts. and in the Vltava river basin. The roads have represented the main source of welfare, they have determined development or decay of many towns and other social structures.

There appears a paradox today: it is the first time when a road doesn't pose only connection, but also separation. It means the separation of landscape, regional and social separation. In contemporary system of values the road, motorway, highway still represents some symbol of economic and social success. This symbol is supported also by the Czech industry that produces every year more than 460 thousand of passenger cars. This requires new and better roads, car services, parking places, etc. Turn point lies in our mediaeval thinking about roads being the main source of wealth, despite of fact, that the wealth can represent also patches into mosaic itself.

Vnímání "naší" krajiny s výraznou sítí cest považujeme za natolik přirozené a samozřejmé, že si nedokážeme představit, že by to mohlo být jinak. Cesty, silnice, stezky, ulice a cestičky vytvářejí po celé Evropě síťovou strukturu. To nám umožňuje dobře "číst" krajinu, orientovat se v ní. Síť cest vytváří hranice jednotlivých plošek, vzorů a odděluje mozaiky v krajině tak, jak nás to klasicky učí krajinná ekologie pojímající krajinu z prostorového hlediska jako sled poskládaných mozaik (například Forman, 1995). Tam, kde cesty chybí, je v našem pojetí většinou divočina, ovšem i v ní a v horách vedou v Evropě alespoň značené turistické stezky.

Mnoho dnes slyšíme o problémech, které přináší automobilová doprava. Jsou to vážné problémy ekologické, zdravotní rizika, problémy se zabíráním půdy, sociální problémy těch, co jsou nuceni žít v hlukovém a smogovém zatížení způsobeném dopravou. Pravidelné letní kolapsy dálnic, kdy bohatá severozápadní Evropa táhne na jih na dovolenou se opakují, když se koncem léta zase všichni vrací zpět. Známe dopravní zácpy ve velkoměstech, v každém autě většinou jeden člověk dodržující svůj sociální status a platící za něj několikahodinovým popojížděním po městě, aniž by se snížil k využití městské hromadné dopravy nebo šel

snad (ale to je již opravdu vrchol!) pěšky. Ke každému z těchto problémů, které souvisí s dopravou, mají co říci odborníci a existuje řada exaktních studií o zdravotních důsledcích hluku, smogu či NO_x na člověka. Proč tyto problémy narůstají? Nenastalo nějaké vykojení v souvislosti s využíváním krajiny a pojetím cesty? Pokusíme se ukázat několik prastarých souvislostí, které ovlivňují řešení a pojetí cesty dodnes, jen nabývají nových, někdy nečekaných a nechtěných forem.

Zlatá stezka

Česká kotlina v době keltského osídlení, i přes pralesy na Šumavě, nebyla izolovaným územím, zvláště od jihu. Vůbec překvapuje, jak dlouho se udržuje na středověkých mapách severojižní směr. Ještě r. 1500 v době rozkvětu hanzы vidíme na mapě silničních tahů norimberského kartografa Etzlauba silnice s reálně udávaným počtem mil, celkem přesné obrysy pevniny kolem Severního a Středozevního moře, ovšem téměř výlučně jsou zaznamenány cesty směřující severojižním směrem, a to do Říma. Mapa je také obráceně orientována, jih se nachází při horním okraji, jak bylo tehdy zvykem. Podobné vedení cest, tentokrát z jihu na sever, najdeme



Část systému Zlaté stezky je dnes turisticky přístupná i díky městu Prachatice

na mapě rekonstrukce *Zlaté stezky*, kterých bylo samozřejmě více. Povodí Dunaje a Vltavy je propojeno přes Šumavu dálkovým obchodem nejméně od 9. stol., kdy byl již znám Rafelstettský celní řád. Hlavním dováženým zbožím však nebylo zlato, jak by se mohlo mylně odvozovat z pojmenování *Zlatá stezka*, ale sůl, i když zlato po staletí putovalo oběma směry také. Města jako Hallstatt, Salzburg, na naší straně především Prachatice, Domažlice, Železná Ruda, Hartmanice, Kašperské Hory, Vimperk a mnoho dalších měst a městeček byly založeny a bohatly na solném obchodě. Byly to solné stezky, ze kterých se pomocí cel, překladišť zvaných solnice a přísným vytyčováním povinného směru, který nesměl města obcházet, stávaly stezky napájící zlatem území hluboko do vnitrozemí české kotliny.

A byla to právě cesta, stezka, silnice, po které proudilo bohatství, informace i první kulturní výměny. V jakém stavu asi byly tyto cesty se lze dočíst z neustálého a marného vyzývání českého sněmu. Údržbu mělo vykonávat to panství, přes které stezka vedla. Jiří Andreska v *Šumavských solných stezkách* (1994) cituje žaloby na "zlé a vybité" cesty, kde je třeba zapřáhnout do vozu až 20 koní, aby bylo možné vytáhnout vůz zapadlý do bláta. Dochované stížnosti hovoří o cestách "zvratlivých, šlakovitých, vejratných, zarostlých, zabahněných a temenišťovatých (podmáčených), v nichž jezdit bylo životu lidí i koní nebezpečné". A přesto to byly právě tyto stezky a bídné cesty, které vytvořily ze Šumavy kulturní krajinu, jak ji známe dnes. A vytvořily ještě něco více: síť osídlení. Brod byl zvláště vhodným místem pro založení města, také se mnoho Brodů a Brůdků v názvu měst zachovalo dodnes. K ochraně stezky patřil hrad, později s rozrůstajícím se městečkem v podhradí. Navlákáním na staré cesty vznikala a zanikala sídelní struktura. Abychom si udělali představu o provozu na uváděném systému *Zlatých stezek*, tak v 16. století se na *Zlaté stezce* z Prachatic do Pasova pohybovalo až 1 200 koní. Jen jejich zabezpečení potra-

vou vyvíjelo velký tlak na zemědělskou kolonizaci Šumavy. V době historické trval provoz na *Zlatých stezkách* kolem tisíc let, s velkými rozdíly ve stáří jejich jednotlivých větví: nejstarší vyšebrodská byla používána již v době bronzové kolem druhého tisíciletí před n. l., opačným příkladem je založení cesty přes Pěknou (1558).

Svatý Vintř a Stezka porozumění

Z dávných dob neznáme z oblasti Šumavy jméno žádného člověka. Pak se objevuje postava sv. Vintře (Gunthera), vznešené, duchovní

a trochu tajemné postavy durynského hraběte, který se stal poustevníkem a obratným diplomatem v jednáních mezi německým císařem Jindřichem II. a českými knížaty Oldřichem a jeho synem Břetislavem. Žil v letech 955–1045 a je ctěn nejen proto, že dosáhl na tu dobu neuvěřitelný věk devadesáti let. Vedl poustevnický způsob života a přitom měl velké styky na císařském i na českém dvoře, kde byl váženým hostem. Je také znám jako zakladatel stezky spojující Bavorsko a Čechy z Rinchnachu do Dobré Vody na Šumavě. I když lze pochybovat, zda dokázal vystavět v pralesním území se svými druhy, sám ve věku přes osmdesát let, novou stezku, je prostě spjata s jeho jménem. Pravděpodobně šlo o opravu a zprovoznění starší stezky. To však nic neubírá na skutečnosti, že to byla opět cesta, spojnice, která se stala symbolem pro postavu sv. Vintře a tento symbol, transformován jako turistická "*Stezka porozumění*" je v česko-německých vztazích využíván dodnes. V turistickém průvodci se doslova píše: "*Byl znám jako mírumilovný prostředník při jednání mezi Západem a Východem a putování v jeho stopách přispívá i nyní k vzájemnému smíření a pochopení obyvatel obou sousedních zemí.*"

Anglická benediktinská mapa a jiná evropská kartografická díla

Podívejme se však do širší Evropy. Na mapě, která byla zastaralá již v době svého vzniku v polovině 14. století, vidíme nahoře prázdné území, biblický ráj, ze kterého vytékají řeky. Uprostřed je umístěn Jeruzalém, je tu Evropa, Asie a Afrika, Černé, Rudé a Středozemní moře tvoří písmeno T. Tato anglická benediktinská mapa (autorem je mnich Ranulf Higden) ukazuje svět jako reálný symbol křesťanské víry. Cesty zde archaicky nehrají velkou roli, snad jen pečlivě vyznačené vodní toky. V katalánském atlasu světa z r. 1375 je již všechno jinak.

V mistrovském díle kartografie se podle námořních map podařilo sestavit pozoruhodně přesnou mapu, zvláště Evropy, s hlavními cestami, vzdálenostmi a mapa je již orientována na sever podle kompasu. Evropa se dostává do pohybu a kudy jinudy než po svých cestách a stezkách.

Cesty jako symbol

Nakolik jsou cesty důležitým symbolem evropské kultury, o tom svědčí pohádky jednotlivých národů. Jejich tradice nás zavádí do středověku, podle Ferdinanda Seibta do dosti přesného historického období *“před krizí a mor, do zlatého věku manuální práce”* pozdního středověku. V pohádkách je běžné, že se lidé vydávají na zkušenou. Nejen bohatí, ale i chudí řemeslníci, prostí pasáčky. Ve světě najdou většinou štěstí, osvědčí svůj důvtip, um a poctivost. Setkají se samozřejmě s cestami, silnicemi. Ty většinou končí někde u strašného, neproniknutelného, často *“mrtvého lesa”* nebo u jezera či moře, také mrtvého. Cesta se ztrácí, rozdvouje, vede městy a vesnicemi, spojuje království. Máme tu obraz ohromující mobility všech středověkých stavů, relativně svobodný pohyb, výzvu cesty. To vše umožnila neustále rostoucí pavučina zemských dálkových cest. Tvář evropské krajiny je od těch dob utvářena cestou, touto dálkovou spojnicí napájející města životem a bohatstvím. Tam, kde cesta nevede, prosperita chybí.

Od historických dob má Evropa přímou zkušenost s významem stezky, cesty, je jedno zda pozemní, vodní nebo později železniční. To vše je pokračováním důležitých zemských stezek. První evropská železnice, koněspřežka, vybudovaná v letech 1825 – 1828 Františkem Antonínem Gerstnerem, rozvíjí systém *Zlaté stezky* a dovádí ji do Českých Budějovic nejprve z Lince, později z alpského Gmundenu. Po uvolnění císařského monopolu na obchod se solí (r. 1829) se chopil příležitosti Vojtěch Lanna, přezdívaný Vltavský admirál a dovedl k vrcholu obchodní loďstvo na Vltavě. Plavidla vozila především sůl do Prahy.

Pozitivní aspekty cest

Na mnoha dalších příkladech bychom viděli, jak cesta přivádí vše potřebné: lidi, služby, peníze, zboží, informace. Cesta je tepnou, kterou proudí obchod a prosperita. Cesta sama je zdrojem bohatství. A na mozaice evropské krajiny se zdá, že cesta je důležitějším zdrojem než místa, která spojuje. Mnoho hradů, měst a městeček bez provozované obchodní stezky upadlo až k zániku. Jakoby by byla sídelní struktura odvozená od stezek samotných. Výrazně liniová struktura evropské krajiny tomu odpovídá: dominující silnice a dálniční tahy často svým vedením směru překrývají stezky z raného středověku.



Vintířova kaplička pod vrcholem Břežníku

Negativní aspekty cestní dopravy

Vše je tak samozřejmé, že to často ani nevnímáme. V současné době, a zde se projevuje postmoderní doba velice zřetelně, však dochází k dosud nevídanému paradoxu: je to zřejmě historicky poprvé, kdy cesty nejen přinášejí zdroj prosperity, ale také začínají škodit. Smogem, prachem, hlukem. Cesty poprvé v historii nejen spojují, ale také rozdělují. Rozdělují krajinu liniovou bariérou, která je pro mnoho druhů živočichů nepřekonatelnou překážkou. Na silničních tazích a na dálnicích pak nalézají smrt. To se týká i člověka samotného. Statistiky dopravních nehod, kde dominuje jako příčina smrti nejčastěji nepřiměřená rychlost, hovoří neúprosně. A obce rozdělené necitlivě vedenou komunikací, nemožnost přejít v krajině linie silničních tahů, to zná asi každý z vlastní zkušenosti.

Je to vůbec poprvé, kdy se cesta obrací proti svému původnímu smyslu – být spojnicí – a začíná také rozdělovat. Příčin je mnoho. Jedna z nejdůležitějších je narůstající hustota dopravy, pro kterou nestačí narůstat síť silnic. Vzniká indukční efekt, na nové a širší cesty se nabaluje další a další doprava, služby, čerpací stanice, stánky, parkoviště, garáže. V argumentech politiků podvědomě přetrvává cesta jako symbol *Zlaté stezky*: *“Region potřebuje výstavbu nové dálnice pro svůj rozvoj.”* Nezáleží na tom, že je racionálně neudržitelné, co se po ní vlastně bude vozit. A tak je mnoho plánů jak vše zplavit, propojit koridory, urychlit. Cesta začíná silně rozdě-

lovat i v sociálním smyslu – na regiony, které *Zlatou stezku* mají a na ty, které leží mimo ni. Je jen logickým pokračováním tohoto způsobu myšlení, že regiony se snaží dálnici vybudovat. Stává se pro ně prestižním sociálním znakem. Fakt ekologické zátěže, indukce dopravy, záboru půdy, ekonomické výhodnosti, pohledu do budoucnosti, to vše se stává jen vedlejším argumentem.

Zdá se, že nastal čas, abychom si poprvé v evropské krajině uvědomili, že v její struktuře začínají být důležitější vnitřní body mozaiky, samotné plošky, nejen jejich hranice a cesty. Zdroje uvnitř mozaiky nabývají na důležitosti samy o sobě, nejen ve smyslu kam a jak nejrychleji je přemístit. Obrovský nárůst turistického průmyslu je ostatně založen právě na hodnotách těchto vnitřních plošek v mozaice krajiny. Že k tomu, paradoxně, turistika potřebuje co nejvíce přístupových cest, je typickým projevem postmoderní doby. Může však dojít k zásadnímu obratu od symbolu *Zlaté stezky* k místu samotnému? Domnívám se, že brzy to nebude. Podívejme se na několik faktů.

Výroba vozidel má 16 % podíl na sektoru zpracovatelského průmyslu, to je nejvíce ze všech, zaměstnává přes 100 000 lidí a tvoří podle statistických údajů největší položku v exportu České republiky (17 % za více než 208 mld. Kč). Počet osobních automobilů v přepočtu na tisíc obyvatel se od r. 1990 zvýšil z 2 411 na 3 548 za pouhých 7 let. Podíl dopravy na celkových emisích přes všechna technická zlepšení vozidel také narůstá: u NO_x to stále bylo přes 40 % v r. 1999. A poslední číslo nakonec.

Koncern Škoda Auto, a. s., zaznamenal v r. 2001 prodejní rekord 462 321 osobních vozidel (podle jejich vlastních údajů na internetových stránkách). To vše vyžaduje silnice, dálnice a služby s tím spojené. Zdá se, že *Zlatá stezka* vyrobila sama nástroj svého věčného udržovatele a rozšiřovatele.

Literatura

- Andreska, J.: Šumavské solné stezky. Kentaur, Praha, 1994.
 Forman, R. T. T.: Land Mosaics. The Ecology of Landscapes and Regions. Cambridge University Press., 1995.
 Panorama českého průmyslu 2001. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2002. (<http://www.mpo.cz>)
 Seibt, F.: Lesk a bída středověku. Mladá fronta Praha, 2000.
 Stezka sv. Vintíře. Informační leták. Pro město Hartmanice vydal AgAkcent, 2000.
 Zpráva o životním prostředí v ČR v roce 1997. MŽP ČR Praha, 1998.

PhDr. Miloslav Lapka, CSc., Ústav ekologie krajiny AV ČR, Na Sádkách 7, 370 05 České Budějovice
E-mail: milala@uek.cas.cz

Ing. Eva Cudlínová, CSc., Ústav ekologie krajiny AV ČR, Na Sádkách 7, 370 05 České Budějovice
E-mail: evacu@uek.cas.cz

Změny krajiny způsobené výstavbou dálnice

