



Sborník ze semináře AUÚP • BEROUN • 2009

QUÚP Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR



Ministerstvo pro místní rozvoj



Ústav územního rozvoje



Foto © Tomáš Havel

Beroun - Pražská brána

## Suburbanizace

Sborník ze semináře AUÚP • Beroun • 23.-24. 4. 2009

© Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR

© Ministerstvo pro místní rozvoj

© Ústav územního rozvoje

ISBN 978-80-87318-03-4

# OBSAH

|  |    |
|--|----|
| Úvod / Milan Körner.....   | 1  |
| Beroun – moderní královské město / Tomáš Havel.....  | 3  |
| Význam Berounska v metropolitním regionu Prahy... a v suburbánním procesu / Pavel Koubek.....                                  | 7  |
| Změny a trendy ve vývoji osídlení po roce 1990 / Jan Müller.....   | 11 |
| Porovnání vývoje osídlení v regionech Prahy, Mnichova a Vídně / Milan Körner.....  | 17 |
| Vliv kolejové dopravy na snižování negativních dopadů suburbanizace<br>– příklady z Mnichova, Prahy a Vídně / Ivan Lejčar..... | 31 |
| Rozvoj bydlení a ekonomických aktivit ve středočeském prostoru / Jiří Jedlička.....  | 36 |
| Specifické vazby krajiny a územního plánování v suburbanizovaném území / Vladimír Mackovič.....                                | 39 |
| Suburbanizace a územní plánování Prahy / Kateřina Szentesiová.....   | 43 |
| Suburbanizace v Průhonících a okolí / Hana Borovičková, Zdeněk Kindl.....  | 50 |
| Špecifiká rozvoja bratislavského regiónu / Bohumil Kováč.....  | 53 |
| Hradecko-pardubická aglomerace – socioekonomické podmínky / Martina Stuchlíková.....   | 58 |
| Ekonomické aspekty suburbanizace na příkladu rozvojové oblasti Prahy<br>na území Středočeského kraje / Vladimír Soukeník.....  | 63 |
| Suburbanizace – pohled developera / Igor Klajmon.....  | 66 |
| Měšice – suburbánní obec / Dana Pokojová.....  | 69 |
| Dolní Břežany – jak mlýnici suburbanizace ovlivnit / Věslav Michalik.....  | 72 |
| Změna sociálního prostředí v zázemí Prahy / Martin Ouředníček, Petra Puldová.....  | 75 |
| Zlatníky-Hodkovice: Charakteristika a preference staro a novousedlíků /<br>Petr Klápště, Miloš Říha, Eva Klápšťová.....        | 80 |
| Suburbanizace a systém veřejných prostorů /Alena Mocová.....   | 89 |
| Odlíšnosti vývoje regionů českých měst / Milan Körner.....   | 91 |
| Rozrůstání měst – řešení nebo problém?<br>Informace z mezinárodní konference, Praha, květen 2009 / Jan Fibiger.....            | 94 |



# Úvod

Milan Körner

## Suburbanizace

*byla tématem jarního Semináře AUÚP, který se konal ve dnech 23. a 24. dubna 2009 v Berouně.*

*Tento jev je významným a do značné míry problémovým faktorem vývoje osídlení po r. 1990. Nejvíce se projevuje v území Pražského metropolitního regionu, které se svými ekonomickými, demografickými i dalšími charakteristikami značně odlišuje od ostatního území ČR.*

Koncem letošního roku uplyne 20 let od doby, kdy došlo v tehdejší Československu k výrazným společenským změnám, které se promítly i do nového pojmání ekonomiky a práva.

Po počáteční stagnaci nastává intenzivní rozvoj jak bydlení, tak ekonomických aktivit. Tento rozvoj je značně regionálně diferencovaný a vzhledem k absenci regulačních mechanismů (mezi státem a obcí neexistovala samosprávná úroveň) nekontrolovaně živelný.

Výrazně pozitivním důsledkem nového vývoje je regenerace městských center, kde je regulace z velké části zajištěna památkovou ochranou.

Odložená poptávka po novém (vlastnickém) bydlení i vznik nových ekonomických subjektů vyvolává u velkých měst, zejména těch úspěšných, rozsáhlý tlak na výstavbu v příměstském území.

V řadě případů došlo k rozpadu dřívějších obcí, často též z důvodů „rozvojových“ ambicí odloučených částí. V několika případech se to týká i odtržení od velkého města.

Významnými subjekty v oblasti územního rozvoje se stali restituenti, realitní makléři, developéři a investoři, snažící se maximalizovat využití legislativně „nedokonale“ chráněných pozemků. Rozvoj je směřován především na zemědělské plochy v blízkosti větších měst a v koridorech silnic. Mimo bydlení se jedná i o rozsáhlé komerční areály obchodu, služeb a logistiky. Velmi často se realizoval na území velmi malých obcí, někdy bez jakékoliv urbanistické koncepce.

Územně plánovací legislativa dosud nevytváří odpovídající podmínky pro koncepční rozvoj území na regionální úrovni. Obrat dosavadních trendů směřující k transformaci nevyužívaných či nevhodně užívaných zastavěných ploch je zatím jen v počátku.

Proces suburbanizace je charakterizován především výstavbou nových bytů, převážně v rodinných domech. Významné zásahy do příměstské krajiny však představuje i výstavba rozsáhlých komerčních areálů.

Intenzita výstavby bytů je výrazně ovlivňována „prosperitou“ jádrového města, v některých případech i atraktivitou a „prosperitou“ některých příměstských měst a obcí, zejména v Pražském metropolitním regionu.

### **Intenzita výstavby bytů byla nejvyšší ve spádových obvodech POÚ:**

- více než 20 bytů/1 000 obyv./rok: Jesenice;
- více než 10 bytů/1 000 obyv./rok: Úvaly, Hostivice, Kamence, Odolena Voda a Roztoky;
- více než 5 bytů/1 000 obyv./rok: Kuřim (7,1), Šlapanice (6,1), Město Touškov (5,9), Dobřany (5,7), Holice (5,3), Horšovský Týn (5,3) a Starý Plzenec (5,0).

Při sledování intenzity výstavby bytů v jednotlivých obcích rovněž dominuje okolí Prahy.

Nejvyšší intenzitu vykazují: Květnice (125,9), Nupaky (89,5), Chýně (47,9), Jesenice (46,7), Vestec (41,0) a Šestajovice (40,7).

Nejrozsáhlejší suburbanizační rozvoj (mimo okolí Prahy) je v okolí měst České Budějovice, Pardubice a Brno.

Z měst (obcí) nad 5 000 obyvatel byla nejvyšší intenzita výstavby bytů v Jesenici, Hostivici, Milovicích, Roztokách a Odoleně Vodě v okolí hl. m. Prahy.

Z krajských měst vykazují nejvyšší intenzitu Jihlava (4,4), Praha (4,0), Brno (3,3), Olomouc a Liberec (2,8), Pardubice (2,7), České Budějovice (2,6) a Hradec Králové (2,4).

Pokud je intenzita vyšší než 3 byty/1 000 obyv./rok lze u obce (území) předpokládat nárůst počtu obyvatel, pokud je však nižší než 3, je pravděpodobný pokles počtu obyvatel.

Významnými faktory suburbánního rozvoje jsou:

- Poloha na komunikacích umožňujících spojení s centrem, zejména u železničních tratí s intervalovou či taktovou dopravou. Značná část „rozvojových“ obcí však leží mimo tyto koridory i mimo koridory kapacitních silnic.
- Dostupnost občanského vybavení. Zejména u velmi malých obcí toto vybavení zcela chybí a jeho kapacity v blízkých nižších centrech nemohou potřeby nových rozvojových obcí saturovat.
- Dojíždka do vyšších center (vč. dojíždky za prací), pokud ji není možné realizovat příměstskou kolejovou dopravou, je velice časově náročná a intenzita automobilového provozu většinou znamená nežádoucí zatížení sídel v trasách radiálních silnic, neboť jen menší část vazeb je realizována po nadřazených kapacitních trasách.



- Kvalita obytného prostředí bývá uváděna jako významný důvod bydlení mimo město. Nekoncepční plošný rozvoj bez realizace veřejných prostorů a vazeb na okolní krajinu tento cíl mnohdy nenaplní. Řada projektů ignoruje urbanistické propojení s původním sídlem a je rozvíjena v lokalitách s podprůměrnými přírodními podmínkami.

Současná finanční krize zřejmě výrazně ovlivní zahájení či dokončení některých rozvojových záměrů. Mohla by se však i pozitivně promítnout do změny dosavadních „rozvojových“ trendů, sledujících převážně extenzivní přístup.

Suburbanizace je charakteristickým projevem přetváření sídelní struktury, která dlouhodobě směřuje, zejména v okolí velkých měst, k vytváření regionálních soustav. Na území ČR se proměna osídlení vyznačuje několika obdobími, kdy mnohdy extenzivní rozvoj na nových plochách výrazně převážil nad přestavbou či transformací vnitřních částí sídel. Většinou tento rozvoj souvisel s ekonomickou prosperitou. V období mezi válkami vznikala zahradní města, ale i větší kompaktní urbanistické soubory. V 70. a 80. letech minulého století to byla masivní výstavba sídlišť, která však nebyla důsledkem prosperity. Mimo záboru nových ploch snad významnějším negativním důsledkem tohoto „rozvoje“ byla brutální přestavba vnitřních částí měst, často v bezprostředním kontaktu s jejich historickými jádry. Doprovodným jevem byla regrese příměstského osídlení.

Lze předpokládat, že současná „vlna“ suburbálního vývoje se již dostává do své útlumové fáze a následný „rozvoj“ bude ve větším rozsahu orientován na využití značných vnitřních územních rezerv měst i sídel v příměstském území.

Za hlavní problém územního plánování lze považovat přetrvávající iluzi o téměř bezbřehém rozvoji. To se projevuje ve značně naddimenzovaných zastavitelných plochách v naprosté většině územních plánů. Zpracovatelé územních plánů často mají jen mlhavé povědomí o demografickém a ekonomickém potenciálu jimi řešeného území.

Zastupitelstva často nezodpovědně schvalují zcela nereálné rozvojové záměry, které neodpovídají možnostem jejich města či obce zajistit výstavbu potřebné veřejné infrastruktury, ale i její následný provoz a údržbu.

Vývoj po r. 1990 zatím směřuje spíše ke zvětšování než ke zmenšování regionálních disparit. Průměr EU přesahuje jen několik měst (regionů), naopak rozsáhlá území ČR jsou pod jeho polovinou.

Značné regionální a lokální rozdíly však existují i v nejvyšších zemích Evropy vč. jejich metropolitních oblastí. Současná ignorace těchto skutečností při plánování rozvoje může mít pro budoucí vývoj osídlení ČR závažné důsledky. Seminář v Berouně se pokusil svým víceoborovým zaměřením upozornit na možné současné i budoucí problémy suburbálního vývoje.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.  
AURS, s.r.o.*



## Beroun – moderní královské město

Tomáš Havel

*V tomto sloganu se skrývá hodnota současného města, které na základech historických tradic nabízí příjemnou současnost. Jak pro své obyvatele, tak pro všechny své návštěvníky. Ale vezměme to postupně.*

Na počátku bylo za vlády Přemysla Otakara II. na křižovatce tradičních obchodních cest nedaleko hradů Karlštejn, Žebrák, Točnick, Nižbor a Křivoklát založeno královské město Beroun. Město obehnané hradbami se třiceti sedmi baštami a čtyřmi hlavními branami, proslulé svým hrnčívstvím a keramikou, s výhodnou polohou na řece Berounce, v blízkosti křivoklátských a karlštejnských lesů s hojností zvěře, uprostřed Českého krasu.



**Berounka v Českém krasu**

Na shodných základech, na jakýchsi otiscích minulosti, stojí ale i jeho dnešní úspěch. Ten je dán především výhodnou polohou města, které leží na evropské dopravní tepně – na dálnici i železnici Praha – Norimberk, nedaleko od hlavního města a od současného spojení se světem – ruzyňského letiště. Blízkost řady kulturních památek – hradů a zámků – láká svojí atraktivitou množství domácích i zahraničních turistů. Na bázi turistického ruchu pak vznikla síť řady ubytovacích i stravovacích zařízení.



**Pražská brána**



**Hradební systém**

K nejcennějším a nejnavštěvovanějším místům patří bezesporu historické centrum města. Historii připomíná unikátní hradební systém se dvěma dochovanými branami – symboly města. Uvnitř hradebního systému s takřka celým zachovalým půdorysem původního opevnění ve čtverci o straně 300 m byla obnovena tradice hrnčírů vycházející z nálezů původní berounské keramiky. Každoročně se zde pořádají jarní a podzimní keramické trhy jako základ řady dalších kulturních akcí, vycházejících z místní historie.

Blízkost dvou chráněných krajinných oblastí nabízí širokou škálu sportovních aktivit a trávení volného času při relaxaci v přírodě. Medvědi z úspěšného televizního večerníčku v medvědáriu na Městské hoře dnes působí jako turistická



**Opravená část městských hradeb**

atrakce, mohli by však působit i jako připomínka dřívější hojnosti zvěře v okolních lesích. A samozřejmě maximální zázemí pro dnešní příjemný život se spektrem všech běžných služeb obchodů, kultury i sportu, v poslední době i s nabídkou nového akvaparku, golfového hřiště, cyklostezek podél Berounky a Litavky a řady dalších sportovních areálů. I proto je dnes Beroun atraktivní adresou s jedněmi z nejvyšších cen nájmu a nemovitostí v rámci celé České republiky. Zájem investorů přináší novou výstavbu ve starých i nových lokalitách, na druhé straně ovšem i starost se zajištěním všech požadovaných služeb a potřebné infrastruktury.

Ale vůbec tomu tak být nemuselo. Scházelo málo a Beroun by dnes vypadal jinak! Doba nedávno minulá nepřála zachovávání historických tradic. Nepřála zakotvení občanů ve svých jedinečných sídlech. Snažila se o odlišnění a unikaci životů dotaženou někdy až do absurdních extrémů. A Beroun mohl být ukázkovým dílem těchto plánovačů budoucího nového a lepšího života. Na územním plánu z roku 1976 je možno vidět, jak snadno a necitlivě se na papíře tvořilo nové město. V té době se v televizi promítal normalizační seriál *Muž na radnici*. Z větší části byl natáčen v Berouně a názorně popisoval tento politický, kulturní i generační střet. Ale my v Berouně jsme ho prožívali na vlastní kůži. Postupně mizel jeden historický objekt za druhým. Středověké uličky nahrazovaly plochy zboženišť a bagry se zastavily v roce 1989 na hraně centrálního historického náměstí. K demolicí byla určena i polovina náměstí a většina objektů v jeho těsné blízkosti. Všude měly vyrůst typové panelové domy, školy a školky, obchody a hlavně široké ulice prorážející si nový směr po staletí budovanou strukturou města. Zbytek města působil v té době snad ještě šeději a zašleji než většina měst v Československu. Mohly za to cementárny a železárny, dusící tehdy svými neregulovanými zplodinami berounskou kotlinu a vytvářejícími tak jedno z nejhrošších klimát v republice.



*Havlíčkova ulice – současný stav*

Ale posuňme se nyní za pomyslnou čáru roku 1989, stěžejního pro Beroun nejen z hlediska života všech občanů, ale i z hlediska budoucího vzhledu a rozvoje města. Demolice se zastavily doslova „za pět minut dvanáct“. A občané byli postaveni před unikátní úkol. Nejen opravit všechny objekty, které vůbec ještě k opravě zůstaly, ale i dostavit a doplnit plochy prázdné. A že jich bylo v centru dost! Jen

plocha bývalé Havlíčkovy ulice v těsné blízkosti centra pojala posléze takřka padesát nových domků. Byl to zároveň úkol, jak zachovat historii místa, ale ne jako neživý artefakt, nýbrž jako živý prvek organismu moderního města, který za sebou nechává soudobou stopu doby svého vzniku. Jednou z podmínek nové zástavby proto byl požadavek zřízení bytových jednotek v patře či podkroví. Tím se skutečně podařilo zvýšit počet trvale bydlících v této oblasti a nedošlo tak k častému úkazu, kterým je „vyliďňování“ centra měst. Podobný problém se řešil i s dopravou v centru. Na počátku devadesátých let prosazovaná myšlenka tzv. „pěší zóny“ postupně ustoupila právě z obavy z „vyliďňování“ centra kompromisní variantě s vjezdy motorových vozidel, s odstupňovaným parkovným a s odstavnými parkovišti mimo historické centrum.



*Havlíčkova ulice před demolicí*

Samostatnou kapitolou pak byla již výše zmíněná Havlíčkova ulice. Demolice zde byla postižena v podstatě celá bývalá čtvrť města mezi jižní stranou náměstí a hradbami – tzv. Hrdlořezy. Po ne zcela úspěšných pokusech o prodej jednotlivých pozemků a individuální výstavbu na nich byla posléze korunována úspěchem až snaha o komplexní vyřešení celého prostoru. Na konci devadesátých let byla takřka celá tato oblast zastavěna jako pomoc partnerského města Rijswijk z Holandska a jejich developerské firmy Bouwfonds. Provozovnu v přízemí a bytovou jednotku v patře si zde tehdy najednou pořídilo třicet pět vlastníků.

Postupně se podařila z různých zdrojů opravit řada historických i památkově chráněných objektů. Ať už soukromých, firemních či státních, krajských nebo obecních. Jako příklad lze uvést rekonstrukci k hradbám přiléhajícího objektu bývalé konírny. Objekt, původně navržený k demolicí, byl zachován a stylově opraven až po nalezení jeho nového využití. Totální rekonstrukcí prošla i budova radnice z 19. století včetně sousedního objektu. Část dvorního traktu byla nově dostavěna tak, že uzavřené atrium zde tvoří klidovou zónu s odlesky historických prvků v prosklených stěnách. Postupnou opravou prošly i obě městské brány a spolu s částečnými dostavbami i hradební systém. Prstenec opravených hradeb či jejich maket se vine okolo celého centra ať už jako součást městských parků, soukromých zahrad či jako městská dominanta nebo součást objektů k nim kdysi přistavěných.



Zajímavostí rekonstrukce památkově chráněné Duslovy vily bylo její financování. Z větší části bylo realizováno soukromým investorem, který si tím předplatil dlouhodobý pronájem. Objekt, kde je nyní v přízemí městská galerie, tak mohl i nadále zůstat v majetku města bez jeho zásadních finančních nákladů. Právě zde se snad nejvíce ukázala schopnost sladit požadavky a potřeby jednotlivých majitelů, investorů a památkářů. Pomyslnou „třešničkou na dortu“ potom byla dlouho připravovaná oprava hlavního náměstí jako centra městské památkové zóny. Nerozhodnost politických reprezentací vyřešila povodeň v roce 2002 a nutnost odstranit její katastrofální následky. Téměř dva metry rozvodněné Berounky na ploše náměstí vykona-



*Duslova vila a nová dostavba*



*Atrium radnice po rekonstrukci*



*Husovo náměstí po rekonstrukci*

ly své – obrovské kaverny pod komunikacemi, podemleté sloupy veřejného osvětlení, odumřelé stromy a poškozené sítě rozvodů. Bylo třeba přistoupit k opravě. A ta se tehdy spojila s původním požadavkem zlidštění náměstí, se změnou asfaltových prvomájových shromažďovacích ploch a průmyslových stožárů veřejného osvětlení za skutečné centrum života města. Pochozí plochy dostaly lidský rozměr a byly vydlážděny kamennou dlažbou. Do středu jedné z nich se navrátila kašna se sochou sv. Jana Nepomuckého. Ta musela náměstí opustit v době protihabsburských nálad po roce 1918. Byly opraveny veškeré sítě, zasazeny nové stromy a osazeny prvky stylového mobiliáře i svítlen veřejného osvětlení. Bylo nakoupeno slavnostní vánoční osvětlení a dřevěné stánky pro městské akce. A do příjemných prostor náměstí se skutečně vrátil i společenský život. Kromě tradičních keramických trhů nově i velikonoční a vánoční trhy, adventní i jiné koncerty, multikulturní i sportovní akce až po obyčejná každodenní setkávání berounských občanů. Spolu s dokončením oprav okolních ulic tím byla uzavřena jedna etapa obnovy historického centra – městské památkové zóny.

Nyní zde zbývá pouze několik dostaveb volných pozemků. Doufejme, že objekty na nich realizované, se stopou dnešní architektury, budou na úrovni 21. století, jako například dostavba rohového objektu v blízkosti Duslovy vily, nová lávka, která svým jemným obloukem citlivě propojuje městskou památkovou zónu s protilehlým břehem Berounky, několik „architektonických bombónků“ v části rozšiřujícího se panelového sídliště nebo standardní zástavba rodinných domků, pro kterou se i v Berouně vžilo obligátní pojmenování „Beverly Hills“.

Čilý realitní i stavební ruch však probíhá i v těsné blízkosti památkové zóny. Opuštěný areál pivovaru na břehu Berounky se brzy stane novým bydlištěm pro takřka 150 rodin v nové rezidenční čtvrti. O ulici dál se připravuje výstavba 660 bytových jednotek v bytových domech v areálu bývalých kasáren. Další nové bytové komplexy se připravují na západním okraji města. V současnosti má město Beroun 18 250 obyvatel a připravované projekty na 2 500 bytových jednotek. Podle demografické studie by zde mohlo bydlet v roce 2012 okolo 23 000 lidí a v roce 2035 dokonce



*Husovo náměstí s kašnou a štítovými domy*



*Berounka jez – nová rezidenční čtvrť*



*„Architektonický bombónek“ – vila.  
Autoři: HŠH architekti, s.r.o.*

27 000. Ti všichni ale budou potřebovat parkovací místa, komunikace pro dopravu do zaměstnání, školky a školy pro své děti, hřiště a další zařízení pro trávení volného času, ale i více míst pro seniory a nemocné. Úkolem vedení města je postarat se do budoucna, aby byl Beroun i nadále atraktivní lokalitou. Aby se i někdy v budoucnu mohl opakovat výsledek ankety Lidových novin z února 2008: „Kde se v Česku žije nejlépe“ – v Berouně.

Tím se kruh historie města Berouna prozatím uzavírá. Ve shrnutí jsem prošel některými body jeho minulosti, abych ukázal, v čem tkví jeho dnešní síla. Je to v kombinaci uvedených faktů, které vycházejí z historických skutečností, staví na základech kulturního dědictví našich předků a jsou akceptovány a rozvíjeny současnou generací. Jinak by se dnes Beroun totiž nemohl nazývat opravdovým moderním královským městem – tou skutečně dobrou adresou pro současný i budoucí život.

Foto © Tomáš Havel

*Ing. Tomáš Havel  
místostarosta města*



# Význam Berounska v metropolitním regionu Prahy... a v suburbánním procesu

Pavel Koubek

Beroun – dříve okresní město – tvoří spolu s dalšími přilehlými městy a obcemi sídelní strukturu Berounska vymezenou dnes přibližně a zjednodušeně jako správní obvod obce s rozšířenou působností (SO ORP). Polohový potenciál Berounska je dán v širších vztazích zahrnutím jeho severovýchodní části, včetně vlastního Berouna, do rozvojové oblasti Prahy (OB1 podle PÚR ČR), která je v republice nejvýznamnější koncentrací obyvatel, kulturních a ekonomických aktivit, a to nejen celostátního, ale i mezinárodního významu. Už to samo o sobě vypovídá o charakteru Berounska jako nově formovaného „předměstí“ jádra Pražského regionu. Historicky – Beroun byl situován na kupecké cestě z Prahy do Plzně a dále do Norimberku při brodu přes řeku Berouнку, v těžišti trojúhelníku, jehož vrcholy tvoří hrady Karlštejn, Křivoklát a Žebrák s Točником. Časem kupeckou cestu nahradila dálnice D5, která se stala jedním z hlavních katalyzátorů urbanizačního procesu Berounska. Trasa stávající dálnice D5 spolu s koridorem konvenční železniční dopravy (trati č. 170 Beroun – Plzeň – Cheb – Norimberk a č. 171 Beroun – Praha, tj. III. tranzitní koridor) tvoří hlavní páteř rozvojové osy sídelní struktury [OS1 dle PÚR ČR: Praha – Plzeň – SRN (– Norimberk)], kterou výhledově projde ještě koridor vysokorychlostní železnice (VR1: Praha – Plzeň – Norimberk). Při pohledu na segment sledovaného území v historické mapě cca z roku 1850 (*obr. 1*) se z výraznou topografií je zřetelné, že terénní konfigurace spolu s uplatněním limitů ochrany přírody (*obr. 2*) ani nedávají příliš velký prostor pro jiné alternativy vedení této osy.

Hlavní a nejrychleji rostoucí páteř osídlení Berounska tvoří postupně srůstající sídla v řetězci Loděnice – Vráž – Beroun – Králův Dvůr – Zdice. Základní příčinou a předpokladem

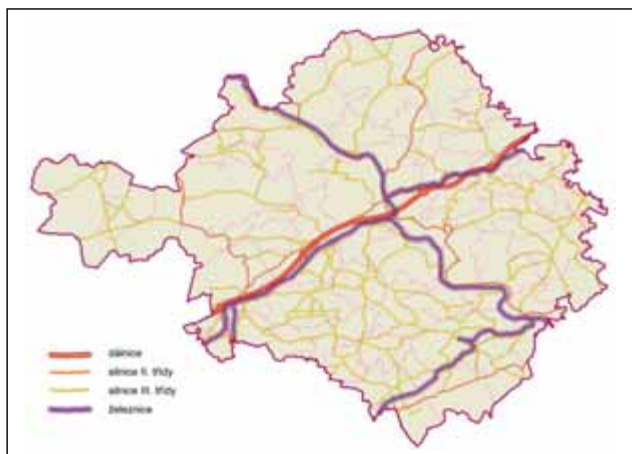


*Obr. 2: Ochrana přírody ve SO ORP Beroun*

jejich růstu je přímé dopravní napojení na dálnici D5 se zavedenou kyvadlovou autobusovou hromadnou dopravou a vedle toho i dobrá využitelnost trasy doprovodné silnice II/605 (*obr. 3*). Železnice procházející Poberouním „objížďkou“ přes Dobřichovice a Radotín je obyvateli Berounska využívána výrazně méně. Podstatná část nových osídlení území totiž vyjíždí za prací do jádra regionu. Současně



*Obr. 1: Topografie prostoru jihozápadně od Prahy: okraj Prahy vpravo nahoře – široká berounská kotlina osově ze severovýchodu k jihozápadu vlevo dole*



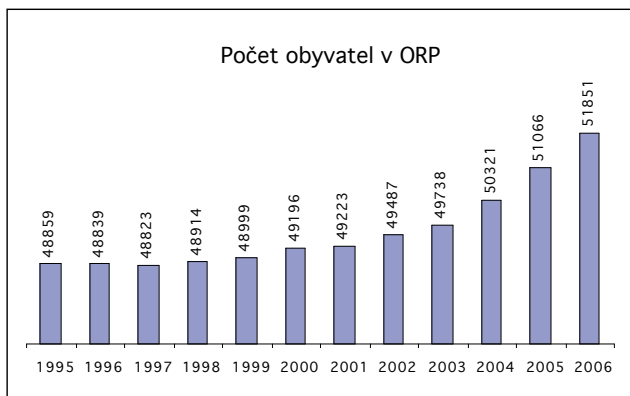
**Obr. 3: Dopravní koridory ve SO ORP Beroun**

jedním z hlavních lákadel pro příliv nového obyvatelstva do sledovaného území je atraktivita krajinného rázu a možnost využít pro relaxaci pobyt ve volné přírodě.

Ukazatelem zájmu o bydlení v nově definovaném „příměstském“ prostoru hlavního města v posledních letech je především statistika růstu počtu obyvatel Berounska. Nárůst neodpovídá ani demografickým předpokladům sledované oblasti (věkové složení obyvatel nedává předpoklady pro přirozený přírůstek) ani místní nabídce pracovních příležitostí. Vzrůst počtu obyvatel je zapříčiněn migrační vlnou („naplaveninou“) obyvatel zčásti z jádra regionu a z menší části i z vnějšího okolí.

Počet obyvatel:

| 1995   | 2001   | 2007   | index 2007/2001 |
|--------|--------|--------|-----------------|
| 48 900 | 49 091 | 53 587 | 1,09            |



**Obr. 4: Vývoj počtu obyvatel SO ORP Beroun 1995–2006**

Vzrůst počtu obyvatel SO ORP Beroun za posledních cca 10 let řadí Berounsko na šesté místo mezi 23 ORP Středočeského kraje. Přitom v rámci zpracování územně analytických podkladů pro uvedené území bylo zjištěno, že platná územně plánovací dokumentace zpracovaná pro jednotlivá sídla navrhuje v souhrnu pro celou SO ORP:

- 1 330,4 ha nových zastavitelných ploch (z toho 888,2 ha pro bydlení a 133,6 ha pro průmysl a výrobu);
- cca 6 744 bytů; tzn. při obložnosti 2,5–2,7 ob./byt možný přírůstek obyvatel cca 16 800 až 18 200 obyvatel, tj. 31 až 34 % současného počtu obyvatel v SO ORP.

Rozsah těchto ploch a předpokládaného rozvoje oblasti se může pro nejbližší období jevit jako neúměrný. To je však dáno tím, že územní plány mají v posledních letech charakter nabídkových dokumentů zpracovávaných na základě politického zadání formulovaného zastupitelstvy jednotlivých obcí. To nic nemění na skutečnosti, že v rámci platné, projednané a dotčenými orgány odsouhlasené ÚPD sídel v celém Berounsku jsou vymezeny nabídkové plochy pro rozvoj obytné sféry v rozsahu viditelně větším než je skutečná potřeba – přesto se však zpracovávají stále nové a další změny platné ÚPD s cílem využít ještě další a další pozemky především opět pro obytnou sféru.

Shrnutí hlavních příznaků sledovaných v rámci berounského prostoru:

- zrychlení růstu počtu obyvatel zejména od r. 2001 – prakticky jen v důsledku migrace;
  - ... a z toho plynoucí územní rozvoj – nároky na vymezení nových zastavitelných ploch;
  - stagnace počtu pracovních příležitostí (ukončení provozu cementárny, železáren apod.);
  - zvýšení počtu obyvatel produktivního věku závislých na vyjíždě za prací především do jádra regionu;
- ... to vše vede ke stanovení „diagnózy“ sledovaného území: sídelní struktura původně zcela „autonomních“ sídel získává postupně charakter „předměstí“ Pražského metropolitního regionu – stává se součástí jeho „suburbánního“ prstence.

*Protože v posledních letech je módní užití anglických pojmů i tam, kde bychom si snad lépe rozuměli česky, cítím potřebu vysvětlit, jak jsou tyto pojmy aplikovány v následujícím textu:*

*SUBURBIUM = předměstí (suburbii byla ve své době všechna předměstí – Radotín, Dobříchovice, Šestajovice, Říčany, Jevany, ale již dříve vlastně i Karlín, Žižkovy a Vinohrady... od okamžiku, kdy se města vysvěkla z obruče středověkých hradeb. Pejorativní nádech pojmu „suburbánní“ ve smyslu – provinciální, maloměstský... však nikdy nebyl zaměňován s pojmem „urban sprawl“, jak se to u nás v posledních letech nepochopitelně děje);*  
*URBAN SPRAWL = živelný (nekoordinovaný) růst města;*  
*SPREAD CITY = živelně rostlé (rozptýlené, rozprášené, neurbanizované) město;*  
*SATELIT = převážně monofunkční (nejčastěji obytný) celek bez dostatečného zázemí vybavenosti.*

**Jádrém problému předměstského prstence metropolitního regionu (a tedy i Berounska jako jeho součástí) je tedy spíše otázka, zda se rozvíjí koordinovaně a promyšleně, nebo naopak překotně a živelně bez řešení zákonitě vznikajících nových souvislostí.**

V rámci prací na územně analytických podkladech (ÚAP), resp. v rámci rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ) SO ORP Beroun jsme proto formulovali následující závěry a doporučení:

- podporovat iniciaci nových pracovních příležitostí v místě (např. i formou volného přístupu k internetu – určitá práce je možné realizovat prostřednictvím dálkového přístupu...);



- zvýšit kvalitu a spektrum vybavenosti (zejména školství, zdravotnictví, sociální služby...);
- chránit území před živelným nekoordinovaným růstem sídel (nebo vznikem odloučených satelitů).

Rizika živelného, překotného nebo nekoordinovaného růstu „novotvarů“ v sídelní struktuře pramení z následujících příčin:

### 1. Přerod sídla v „satelit“ (obr. 5)

- velikost nových zastavitelných ploch je neúměrná k historicky rostlé ploše a vybavení sídla (v jiných případech může jít o novou výstavbu v „odloučených“ lokalitách bez návaznosti na historicky daná zastavěná území sídel);
- zastavitelné plochy jsou v podstatě monofunkční (bez, anebo jen s minimální vybaveností);
- lokalita neposkytuje vůbec, nebo jen minimální množství pracovních příležitostí; sídlo se stává závislé na vyjíždě za prací i do škol;
- charakter sídla a jeho životní styl se vlivem imigrační vlny zcela změní a mohou vznikat sociální disproporce;
- rozvoj sídla zpravidla není koordinován a konfrontován v širších souvislostech a důsledky extrémního růstu vedou k zatížení sousedních sídel; např. příjezd k novým rozvojovým lokalitám někdy i průjezdem několika sousedních sídel vede k vzniku nových kolizních jevů.



Obr. 5: Přerod sídla v „satelit“

Přerod sídla v satelit je zpravidla důsledkem přijetí nepřiměřené objednávky pod tlakem jednostranného ekonomického zájmu investorů nebo realitních společností bez ohledu na potřeby a limity širšího území. Z uvedeného příkladu je patrné, že širší územní celek (SO ORP) by měl být neustále sledován formou supervize s ohledem na vyvolané dopady růstu zastavitelných ploch, počtu obyvatel a potřeb dané oblasti a stanovení závazných podmínek a limitů dalšího rozvoje. Platná legislativa zatím neumožňuje vytvoření územně plánovací dokumentace takového rozsahu a měřítka.

### 2. Živelná (nekonceptní) zástavba zastavitelných ploch a rozvojových lokalit dle platného ÚPO (obr. 6a–d)

- uvedený jev nastává zákonitě v důsledku nekoordinované parcelace jednotlivých pozemků lokality bez dohody mezi sousedními vlastníky a investory s cílem maximálního využití území;

- parcelaci zpravidla provádí geometr pro každý pozemek zvlášť – bez spolupráce s architektem-urbanistou;
- lokalita několika takto nekoordinovaných pozemků vytváří jako celek chaotickou urbánní strukturu bez cílené koordinace dopravní a technické infrastruktury, bez řešení vybavenosti a bez koordinace veřejných prostranství; přispívá tak k degradaci prostředí sídla.

Živelná zástavba lokalit v sídlech je mj. důsledkem stavu legislativy oboru územního plánování platné do konce r. 2006, kdy nebylo možné v rámci ÚPO předepsat povinnost zpracovat pro určité zastavitelné plochy regulační plán nebo alespoň urbanistickou studii. Tento nedostatek sice již řeší nový stavební zákon (č. 183/2006 Sb.), ale vzhledem k tomu, že zcela převažující většina platné ÚPD byla vypracována před jeho platností, bylo by pro kvalitu budoucí zástavby sídel velmi prospěšné formulovat podmínky, které by umožnily uplatnění § 43, odst. 2 stavebního zákona i pro dříve zpracované územní plány.

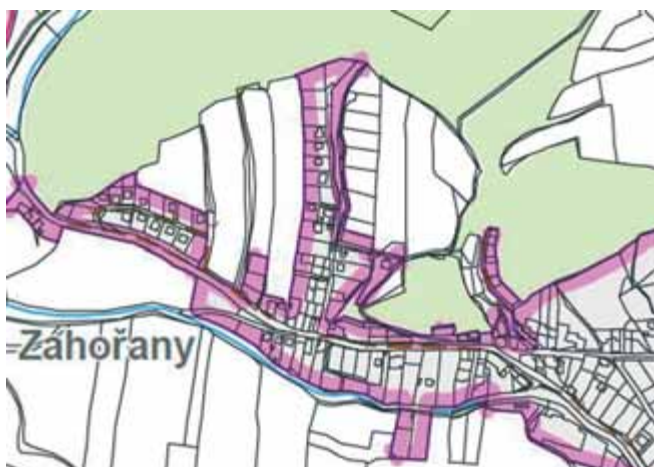
### 3. Institut změn ÚPD je zcela samostatnou a nezávažnější kapitolou živelného rozvoje území.

Jak vyplývá z předchozích zjištění, plochy (zejména pro obytnou sféru) jsou v platné ÚPD vymezeny zpravidla s dostatečnou územní rezervou. Jsem přesvědčen, že to platí obecně – tedy nejen pro oblast Berounska. Požadavky na vymezení nových ploch pro obytnou sféru jsou tedy nejčastěji důsledkem spekulace s pozemky, snahou vlastníků a investorů o zařazení pozemků, které původní urbanistická koncepce s ohledem na nadbytečnost nezahrnula, nebo dokonce z jiného důvodu vyloučila. Změny jako takové tedy zpravidla vedou k úpravě urbanistické koncepce, ale často jsou zpracovány formálně – mozaikovitě – bez vztahu ke koordinaci s původní koncepcí. Nejzávažnější riziko živelného rozvoje vzniká při spojení investora s „vlastním“ létajícím pořizovatelem a případně i s „vlastním“ projektantem. V takovém případě – pokud se investorovi podaří přesvědčit zastupitele o „výhodnosti“ nebo „potřebě“ realizace vlastního záměru, neexistuje v současné době žádná zpětná vazba, která by zhodnotila důsledky navrženého rozvoje na okolní obce nebo systémy dopravní a technické obsluhy území. Zcela v souladu s platnou legislativou tak může dojít k živelnému rozvoji a využití území v zájmu investora a na úkor okolí. Sousední obce, a dokonce ani obec s rozšířenou působností, nemají totiž právo zasahovat do svrchovaného rozhodování zastupitelstva jiné obce. Zůstává otázkou, na čí vrub pak půjdou náklady na řešení problémů vyvolaných rozvojem jedné obce na území obcí sousedních.

Tato situace nás opět vrací k nezbytné potřebě zajistit supervizi v rámci širšího území a zpětnou vazbu důsledků vyvolaných záměrem změn nejen ve vlastním území obce, ale ve všech potenciálně dotčených sídlech.

Řešení problémů předměstského prstence jádra regionu podle mého názoru nespočívá v restriktivních opatřeních zamezujících jakýkoli územní rozvoj, ale v opatřeních zabraňujících živelnému a překotnému rozvoji bez ohledu na širší souvislosti, a naopak v podpoře takových nástrojů, které stanoví povinnost koordinovat zamýšlené záměry





obr. 6a)



obr. 6b)



obr. 6c)



obr. 6d)

**Obr. 6a–d: Živelná zástavba v rozvojové lokalitě dle platného ÚPO**

s konkrétními územními podmínkami při důsledném respektování územních limitů, tedy např.:

- zajistit legislativní podmínky pro vznik územně plánovací dokumentace širšího území (např. v rozsahu SO ORP) v měřítku, které umožní závazné grafické vyjádření vztahů mezi jednotlivými sídly, obcemi, městy;
- zajistit úlohu a roli supervizora pro vyhodnocení zpětných vazeb v širším území (např. v rozsahu SO ORP) – mj. i jako poskytovatele podkladů a konzultanta nadřazené dokumentace v úrovni ZÚR;
- zajistit legislativní podmínky pro aplikaci zásad uvedených v § 43, odst. 2 stavebního zákona (prověření vybraných lokalit územní studií nebo regulačním plánem) i na územní plány zpracované před r. 2007 – s cílem zamezit živelnému využití území a degradaci prostředí v obcích;
- posílit odpovědnost investora i projektanta za komplexnost řešení suburbánních rozvojových struktur – včetně řešení technických souvislostí a vybavenosti – s cílem zamezit překotnému vzniku monofunkčních satelitů.

*Ing. arch. Pavel Koubek  
UK-24, urbanistický ateliér*

# Změny a trendy ve vývoji osídlení po roce 1990

Jan Müller

*Příspěvek se zabývá velmi stručnou charakteristikou nejzákladnějších trendů v rozmístění obyvatelstva a jejich změnami ve srovnání období před rokem 1989 (1990) a po něm, jednak z hlediska prostorové diferenciaci, jednak z hlediska časového vývoje. Představuje tak rámce, ve kterých působí proces suburbanizace, který je předmětem dalších příspěvků.*

## Minulost

Pro zdůraznění zásadních změn v trendech rozmístění obyvatelstva je možno velmi stručně (tj. též velmi zjednodušeně) charakterizovat základní trendy za období před rokem 1990:

- preference vybraných regionů (severní Čechy, severní Morava),
- nivelizace poměrů mezi okresy,
- koncentrace v rámci okresů,
- vysávání venkova ve prospěch měst,
- komplexní bytová výstavba,
- propad bytové výstavby po roce 1990 (min. 1995).

Na úrovni diferenciaci celého státu bylo základní snahou ústředních plánovacích orgánů především podporovat ekonomicky nejvýznamnější regiony, tj. zejména Severočeský a Severomoravský kraj, a to zejména další a další lokalizaci nové bytové výstavby do těchto krajů, a tím zvyšováním počtu obyvatel (pracovních sil).

Na úrovni jednotlivých okresů se projevovala cílevědomá snaha zmenšovat rozdíly mezi okresy. Nástrojem bylo především umístění nových významných průmyslových závodů do okresních měst, zejména ve venkovském prostoru. Dodnes jsou důsledky této politiky patrné např. v sídelní struktuře kraje Vysočina, kde okresní města Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Třebíč a částečně i Pelhřimov představují významná regionální centra kraje, ve srovnání

s nimiž si krajské město Jihlava teprve v poslední době získává významnější pozici.

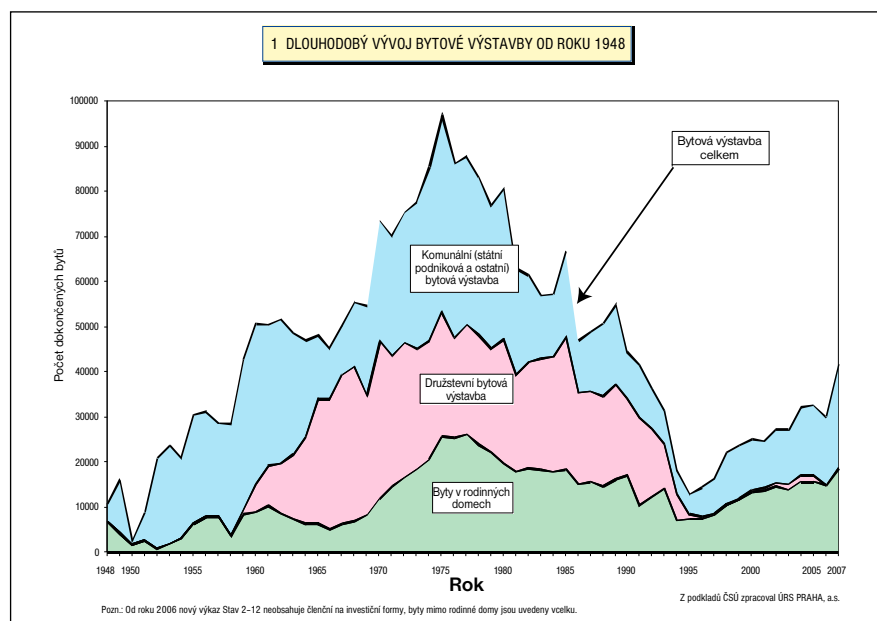
Tento způsob nivelizace rozdílů mezi okresy měl ovšem za následek výrazné zvyšování rozdílů uvnitř okresů, kde na jedné straně docházelo ke koncentraci obyvatel do vybraných, zejména okresních měst, a na druhé straně k vysávání venkova ve prospěch těchto měst. V rámci území, která takto ztrácela obyvatelstvo, jsou i dnešní suburbánní území.

Nástrojem uvedeného procesu byla komplexní bytová výstavba (KBV), zejména ve formě rozsáhlých sídlišť panelových domů v okresních městech a některých dalších průmyslových obcích, kde dostávali byty pracovníci významných průmyslových podniků.

Tato praxe skončila po roce 1990 a po dokončení rozestavěných sídlišť (cca 1994, 1995) začaly působit zcela nové vlivy na rozmístění obyvatel.

Pro charakterizování kvantitativních rámců těchto procesů je uveden *graf 1*, ukazující rozsah bytové výstavby v letech 1948–2007 a *tabulka 1* s uvedením počtu dokončených bytů (absolutně a na 1 000 obyvatel) ve vybraných letech.

Bytová výstavba dosáhla svého maxima v roce 1975, kdy bylo dokončeno téměř 100 tisíc bytů. Pak nastal postupný pokles, s objemy cca 55 tis. bytů v roce 1989 a 44,5 tis.



**Graf 1**

| Rok            | Počet bytů absolutně | na 1 000 obyvatel |
|----------------|----------------------|-------------------|
| 1975 (maximum) | 97 104               | 9,65              |
| 1989           | 55 073               | 5,31              |
| 1990           | 44 594               | 4,30              |
| 1995 (minimum) | 12 998               | 1,26              |
| 2005           | 32 863               | 3,21              |
| 2006           | 30 190               | 2,94              |
| 2007           | 41 649               | 4,03              |
| 2008           | 38 380               | 3,68              |

**Tab. 1**

bytů v roce 1990 a s následujícím propadem až na 13 tis. bytů v roce 1995. Od toho roku rozsah bytové výstavby posupně stoupá až k 41,6 tis. v roce 2007. Pro rok 2008 se očekávalo, na základě údajů za třetí čtvrtletí a počtu rozestavěných bytů, že se dokončí stejný počet bytů jako v roce 1990 (44,5 tis.). Zpomalení ekonomiky ke konci roku 2008 způsobilo propad vůči předpokladu o cca 6 tis. bytů – na 38,4 tis.

V tabulce 1 je uvedena také intenzita bytové výstavby, tj. počet dokončených bytů na 1 000 obyvatel středního stavu průměrně ročně: jedná se samozřejmě o republikové průměry, zakrývající obrovské rozdíly mezi obcemi. Přesto je zajímavé uvést, že analýza intenzity bytové výstavby 1997–2008 za jednotlivé obce ukázala, že hranice cca 3 byty na 1 000 obyvatel jsou přibližnou hranicí intenzity, která je nezbytná k zajištění toho, aby počet obyvatelů obce neklesal.

### Trendy rozmístění obyvatelstva po roce 1990

Základními trendy v rozmístění obyvatelstva po roce 1990 jsou:

- působení změn demografických rámců,
- změna v rozvoji regionů (krajů),
- gradient západ – východ,
- obrácení vztahu města – venkov (1995),
- diferenciaci uvnitř velikostních kategorií obcí dle polohy,
- suburbanizace.

### Vývoj počtu obyvatel České republiky 1991–2008

Konkrétní vývoj počtu obyvatel jednotlivých regionů a jednotlivých sídel (obcí) závisí jednak na diferenciaci rozmístění obyvatel, ale také na demografických rámcích neboli vývoji celkových počtů obyvatel státu. Každý, kdo pracuje v oboru územního plánování, ví, jak je těžké stanovovat výhledové počty obyvatel většího souboru měst v území v situaci, kdy celý stát zaznamenává výrazné úbytky počtů obyvatel.

Období po roce 1990 zaznamenalo výrazné proměny demografických rámců, zejména v posledních dvou letech (tab. 2):

| Rok  | Přírůstek (úbytek) obyvatel<br>(tis. obyv.) |                |         | Počet obyvatel<br>k 31.12. |
|------|---|----------------|---------|----------------------------|
|      | celkem                                      | přir.<br>měnou | migrací |                            |
| 1991 | 7 941                                       | 5 064          | 2 877   | 10 312 548                 |
| 1992 | 13 149                                      | 1 368          | 11 781  | 10 325 697                 |
| 1993 | 8 316                                       | 2 840          | 5 476   | 10 334 013                 |
| 1994 | -852  | -10 794        | 9 942   | 10 333 161                 |
| 1995 | -11 817                                     | -21 816        | 9 999   | 10 321 344                 |
| 1996 | -12 207                                     | -22 336        | 10 129  | 10 309 137                 |
| 1997 | -10 012                                     | -22 087        | 12 075  | 10 299 125                 |
| 1998 | -9 504                                      | -18 992        | 9 488   | 10 289 621                 |
| 1999 | -11 523                                     | -20 297        | 8 774   | 10 278 098                 |

|      |         |         |        |            |
|------|---------|---------|--------|------------|
| 2000 | -11 552 | -18 091 | 6 539  | 10 266 546 |
| 2001 | -25 591 | -17 040 | -8 551 | 10 206 436 |
| 2002 | -3 167  | -15 457 | 12 290 | 10 203 269 |
| 2003 | 8 186   | -17 603 | 25 789 | 10 211 455 |
| 2004 | 9 122   | -9 513  | 18 635 | 10 220 577 |
| 2005 | 30 502  | -5 727  | 36 229 | 10 251 079 |
| 2006 | 36 110  | 1 390   | 34 720 | 10 287 189 |
| 2007 | 93 941  | 9 996   | 83 945 | 10 381 130 |
| 2008 | 86 412  | 14 622  | 71 790 | 10 467 542 |

Tab. 2

Po celkových poklesech v druhé polovině devadesátých let, daných zejména špatnou situací v porodnosti, se situace v posledních letech výrazně změnila. V prvé řadě se zlepšila porodnost v důsledku toho, že silné populační ročníky z let 1970–1975 již dále nemohou odkládat porody, takže rok 2008 byl z hlediska přirozené změny nejlepší za celé 18leté období. Za druhé, migrační saldo, které bylo v devadesátých letech pouze mírně ziskové, zaznamenalo v posledních několika letech prudký nárůst. V důsledku toho za léta 2007–2008 přibylo celkem 180 tis. obyvatel, z toho 155 tis. migrací.

### Změna podílu krajů na obyvatelstvu: trendy 1995–2008

Změny podílu krajů na obyvatelstvu zahrnují základní rysy:

- snižování podílu východních krajů (Morava),
- zvyšování podílu západních krajů (Čechy),
- výrazný nárůst Středočeského kraje,
- obnovení růstu podílu Prahy.

Tabulka 3 uvádí indexy vývoje počtu obyvatel za období 1961–1980, 1980–1995, 1995–2008 a podíly krajů na ČR v okrajových letech těchto období. Zvláště patrný je vývoj v období 1995–2008, kdy všechny české kraje mají přírůstek, kdežto všechny moravské mají úbytek. Středočeský kraj zaznamenal přírůstek 11 % za 13 let, samozřejmě díky suburbanizaci.

### Obrácení vztahu města – venkov (1995)

Nejvýznamnější změnou po roce 1990 (resp. 1995) bylo obrácení vztahu mezi městem a venkovem. Od doby počátků urbanizace se neustále zvyšoval počet obyvatel ve městech a snižoval se tak počet obyvatel ve venkovských sídlech – to je ostatně jeden z hlavních rysů urbanizace. Samozřejmě, když se mluví o městech a venkovu, je třeba řešit, která města a jak vymezená vstupují do hodnocení. To není předmětem tohoto příspěvku, protože to je téma na samostatný seminář.

Druhým hlavní rysem urbanizace je ale šíření městského stylu života do okolí, tj. i když počet obyvatel měst v administrativním vymezení klesá, neznamená to, že klesá také počet městského obyvatelstva, protože při hodnocení urbanizace je třeba hodnotit vývoj obyvatel v městských prostorech celkem, tj. včetně suburbanizovaných území kolem měst.

| Kraj               | Indexy vývoje počtu obyvatel |         |         | Podíly počtu obyvatel v % z ČR |       |       |       |
|--------------------|------------------------------|---------|---------|--------------------------------|-------|-------|-------|
|                    | 1961–80                      | 1980–95 | 1995–08 | 1961                           | 1980  | 1995  | 2008  |
| Hlavní město Praha | 104,3                        | 102,3   | 101,9   | 11,84                          | 11,49 | 11,72 | 11,78 |
| Středočeský        | 100,8                        | 96,1    | 111,2   | 11,93                          | 11,19 | 10,72 | 11,76 |
| Jihočeský          | 106,9                        | 102,2   | 101,5   | 5,99                           | 5,96  | 6,07  | 6,08  |
| Plzeňský           | 103,3                        | 97,8    | 102,6   | 5,75                           | 5,52  | 5,38  | 5,44  |
| Karlovarský        | 111,9                        | 97,8    | 101,1   | 2,91                           | 3,03  | 2,96  | 2,95  |
| Ústecký            | 106,4                        | 99,1    | 101,3   | 8,18                           | 8,09  | 7,99  | 7,99  |
| Liberecký          | 107,7                        | 104,3   | 101,9   | 3,99                           | 4,00  | 4,16  | 4,18  |
| Královéhradecký    | 103,8                        | 98,7    | 100,1   | 5,65                           | 5,45  | 5,37  | 5,30  |
| Pardubický         | 106,1                        | 99,5    | 101,0   | 5,05                           | 4,98  | 4,94  | 4,92  |
| Vysočina           | 105,8                        | 101,3   | 100,0   | 5,03                           | 4,94  | 5,00  | 4,92  |
| Jihomoravský       | 107,5                        | 100,6   | 99,9    | 11,1                           | 11,10 | 11,13 | 10,96 |
| Olomoucký          | 108,0                        | 100,3   | 98,7    | 6,27                           | 6,30  | 6,30  | 6,13  |
| Zlínský            | 111,0                        | 101,6   | 98,5    | 5,57                           | 5,75  | 5,82  | 5,65  |
| Moravskoslezský    | 122,2                        | 102,2   | 97,3    | 10,75                          | 12,21 | 12,44 | 11,94 |

Tab. 3

Z hlediska územního plánování a urbanismu je ovšem velký rozdíl, zda městské obyvatelstvo přibývá ve městech nebo v příměstském venkově, takže hodnocení z hlediska formálního členění na městské a venkovské obce má svůj význam.

Pro prezentaci tohoto hodnocení byly obce ČR (tab. 4) rozděleny do pěti skupin: hlavní město Praha, krajská města, další okresní města, další města s více než 10 tis. obyvateli a ostatní obce (včetně vojenských újezdů, které z hlediska počtu obyvatel nehrají téměř žádnou roli).

Indexy v první části tabulky ukazují, že v období 1961–1980 největší nárůst zaznamenala okresní města, pak další desetitisícová města, poté krajská města a nejméně Praha. Ostatní obce měly výrazný úbytek. To přesně ilustruje výše uvedené minulé trendy podpory okresních měst a koncentraci obyvatel do nich. Pamětníci si kromě toho nejspíš

vzpomínají, že v té době někteří urbanisté diskutovali na téma, jaká je optimální velikost města. Nejrozšířenější názor byl, že je to město s cca 20 tis. obyvateli, protože má plnou vybavenost a ještě zvládnutelné dopravní aj. problémy. Obdobné trendy byly i v období 1980–1995, pouze při menších hodnotách indexů. Naproti tomu v období 1995–2008 měly ostatní obce jako celek výrazný nárůst a menší nárůst měla i Praha. Všechny tři skupiny dalších měst měly proti tomu značné úbytky počtu obyvatel.

Druhá část tabulky 4 dokumentuje v čase zmíněný zlom ve vztahu město – venkov. Specifický vývoj měla Praha, kde po propadu v druhé polovině devadesátých let nastává růst, urychlující se v posledních letech. Vývoj podílů ostatních skupin obcí představuje prakticky přímky: pro města rostoucí 1961–1995 a klesající 1995–2008, pro ostatní obce klesající 1961–1995 a rostoucí 1995–2008.

| Města,<br>obce      | Počet<br>obyvatel<br>1.1. 2009 | Indexy vývoje |               |               | Podíly na počtu obyvatel |       |       |       |               |               |               |               |
|---------------------|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|-------|-------|-------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                     |                                | 1961–<br>1980 | 1980–<br>1995 | 1995–<br>2008 | 1961                     | 1980  | 1995  | 2001  | 1. 1.<br>2006 | 1. 1.<br>2007 | 1. 1.<br>2008 | 1. 1.<br>2009 |
| Hlavní město Praha  | 1 233 211                      | 104,3         | 102,3         | 101,9         | 11,84                    | 11,49 | 11,72 | 11,43 | 11,53         | 11,55         | 11,68         | 11,78         |
| Krajská města       | 1 601 995                      | 124,5         | 103,7         | 95,9          | 13,52                    | 15,65 | 16,19 | 15,88 | 15,49         | 15,44         | 15,35         | 15,30         |
| Okresní města       | 1 704 741                      | 134,1         | 107,7         | 96,2          | 12,82                    | 15,99 | 17,18 | 16,97 | 16,62         | 16,54         | 16,42         | 16,29         |
| Další města 10 tis. | 1 034 256                      | 133,1         | 105,9         | 97,2          | 7,88                     | 9,76  | 10,3  | 10,19 | 10,06         | 10,00         | 9,94          | 9,88          |
| Ostatní obce        | 4 893 339                      | 93,9          | 95            | 106,3         | 53,94                    | 47,11 | 44,61 | 45,53 | 46,3          | 46,47         | 46,61         | 46,75         |

Tab. 4



Důležitou skutečností je to, že tato „přímočarost“ trendů trvá i v posledních letech, kdy došlo k velkým absolutním nárůstům počtů obyvatel, ale vývoj podílů se zatím nemění.

#### Diferenciace uvnitř velikostních kategorií obcí dle polohy

Obvyklým statistickým hodnocením nějakého územně diferencovaného jevu je seskupení obcí do velikostních kategorií (většinou 0–200–500–1 000–2 000–5 000–10 000–20 000–50 000–100 000 a více). Zajímavým důsledkem výše zmíněných trendů (zejména velké absolutní přírůstky a obrácený vztah měst a venkova) je skutečnost, že toto hodnocení naprosto nefunguje. Např. za rok 2007 měly skupiny obcí ve všech uvedených kategoriích absolutní nárůsty počtu obyvatel, přičemž z celkového počtu 6 249 obcí měly přírůstek počtu obyvatel pouze dvě třetiny obcí, kdežto jedna třetina měla úbytek.

Vysvětlení této matematické záhady spočívá samozřejmě v tom, že uvnitř každé velikostní kategorie se nacházejí obce jak úbytkové, tak přírůstkové, přičemž při růstu obyvatel ČR je těch přírůstkových více.

V kategorii stotisícových měst ubývá počet obyvatel Ostravy, kdežto přibývá u ostatních měst, v kategoriích nejmenších obcí jsou jednak rostoucí obce v suburbánním území, jednak úbytkové obce v periferních územích.

Znamená to, že pro rozvoj a diferenciaci sídel má stále větší význam poloha.

#### Urbanizace a suburbanizace

Jak již bylo zmíněno, urbanizace má dvě základní stránky, jednak je to koncentrace obyvatel do měst, za druhé je to šíření městského stylu života na venkov. Z tohoto hlediska

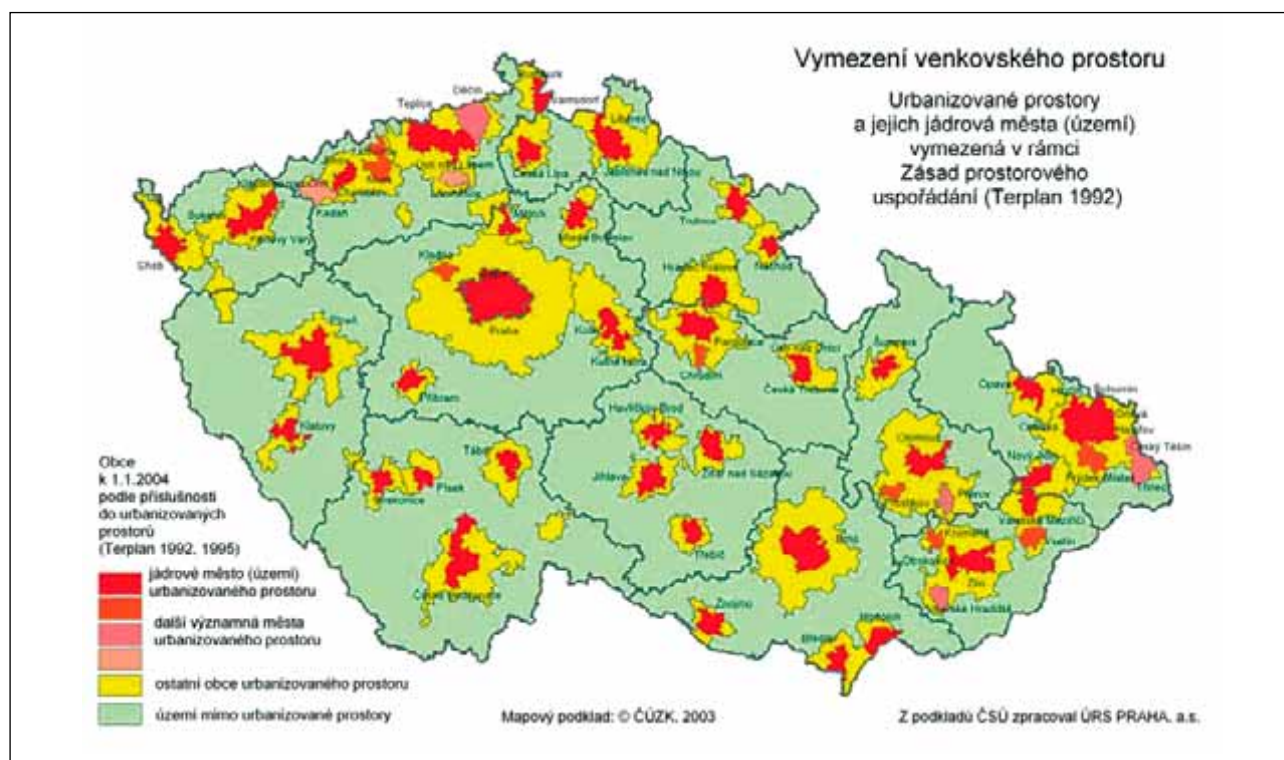
představuje suburbanizované území část venkova s městským stylem života v zázemí měst. Suburbanizované území by mělo být tedy zřejmě jednak součástí urbanizovaných (městských) území nebo prostorů, jednak by mělo být vymezeno jako speciální typ venkova (příměstský venkov). Tato problematika byla rozebírána v Telči v roce 2005 (viz sborník Venkov – jeho proměny a územní plánování; příloha časopisu U&ÚR č. 5/2005) a při mnoha dalších příležitostech.

Proto jsou zde uvedeny pouze dva kartogramy, které zařazují suburbanizaci do širších souvislostí. První z nich (*kartogram 1*) ukazuje městské a venkovské prostory jakožto urbanizované prostory a území mimo ně. Vymezení z roku 1992 v rámci Zásad prostorového uspořádání (Terplan 1992) obsahuje urbanizované prostory členěné na jádrová města, další významná města a ostatní obce. Suburbanizované území by patřilo do plochy těchto ostatních obcí urbanizovaného prostoru, i když by dnes zřejmě mohlo být vymezeno v jiném rozsahu.

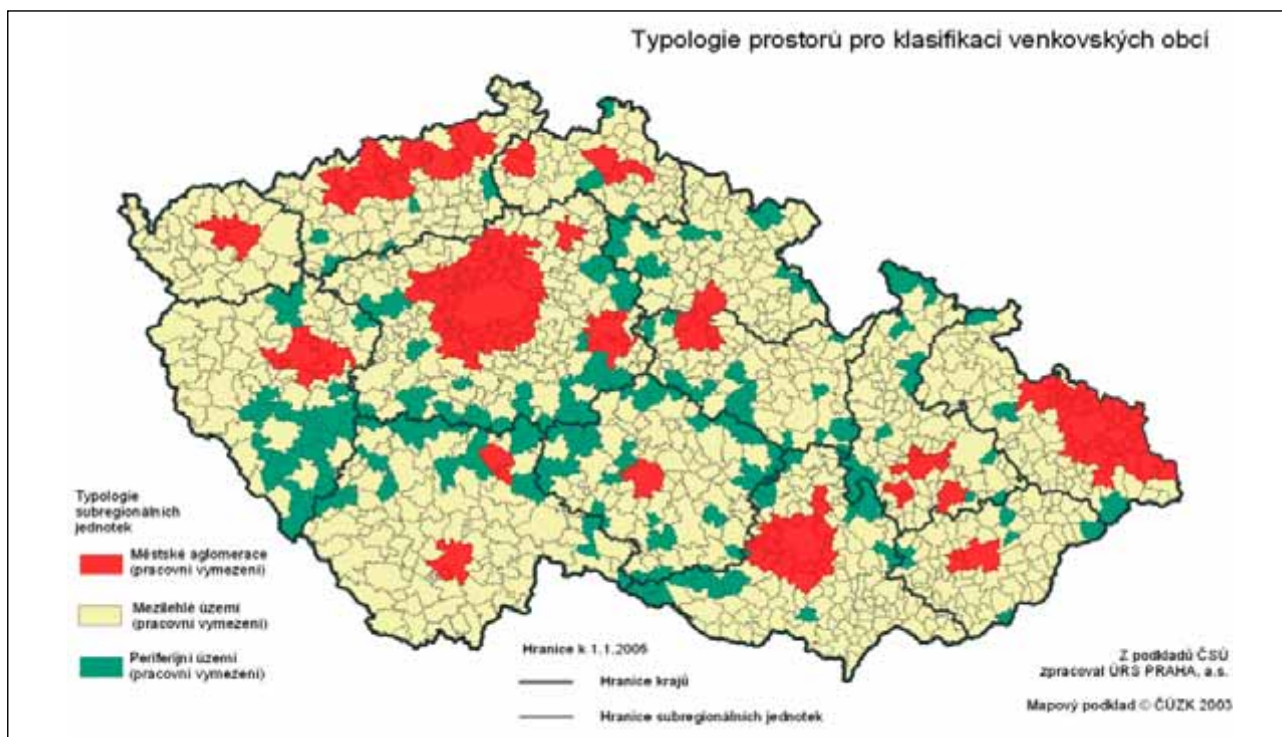
*Druhý kartogram* byl vytvořen v roce 2005 pro potřeby programu na podporu rozvoje zemědělství a venkova. Zde je uváděn proto, že obsahuje prostorovou představu o členění venkova na příměstský, mezilehlý a periferní. Suburbanizace probíhá v příměstském venkově.

#### Vymezení suburbanizovaných území

V současnosti zřejmě neexistuje přesné vymezení suburbanizovaných území. Pro určitou kvantifikaci je zcela legitimní používat např. bilanční vymezení, kde v případě Prahy a Brna jsou použity příměstské okresy nebo příměstské správní obvody ORP, u ostatních krajských, případně dalších měst, jsou použity okresy nebo správní obvody



*Kartogram 1*

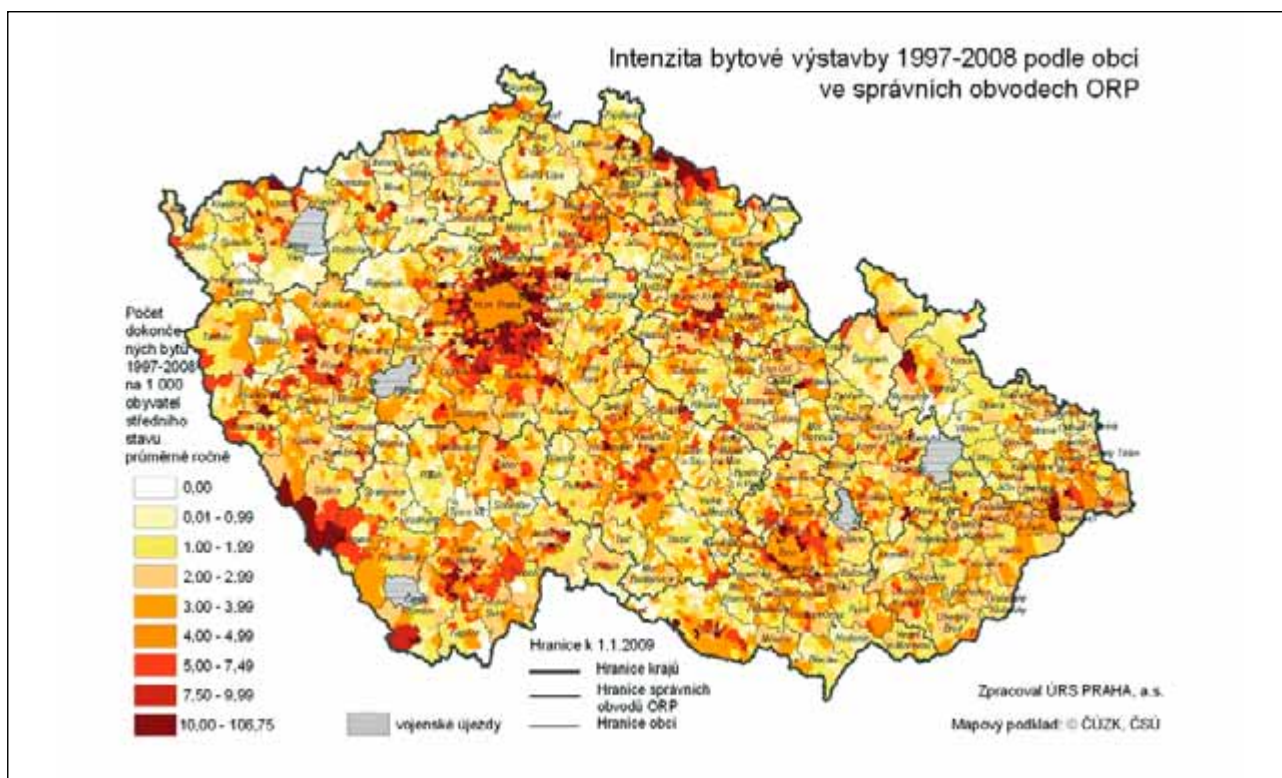


**Kartogram 2**

ORP bez krajského města. Pro konkrétní vymezení by však bylo třeba pracovat s vymezením jednotlivých obcí (možná i katastrálních území). Problémem je ovšem nespojitost takového území, spornost začlenění některých obcí a hlavně zjevná neukončenost tohoto procesu. Proto jsou na závěr uvedeny dva kartogramy (*kartogram 3 a 4*), zobrazující dvě nejdůležitější kritéria, která výmluvně ukazují přibližný rozsah suburbanizovaného území v okolí největších měst.

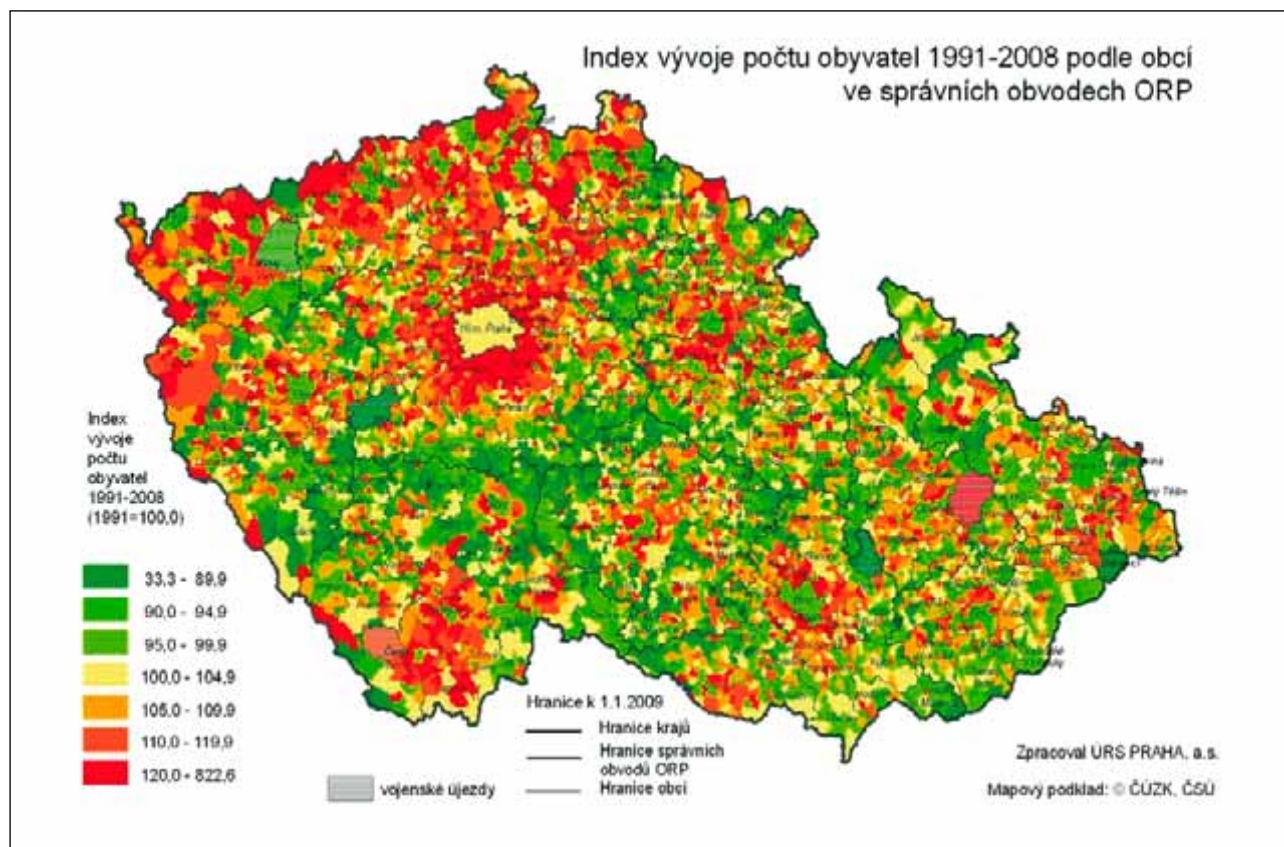
Hlavním projevem suburbanizace je nová výstavba většího rozsahu ve venkovských obcích.

Tu lze velmi dobře dokumentovat kartogramem Intenzita bytové výstavby (počet dokončených bytů na 1000 obyvatel středního stavu průměrně ročně) za období od roku 1997–2008 (*kartogram 3*).



**Kartogram 3**





**Kartogram 4**

Kartogram zcela zřetelně ukazuje dva typy území s vysokou intenzitou bytové výstavby: jednak suburbánní území, jednak horské obce se spekulativní výstavbou bytových domů – apartmánů. V případě suburbánních území je možno dobře porovnávat rozsah a souvislost těchto území hlavně u Prahy, Brna a pak v menší míře u ostatních krajských měst.

Druhou základní charakteristikou, kterou lze sledovat v každoročním vývoji, je vývoj počtu obyvatel. Zde je použit vývoj v letech 1991–2008.

Také zde platí, že ne všechny obce s přírůstky obyvatel leží v suburbánním území, zejména obce v severních, západních a částečně v jižních Čechách. To opět souvisí se širšími změnami v rozmístění obyvatelstva, kde suburbanizace je jedním z více trendů, dalšími jsou zejména poloha vůči západním zemím.

Oba kartogramy zahrnují údaje za rok 2008. Z extrémních případů nejvyšší intenzity bytové výstavby (Květnice u Prahy) a vývoje obyvatel (Němčice u Pardubic) se ukazuje, že suburbanizační proces stále pokračuje.

Při pohledu na oba kartogramy je zřejmé, že rozmístění obou jevů se liší i v jiných územích nežli dříve uvedené horské obce a obce v západní části státu. Patrný je zejména velký rozdíl v přírůstcích obyvatel a současně velmi nízká intenzita bytové výstavby v obcích na pomezí středních a severních Čech. Lze předpokládat, že toto území se v minulosti vylidňovalo ve prospěch Prahy a severočeských měst, lidé se však svých původních obydlí nezbavovali, využívali je jako chalupy a nyní se tam vracejí, což je umožněno velmi dobrou dopravní polohou tohoto území.

*RNDr. Jan Müller  
ÚRS Praha, a.s.*



# Porovnání vývoje osídlení v regionech Prahy, Mnichova a Vídně

Milan Körner

*Téma suburbanizace je jedním z nejvíce diskutovaných problémů vývoje osídlení ČR po r. 1990.*

*Tento příspěvek je zaměřen na srovnání metropolitního regionu Prahy s regiony hlavních měst sousedních zemí Mnichova a Vídně. Tyto regiony již zřejmě mají hlavní rozvojové období za sebou. Z demografických srovnání však vyplývá, že dynamika vývoje těchto významných středoevropských regionů v podstatě zůstává zachována, a především, že je vyšší než ve středočeském prostoru, kde je vnímána jako mimořádně vysoká.*

Samozřejmě vývoj v regionech Mnichova a Vídně prošel v uplynulém období (1990–2008) různými proměnami, souhrnně jej lze charakterizovat jako značně pozitivní, zahrnující i významné kvalitativní změny.

Všechna tři města byla založena ve středověku – Mnichov 1158, Vídeň 1221 a Praha 1232.

V současné době patří města k významným středoevropským centrům s více než milionem obyvatel. Jsou hlavními městy svých zemí a od „druhých“ měst mají značný odstup.

Vzhledem k tomu, že po r. 1990, kdy došlo k opětovné integraci ČR do evropského prostoru, zaměřujeme se na vývoj v následném období. Většina údajů je vztažena k r. 2007.

Zatímco Praha stagnovala (ztratila cca 18 tis. obyv.), počet obyvatel Vídně se zvýšil o 142 tis. a Mnichova o 138 tis. V r. 2008 se počet obyvatel Prahy zvýšil o 21 tis. a překročil výchozí rok (1991).

Vzhledem k tématu semináře je však významnější vývoj příměstského území.

## Příměstské území a vymezení NUTS 3

Jaký byl, dle statistických jednotek NUTS 3, průměrný roční přírůstek (na 1 000 obyv.) v letech 1995–2002 ukazuje tabulka 1.

Pochopitelně nárůst je téměř vždy směřován do příměstského území jádrového města, nikoliv do území na vnějším obvodu těchto jednotek.

Významným problémem je, že celý Středočeský kraj je jedinou jednotkou NUTS 3, zatímco okolí Vídně zahrnuje dvě ze sedmi jednotek NUTS 3 spolkové země Niederösterreich a okolí Mnichova zasahuje do sedmi ze 23 jednotek NUTS 3 kraje Oberbayern.

Dynamika vývoje středočeského prostoru je výrazně nižší, srovnatelné je jen území Wiener Umland Südteil, kde po r. 1995 dochází ke stagnaci.

## Ekonomická výkonnost

Výrazné rozdíly jsou v ekonomické úrovni (HDP na obyv. PPS) k r. 2006 (viz tab. 2).

|         |       |                       |       |
|---------|-------|-----------------------|-------|
| Praha   | 162,3 | okres Praha-východ    | 80,0  |
| Mnichov | 224,4 | München Landkreis     | 371,6 |
| Vídeň   | 165,9 | Wiener Umland Südteil | 152,1 |

Tab. 2

Zatímco Praha dosahuje úrovně Vídně a 72 % úrovně Mnichova, nejlepší okolní územní jednotka okres Praha-východ dosahuje jen 53 % Wiener Umland Südteil a jen 22 % München Landkreis.

Zatímco Praha se výrazně odlišuje od zbytku ČR (s výjimkou Mladé Boleslavi), v Rakousku dosahuje Linz úrovně 161,3, Salzburg 154,1 a Graz 147,1. Z bavorských měst dosahuje nejvyšší úrovně Regensburg (270,1), Ingolstadt (263,2), Bamberg (219,4) a Erlangen (209,7). Pražský metropolitní region nepochybně vykazuje řadu znaků přibližujících jej

|                        | průměrný přírůstek<br>na 1000 obyv. | obyv. 2003<br>(tis.) | obyv. 2007<br>(tis.) | z toho příměst.<br>území cca tis. obyv. |
|------------------------|-------------------------------------|----------------------|----------------------|---|
| Středočeský kraj       | 2,3                                 | 1 132                | 1 201,8              |   |
| Σ NUTS cca tis. obyv.  |                                     |                      | 1 200,0              | 400                                     |
| Wiener Umland Nordteil | 8,7                                 | 281                  | 293,9*               |   |
| Wiener Umland Südteil  | 3,2                                 | 297                  | 304,4*               |   |
| Σ NUTS cca tis. obyv.  |                                     |                      | 600,0                | 580                                     |
| Dachau                 | 11,9                                | 133                  | 136,3                |   |
| Ebersberg              | 14,4                                | 122                  | 126,4                |   |
| Erding                 | 19,8                                | 120                  | 124,9                |   |
| Freising               | 15,5                                | 158                  | 164,7                |   |
| Fürstfeldbruck         | 8,1                                 | 198                  | 201,1                |   |
| München Landkreis      | 11,3                                | 303                  | 315,5                |   |
| Sarnberg               | 9,4                                 | 128                  | 129,5                |   |
| Σ NUTS cca tis. obyv.  |                                     |                      | 1 200,0              | 870                                     |

Tab. 1

\* údaje k 31. 10. 2006

významným středoevropským regionům. Nejvýraznější rozdíly však jsou ve vývoji příměstských území, které jsou v případě středočeského prostoru značně odlišné. Regionální integrace je dlouhodobě (nejen v období po r. 1990) na velmi nízké úrovni. Příměstské území Prahy je silně podfinancováno z hlediska veřejných, zejména státních, investic.

Současné rozpočtové určení daní, výrazně odlišné od zemí západní Evropy, nedovoluje malým obcím financovat významnější a dlouhodobější projekty na zlepšení jejich infrastruktury.

Závažným problémem je vysoký počet velmi malých obcí a jejich velmi nízká (oproti západním regionům) ochota ke spo-

lečnému plánování. Tomu v podstatě nevytváří podmínky ani současná legislativa. Problémy suburbánního vývoje v přístupech a výsledcích, které charakterizují vývoj metropolitního území hl. m. Prahy jsou toho dokladem.

Dosažení kvantitativních a kvalitativních charakteristik metropolitních regionů Mnichova či Vídně nemůže být zřejmě ve středočeském prostoru blízkým cílem, neboť potenciály jednotlivých území jsou výrazně odlišné.

Některé plánovací a realizační přístupy srovnávaných metropolitních regionů však mohou být pro středočeský prostor inspirací.

Týká se to zejména hromadné dopravy a posilování významnějších regionálních center.

### Základní demografické charakteristiky (viz tab. 3)

|  |      |            |   |   |
|--|------|------------|---|---|
| <b>Niederösterreich</b> 19 178 km <sup>2</sup> |      |            | <b>Vídeň</b> 415 km <sup>2</sup>          | <b>vč. Vídně</b> 19 593 km <sup>2</sup>                 |
| počet obyvatel                                 | 1991 | 1 480 tis. | 1 540 tis.                                | 3 020 tis.  |
|  | 2003 | 1 553 tis. | 1 591 tis.                                | 3 144 tis.  |
|  | 2007 | 1 588 tis. | 1 682 tis.                                | 3 270 tis.  |
| obyv./km <sup>2</sup>                          | 2007 | 83         | 4 053                                     | 167   |
| <b>Oberbayern</b> 17 530 km <sup>2</sup>       |      |            | <b>z toho Mnichov</b> 311 km <sup>2</sup> | <b>ost. území (bez Mnichova)</b> 17 219 km <sup>2</sup> |
| počet obyvatel                                 | 1991 | 3 844 tis. | 1 218 tis.                                | 2 626 tis.  |
|  | 2003 | 4 196 tis. | 1 241 tis.                                | 2 955 tis.  |
|  | 2007 | 4 313 tis. | 1 357 tis.                                | 2 956 tis.  |
| obyv./km <sup>2</sup>                          | 2007 | 246        | 4 363                                     | 172   |
| <b>Středočeský kraj</b> 11 016 km <sup>2</sup> |      |            | <b>Praha</b> 496 km <sup>2</sup>          | <b>vč. Prahy</b> 11 512 km <sup>2</sup>                 |
| počet obyvatel                                 | 1991 | 1 113 tis. | 1 214 tis.                                | 2 327 tis.  |
|  | 2003 | 1 132 tis. | 1 164 tis.                                | 2 296 tis.  |
|  | 2007 | 1 202 tis. | 1 212 tis.                                | 2 414 tis.  |
| obyv./km <sup>2</sup>                          | 2007 | 109        | 2 442                                     | 210   |

Tab. 3

### Porovnání osídlení v metropolitních regionech

Počet měst v jednotlivých kategoriích (viz tab. 4)

| velikostní kategorie (tis. obyv.)   | Praha     | Vídeň       | Mnichov     |
|-------------------------------------|-----------|-------------|-------------|
| 50–100                              | 1         | -           | -           |
| 30–50                               | -         | -           | 5           |
| 20–30                               | -         | 3           | 5           |
| 15–20                               | 5         | 3           | 11          |
| 10–15                               | 2         | 5           | 16          |
| 5–10                                | 11        | 23          | 28          |
| <b>celkem měst nad 5 tis. obyv.</b> | <b>30</b> | <b>34</b>   | <b>65</b>   |
| 3–5                                 | 11        | nesledováno | nesledováno |

Tab. 4

### Porovnání metropolí a jejich regionů (viz tab. 5)

|   | Praha | Vídeň         | Mnichov       |
|---|-------|---------------|---------------|
| počet obyv. v tis.                      | 1 212 | 1 682         | 1 357         |
| rozloha km <sup>2</sup>                 | 496   | 415           | 310           |
| obyv./km <sup>2</sup>                   | 2 443 | 4 053         | 4 377         |
| počet obyv. metropol. regionu v tis.    | 1 650 | 2 260         | 2 230         |
| rozloha (km <sup>2</sup> )              | 2 300 | 4 610*        | 1 934         |
| obyv./km <sup>2</sup>                   | 717   | 490           | 1 153         |
| postavení v administrativním uspořádání | kraj  | spolková země | městský okres |
| úroveň NUTS                             | 2     | 2             | 3             |

Tab. 5

\* vymezení regionu Vídně dle NUTS

### Založení městského osídlení

Městské osídlení ve všech sledovaných regionech existovalo již před r. 1300.

Mnichov založen 1158, Freising 996, Ebersberg 1230, Fürstenfeldbruck 1263, Erding 1228.

Vídeň založena 1221, Klosterneuburg 1114, Tulln 1159.

Praha (Staré Město) založena 1232, Beroun a Český Brod 1260, Brandýs n. L. 1290, Lysá n. L. 1291.

### Morfologie území (nadmořská výška, členitost) (viz tab. 6)

| území města    |                 | rozdíly v m |
|----------------|-----------------|-------------|
| München        | 482–579 m n. m. | 97          |
| Wien           | 159–508 m n. m. | 349         |
| Praha          | 177–399 m n. m. | 222         |
| okolí          |                 | rozdíly v m |
| Irchels Bühl   | 696 m n. m.     | 214         |
| Hohenlindkogel | 834 m n. m.     | 675         |
| Skalka         | 553 m n. m.     | 376         |

Tab. 6

Mnichov leží ze všech měst nejvýše, Vídeň nejnižší. Výškové rozdíly jsou nejmenší u Mnichova.

Na jihu země Niederösterreich se rozkládá hornatý region Süd-Alpin, nejvyšším místem je Klosterwappen 2 076 m n. m. Na jihu kraje Oberbayern, při hranici s Tyrolskem, leží Wetterstetngebirge s nejvyšším místem Německa Zugspitze 2 962 m n. m.

Oproti srovnávaným krajům střední Čechy nemají významnější horstva. Nejvyšším místem je Tok 864 m n. m. v Brdech, na jihu území na hranici s Jihočeským krajem je nejvyšším místem Javorová skála 723 m n. m.

### Vodní toky a plochy

Vídeň leží na významné evropské řece Dunaji cca 50 km nad soutokem s Moravou u Bratislavy. Přibližně 50 km od města jihovýchodním směrem leží největší rakouské jezero Neusiedlsee (152,0 km<sup>2</sup>).

Mnichov leží na alpské řece Isar cca 120 km nad jejím soutokem s Dunajem u Deggendorfu. Jihozápadně od města je skupina jezer, z nichž největší jsou Starnbergersee a Ammersee.

Ve vzdálenosti cca 80 km leží největší bavorské jezero Chiemsee (80,1 km<sup>2</sup>).

Praha leží na nejdélší české řece Vltavě cca 30 km nad jejím soutokem s Labem u Mělníka.

Pod Prahou se vlévají do Vltavy řeky Sázava a Berounka. Ve středočeském prostoru neexistuje významnější vodní plocha. Největší je přehradní nádrž Slapy (11,6 km<sup>2</sup>).

### Vývoj osídlení příměstského území 1991–2007

Porovnání vývoje osídlení v příměstském území metropolitních center je problematické vzhledem k odlišnému vymezení administrativních jednotek i jednotek NUTS 3.

Objektivně lze sledovat jen území celých okresů, které jsou součástí metropolitních areálů.

V případě Prahy jsou to okresy Praha-východ a Praha-západ, v případě Mnichova jen okres München Landkreis a v případě Vídně okresy Wien-Umgebung, Mödling a Baden (viz tab. 7).

|                   | obyv. 1991 | obyv. 2007 | rozdíly | rozloha (km <sup>2</sup> ) | obyv. /km <sup>2</sup> |
|-------------------|------------|------------|---------|----------------------------|------------------------|
| Praha -východ     | 101,9      | 127,0      | 25,1    | 755                        | 168                    |
| Praha -západ      | 74,3       | 106,0      | 31,7    | 581,0                      | 182                    |
| Σ                 | 176,2      | 233,0      | 56,8    | 1 336,0                    | 174                    |
| München Landkreis | 250,2*     | 316,5      | 66,3    | 667,3                      | 474                    |
| Wien Umgebung     | 94,0       | 110,5      | 16,5    | 484,5                      | 228                    |
| Mödling           | 100,5      | 112,5      | 12,0    | 277,0                      | 406                    |
| Baden             | 115,4      | 134,9      | 19,5    | 753,4                      | 179                    |
| Σ                 | 309,9      | 357,9      | 48,0    | 1 514,9                    | 236                    |

Tab. 7

\* údaj k r. 1987

Uvedené okresy v případě Mnichova a Vídně zahrnují oproti Praze menší část příměstského území (resp. obvodu města). Hustota zalidnění v případě příměstského území Prahy je výrazně nejnižší, oproti Mnichovu přibližně třetinová.

Zatímco rozvoj příměstského území Prahy byl až po r. 1991 (ve větším rozsahu až cca od r. 1994), rozvoj příměstského území Mnichova a Vídně probíhal již v předcházejícím období.

Nárůst obyvatel v okrese München Landkreis v období 1970–1987 byl 81,6 tis., tj. více než v období 1987–2007, kdy byl jen 66,3 tis. obyvatel. Nárůst počtu obyvatel v dalších okresech zasahujících do metropolitního regionu Mnichova v období 1987 a 2007 byl následující: Dachau (32,1 tis.), Ebersberg (30,1 tis.), Erding (35,7 tis.), Freising (46,6 tis.), Fürstenfeldbruck (28,2 tis.) a Starnberg (20,6 tis.). Podstatná část nárůstu počtu obyvatel v těchto třech okresech je v územích, které jsou součástí metropolitního regionu Mnichova.

Obdobná situace je i u Vídně. V okresech Wien-Umgebung, Mödling a Baden byl nárůst v období 1991–2008 48,0 tis. obyvatel. Nárůsty v dalších okresech byly následující: Korneuburg (12,1 tis.), Tulln (11,2 tis.) a Gänserndorf (12,7 tis.). Souhrnně se počet obyvatel v těchto třech okresech zvýšil o cca 36 tis. Téměř v celém rozsahu se jedná o příměstské území Vídně.

Rakouské okresy jsou výrazně menší než okresy bavorské nebo české. Okresy Praha-západ (s nárůstem 31,7 tis.) a Praha-východ (s nárůstem 25,1 tis.) představují nejvýznamnější rozvojová území v ČR. Další okresy zasahující do metropolitního regionu však v podstatě stagnují. Okresy v ČR jsou obdobné jako okresy v Bavorsku.

## AGLOMERACE PRAHA



Hlavní město Praha je v rámci administrativního uspořádání ČR též samostatným krajem, leží uprostřed kraje Středočeského. V období 1991–2007 město zaznamenalo úbytek počtu obyvatel o 18,5 tis. V tomto období byl nejvyšší stav 1 217,9 tis. obyv. (1997) a naopak nejnižší 1 158,8 tis. obyv. (2002). Od té doby se počet obyvatel zvyšuje a je předpoklad dalšího růstu. V r. 2008 měla Praha 1 212,1 tis. obyvatel.

### Vymezení metropolitního regionu

Pražský metropolitní region nemá své formální vymezení. V mezinárodních srovnáních jsou uváděny údaje v rozmezí 1 380–1 450. Z prací na ZÚR Středočeského kraje vyplývá, že reálná velikost je cca 1 650 tis. obyv. (viz tab. 8).

-St. Boleslav (severně od Labe) a jihovýchodní části SO ORP Říčany (jihovýchodně od Kostelce n. Č. L.).

Hlavní město Praha je obklopeno okresy Praha-východ (SO ORP Brandýs n. L.-St. Boleslav a Říčany) a Praha-západ (SO ORP Černošice).

Toto příměstské území vykazuje nevyšší nárůsty počtu obyvatel v rámci ČR (viz tab. 9).

|              | 1991       | 2007       |                |
|--------------|------------|------------|----------------|
| Praha-východ | 101,9 tis. | 127,0 tis. | o cca 25 tis.  |
| Praha-západ  | 74,3 tis.  | 106,0 tis. | o cca 32 tis.  |
| celkem       | 176,2 tis. | 233,0 tis. | <b>57 tis.</b> |

Tab. 9

V souhrnu v území hl. m. Prahy a obou příměstských okresů přibylo cca 40 tis. obyv. Ve srovnání s regiony Mnichova a Vídně se jedná o velmi malý nárůst.

Z ostatních území vykazují významnější nárůst jen SO ORP Lysá n. L. (+6,7 tis. obyv.), Beroun (+3,7 tis. obyv.) a Benešov (+2,6 tis. obyv.), tzn., že celkový nárůst počtu obyvatel v území Pražského regionu je cca 55 tis. obyv. Bezprostřední příměstské území postrádá významnější centra, týká se to zejména okresu Praha-západ, kde největší města Roztoky a Hostivice dosahují přibližně velikosti 7 tis. obyv.

Jedinými silnými centry jsou největší středočeské město

| SO ORP          | okres        | počet obyv. tis. | km <sup>2</sup> | obyv./km <sup>2</sup> | v metropol. regionu |
|-----------------|--------------|------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
|                 | Praha-východ | 127              | 755             | 168                   | celý                |
|                 | Praha-západ  | 106              | 581             | 182                   | celý                |
|                 |              | 233              | 1336            | 174                   |                     |
| Beroun          | Beroun       | 52,9             | 416             | 127                   | cca 10 %            |
| Kralupy n. Vlt. | Mělník       | 27,2             | 131             | 208                   | cca 90 %            |
| Neratovice      | Mělník       | 28,8             | 113             | 255                   | cca 70 %            |
| Lysá n. L.      | Nymburk      | 20,3             | 121             | 168                   | cca 80 %            |
| Český Brod      | Kolín        | 17,5             | 184             | 95                    | cca 70 %            |
| Kladno          | Kladno       | 116,7            | 351             | 332                   | cca 65 %            |
| Benešov         | Benešov      | 54,5             | 690             | 79                    | cca 20 %            |

Tab. 8

Vymezení regionu jako souhrnu SO ORP (resp. SO POÚ) je značně problematické, neboť některé tyto jednotky z větší části nelze do urbanizovaného území metropolitního regionu v celém rozsahu zahrnovat. Týká se to zejména velkých obvodů Kladna, Benešova a Berouna, ale i řídce osídleného území severní části SO ORP Brandýs n. L.

Kladno (cca 70 tis. obyv.) a souměstí Beroun-Králův Dvůr (cca 25 tis. obyv.). Větší regionální význam mají města Kralupy n. Vlt. (17 tis. obyv.) a Brandýs n. L.-St. Boleslav (16 tis. obyv.). Do území lze zahrnout i Benešov (s cca 16,5 tis. obyv.) jako samostatné město (na obvodě urbanizovaného území).

**25 největších měst/obcí (viz tab. 10)**

| město |                            | počet obyv. (tis.) | město |                | počet obyv. (tis.) |
|-------|----------------------------|--------------------|-------|----------------|--------------------|
| Praha |                            | 1 212,1            |       |                |                    |
| 1     | Kladno                     | 69,7               | 14    | Králův Dvůr    | 6,4                |
| 2     | Beroun                     | 18,4               | 15    | Černošice      | 5,8                |
| 3     | Kralupy n. Vlt.            | 17,1               | 16    | Týnec n. Sáz.  | 5,4                |
| 4     | Benešov                    | 16,4               | 17    | Odolena Voda   | 5,3                |
| 5     | Neratovice                 | 16,3               | 18    | Úvaly          | 5,3                |
| 6     | Brandýs n. L.-St. Boleslav | 16,2               | 19    | Jesenice*      | 5,3                |
| 7     | Říčany                     | 12,4               | 20    | Mníšek p. Brdy | 4,3                |
| 8     | Čelákovice                 | 11,0               | 21    | Rudná          | 4,2                |
| 9     | Lysá n. L.                 | 8,5                | 22    | Zdice          | 4,0                |
| 10    | Milovice                   | 8,1                | 23    | Jílové u Prahy | 3,8                |
| 11    | Roztoky                    | 7,0                | 24    | Unhošť         | 3,6                |
| 12    | Hostivice                  | 6,8                | 25    | Kamenice*      | 3,5                |
| 13    | Český Brod                 | 6,7                |       |                |                    |

**Tab. 10**

\* Obce Jesenice a Kamenice nejsou městy.

**Vývoj počtu obyvatel vybraných měst (nad 10 tis. obyv.) (viz tab. 11)**

|                            | 1970   | 1980   | 1991   | 2001   | 2008   | rozdíl<br>1991–2008 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| Kladno                     | 63 076 | 71 141 | 71 753 | 71 132 | 69 675 | -2 078              |
| Beroun                     | 17 805 | 17 387 | 18 005 | 17 459 | 18 352 | 347                 |
| Kralupy n. Vlt.            | 14 898 | 17 928 | 17 934 | 17 506 | 17 091 | -843                |
| Neratovice                 | 8 982  | 15 025 | 15 685 | 16 318 | 16 296 | 611                 |
| Brandýs n. L.-St. Boleslav | 13 993 | 14 412 | 15 644 | 15 298 | 16 216 | 572                 |
| Říčany                     | 9 330  | 10 703 | 10 650 | 10 876 | 12 388 | 1 738               |
| Čelákovice                 | 9 395  | 10 390 | 10 295 | 10 031 | 10 974 | 679                 |
| Benešov                    | 10 769 | 14 258 | 15 892 | 16 323 | 16 375 | 483                 |

**Tab. 11**

Ve středočeském prostoru nedochází k významnější koncentraci sídel městského typu. Velmi malý počet obcí přesahuje mezinárodní statistickou velikost města 5 tis. obyv. Větší města nejsou zastoupena ani v koridorech železnič-

ních tratí (vždy max. 1 město nad 10 tis. obyv., s výjimkou trati do Benešova). Obdobné je i soustředění měst při vodních tocích, kde jen na Labi jsou 3 města nad 10 tis. obyvatel.

**Koncentrace osídlení v liniích S-Bahn (města/obce nad 3 tis. obyv.) (viz tab. 12)**

|                  |             |              |             |                 |             |
|------------------|-------------|--------------|-------------|-----------------|-------------|
| Uhřetěves*       | 5,0         | Černošice    | 5,8         | Újezd n. L.*    | 7,8         |
| Kolovraty*       | 2,4         | Dobřichovice | 3,1         | Běchovice*      | 3,2         |
| Říčany           | 11,4        | Řevnice      | 3           | Klánovice*      | 2,8         |
| Mnichovice       | 2,7         | Beroun       | 18,4        | Úvaly           | 5,3         |
| Čerčany          | 2,7         | Králův Dvůr  | 6,4         | Český Brod      | 6,7         |
| Benešov          | 16,4        | (Zdice)      | 4,0         |                 | <b>25,8</b> |
|                  | <b>40,6</b> |              | <b>40,7</b> |                 |             |
| Horní Počernice* | 13,4        | Hostivice    | 6,8         | Roztoky         | 7,0         |
| Zeleneč          | 2,6         | Unhošť       | 3,6         | Libčice n. Vlt. | 3,2         |
| Čelákovice       | 10,1        | Kladno       | 69,7        | Kralupy n. Vlt. | 17,1        |
| Lysá n. L.       | 8,5         |              | <b>80,1</b> |                 | <b>27,3</b> |
| Milovice         | 8,1         |              |             |                 |             |
|                  | <b>42,7</b> |              |             |                 |             |

**Tab. 12**

\* městské části Prahy



### Koncentrace osídlení u řek (města/obce nad 3 tis. obyv.)

Vltava (433 km), pramení na Šumavě a vlévá se do Labe (357 km) u Mělníka (viz tab. 13).

| Vltava          |                | Labe          |             | Berounka     |             |
|-----------------|----------------|---------------|-------------|--------------|-------------|
| Praha           | 1 212,1        | Lysá n. L.    | 8,5         | Beroun       | 18,4        |
| Roztoky         | 7,0            | Čelákovice    | 11,0        | Řevnice      | 3,0         |
| Libčice n. Vlt. | 3,2            | Brandýs n. L. | 16,2        | Dobřichovice | 3,1         |
| Kralupy n. Vlt. | 17,1           | Neratovice    | 16,3        | Černošice    | 5,8         |
|                 | <b>1 239,4</b> |               | <b>52,0</b> |              | <b>30,3</b> |
| <b>Sázava</b>   |                |               |             |              |             |
| Týnec n. Sáz.   | 5,4            |               |             |              |             |

Tab. 13

### Dopravní infrastruktura

Praha je významnou železniční i dálniční křižovatkou ve střední Evropě.

Parametry hlavních tratí jsou hluboko pod evropským standardem. Tato skutečnost nepochybně přispěla k výraznému rozvoji letiště (12,4 mil. cest./rok), které se zařadilo mezi významné evropské terminály.

Významným problémem je též neexistence souvislého dálničního propojení Prahy s některými středoevropskými regiony, zejména však nedokončení silničního okruhu umožňujícího propojení radiální sítě silnic.

Oproti oběma srovnávaným regionům je velice nízká úroveň regionální železniční dopravy. Dokonce chybí kolejové spojení letiště s centrem města a kvalitní spojení největšího středočeského města Kladna s Prahou.

Na rozdíl od srovnávaných regionů není v koridorech železničních tratí výraznější soustředění větších sídel.

Rozvoj po r. 1991 v řadě případů směřoval do území bez obsluhy železniční dopravou.

Přestože je suburbánní rozvoj v případě pražského prostoru ve srovnání s jinými metropolemi poměrně nízký, způsobuje dopravní kolapsy na zcela nevyhovující silniční síti jak v příměstském území, tak i na velké části sběrných městských komunikací v hl. městě Praze.

### Ekonomická výkonnost

Ze sledovaných regionů je region Prahy ekonomicky nejslabší. Praha sice dosahuje 162,3 HDP na obyv. v paritě kupní síly (EU=100), avšak střední Čechy jen 73,0, tj. méně než průměr ČR (77,4). Okres Praha-východ dosahuje cca 80, Mělník 70, Beroun 60 a Praha-západ jen 50 (údaje k r. 2006).

### Přírodní prostředí

Praha má, zejména v jižní části regionu, hodnotné přírodní prostředí. Západní část hl. města a příměstského území se vyznačuje členitým terénem s poměrně hlubokými údolními vodními toků. Severovýchodní část, směrem k Labi, je však převážně rovinatá a téměř bezlesá.

Na jižním obvodu Prahy vtéká do Vltavy ze západu Berounka a u Davle z východu Sázava. Vltava protéká s výjimkou části území hl. m. Prahy v sevřeném údolí.

### Vývoj osídlení

Vývoj osídlení v regionu byl významně ovlivněn rozsáhlým přičleněním obcí v území Středočeského kraje k Praze. V r. 1974 se Praha zvětšila z 296,3 km<sup>2</sup> na 496,2 km<sup>2</sup>, tj. o dvě třetiny svého dosavadního území. Tímto přičleněním však získala jen 80 tis. obyv. Zalidnění anektovaného území bylo jen 400 obyv./km<sup>2</sup>, tím se snížilo zalidnění města z 3 645 na 2 336 obyv./km<sup>2</sup>.

Příměstské území je poměrně slabě osídleno. Hustota zalidnění i po nárůstech počtu obyvatel po r. 1991, v okr. Praha-východ a Praha-západ převyšuje průměr ČR jen o cca 30 %.

Tyto hodnoty zdaleka neodpovídají urbanizovanému metropolitnímu území. S výjimkou Kladna se v regionu nevyskytují větší města. Z 25 největších obcí jen 8 má více než 10 tis. obyv. a 6 má méně než 5 tis. obyv. S výjimkou Jesenice a Kamenice však mají všechny statut města, což je oproti Vídni, a zejména Mnichovu, výrazný rozdíl.

Z měst nad 10 tis. obyv. významněji narostly (od r. 1991) jen Říčany (o 1,7 tis. obyv.)

Největší nárůsty zaznamenaly (z „měst“ nad 5 tis. obyv.) (viz tab. 14):

|              | počet obyvatel |       | nárůst |     |
|--------------|----------------|-------|--------|-----|
|              | 1991           | 2008  | abs.   | %   |
| Milovice     | 1 330          | 8 106 | 6 776  | 510 |
| Jesenice     | 1 758          | 5 289 | 3 531  | 201 |
| Hostivice    | 4 021          | 6 752 | 2 731  | 68  |
| Roztoky      | 5 756          | 7 050 | 1 294  | 22  |
| Odolena Voda | 4 226          | 5 262 | 1 036  | 25  |

Tab. 14

Nárůst Milovic je důsledkem rozsáhlé revitalizace bytů a veřejného vybavení v bývalém vojenském prostoru.

Naopak historická města Český Brod a Lysá n. L. stagnují (viz tab. 15)

|            | počet obyvatel |       | nárůst |    |
|------------|----------------|-------|--------|----|
|            | 1991           | 2008  | abs.   | %  |
| Český Brod | 7 031          | 6 735 | -296   | -4 |
| Lysá n. L. | 8 450          | 8 471 | 21     | 0  |

Tab. 15

Nejvýznamnější nárůsty malých obcí (viz tab. 16)

|               | počet obyvatel |       |       | nárůst 2008/1991 |     | nárůst obyv. |
|---------------|----------------|-------|-------|------------------|-----|--------------|
|               | 1991           | 2008  | 2009  | abs.             | %   | v r. 2008    |
| Květnice      | 115            | 789   | 946   | 674              | 586 | 157          |
| Vestec        | 369            | 1 923 | 2 078 | 1554             | 421 | 155          |
| Nupaky        | 81             | 305   | 590   | 224              | 276 | 285          |
| Ohrobec       | 259            | 899   | 957   | 640              | 247 | 58           |
| Zvole         | 553            | 1 444 | 1 528 | 896              | 162 | 84           |
| Sulice        | 492            | 1 269 | 1 315 | 777              | 158 | 46           |
| Velké Přílepy | 851            | 2 065 | 2 367 | 1 214            | 143 | 302          |
| Chýně         | 545            | 1 183 | 1 423 | 638              | 117 | 240          |

Tab. 16

Tento způsob rozvoje nepochybně nelze považovat za pozitivní. Z hlediska dopravní obsluhy jen Zeleneč (2 634 obyv.) leží na trase příměstské železniční dopravy. Vestec (2 078 obyv.) leží v bezprostřední blízkosti budoucí konečné stanice metra (Písnice). Dobrou dostupnost k metru (Kobylisy) mají prostřednictvím bývalé teplické silnice Zdíby (2 280 obyv.). Aplikace standardního systému S-Bahn může být (mimo koridoru kladenské „rychlodráhy“) vzhledem k nízkému počtu obyvatel soustředěných do koridorů železničních tratí problémem.

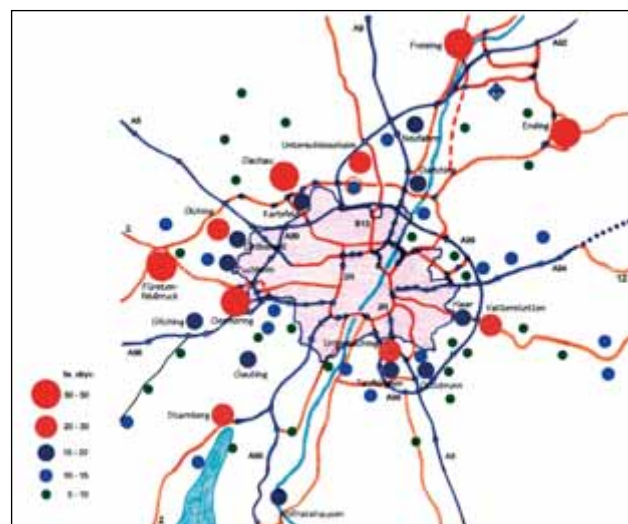
Větší „koncentrace“ (ve více malých sídlech) je v podstatě jen v Dolním Poberouni a v souvislosti s velkým rozvojem Milovic při Lysecké trati.

Překvapující je nízká dynamika rozvoje obcí v koridoru Benešovské trati, neboť toto území má i velmi dobré silniční spojení s Prahou (D1, I/3).

Na příměstských úsecích radiálních silnic do Prahy jsou časté kongesce. Systém záchytných parkovišť (P+R) je oproti srovnávaným regionům Mnichova a Vídně zcela nedostatečný. Rovněž železniční dopravu nelze se systémem S-Bahn v jiných regionech srovnávat.

Rozvoj ekonomických aktivit v příměstském území hl. m. Prahy je téměř výhradně orientován na logistiku. Velké areály vznikly při mimoúrovňových křižovatkách při většině radiálních kapacitních silnic a až na výjimky nemají napojení na železniční dopravu. Jejich lokalizace u velmi malých obcí je z řady hledisek problematická.

## AGLOMERACE MNICHOV



Mnichov je hlavním městem spolkové země Bavorsko. Tato země je rozdělena na kraje (NUTS 2), z nichž největší Oberbayern má 4 313,4 tis. obyv.

Mimo to je území SRN rozděleno na tzv. plánovací regiony. Těch je na území Bavorska 18. Jsou až na výjimky skladebné s okresy (NUTS 3). V rámci kraje Oberbayern jsou čtyři plánovací regiony. Mimo Mnichova Ingolstadt, Oberland a Südostbayern. Město Mnichov má postavení okresu (obdobně jako vyšší centra v SRN mimo Hamburku a Brém).

Plánovací region Mnichov zaznamenal v poválečných letech následující vývoj (viz tab. 17)

|      | plánovací region<br>tis. obyv. | město<br>Mnichov<br>tis. obyv. | městský<br>region<br>tis. obyv. |
|------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 1950 | 1 404,0                        | 830,8                          | -                               |
| 1970 | 2 074,3                        | 1 293,6                        | -                               |
| 1990 | 2 300,8                        | 1 218,3                        | 1 930,0                         |
| 2000 | 2 446,1                        | 1 234,7                        | -                               |
| 2007 | 2 623,2                        | 1 356,6                        | 2 228,2                         |

Tab. 17

V období 1990–2007 narostl počet obyvatel plánov. regionu o 322,4 tis. obyv. města Mnichova o 138,3 tis. obyv.

V SRN jsou rovněž vymezeny metropolitní areály („městské regiony“), a to včetně přeshraničních, s centry na území sousedních států (např. Strasbourg, Salzburg).

Jako městský region měl Mnichov k 31. 12. 2007 – 2 228,2 tis. obyv., v r. 1991 pak cca 1 930 tis. obyv., tzn. nárůst o 298 tis. obyv. V mezinárodních srovnáních je obvykle počet obyvatel metropolitního regionu Mnichova uváděn v hodnotě cca 2 340 tis. obyv., tedy o cca 110 tis. vyšší než ve statistickém vymezení.

Z uvedeného vyplývá jak nárůst města, tak metropolitního regionu a i plánovacího (širšího) regionu.



Rozdíl mezi plánovacím regionem a metropolitním regionem je cca 295 tis. obyv.

Plánovací region Mnichov zahrnuje mimo okresů, které jsou svou (nejvíce zalidněnou) částí součástí metropolitního regionu též okres Landsberg a. L. s cca 110 tis. obyv. a rozlohou 805 km<sup>2</sup>. Součástí metropolitního prostoru pochopitelně nejsou větší části okresů Freising a Erding, významné části okresů Dachau a Fürstenfeldbruck a menší (okrajové) části okresů Ebersberg a Starnberg.

#### Vymezení metropolitního regionu ve vztahu k administrativnímu uspořádání (viz tab. 18)

| okres (Kreis)     | počet obyv. (tis.) | km <sup>2</sup> | obyv. /km <sup>2</sup> | v metropolitním regionu |
|-------------------|--------------------|-----------------|------------------------|-------------------------|
| München Landkreis | 316,5              | 667,3           | 474                    | celý                    |
| Freising          | 164,7              | 801,8           | 205                    | cca 25 %                |
| Erding            | 124,0              | 870,4           | 143                    | cca 30 %                |
| Ebersberg         | 125,6              | 549,3           | 229                    | cca 80 %                |
| Starnberg         | 129,5              | 488,0           | 265                    | cca 80 %                |
| Fürstenfeldbruck  | 200,5              | 434,8           | 461                    | cca 50 %                |
| Dachau            | 136,3              | 579,0           | 235                    | cca 65 %                |

Tab. 18

#### Ekonomická výkonnost

Metropolitní region Mnichova vykazuje mimořádnou ekonomickou výkonnost (HDP na obyv. v paritě kupní síly), jednotlivé okresy jsou zároveň jednotkami NUTS 3 (100 = průměr EU 27).

Samozřejmě i tato skutečnost souvisí s výrazným nárůstem počtu obyvatel (viz tab. 19)

|                   | 2004  | 2006  |
|-------------------|-------|-------|
| München Landkreis | 368,1 | 371,6 |
| München Stadt     | 229,0 | 224,4 |
| Freising          | 179,9 | 175,9 |
| Starnberg         | 142,0 | 146,7 |

Tab. 19

(ostatní okresy jsou pod průměrem EU)

#### Přírodní prostředí

Mnichov má mimořádně kvalitní přírodní zázemí. Celá jižní část příměstského území je pokryta lesy. Největší Ebersberger Forst má cca 90 km<sup>2</sup> souvislé plochy. V jihozápadním sektoru je několik jezer, z nichž největší jsou Starnbergersee (57,2 km<sup>2</sup>) a Ammersee (46,7 km<sup>2</sup>).

Mimořádně hodnotné je údolí řeky Isaru nad Mnichovem (největší evropské přejeje s výškovým rozdílem 18 m).

#### Dopravní infrastruktura

Mnichov je významnou železniční a dálniční křižovatkou. Tratě ve směrech na Norimberk – Hannover a Stuttgart – Karlsruhe/Mannheim jsou ve vysokorychlostních parametrech. Vysokorychlostní spojení je i v dalších směrech (Salzburg, Innsbruck). Do Mnichova vede 7 dálnic, nedokončena je zatím (mimo příměstské území) dálnice na Simbach – Passau.

Příměstské území se opírá o silná okresní města, z nichž největší (45 tis. obyv.) a nejbližší je (30 km od centra Mnichova) Freising. V jihovýchodním sektoru je centrem dvojměstí Ebersberg-Grafring (11,2 + 12,7 tis. obyv.).

Nové letiště F. J. Strausse vzdálené od centra města cca 30 km (s výkonem 35 mil. cest./rok, druhé největší letiště SRN) ležící mezi městy Freising a Erding iniciovalo poměrně velký rozvoj v tomto segmentu metropolitního regionu. Počet obyvatel Freisingu vzrostl z 34,3 tis. (1990) na 45,2 tis. (2007), Erdingu z 25,1 tis. (1990) na 33,5 tis. (2007). Narostla i sídla v mezilehlém území: Neufahrn z 15,1 na 18,8 tis., Garching z 12,9 na 15,6 tis. Počet obyvatel se zvýšil i v dalších centrech příměstského území: Dachau z 33,8 na 41,2 tis., Olching z 20,7 na 24,5 tis., Starnberg z 18,0 na 23,1 tis.

#### 25 největších měst/obcí (viz tab. 20)

|    | město                       | počet obyv. (tis.) |
|----|-----------------------------|--------------------|
|    | <b>München</b>              | 1 356,6            |
| 1  | <b>Freising</b>             | 45,2               |
| 2  | <b>Dachau</b>               | 41,2               |
| 3  | <b>Germering</b>            | 37,0               |
| 4  | <b>Erding</b>               | 33,8               |
| 5  | <b>Fürstenfeldbruck</b>     | 33,7               |
| 6  | Unterschleissheim           | 26,4               |
| 7  | Olching                     | 24,5               |
| 8  | <b>Starnberg</b>            | 23,1               |
| 9  | Unterhaching                | 22,1               |
| 10 | Vatterstetten               | 21,6               |
| 11 | Ottobrunn                   | 19,8               |
| 12 | Gauting                     | 19,6               |
| 13 | Puchheim                    | 19,4               |
| 14 | Gröbenzell                  | 19,3               |
| 15 | Neufahrn bei Freising       | 18,8               |
| 16 | Haar                        | 18,8               |
| 17 | Karlsfeld                   | 18,2               |
| 18 | Gilching                    | 17,1               |
| 19 | Taufkirchen                 | 17,6               |
| 20 | Wolfratshausen              | 17,4               |
| 21 | <b>Garching bei München</b> | 15,6               |
| 22 | Ismaning                    | 15,0               |
| 23 | Neubiberg                   | 14,1               |
| 24 | Eching                      | 13,1               |
| 25 | Gräfelfing                  | 12,8               |

Tab. 20

Pozn.: Údaje z 10/2007; zvýrazněna jsou města.

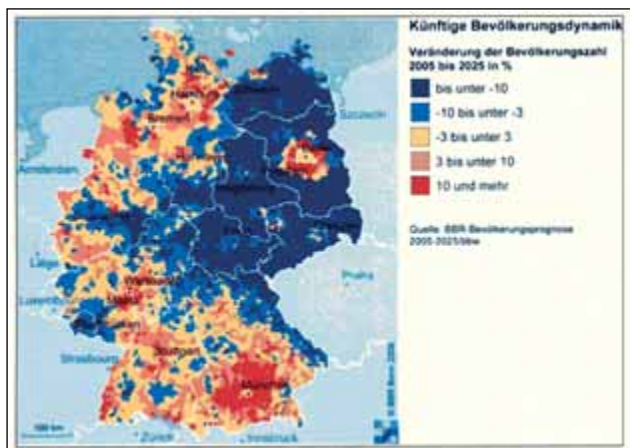
**Hlavní prostory koncentrace osídlení (viz tab. 21)**

|   |                | obyv. (tis.) | hlavní centra   |
|---|----------------|--------------|---|
| 1 | západ          | 165          | Fürstenfeldbruck (33,7), Germering (37,0), Olching (24,5) |
| 2 | východ         | 105          | Vatterstetten (21,5), Haar (18,8), Poing (12,8)           |
| 3 | jih            | 85           | Unterhaching (22,1), Ottobrunn (19,8), Taufkirchen (17,6) |
| 4 | sever          | 70           | Unterschleissheim (26,4), Neufahrn b. F. (18,8)           |
| 5 | severozápad    | 65           | Dachau (41,2), Karlsfeld (18,2)                           |
| 6 | jihozápad      | 60           | Gauting (19,6), Gräfelfing (12,8)                         |
| 7 | Freising       | 50           | Freising (45,2)   |
| 8 | severovýchod   | 45           | Erding (33,8)   |
| 9 | Starnbergersee | 40           | Starnberg (23,1)  |

**Tab. 21**
**Koncentrace osídlení v liniích S-Bahn (města/obce nad 5 tis. obyvv.) (viz tab. 22)**

|                   |              |                |             |               |             |
|-------------------|--------------|----------------|-------------|---------------|-------------|
| Oberschleissheim  | 11,3         | Karlsfeld      | 18,2        | Gröbenzell    | 19,3        |
| Unterschleissheim | 26,4         | Dachau         | 41,2        | Olching       | 24,5        |
| Eching            | 13,1         | Röhrmoos       | 6,4         | Maisach       | 12,8        |
| Neufahrn b. F.    | 18,8         |                | <b>65,8</b> |               | <b>56,6</b> |
| Freising          | 45,2         |                |             |               |             |
|                   | <b>114,8</b> |                |             |               |             |
| Puchheim          | 19,4         | Germering      | 37          | Gräfelfing    | 12,8        |
| Eichenau          | 11,8         | Gilching       | 17,1        | Planegg       | 10,7        |
| Emmering          | 6            | Wessling       | 5,1         | Krailling     | 7,5         |
| Fürstenfeldbruck  | 33,7         | Seefeld        | 7,1         | Gauting       | 19,6        |
|                   | <b>70,9</b>  | Herrsching     | 10          | Starnberg     | 23,1        |
|                   |              |                | <b>76,3</b> | Pöcking       | 5,7         |
|                   |              |                |             |               | <b>79,4</b> |
| Pullach           | 8,7          | Unterhaching   | 22,1        | Neubiberg     | 14,1        |
| Schäftlarn        | 5,5          | Taufkirchen    | 17,6        | Ottobrunn     | 19,8        |
| Wolfratshausen    | 17,4         | Oberhaching    | 12,6        | Hohenbrunn    | 8,8         |
|                   | <b>31,6</b>  |                | <b>52,3</b> | Höhen Kirchen | 9,3         |
|                   |              |                |             |               | <b>52</b>   |
| Haar              | 18,8         | Feldkirchen    | 6           | Unterföhring  | 8,5         |
| Vatterstetten     | 21,6         | Kirchheim      | 12,2        | Ismaning      | 15          |
| Zorneding         | 8,8          | Poing          | 12,8        | Hallbergmoos  | 8,9         |
| Kirchseeon        | 9,4          | Markt Schwaben | 11,1        |               | <b>32,4</b> |
| Grafring          | 12,7         | Wörth          | 4,5         |               |             |
| Ebersberg         | 11,2         | Erding         | 33,8        |               |             |
|                   | <b>82,5</b>  |                | <b>80,4</b> |               |             |

**Tab. 22**



SRN – Dynamika vývoje metropolitních regionů



Erding – kompaktní rozvoj města



Garching b. München (výzkumné centrum) – Ismaning



Ottobrunn – Neubiberg (areál Univerzity Bundeswehru)

### Koncentrace osídlení u řek a jezer

(města/obce nad 5 tis. obyv.)

**Isar** (délka 283 km), pramení v Tyrolsku nad městem Mittelwald, vlévá se do Dunaje pod Deggendorfem.

**Amper** (přítok Isaru) v prostoru města Moosburg cca 17 km nad Freisingem vytéká z Ammersee (viz tab. 23).

| <b>Isar</b>           |             | <b>Amper</b>     |             |
|-----------------------|-------------|------------------|-------------|
| Wolfratshausen        | 17,4        | Grafrath         | 3,6         |
| Grünwald              | 11,0        | Fürstenfeldbruck | 33,7        |
| Pullach               | 8,7         | Emmering         | 6,0         |
| München               | 1356,6      | Bergkirchen      | 7,1         |
| Ismaning              | 15,0        | Dachau           | 41,2        |
| Garching              | 15,6        | Haimhausen       | 4,7         |
| Neufahrn b. F.        | 18,8        |                  | <b>96,3</b> |
| Freising              | 45,2        |                  |             |
| <b>1488,3</b>         |             |                  |             |
| <b>Starnbergersee</b> |             | <b>Ammersee</b>  |             |
| Starnberg             | 23,1        | Inning a. A.     | 4,2         |
| Berg                  | 8,2         | Schondorf a. A.  | 3,9         |
| Pöcking               | 5,7         | Utting a. A.     | 4,0         |
| Feldafing             | 4,3         | Giessen a. A.    | 10,0        |
| Tutzing               | 9,4         | Herrching        | 10,0        |
|                       | <b>50,7</b> | Seefeld          | 7,1         |
|                       |             |                  | <b>39,2</b> |

Tab. 23

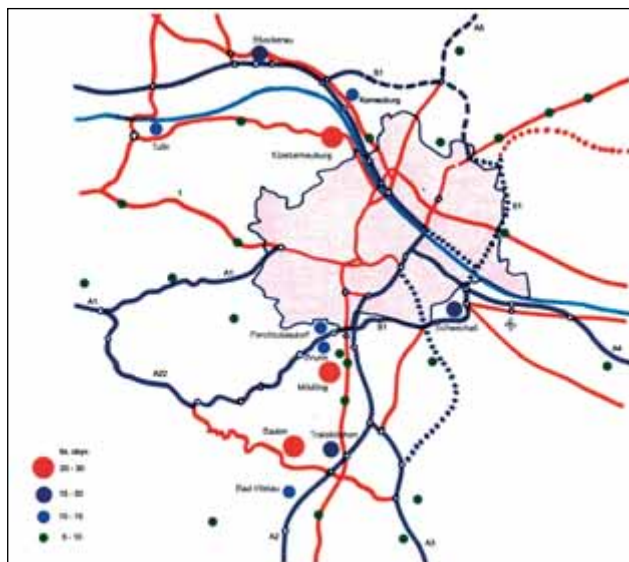
Region Mnichova vyniká vysokou koncentrací osídlení, vyznačuje se silnými regionálními centry, které mohou plně saturovat potřeby obsluhy svého spádového území. Tato centra i další města se většinou vyznačují i rozsáhlou a strukturovanou nabídkou pracovních příležitostí.

Pro kvalitu života je významné vysoké zastoupení lesů a vodních ploch.

Metropolitní region má vynikající dopravní systém, což potvrzuje koncentrace většiny významných osídlení v korytech příměstské železniční dopravy (S-Bahn).

Systém metra, který má 7 linek je větvený. To umožňuje výrazně lepší plošnou obsluhu území města, které je oproti Praze výrazně menší (2/3) při větším počtu obyvatel. Jedna z linek metra (U6) končí v příměstském území (Garching). Všechny významné stanice S-Bahn a vnější stanice U-Bahn jsou vybaveny záchytnými parkovišti (P+R).

## AGLOMERACE VÍDEŇ



Vídeň je samostatnou spolkovou zemí, leží ve východní části spolkové země Niederösterreich, jejímž hlavním městem je St. Pölten (50,2 tis. obyv.). Druhým centrem této spolkové země je Wiener Neustadt (39,7 tis. obyv.) (viz tab. 24).

| Regiony NUTS 3          | počet obyv. (tis.) | km <sup>2</sup> | obyv./km <sup>2</sup> |
|-------------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|
| Wien                    | 1 682              | 415             | 4 053                 |
| Wiener Umland Nordteil  | 281                | 2 722           | 103                   |
| Südteil                 | 297                | 1 475           | 201                   |
| Wiener Umland celkem    | 578                | 4 197           | 140                   |
| metropol. region celkem | 2 260              | 4 612           | 490                   |

Tab. 24

Územní jednotky NUTS 3 se zcela nekryjí s okresy:

### Wiener Umland Nordteil

zahrnuje okresy Wien-Umgebung (severní část) Korneuburg, malou část okresu Mistelbach a část okresu Gänzersdorf.

### Wiener Umland Südteil

zahrnuje okresy Mödling, Baden, Bruck a. d. L. a jihovýchodní část okresu Wien-Umgebung.

Okres Wien-Umgebung má tři nesouvislá území na severozápadě (Klosterneuburg), severu (Geresdorf) a jihovýchodě (Schwechat) navazující na území hl. města.

Z okresu Mistelbach se jedná jen o město Wolkersdorf, z okresu Gänzersdorf se jedná o část území mezi okresním městem a Vídní.

## Vymezení metropolitního regionu ve vztahu k administrativnímu uspořádání (viz tab. 25)

| okres (Bezirk)                 | počet obyv. (tis.) | km <sup>2</sup> | obyv./km <sup>2</sup> | v metropol. regionu |
|--------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
| Korneuburg                     | 73,2               | 626,5           | 116,8                 | cca 80 %            |
| Mödling                        | 112,5              | 277,0           | 406,1                 | celý                |
| Wien-Umgebung (Klosterneuburg) | 110,5              | 484,5           | 228,0                 | celý                |
| Baden                          | 134,9              | 753,4           | 179,0                 | celý                |
| Tulln                          | 68,8               | 658,0           | 104,6                 | cca 70 %            |
| Gänserndorf                    | 93,4               | 1271,3          | 73,5                  | cca 15 %            |
| Mistelbach                     | 74,0               | 1291,3          | 57,3                  | cca 10 %            |

Tab. 25

## Vývoj počtu obyvatel

Počet obyvatel Vídně kulminoval počátkem 20. století. V roce 1910 mělo město 2 031 tis. obyv., při rozloze 278 km<sup>2</sup> to znamenalo vysoké zalidnění 7 303 obyv./km<sup>2</sup>. V r. 1980 to bylo jen 1 517 tis. obyv., v r. 1990 mělo město 1 540 tis. obyv. a v r. 2007 dosáhlo 1 682 tis. obyvatel. V tomto období přibylo cca 142 tis. obyv. Nárůst počtu obyvatel v příměstském území se projevil i před r. 1990. V období 1991–2007 narostl počet obyvatel spolkové země Niederösterreich o cca 90 tis., zatímco dynamika jižní části příměstského území byla jen málo vyšší než spolkové země, v severní části byla 3x vyšší.

Města v příměstském území většinou stagnují, největší nárůsty zaznamenaly Korneuburg (4,2 tis.), Tulln (4,3 tis.), Mödling (3,0 tis.) a Stockerau (1,7 tis.). Nejvíce narostly obce v okresech Wien-Umgebung, Baden a Mödling (samotná okresní města s výjimkou Mödlingu stagnují).

Vídeň vytváří jeden z nejvýznamnějších metropolitních prostorů ve středovýchodní Evropě. Společně s aglomerací blízkého hl. m. Slovenska Bratislavou se jedná o koncentraci téměř tří mil. obyvatel. Vídeň leží na jedné z nejvýznamnějších evropských řek – Dunaji.

## Dopravní infrastruktura

Vídeň je významnou železniční i dálniční křižovatkou. Železniční trať ve směru na Linec – Salzburg a Mnichov je součástí západovýchodní vysokorychlostní trati Paříž – Štrasburk – Stuttgart – Mnichov – Vídeň – Budapešť. Vysokorychlostních parametrů bude v blízké době dosaženo na souvislém úseku Vídeň – Linec. V r. 2011 by měla být dokončena výstavba nového centrálního nádraží Wien-Süd s propojením do všech významných směrů.

V současné době jsou ve výstavbě dvě silniční spojení k území ČR a to ve směrech na Brno (A5 – E461) a Znojmo (303 – E59).

Letiště Wien Schwechat patří svým výkonem 18,8 mil. cest./rok k významným evropským terminálům.

## Ekonomická výkonnost

Město (země) Vídeň vykazuje vysokou ekonomickou výkonnost HDP na obyv. v paritě kupní síly. V r. 2004 to bylo 177,6, v r. 2006 jen 165,9 (100 = průměr EU).

Země Niederösterreich byla též nad průměrem v hodnotě



101,4, přičemž Wiener Umland Südteil dosáhl hodnoty 152,1 a Nordteil jen 84,7 (2006).

### Přírodní prostředí

Podstatná část metropolitního regionu i hl. města se rozkládá na pravém břehu Dunaje. Jihozápadní kvadrant téměř v celém rozsahu zaujímá zalesněný kopcovitý Wienerwald (1 250 km<sup>2</sup>). Na území města dosahuje výšky 508 m n. m. a západně od Badenu Hoherlindkogel výšky 834 m n. m.

V rámci tohoto území je vymezeno několik přírodních parků (Naturpark). Údolí Dunaje nad i pod Vídní se vyznačuje množstvím meandrů. Pod Vídní až k soutoku s Moravou je vyhlášen národní park Donau-Auen.



*Gerasdorf b. Wien – „transformace“ zahrádkářské kolonie Oberlisse*



*Wien – Sussenbrunn – chaotická rozvojová plocha s řadou záměrů*

### 25 největších měst/obcí (viz tab. 26)

|    | město                     | počet obyv. (tis.) |
|----|---------------------------|--------------------|
|    | <b>Wien</b>               | 1 681,5            |
| 1  | <b>Klosterneuburg</b>     | 25,4               |
| 2  | <b>Baden bei Wien</b>     | 25,3               |
| 3  | <b>Mödling</b>            | 20,7               |
| 4  | <b>Traiskirchen</b>       | 16,6               |
| 5  | <b>Schwechat</b>          | 16,2               |
| 6  | <b>Stockerau</b>          | 15,3               |
| 7  | Perchtoldsdorf            | 14,5               |
| 8  | Tulln                     | 13,6               |
| 9  | Korneuburg                | 11,9               |
| 10 | Bad Vöslau                | 11,2               |
| 11 | Brunn                     | 10,7               |
| 12 | <b>Gerasdorf bei Wien</b> | 9,6                |
| 13 | <b>Ebreichsdorf</b>       | 9,5                |
| 14 | <b>Gänserndorf</b>        | 9,3                |
| 15 | <b>Gross Enzersdorf</b>   | 9,1                |
| 16 | Maria Enzersdorf          | 8,8                |
| 17 | Wiener Neudorf            | 8,8                |
| 18 | Guntramsdorf              | 8,8                |
| 19 | Berndorf                  | 8,7                |
| 20 | <b>Purkersdorf</b>        | 8,7                |
| 21 | Strasshof a. d. Nordbahn  | 8,1                |
| 22 | <b>Deutsch Wagram</b>     | 7,5                |
| 23 | Kottingbrunn              | 7,4                |
| 24 | Langenzersdorf            | 7,3                |
| 25 | <b>Bruck a. d. Leitha</b> | 7,3                |

**Tab. 26**

Pozn.: Údaje z 03/2008; zvýrazněna jsou města.

### Hlavní prostory koncentrace osídlení (viz tab. 27)

|                                | obv. tis. | hlavní centra  |
|--------------------------------|-----------|--|
| 1 jih A                        | 70        | Mödling (20,7), Perchtoldsdorf (14,5)                  |
| 2 jih B                        | 60        | Baden (25,3), Traiskirchen (16,6)                      |
| jih celkem                     | 130       |  |
| 3 severozápad – Stockerau      | 40        | Korneuburg (11,9), Stockerau (15,6) – levý břeh Dunaje |
| 4 severozápad – Klosterneuburg | 30        | Klosterneuburg (25,4) – pravý břeh Dunaje              |

**Tab. 27**

**Koncentrace osídlení v liniích S-Bahn (města/obce nad 5 tis. obyv.) (viz tab. 28)**

|                |             |                   |             |                  |              |
|----------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|--------------|
| Langenzersdorf | 7,3         | Deutsch Wagram    | 7,5         | Perchtoldsdorf   | 14,5         |
| Korneuburg     | 11,9        | Strasshof         | 8,1         | Brunn            | 10,7         |
| Stockerau      | 15,3        | Gänserndorf       | 9,3         | Maria Enzersdorf | 8,8          |
|                | <b>34,5</b> |                   | <b>24,9</b> | Mödling          | 20,7         |
|                |             |                   |             | Baden            | 25,3         |
| Purkersdorf    | 8,7         | Klosterneuburg    | 25,4        | Bad Vöslau       | 11,2         |
| Pressbaum      | 6,4         | St. Andrä-Wördern | 7,3         | Leobendorf       | 4,3          |
| Neulengbach    | 7,4         | Tulln             | 13,6        | Wiener Neustadt  | 39,7         |
|                | <b>22,5</b> |                   | <b>46,3</b> |                  | <b>135,2</b> |
| Himberg        | 6,3         |                   |             |                  |              |
| Bruck a. d. L. | 7,3         |                   |             |                  |              |
|                | <b>13,6</b> |                   |             |                  |              |

**Tab. 28****Koncentrace osídlení u řek**

(města/obce nad 5 tis. obyv.)

Donau (350 km na území Rakouska) pramení v jihozápadním Německu nad městem Donaueschingen. Schwechat pramení ve Wienerwaldu nad Allandem, pod Vídní se vlévá do Dunaje (viz tab. 29).

| Donau             |                | Schwechat    |             |
|-------------------|----------------|--------------|-------------|
| Tulln             | 13,6           | Baden        | 25,3        |
| St. Andrä-Wördern | 7,3            | Traiskirchen | 16,2        |
| Klosterneuburg    | 25,4           | Himberg      | 6           |
| Korneuburg        | 11,9           | Schwechat    | 16          |
| Langenzersdorf    | 7,3            |              | <b>63,5</b> |
| Wien              | 1 681,5        |              |             |
|                   | <b>1 747,0</b> |              |             |

**Tab. 29**

Nejvýznamnější osídlení je na východních svazích Wienerwaldu s centry Baden a Mödling a při Dunaji na severozápadě hl. města s hlavními centry Klosterneuburg a Tulln na pravém a Stockerau a Korneuburg na levém břehu. Nižinné oblasti východně od města jsou relativně méně osídleny. Větší města leží na Nordbahn (po Gänserndorf).

Osídlení je výrazně orientováno jižním směrem, na příměstské okresy Mödling a Baden přímo navazuje region (NUTS 3) Niederösterreich-Süd s cca 250 tis. obyvateli s hlavními centry (okresními městy) Wiener Neustadt (39,7 tis. obyv.) a Neunkirchen (11,6 tis. obyv.).

Velmi slabé osídlení je na obou březích Dunaje směrem k Bratislavě. V rámci regionu se jedná o jižní část okresu Gänserndorf a prakticky celý okres Bruck a. d. Leitha. Město Hainburg (6,0 tis. obyv.) stejně jako Kittsee (1,9 tis. obyv.) ze spolkové země Burgenland je v podstatě již součástí aglomerace hl. m. Slovenska Bratislavy.

Systém regionální dopravy je založen na železnici (S-Bahn). Vídeň má 6 linek metra (U-Bahn). Pro rychlé spojení centra města s letištěm Schwechat slouží expresní linka CAT (City Airport Train) z nádraží Wien Mitte.

Systém je doplněn regionální dráhou Baden – Wien Karlsplatz (přestup na dvě linie metra).

Na nejvýznamnějších stanicích S-Bahn jsou záchytná parkoviště P+R.

**Shrnutí**

Z výše uvedených analýz vývoje středoevropských metropolitních regionů vyplývá, že regionální rozvoj je dlouhodobým procesem, který probíhá v určitých cyklech a v období konjunktury má obvykle vyšší dynamiku.

Ve všech případech souvisí s makroregionální působností jádrových měst. Specifikem Prahy je výrazně vyšší ekonomická výkonnost ve srovnání s ostatními regiony země.

Velmi dobrá geografická poloha Prahy a jejího regionu ve střední Evropě a mimořádný kulturně-historický potenciál města nepochybně zakládají předpoklady dalšího rozvoje tohoto území, a to zřejmě i po odeznění konjunktury posledního desetiletí.

Oproti srovnávaným metropolím je intenzita osídlení jak regionu, tak především jádrového města (v administrativním vymezení) v případě Prahy výrazně nižší. Hlavním problémem vývoje Pražského metropolitního regionu je stagnace významnějších měst v příměstském území a zejména ve srovnání s regionem Mnichova jejich nízká velikost, a tím i schopnost poskytovat vyšší obslužné funkce svému okolí. Z tohoto pohledu posilování lokálních center (měst ve velikostní kategorii 5–10 tis. obyv.) lze považovat za pozitivní.

Závažným problémem je naopak rozvoj velmi malých obcí, hrozící v některých případech jejich srůstáním.

V případě Prahy i Vídně, kde dochází k výstavbě obvodové kapacitní trasy až v současné době (u Prahy R1 na jihu, u Vídně S1 na severu), je tato skutečnost významným faktorem. Prvním impulzem rozvoje území byla (v obou případech) stabilizace kapacitní trasy v oddálené poloze, druhým impulzem pak její realizace.

„Rozvoj“ osídlení v koridoru těchto obvodových komunikací v případě obou regionů zřejmě bude pokračovat, i když dosavadní zkušenosti jsou často značně problematické.

Významným problémem v případě Prahy je nízký podíl železniční dopravy na obsluhu města a regionu a vedení či plánování tras metra do prostorů, kde jejich účinnost pro regionální vazby je nízká (Letňany, Ruzyně). Zatímco u Vídně byla severní trasa metra (U1) dokončena do Kagranu a výstavba pokračuje do Leopoldau (vazba na železnici, S-Bahn), u Prahy je výstavba jižní trasy metra (D, resp. větev C) neustále oddalována.

Problém regionu Prahy oproti srovnávaným metropolitním regionům je především v zaostávání investic do dopravní infrastruktury a špatně nastavené priority jejich realizace.

Další významné rozdíly jsou v ekonomickém potenciálu (v nabídce pracovních míst) v příměstském území a v úrovni obslužných zařízení. Jsou zde nepochybně souvislosti s velikostí obcí, zejména však s předchozím vývojem. Ekonomika měst v okolí hl. m. Prahy byla založena na průmys-

lu a v souvislosti s jeho transformací, resp. zánikem, se i z těchto měst stala významná vyjížďková centra (Kladno, Neratovice aj.). Obslužná funkce si však v některých případech (Kladno, Beroun) zachovala dobrou úroveň.

Nové ekonomické aktivity v příměstském území jsou vytvářeny především v oblasti logistiky. Nabídka počtu pracovních míst a jejich struktura v těchto areálech není zajímavá pro nové obyvatele příměstských obcí, kteří mají převážně nadprůměrnou kvalifikaci. Tyto skutečnosti jsou pochopitelně zdrojem vysoké dojížděky do Prahy, resp. do několika významnějších center zaměstnanosti (Čestlice, Brandýs n. L.). Města v Pražském regionu (často velmi malá) většinou postrádají rozsáhlejší upravená veřejná prostranství, a v podstatě mají (až na několik výjimek) i nízkou turistickou atraktivitu. Vysoká návštěvnost některých kulturních památek (Karlštejn, Konopiště) se do ekonomiky příměstského území výrazněji nepromítá.

V těchto aspektech, a ne v dynamice vývoje, jsou hlavní odlišnosti Pražského regionu od srovnávaných regionů Mnichova a Vídně.

Zdroje obrázků:

Letecké snímky – [www.maps.google.cz](http://www.maps.google.cz)

Kreslená schémata – AURS, s.r.o.

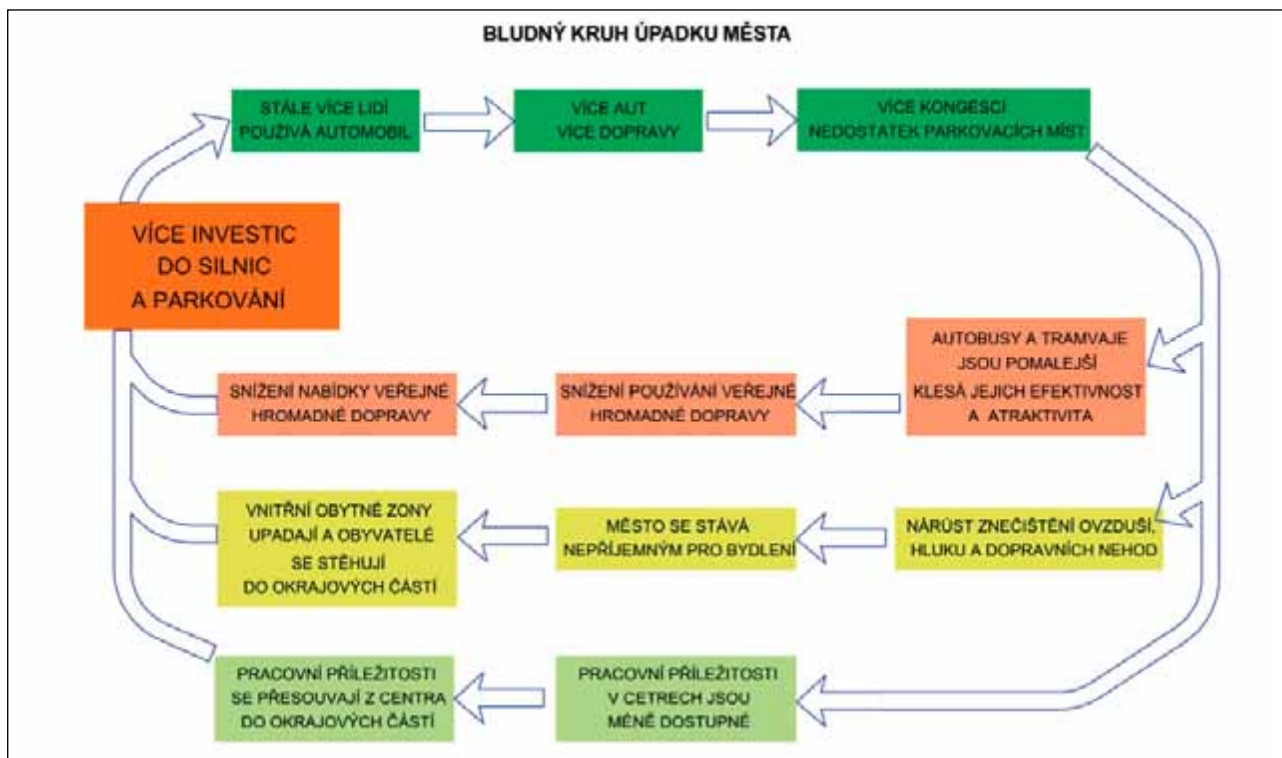
*Ing. arch. Milan Körner, CSc.  
AURS, s.r.o.*



# Vliv kolejové dopravy na snižování negativních dopadů suburbanizace – příklady z Mnichova, Prahy a Vídně

Ivan Lejčar

Těžištěm tohoto příspěvku je poukázat na vtipná dopravní řešení snižující negativní dopady SUBURBANIZACE na vlastní města (metropole), zejména na jejich centrální části.



**Bohatnoucí společnost preferující individuální automobilovou dopravu (IAD) – jedna z hlavních příčin suburbanizace a úpadku klasického města.**

Obyvatelé stěhující se za hranice města do vlastních rodinných domů jsou díky nízké hustotě osídlení závislí na IAD. Při dojíždě do města generují potřebu výstavby další dopravní infrastruktury, která je pak příčinou rozvratu struktury klasického města. Jednou z účinných metod, jak suburbanizaci a úpadku klasického (evropského) města předcházet nebo jejich negativní dopady zmírňovat je podle UITP<sup>1)</sup> tvorba „vyváženého dopravního systému“. Ten se opírá o tři pilíře, kterými jsou: 1. kvalitní urbanismus a územní plánování (zejména ve vztahu k rozvoji mimo město), 2. restrikce automobilové dopravy (zejména v rostlém městě), 3. podpora veřejné dopravy. Kooperace municipalit městské a příměstských při tvorbě „vyváženého dopravního systému“ může vyústit ve zdařilá řešení. Může např. vést k urbanistické kompozici satelitního města „navlečeného“ na kolejovou osu metra nebo příměstské železnice nebo může vést k vtipnému řešení páteřního kolejového systému uvnitř klasického města. Vtipné řešení příměstské železnice centrem města pomáhá redukovat počiny v infrastruktuře pro IAD s neúměrným nárokem

na prostor jako jsou průtahy autodráhových komunikací rostlým městem, na ně návazný systém obslužných komunikací, plochy pro parkování apod.

## SYSTÉMY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

Moderní systémy příměstských železnic většiny velkých evropských měst fungují na principu průjezdných linií městskými centry, resp. jejich centrálními oblastmi.

Dnes již nestačí dovézt cestující bydlící v regionu (příměstí, aglomeraci) železnicí na nádraží k centru města a nutit je přestupovat na metro nebo na tramvaj. Je nezbytné cestující klientelu po centru rozvézt. K dosažení takového standardu služeb je třeba modernizovat železniční infrastrukturu starou 100 až 150 let a obohatit ji o úseky vedené skrze centrum s přiměřeným množstvím zastávek. Tyto úseky jsou zpravidla podzemní (City-tunnels) a většinou určené pouze pro příměstskou dopravu. Příměstská železnice se tak stává ve městě „expresním metrem“.

1) UITP: Mezinárodní asociace pro veřejnou dopravu (se sídlem v Bruselu)

Do takové infrastruktury veřejné dopravy konkurenceschopné kvalitou služeb individuální automobilové dopravy cílevědomě investují mnohá evropská města. V 70. letech minulého století to byla především německá města München, Stuttgart, Frankfurt/Main propojováním tras příměstské železnice (S-Bahn) z hlavových hlavních nádraží podzemními městskými tunely skrze centrum na jeho opačný konec. Paříž tehdy začala budovat systém příměstské železnice (RER) propojováním protilehlých hlavových nádraží. V 90. letech minulého století byly zprovozněny průjezdné linie příměstské železnice v Zürichu a tunel Passante Milano. V současné době se realizuje City-Tunnel Leipzig a po desítkách let dohání skluz za Paříží Londýn s projektem CrossRail.

Mnoho dalších měst v Evropě i ve světě průjezdné linie příměstské železnice provozuje. Některá města mají to štěstí, že mají průjezdná nádraží v centru a náročné stavby jako jsou městské železniční tunely nepotřebují (Köln, Brno), jiná města mají složitou „železniční historii“, předběhla již dávno dobu a dnes musí dohonit modernější trendy (Berlin, Wien).

### MNICHOV (MÜNCHEN)

|                                    |               |                       |
|------------------------------------|---------------|-----------------------|
| <b>Počet obyvatel</b>              | 1 356 000     |                       |
| <b>Obyvatel v městském regionu</b> | 2 280 000     |                       |
| <b>Příměstská železnice</b>        | <b>S-BAHN</b> | obsluhující region    |
| počet linek                        | 10            |                       |
| délka tratí                        | 447,0 km      |                       |
| počet stanic                       | 136           |                       |
| městský tunel                      | 3,5 km        | zprovozněn 1972       |
| podzemních stanic                  | 8             |                       |
| <b>Městské kolejové systémy</b>    | <b>U-BAHN</b> | metro s povrch. úseky |
| počet tras                         | 3             | rozvětvené konce      |
| počet linek                        | 6             |                       |
| délka tratí                        | 93 km         |                       |
|                                    | <b>TRAM</b>   | klasická tramvaj      |
| počet linek                        | 10            |                       |
| délka tratí                        | 71 km         |                       |

O průjezdném systému příměstské železnice v Mnichově se uvažovalo již před druhou světovou válkou. Naplno se začalo konat až po roce 1966, kdy Mnichov vyhrál kandidaturu na pořádání letních olympijských her v roce 1972. Kromě vybudování průjezdného tunelu pod historickým centrem o délce cca 3,5 km s osmi stanicemi musela být kompletně zrekonstruována také železniční infrastruktura v regionu. V současné době se uvažuje o druhém městském tunelu, který by doplnil kapacitně nasycený současný tunel, a o tunelu pro dálkovou vysokorychlostní dopravu, které hlavové nádraží nevyhovuje (München 21). Zajímavé je, že rychlodrážní kolejová infrastruktura (S-Bahn a Metro) předběhla co do kompletnosti silniční městskou infrastrukturu, neboť jižní segmenty vnějšího ani vnitřního silničního okruhu dosud nejsou dobudovány. Dopravní politika v Německu všeobecně podporuje vyvážené dopravní systémy. Ve městech a aglomeracích pak dokonce mírně preferuje dopravu veřejnou, což se pozitivně odráží na kvalitě života.

### PRAHA

|                                    |               |                       |
|------------------------------------|---------------|-----------------------|
| <b>Počet obyvatel</b>              | 1 230 000     |                       |
| <b>Obyvatel v městském regionu</b> | 1 650 000     |                       |
| <b>Příměstská železnice</b>        | <b>S-BAHN</b> | obsluhující region    |
| počet linek (radiálních)           | 13            |                       |
| délka tratí                        | 493 km        |                       |
| <b>Městské kolejové systémy</b>    | <b>METRO</b>  | metro s povrch. úseky |
| počet tras                         | 3             | nevětvené konce       |
| počet linek                        | 3             |                       |
| délka tratí                        | 55 km         |                       |
|                                    | <b>TRAM</b>   | klasická tramvaj      |
| počet linek                        | 25            |                       |
| délka tratí                        | 554 km        |                       |

Zastaralá koncepce příměstské železnice v dosud platném územním plánu hlavního města Prahy z roku 1999 stojí na principu dojezdových linek zaústěných do dvou nádraží vzdálených od sebe 800 m. Principem je tedy neprůjezdný model příměstské železnice centrem města, což je zcela opačný trend než ve vyspělých evropských městech. Koncepci neprůjezdného modelu příměstské železnice je třeba urychleně přehodnotit ve prospěch moderní koncepce průjezdného modelu a zapracovat ji do nového územního plánu hlavního města Prahy.

### VÍDEŇ (WIEN)

|                                    |                   |   |
|------------------------------------|-------------------|---|
| <b>Počet obyvatel</b>              | 1 682 000         |   |
| <b>Obyvatel v městském regionu</b> | 2 260 000         |   |
| <b>Příměstská železnice</b>        | <b>S-BAHN</b>     | obsluhující region (diametrální a radiální) |
| počet linek                        | 11                |   |
| počet linek tangenciálních         | 1                 | městská linka                               |
| délka tratí                        |                   |   |
|                                    | <b>TRAM-TRAIN</b> |   |
| počet linek                        | 1                 | Wiener Lokalbahnen (WLB)                    |
| délka tratí                        | 30,2 km           |   |
| <b>Městské kolejové systémy</b>    | <b>METRO</b>      | metro s povrch. úseky                       |
| počet tras                         | 5                 | nevětvené konce                             |
| počet linek                        | 5                 |   |
| délka tratí                        | 70 km             |   |
|                                    | <b>TRAM</b>       | klasická tramvaj                            |
| počet linek                        | 29                | + 2 víkendové                               |
| délka tratí                        |                   |   |

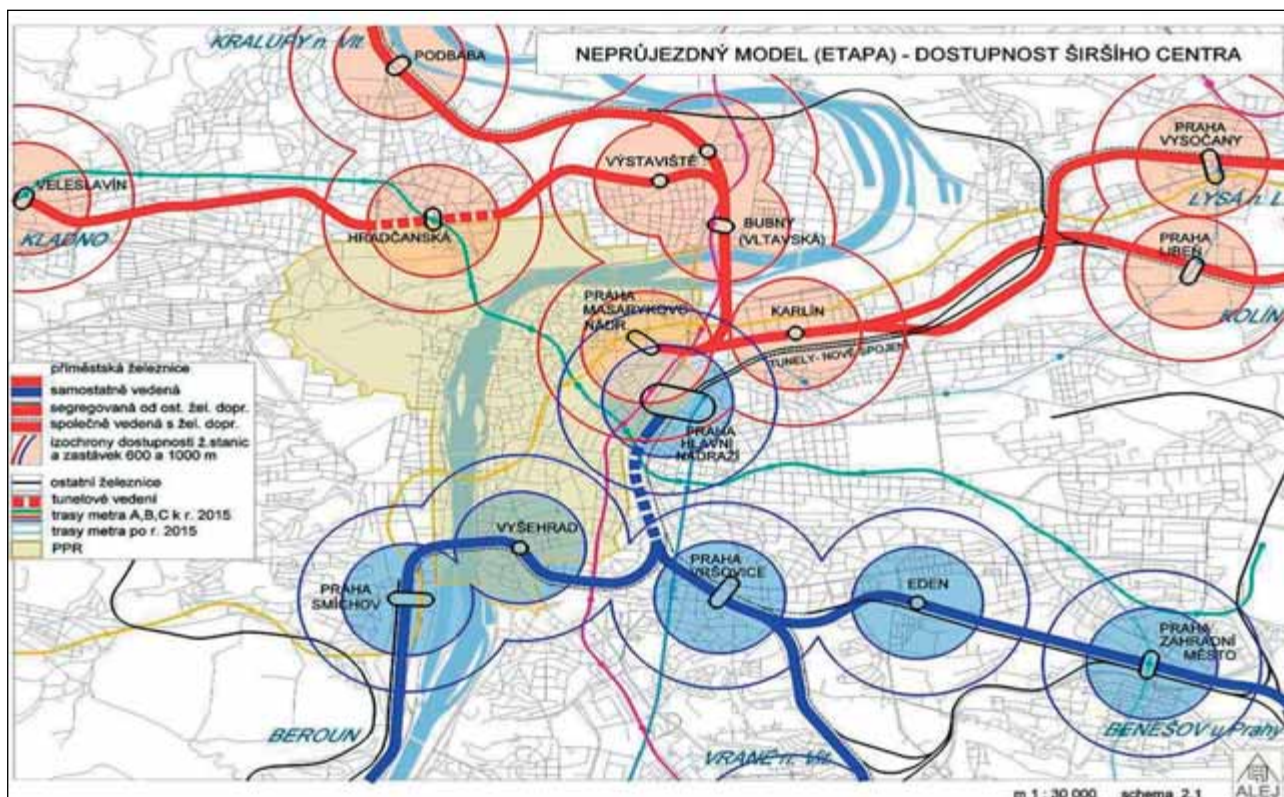
Funkční průjezdnou příměstskou železnici má Vídeň prakticky od r. 1962. Vznikala přestavbou městských spojovacích dráh mezi nádražími Nordbahnhof, Zentral Zollamt (Mitte) a Südbahnhof. Přestavba v okolí nově vznikajícího průjezdného hlavního nádraží (na místě dvou hlavových nádraží Südbahnhof) trvá dodnes. Centrální stanicí příměstské železnice je zastávka Wien Mitte – Langstrasse, kde se tangenciálně potkává s původní propojovací městskou dráhou Heiligenstadt – Hüttendorf, přestavěnou



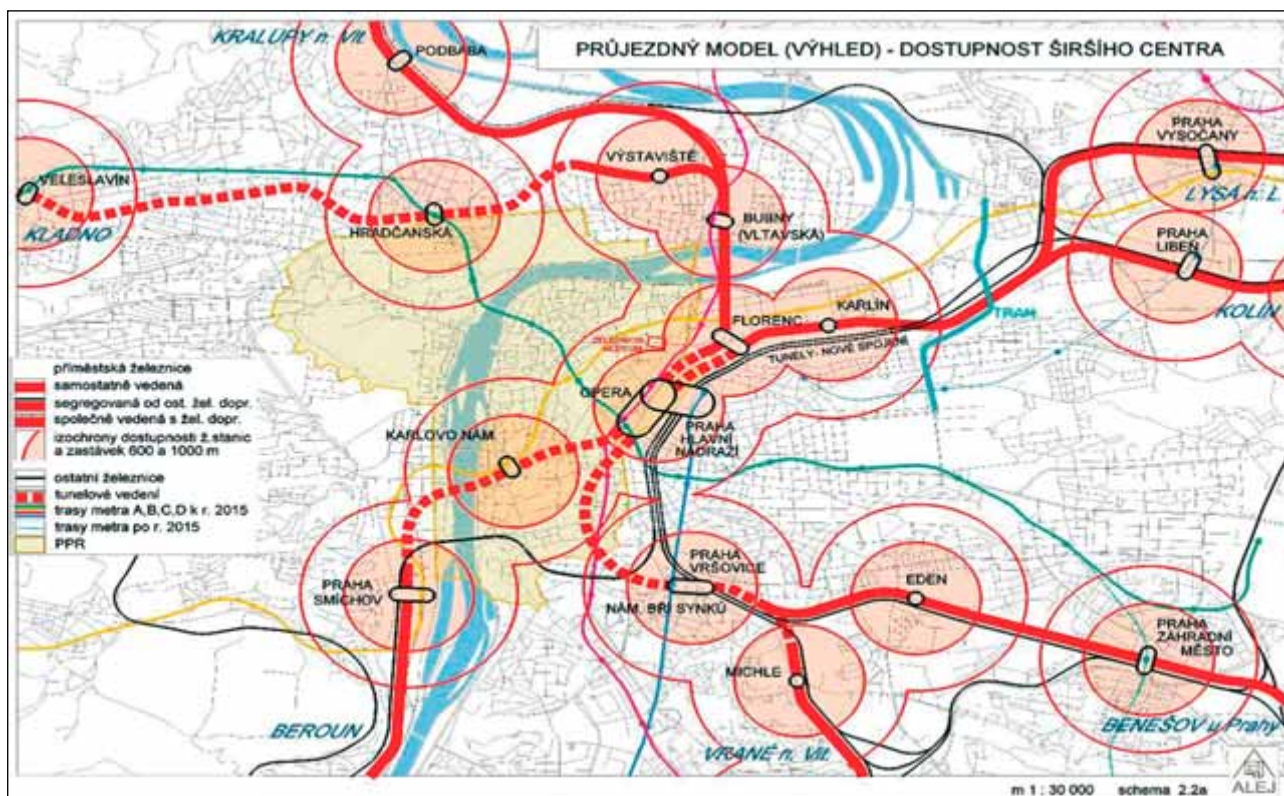
v l. 1976–81 na metro U4. Zajímavou příměstskou linií tvoří vlakotramvaj (Tram-train) Wiener Lokalbahnen mezi centrem Baden a Wien-Oper. Ve Vídni je rychlodrážní kolejová infrastruktura v převaze nad autodráhovou silniční

infrastrukturou. Vídeň nemá, a pravděpodobně nikdy mít nebude, žádný vnitřní okruh, má pouze tangenciální severní a východní propojení dálnic městem a připravuje vnější dálniční polokruh.

Ing. arch. Ivan Lejčar  
ALEJ architektonický ateliér

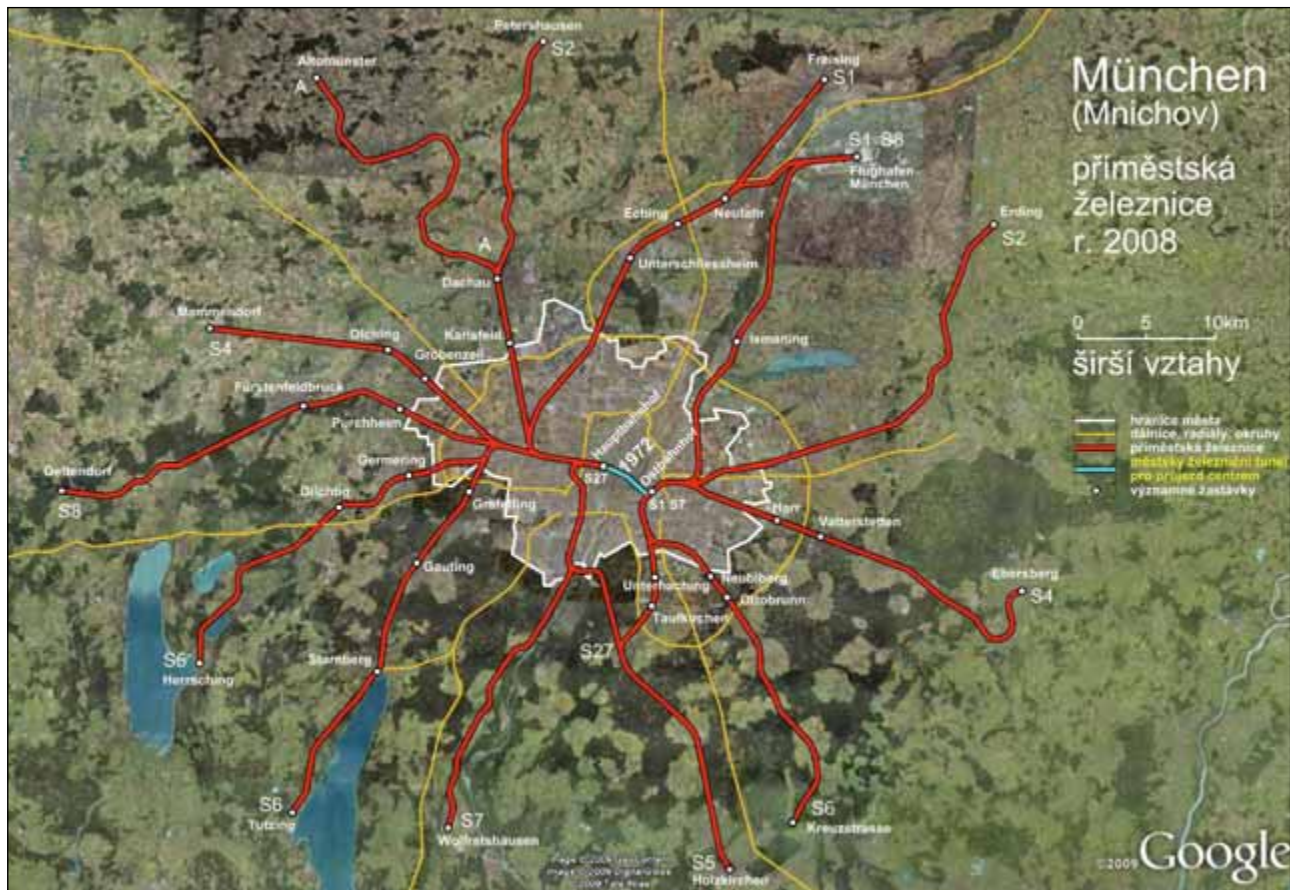


Neprůjezdňý model – platný územní plán z r. 1989

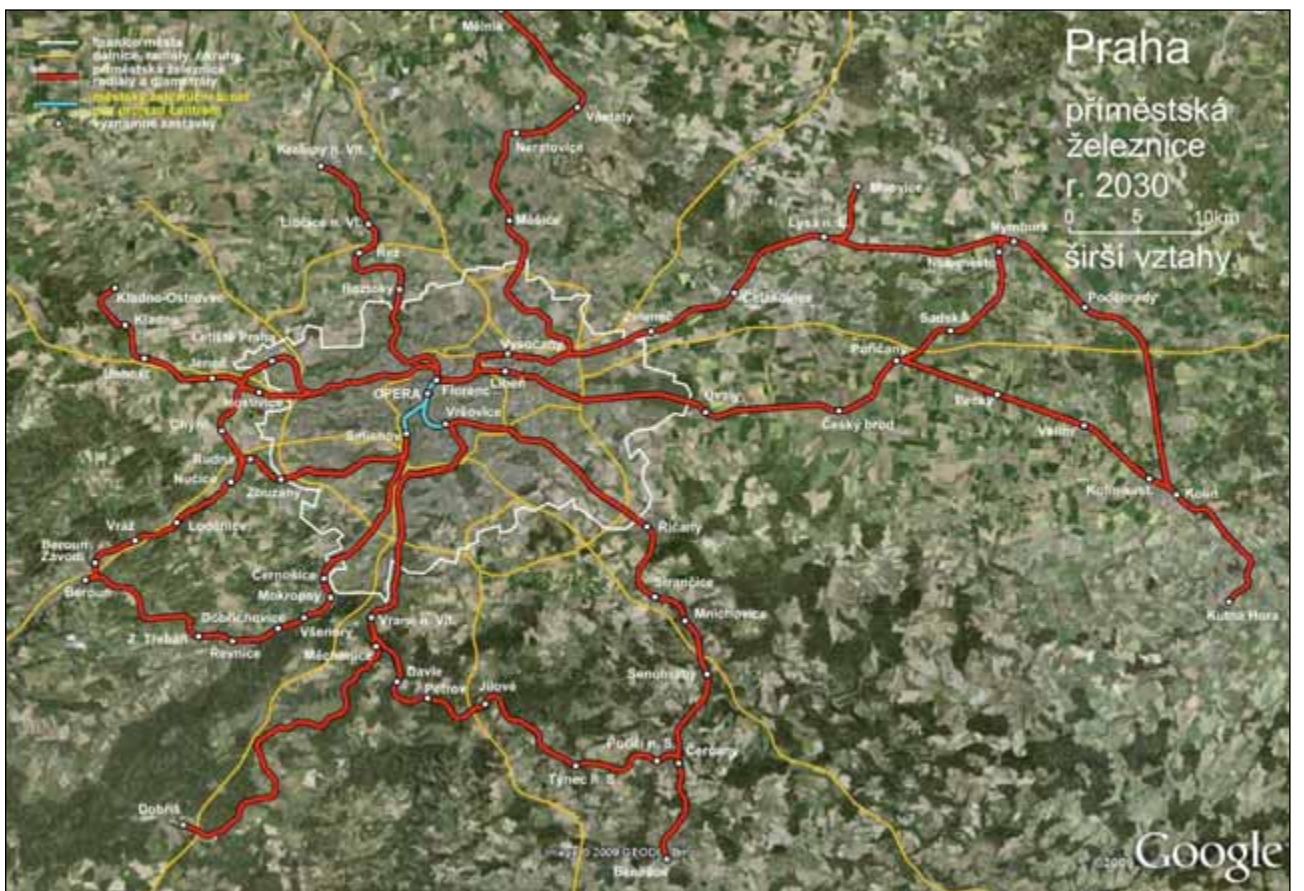
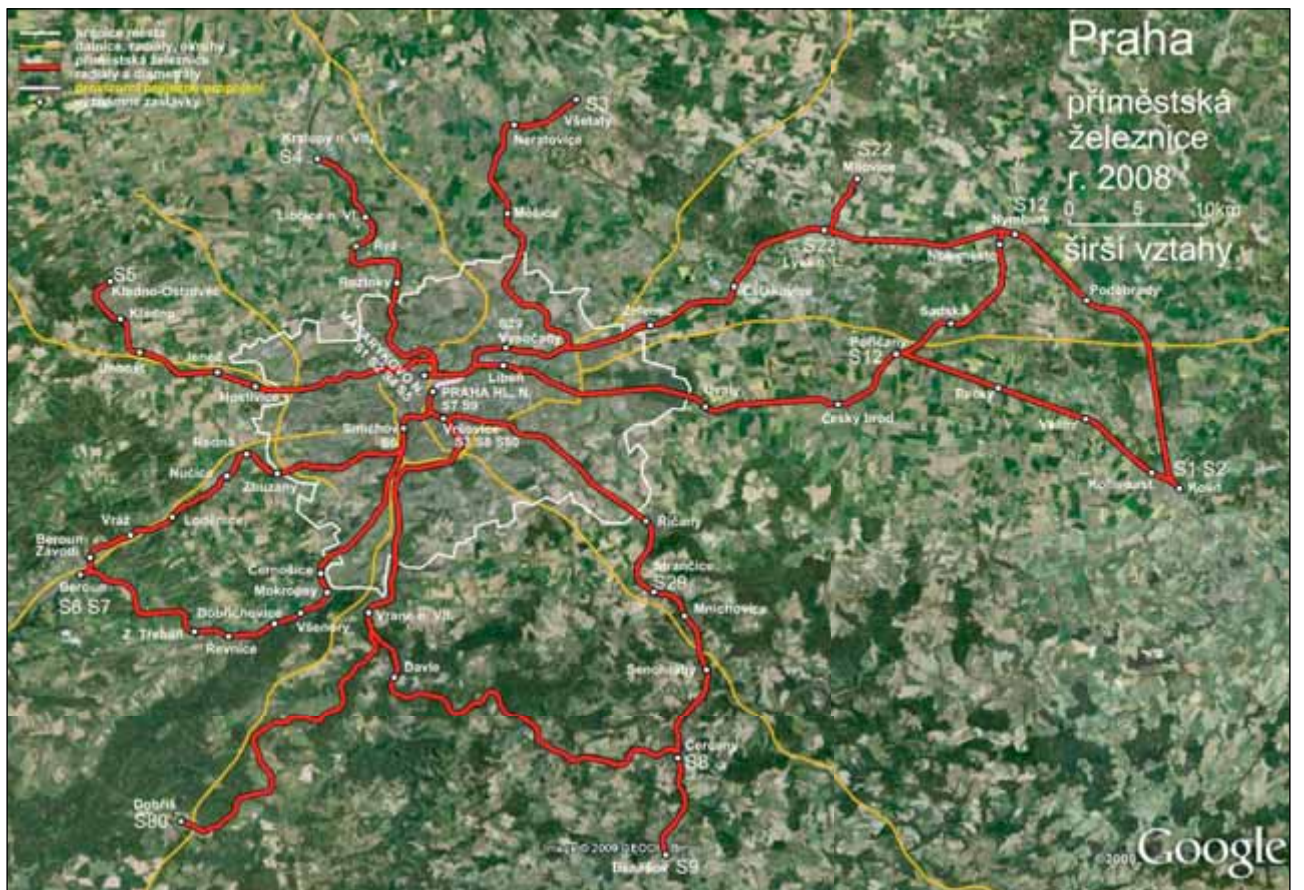


Průjezdňý model dle studie „Praha – Nové spojení II. etapa. – městský železniční tunel“ z r. 2007











# Rozvoj bydlení a ekonomických aktivit ve středočeském prostoru

Jiří Jedlička

*Cílem tohoto příspěvku bylo popsat základní rysy lokalizace rezidenčních a nerezidenčních investic a pokusit se zodpovědět otázku, zda je mezi oběma procesy vztah. Oba jsou bezesporu hlavním a nejvíce viditelným nositelem suburbanizace v zázemí Prahy po roce 1990. Diskuse o dalších (nemateriálních) procesech ve vývoji osídlení (např. difuze městských prvků života apod.) je předmětem spíše sociologie než sociální geografie nebo územního plánování. Můžeme zde jen konstatovat, že definice rozhraní mezi městem a venkovem se dnes dále komplikuje.*

Zatímco výstavba bytů je z hlediska dat poměrně dobře popisována statistikou v potřebném územním detailu, u ekonomických aktivit je situace s daty špatná. Statistika jako veřejná služba je vymezena zákonem č. 89/1995 Sb. a je dosti nákladná. Úvodem připomeňme, z čeho dnes statistika čerpá a co může pro územní plánování a pro téma suburbanizace poskytnout.

**Cenzy** (sčítání) jsou jednorázové a celoplošné, díky tomu dávají data v územním detailu a vzájemné vazbě, např. obyvatelstva a bytového fondu v případě Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB). Data z cenů jsou drahá, proto je nelze často aktualizovat a je snaha nahradit je **registry** po vzoru skandinávských zemí. Ideální registry jsou levnější, aktuální (umožní v podstatě kdykoli „snímek“ reality), pravdivé (bez „mrtvých duší“) a bezpečné (obavu o individuální data podceňovat nelze). V ČR se v současnosti pracuje např. na provázání registrů obyvatel, územní identifikace, budov, adres a nemovitostí (MV+ČSÚ+ČÚZK). Jedním z efektů má být omezení zátěže respondentů všeho druhu.

Data ze SLDB jsou pro územní plánování stále nepostradatelná, zejména pro dlouhou retrospektivu osídlení (viz např. vývoj v pohraničí!), pro strukturu domů a bytů, zejména podle stáří, rozsahu neobydlenosti bytů, hlavně z důvodu technické nezpůsobilosti (signál vyliďňování) a rekreačního využití. Data o připojenosti na technickou infrastrukturu ze SLDB 2001 rychle zastarala. Zde se nelze plně spolehnout ani na tzv. databázi MOS (měst a obcí) v ČSÚ, neboť se již neaktualizuje systematicky, navíc je zde problém, že údaj za obec neříká nic o částech obcí. Ze SLDB 1991 byly publikovány počty chat a rekreačních objektů, které jsou stále použitelné – počty chat se zásadně nemění (proměnil se ale způsob jejich využívání; dochází ke zpětné transformaci chalup na trvalé bydlení a omezeně i k fyzické výměně chat za rodinné domy na témže pozemku).

Data o využití bytů, tedy o vazbě na obyvatelstvo, resp. domácnosti, se využívají bohužel málo. Důvod je i objektivní – sledování tzv. trvale *de iure* bydlícího obyvatelstva pro potřebu územního plánování nevyhovuje, proto nové SLDB 2011 bude publikovat definitivní data již za *de facto* obyvatelstvo žijící v místě obvyklého bydliště. Známý je pojem průměrné „obložnosti“ bytů. U laických prognóz počtu obyvatel je tendence ji nadhodnocovat, snad pod vlivem zavádějícího sloganu o „baby-boomu“. Ačkoli v nových rodinných domech může průměrná obložnost dosahovat běžně hodnot kolem čtyř, obvykle je mnohem nižší

– je třeba ji posuzovat individuálně i s ohledem na strukturu stávajícího sídla (obce). V této souvislosti jen zmíníme problém s nepřihlašování obyvatel v nových „satelitech“ a nepřesnou statistikou migrace vůbec, zejména cizinců. To znejistňuje průběžnou bilanci obyvatelstva ČSÚ na úrovni obcí, která se mezi cenzy může odchýlit od registru obyvatel ISEO, který je v gesci Ministerstva vnitra. Tento registr prioritně eviduje poměr *občanů* k ČR, zatímco ČSÚ vždy sleduje a analyzuje data o *hromadných*, nikoli individuálních jevech.

Data o ekonomické aktivitě ze SLDB 1991 a 2001 zastarala rychle kvůli transformaci ekonomiky. Přesto by se nemělo zapomínat na data o vyjížděci do zaměstnání. Jde v podstatě o jediná „vektorová“ data o důležitém a pravidelném procesu v území, která dávají hlubší představu o významové, nikoli jen statické struktuře osídlení. Mění se objem proudů a formy vyjížděky, ale proti očekávání ne tolik jejich směrovost a tedy např. ani mapa spádových (pracovních) regionů. Počty pracovních příležitostí v obcích bilancovaných ze SLDB jsou také jediné běžně dostupné.

Dalším základním zdrojem dat pro statistiku jsou resortní **výkazy**. Logicky nejvíce jich používá ČSÚ, všechny formuláře jsou na [www.czso.cz](http://www.czso.cz). V oboru bydlení je klíčové *hlášení o dokončení budovy nebo bytu STAV 7-99*. Respondentem jsou stavební úřady, přesnost je dobrá, výkaz zjišťuje i řadu kvantitativních charakteristik nových bytů. Problémem je sledování rozestavěnosti bytů.

Data, která sbírají státní úřady, tvoří tzv. *administrativní zdroje*. Jejich propojení by samozřejmě mnoho ušetřilo. Zajímavým výstupem dostupným i na webu jsou např. data o počtu zaměstnanců v obcích z vyhlášek MF (např. vyhl. č. 316/2008 Sb.) o podílu obcí na daňových příjmech, které se počítají mj. z vyúčtování daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti.

Konečně posledním typem datového zdroje jsou **výběrová šetření**. Jsou moderní, levná, rychlá a poskytují informace s dostatečnou přesností, ale zpravidla jen do úrovně kraje (v ČSÚ např. šetření pracovních sil; o příjmech a životních podmínkách EU-SILC s řadou otázek o bydlení atd.). Pro praxi územního plánování nejsou tedy přímo použitelná.

ČSÚ dnes (mj. pod vlivem EU) poskytuje volně na svých webových stránkách množství primárních dat až do podrobnosti obcí. Přehlednost a komfort tohoto mohutného

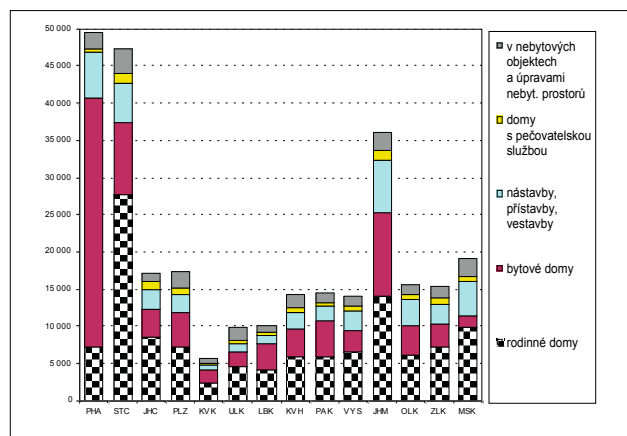
zdroje může být předmětem diskuse. Územní plánovač by měl vyjít od odkazu *Regiony, města, obce* nebo *Publikace, data*. Jinou možností jsou *Databáze, registry, IČO – Veřejná databáze*.

Rezidenční forma suburbanizace byla již zevrubně popsána v celé řadě publikací. Díky krajským pracovištím ČSÚ vyšla i řada analytických publikací (ke stažení na [www.czso.cz](http://www.czso.cz) – *Regiony, města, obce – Regionální pracoviště ČSÚ – Publikace*), z nichž vybíráme několik ukázek:

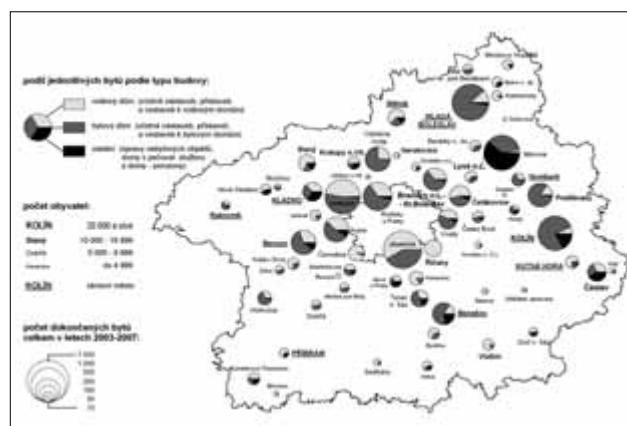
**Sloupcový graf** dává základní představu o struktuře výstavby bytů za 10 letech podle typů a krajů ČR. Specifikum Prahy jako kraje a dominance Středočeského kraje jsou zřejmé. Kromě uvedených kategorií proběhly v ČR v tomto období i ohlášené modernizace v rozsahu 206 tisíc bytů. Z časového hlediska se výstavba zintenzivnila hlavně po roce 2002 díky rozvoji trhu hypoték. Představu o rozložení výstavby ve Středočeském kraji dávají **kartodiagram** absolutních počtů nových bytů nebo **kartogram** intenzity na 1 000 obyvatel v obci z publikace *Vývoj bytové výstavby ve Středočeském kraji v letech 1998 až 2007* (ČSÚ 2008).

Nové byty poptávají převážně obyvatelé Prahy. Tyto byty se staví ve velmi širokém zázemí metropole – absolutně nejvíce to bylo ale v Jesenicích, Hostivici a Roztokách. Někde výstavba navázala na předválečnou suburbanizaci, která byla dosti vázána na železniční tratě. Kromě malých měst a obcí, kde často dodnes chybí adekvátní veřejné vybavení, byla výstavba bytů generována rozvojem automobilového průmyslu především v Mladé Boleslavi a Kolíně. Zvláštním případem z „TOP 10“ jsou Milovice s rekonstrukcí vojenských bytovek v přijatelné dostupnosti do pracovních center. Markantní je propad výstavby ve velkých městech. Většinou až po roce 2000 začala realizovat svůj potenciál města typu Beroun, Brandýs n. L., Odolena Voda nebo Benešov, která těží z existující infrastruktury a přijatelné dostupnosti Prahy. Naproti tomu stagnuje výstavba i populace ve městech typu Kladno nebo Neratovice, jejichž rozsáhlý fond panelových domů se dostal často na úroveň pražských sídlišť se značnou fluktuací obyvatelstva a zřejmě již i posuny v sociální skladbě obyvatelstva, „komplementární“ k suburbanizaci.

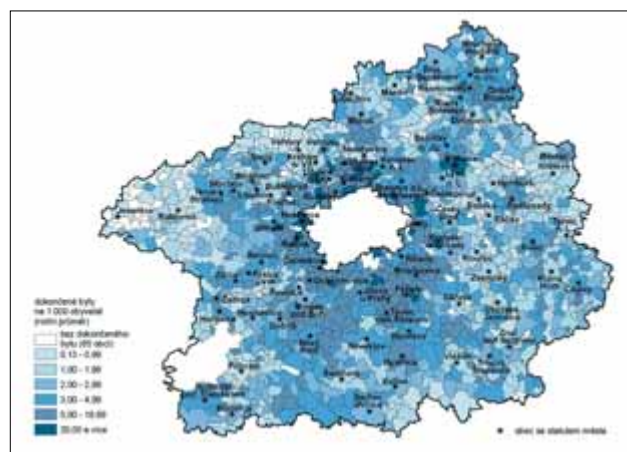
Intenzity bytové výstavby v malých obcích, vztažené k jejich výchozí populaci, dosahují často extrémních hodnot (a nelze očekávat, že se developerské projekty velkého rozsahu natrvalo utlumí kvůli současné ekonomické recesi). Bilancovat výstavbu a podmínky pro udržitelný rozvoj sídel má samozřejmě smysl v širších rámcích než je dotčená obec (podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. v obvodech ORP a krajů), to ale zatím nefunguje. I pouhé prognózy nových počtů obyvatelstva a nároků na elementární veřejné vybavení se stále provádějí výjimečně, hlavně pod dojmem negativních precedentů. **Lokalizace** velké části nových bytů v zázemí Prahy je bohužel často nahodilá, dokládá nezkušenost, podceňování a špatné kompromisy ze strany individuálních investorů. Vysoká poptávka umožnila rozprodát i špatné projekty.



**Bytová výstavba podle druhu budovy v krajích ČR úhrnem v letech 1998–2007**



**Dokončené byty podle typu budovy ve správních obvodech obcí Středočeského kraje o velikosti nad 3 000 obyvatel (k 31. 12. 2007) úhrnem v letech 2003 až 2007**



**Dokončené byty na 1 000 obyvatel v obcích Středočeského kraje v letech 1998 až 2007**

### Rozvoj ekonomických aktivit v území

Jak již bylo řečeno, spolehlivá a hlavně aktuální data pro podobné kartogramy o ekonomických aktivitách (které si zde zúžíme na pojem pracovní příležitosti) nejsou k dispozici, a proto se omezíme převážně na verbální deskripci. Po roce 1990 došlo v ČR především ke změnám ve struktuře zaměstnanosti – k posílení sektoru terciéru na úkor sekundéru (průmyslu a stavebnictví). V sekundéru pracovalo v ČR v roce 2008 39,4 % zaměstnaných, což bylo mimo-

chodem nejvíce v celé EU 27, konkrétně o více než 10 p. b. nad průměr EU-27 (ČR se přibližuje jen podíl na Slovensku). Stejný díl naopak chybí v sektoru služeb (podprůměrně jsou zastoupeny ve službách činnosti v nemovitostech a pronájmech, služby pro podnikatele a zdravotní a sociální péče). Poměry ve Středočeském kraji jsou prakticky shodné s průměrem ČR.

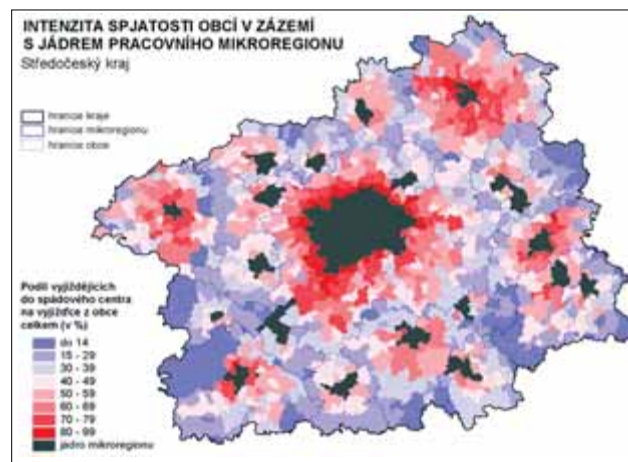
Z územního hlediska došlo po privatizaci k rychlé modernizaci starých výrobních areálů ve městech, ale i vzniku brownfieldů – kromě průmyslových i zemědělských a vojenských. Tento dramatický vývoj v krajině završuje výstavba na zelené louce (nepřesně nazývaná komerční suburbanizace) – průmyslových závodů a parků, ale hlavně areálů pro distribuci (velko- i maloobchod), mimo Prahu omezeně i kancelářských parků (specialitou je např. hi-tech novostavba Řízení letového provozu v Jenčích), služby pro konečné spotřebitele (domácnosti) i business, hotely a stravování, zařízení pro volný čas a sport.

Investice na zelené louce mají velmi specifické **lokalizační faktory**. Vždy jsou ale mezi nimi dopravní poloha vůči trhu (zákazníkům, odběratelům), dostupnost a cena pozemku, náklady na podmiňující síť (příp. pobídky nebo připravené síť) a případné „extra“ náklady (vyčištění a zpřístupnění pozemku, obtížné zakládání, protipovodňová opatření atd.), dostupnost a náklady na pracovní síly, velmi často viditelnost, prestiž, „adresy“, synergie s dalšími investory či souhrnný potenciál lokality. Poloha na trhu vzhledem k nákupnímu potenciálu a konkurentům (tedy spádové zázemí) jsou naprosto klíčové hlavně u maloobchodních zařízení a služeb. Zatímco zahraniční řetězcoví operátoři mají většinou velmi sofistikované metody analýzy lokalit a prognózuji budoucí tržby a tedy výnosové procento investice s minimální chybou, u tuzemských investorů až do poloviny 90. let byly běžné lokalizace velmi diletantské, které vedly k jejich zániku. Průmyslové parky např. v Žebráku nebo v Humpolci (tedy při dálnici mezi velkými městy) jsou příkladem toho, že funkční trhy překračují hranice regionu, nebo i státu. Význam dálnice dnes zcela zastihuje železnici, což vedlo např. k re-designu velkého a připraveného projektu Distribučního centra Praha-východ ve Mstěticích na projekt rezidenční. A lokalizačním faktorem svého druhu mohou být i „zpracovatelnost“ místní správy.

### Souvisí rozvoj bydlení s rozvojem nových pracovních příležitostí?

V minulosti byla vazba těsná – počínaje vlastní půdou pro zemědělce a výstavbou Zlína konče. Omezená mobilita pracovní síly vedla i na venkově k souběžné výstavbě továrny a bytů nebo i rodinných domů (viz např. před 100 lety sklárna v Nižboru, hutě v Hýskově či Králově Dvoře – to vše v blízkém okolí Berouna, dále např. textilky v Podkrkonoší atd.). Komunistické vize průmyslových komplexů a „komplexní bytové výstavby“ se na zelené louce realizovaly např. v sídlišti Stochov pro důl Tuchlovice, ale rychle zdegenerovaly v ekonomice plýtvání a nedostatku. Běžným lokalizačním faktorem pro KBV v 80. letech ve Středočeském kraji byly použitelné zdroje pitné vody. Demolice městských center pro paneláky, protisměrná (fluktuální) vyjíždka za prací, deformace celé sídelní struktury prefero-

váním regionů těžkého průmyslu, okresního města na úkor „města č. 2 a 3“, měst na úkor venkova dokreslovaly obraz. Následující kartogram ilustruje pohyb pracovních sil ve Středočeském kraji podle dat ze SLDB 2001.



Bydlení v suburbii je dnes svobodnou volbou každého vč. volby pracoviště. Přírůstky obyvatelstva v suburbánní zóně Prahy generují jen malý počet nových pracovních míst ve službách přímo orientovaných na domácnosti. **Bezprostřední souvislost mezi rozvojem bydlení a pracovních příležitostí v suburbánní zóně Prahy vidíme tedy jako velmi slabou**, většina aktivního obyvatelstva vyjíždí za prací do Prahy. Opačný sled investic měl významnější efekt – rozvoj pracovních příležitostí typu TPCA Kolín či prosperita Škody Mladá Boleslav a jejich subdodavatelů měly významný vliv ať už přímo na výstavbu bytů a ubytoven, nebo nepřímo na růst životní úrovně v širokém okolí. Nové investice mimo města, typu distribučních center ve vazbě na dálnice, zaměstnaly nepříliš vysoký počet málo kvalifikovaných sil z blízkého okolí nebo i z Prahy (většinou management). Naproti tomu např. nový průmyslový park v Žebráku mezi Berounem a Rokycany (převážně subdodavatelé automobilek) zaměstnával na svém vrcholu cca 2 tisíce osob z širokého okolí vč. cizinců z ubytoven. V zóně Triangl (montáž televizorů a subdodávky pro elektrotechniku) mezi Žatcem, Chomutovem a Mostem u silnice I/7 zdůvodnila zdejší dlouhodobě vysoká nezaměstnanost štedré pobídky od Ústeckého kraje, avšak ani ony nemohly zabránit odstavení výroby na jaře 2009.

Důležité je zmínit vývoj několika měst ve Středočeském kraji, kde došlo k útlumu těžkého průmyslu (zejména Kladno, Neratovice, Příbram, Nymburk, ale patří k nim i několik malých měst typu Český Brod). Malá část z uvolněných pracovních sil našla práci v nových průmyslových parcích na okraji měst (Kladno, Příbram), většina původní dojížděčky se však přesměrovala do Prahy (na Kladensku typicky jako obslužný personál letiště a jeho okolí). Kladno a Neratovice mají dnes záporné saldo pohybu za prací a další se tomuto stavu blíží (Brandýs n. L., Kralupy n. V. aj.). Kladné saldo celkové dojížděčky za prací do Prahy se zvětšilo podle SLDB 1991 a 2001 z 92 tisíc na 134 tisíc osob.

RNDr. Jiří Jedlička  
Český statistický úřad



# Specifické vazby krajiny a územního plánování v suburbanizovaném území

Vladimír Mackovič

*Príspevek se zaměřuje na skutečnosti, které lze ovlivnit v rámci řešení územně plánovací dokumentace. V suburbanizovaném území jsou lidskými aktivitami výrazněji ovlivňovány zejména dále uvedené složky krajiny.*

## VODNÍ REŽIM ÚZEMÍ

### Vznik „zapečetěného“ území

S urbanizací území se výrazně zvyšuje podíl nepropustných povrchů (zastavěné a zpevněné plochy), čímž vzniká tzv. „zapečetěné“ území.

Již známé důsledky „zapečetění“ představuje zvýšený povrchový odtok. V případech intenzivních či dlouhodobějších srážek mohou vznikat havarijní situace v kanalizační síti, ČOV či hrozba lokální povodně (velikost potenciální hrozby závisí zejména na celkovém rozsahu „zapečetěného“ území, na rozmístění nepropustných povrchů, na půdních a hydrogeologických poměrech v území, na terénní členitosti apod.)

Existuje i další negativní důsledek „zapečetění území“. Neobjevuje se s tak jednoznačným vztahem příčina – důsledek, jako výše uvedené havarijní situace. Ale jeho negativní dopady lze považovat, v měřítku lidských generací, za setrvalé. Jedná se o snížení zásob podzemních vod. Ty jsou doplňovány z jediného zdroje – atmosférických srážek. V důsledku většího a rychlejšího povrchového odtoku srážek v zapečetěném území, se doplňování uskutečňuje v menším rozsahu. Hladina podzemních vod klesá, čímž se snižuje jejich zásoba. Ta má na území ČR dominantní význam jak pro zásobování obyvatel, tak pro stávající přírodní společenstva.

Snížená hladina podzemní vody následně mění stávající přírodní podmínky. Sušší poměry se projeví ve struktuře zastoupených přírodních společenstev. Ustupují původní rostlinná společenstva, která jsou nahrazována společenstvy suchomilnějšími. V urbanizovaném území, kde je změněn i chemismus půd a další faktory, ve větším rozsahu nastupují i ruderalní rostliny.

### VAZBA NA ÚZEMNÍ PLÁN (ÚP)

==> kvantifikací podílu zastavěných a zpevněných ploch ze zastavitelných ploch v ÚP se ovlivňuje rozsah zapečetěného území.

Investoři, z jejich hlediska logicky, se snaží vytěžit maximum ze zastavitelných ploch vymezených v ÚP. Požadují mít možnost realizovat výstavbu na co největší části zastavitelných ploch. Urbanisté legitimně přísluší navrhnout, jako součást urbanistické koncepce území, rozsah a rozmístění zastavitelných ploch. Určuje tak jeden z prostorových parametrů nové výstavby v dané lokalitě.

Je však dostatek exaktních podkladů, z kterých lze odvodit přijatelný kompromis pro celkový rozsah „zapečetění“ daného území?

Jak objektivně stanovovat plošné limity pro výstavbu a zpevnování ploch z hlediska nezbytné potřeby doplňování podzemních vod?

Na základě jakých kritérií má ÚP stanovit maximální rozsah výstavby v daném správním území?

Existuje řada faktorů, které ovlivňují a podmiňují vodní režim v dané lokalitě či daném správním území. Z hlediska odborné specializace se však jedná především o záležitosti v oblasti plánování vod. Z jejich činnosti by měly vyplynout potřebné exaktní údaje aplikovatelné na správní území jednotlivých obcí. Takové údaje by měly představovat oficiální údaj o území v územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností.

### Vodopisná síť

#### • Údolní niva

Význam údolních niv souvisí jak s vodním režimem území, tak se specifickými podmínkami pro přírodní společenstva. Nivy jsou významným krajinným prvkem ze zákona. Dosud však chybí oficiální metodika pro jejich vymezení.

Zejména v urbanizovaném území existují tlaky na maximální využití území niv pro výstavbu. Nejsou však dány jednoznačné limity pro omezení výstavby, které by vyplývaly z funkcí a významu nivy v krajině.

V územně plánovací praxi se uplatňuje pouze limit 6 metrů od břehu vodoteče. Toto omezení však nesouvisí s vodohospodářským či přírodovědným významem nivy. Vyplývá z potřeby zajistit údržbu vodního toku.

#### • Detail vodopisné sítě

Nedílnou součástí krajiny představuje drobná vodopisná síť. Svůj vodohospodářský význam mají občasná vodoteče, menší údolnice, stružky, mokřiny, pramínky, studánky a podobné projevy vodního režimu v území. Jedná se obvykle o územní detail, ale jejich sumární význam pro lokální vodní režim území je obtížně nahraditelný. Mají pomyslnou funkci „vlásečnic“ ve vodním režimu krajiny.

### VAZBA NA ÚP

==> Vymezováním zastavitelných ploch se ovlivňuje funkčnost, případně existence stávající vodopisné sítě. V územních plánech se území rozděluje na dílčí plochy, ke kterým se formulují podmínky a způsob jejich využití. Rozčlenění území se může promítnout do vodopisné sítě pozitivně, pokud je v řešení síť zohledněna. Nebo negativně, pokud řešení síť výrazně naruší, či zcela zruší.

Vodopisná síť, údolní nivy i drobné údolnice patří mezi kritéria a faktory, které mají být zohledněny jak při členění území, tak při formulaci přípustných, či nepřípustných činností.

Nezbytnou podmínku racionálního členění území představuje odborné vyhodnocení klíčových linií a důležitých lokalit místní vodopisné sítě.

Tuto činnost by bylo možné provádět jako součást územně analytických podkladů, v rámci posuzování přírodního prostředí. Vybrané jevy analýzy následně promítnout do výkresu hodnot jako místní hodnoty vodního režimu a do problémového výkresu vyznačit kritické jevy vodního režimu vázané na využití posuzovaného území. V rámci doplňujících průzkumů a rozborů upřesnit údaje do měřítko územního plánu. Řešení, které nezohlední zjištěné skutečnosti, se může následně negativně projevit jak ve vodním režimu území (urychlení odtoku vody z území, snížení vodní retence, vysychání vodních toků, snižování hladiny ve studnách apod.), tak při výstavbě objektů a následném užívání zastavěného území (zhoršené podmínky zakládání, povrchový splach z okolních zemědělských pozemků a sedimentace kalů v zastavěném území, nadbytečné zatěžování čistírny odpadních vod, zanášení kanalizační sítě, náročná vodní izolace apod.).

Některé problémy může do určité míry eliminovat systémové řešení ploch sídelní zeleně, například zahrnutím klíčových linií a důležitých lokalit místní vodopisné sítě do nebezpečných ploch.

Bohužel často chybí koncepční přístup k rozložení ploch zeleně. Často se kategorie zeleně naplňuje „zbytkovými“ plochami, které nelze z různých důvodů využít pro výstavbu. Takto pojaté plochy zeleně však nemohou plnit řadu funkcí pro živou a neživou přírodu, ale ani pro místní obyvatele.

## ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

### Funkce zemědělské půdy

Zemědělská půda plní rámcově dvě skupiny funkcí. Produkční funkce (např. pěstování potravinářských komodit, produkce krmiv či produkce biomasy pro energetické využití) využívá fotosyntézu jako proces, v rámci kterého je vázána sluneční energie. Tu lze následně podle potřeby využívat jako součást potravinového řetězce či ji uvolňovat, například spalováním.

Komerční charakter zemědělské produkce se projevuje i v nárocích na uspořádání krajiny a na organizaci půdního fondu (s cílem vytvořit podmínky pro efektivní využívání zemědělské mechanizace apod.).

V příměstském území podmiňuje organizaci půdního fondu řada dalších faktorů (zastavěné a zastavitelné plochy, zvýšená fragmentace území hustší komunikační sítě, hygienická omezení, polyfunkční charakter území apod.), které komplikují či omezují zemědělské využití příměstského území.

Mimoprodukční funkce zemědělské půdy se ve srovnání se zemědělskou produkcí obtížně vyjadřují ve srovnatelných ekonomických parametrech (i když existuje řada pokusů o jejich finanční vyčíslení). Jedná se například o vodní retenci, životní prostor pro nelesní organismy, ale i o prostředí pro rekreaci obyvatel. Také volný prostor (na rozdíl od zastavěného území či lesních komplexů) má svoji obtížně vyčíslitelnou hodnotu.

S klesajícím produkčním významem zemědělské půdy v příměstském území stoupá význam jeho mimoprodukčních funkcí.

### VAZBA NA ÚP

==> urbanistické řešení územního plánu musí zohledňovat i funkce zemědělského půdního fondu. Nový stavební zákon, respektive navazující vyhláška, nabízí možnost nezastavěné území členit podle převažujícího způsobu využití. V rámci doplňujících průzkumů a rozborů je potřebné diferencovat zemědělskou půdu z hlediska její převažující funkce a jejího zvýšeného mimoprodukčního potenciálu. Vyhláška č. 501/2006 Sb. nabízí několik možností, jak členit nezastavěné území.

Platné znění zákona o ochraně ZPF neumožňuje výrazněji diferencovat nezemědělské využití ZPF například v městských aglomeracích či s ohledem na další funkce území.

## PŘÍRODNÍ SPOLEČENSTVA

### Zvláštní ochrana přírody

Ochrana přírody se v území projevuje, mimo jiné, zvláštní ochranou lokalit, ve kterých existují vzácné či ohrožené organismy a společenstva. Ochrana se zaměřuje na zajištění podmínek potřebných pro existenci a vývoj zvláště chráněných druhů, případně celých společenstev. Mezi priority ochrany patří zachování odpovídajících přírodních podmínek. S tím souvisí minimalizace změn využití území.

V urbanizovaném území komplikuje zajištění potřebné kvality prostředí řada specifických faktorů. Jedná se zejména o následující skutečnosti:

- Zvláště chráněná území často suplují v urbanizovaném území rekreační prostory, které bývají v městském prostředí často poddimenzované. Neúměrná zátěž těchto lokalit návštěvníky znehodnocuje chráněný biotop.
- Výstavba sice nepřekračuje hranici zvláště chráněného území, ale lokalitu postupně obklopuje až k její hranici. Stavební činnost změni stávající přírodní podmínky (vodní režim území, znečištění ovzduší apod.) jak v zájmové lokalitě, tak následně v chráněném území.
- Chráněná území vytvoří v urbanizovaném území „ostřůvky“. Lokality tak nemají dostatečnou vazbu či kontakt na další, přírodě blízká společenstva. Je tak přerušena možnost výměny například genetických informací, a tím může být ohrožen dlouhodobý vývoj chráněných společenstev.

### VAZBA NA ÚP

==> urbanistické řešení navrhuje způsob využití území. Urbanistické řešení tak může ovlivnit:

- rozmístění a rozsah ploch určených k rekreaci v zeleni (parky, parkově upravené plochy, pobytové louky, lesoparky apod.),
- nekonfliktní využití zázemí chráněných lokalit,
- celosídelní systém zeleně, který by mohl zajistit vazby přírodních společenstev na okolní krajinu.

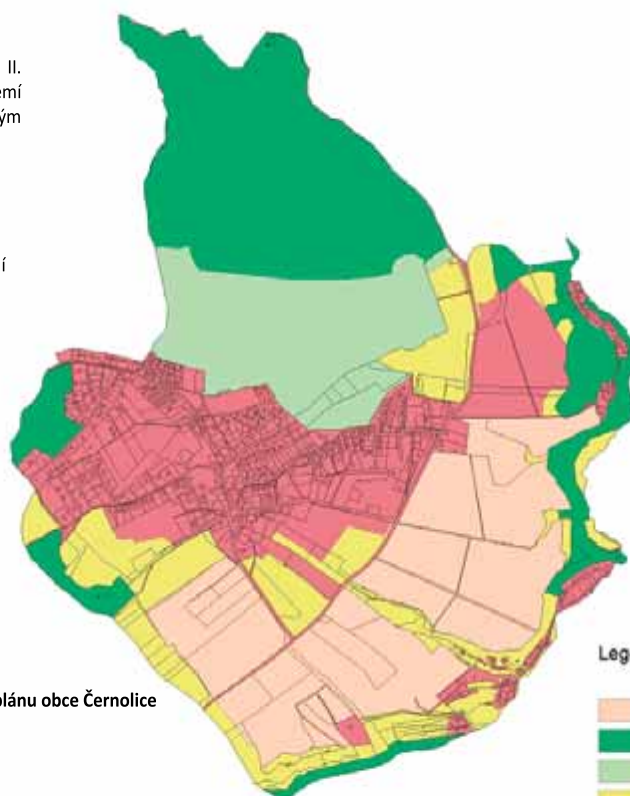
### Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Teorie územních systémů ekologické stability vyjadřuje odborný názor na rozsah a rozmístění přírodě blízkých společenstev, odvozený z přírodních podmínek (např. vodní poměry, živiny v půdě, nadmořská výška, orientace ke světovým stranám apod.) v území.

## Funkční a základní prostorová koncepce uspořádání krajiny

Dle vyhlášky č. 501/2006 Sb., Hlava II. jsou pro krajinu řešeného území navrženy následující plochy s rozdílným způsobem využití (§14 - 17):

- plochy zemědělské
- plochy lesní
- plochy přírodní
- plochy smíšené nezastavěného území



Ukázka z rozpracovaného územního plánu obce Černolice  
urbanismus: Ing. arch. Milan Salaba  
krajina: Ing. Michaela Tlustá

### Legenda

- plochy zemědělské
- plochy lesní
- plochy přírodní
- plochy smíšené nezastavěného území
- plochy zastavěné a zastavitelné

Teorie konstatuje, že splnění prostorových parametrů nelze považovat za nezbytné minimum. Ale existuje velká pravděpodobnost hranicící až s jistotou, že přírodní soustava nebude funkční, nebudou-li splněny prostorové parametry systému. Legislativa byla nastavena tak, že územní ochranu systému zajišťuje schválená, respektive vydaná územně plánovací dokumentace.

Pro urbanizovaná území není teorie ÚSES dostatečně rozpracovaná. Přitom se jedná o výrazně polyfunkční území, se značnou koncentrací často protichůdných požadavků na využití území, trh s pozemky rozevírá cenové nůžky mezi stavebními pozemky a pozemky potřebnými pro vymezení ÚSES.

### VAZBA NA ÚP

⇒ v rámci zpracování ÚPD má být vymezení ÚSES upřesněno z hlediska 5. kritéria metodiky – společenských potřeb a záměrů, za dodržení čtyř přírodovědných kritérií, která byla uplatněna v Generelu ÚSES.

Z tohoto důvodu byl stanoven požadavek, aby se na zpracování ÚPD podílel příslušný specialista na ÚSES s cílem zajistit dodržení přírodovědných kritérií.

V procesu územního plánování se zejména:

- zajišťuje územní ochrana prvků ÚSES, které nemají jinou ochranu (jako např. zvláště chráněná území přírody),
- zajišťuje ochranu ÚSES jako systému,
- určují konkrétní prostorové parametry prvků ÚSES.

V případě ÚSES je stále aktuálnější potřeba vyřešit deficit teoretických východisek pro vymezení prvků ÚSES v intenzivně urbanizovaném území.

### PROSTOROVÉ POMĚRY

Rozmístění zemědělských druhů pozemků (orná půda, trvalé travní porosty, ovocné sady, zahrady, chmelnice, vinnice) přispívají, v kombinaci s lesy a vodními plochami, k prostorovému členění krajiny. V urbanizovaném území prostorové členění determinuje rozmístění výstavby. Zemědělská půda zde působí kontrastně, v protikladu s hustou zástavbou, jako „volný prostor“ a přispívá tak k prostorové diferenciaci zázemí města. „Prostorový“ atribut zemědělské půdy sice logicky nepatří mezi hlavní kritéria pro zachování zemědělské půdy v urbanizovaných územích, ale nelze jej zcela opomíjet.

### ZÁVĚR

Zaběhnutý systém územního plánování tak, jak je v současné době nastaven, se nemůže v potřebných souvislostech zabývat přírodními složkami krajiny a jejich vazbami.

Tento handicap se ještě výrazněji projevuje v silně exponovaném prostoru, jaký představuje příměstská krajina.

### „Dlouhý“ krok

Mezi hlavní problémy lze zařadit skutečnost, že nejen z hlediska krajiny je příliš „dlouhý“ krok mezi ÚPD obcí (obvyklé měřítko 1: 5 000) a ÚPD kraje (obvyklé měřítko 1: 100 000). Tuto skutečnost lze eliminovat například:

- Využíváním institutu územní studie při aktualizaci ZÚR, které by se zabývaly podrobnějším řešením územních problémů vybraných segmentů krajiny.
- Na úrovni ORP, při aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území, zpracovat pro přírodní pilíř (který zahrnuje základní složky krajiny) samostatnou grafickou přílohu dokumentující zjištěné územní problémy přírodního pilíře a ve veřejném zájmu naznačí jejich možné řešení. Výsledky následně promítat do zadání ÚPD obcí, na jejichž správním území byly problémy zjištěny.

Významný problém představuje financování studií či víceprací v ÚAP. Jednotlivými složkami krajiny se zabývají různé resortní podklady (oblast lesního plánování, plánování v oblasti vod, koncepce ochrany přírody a krajiny, zemědělské strategie a koncepce na úrovni ČR, krajů apod.). V ÚPP a ÚPD se však předpokládá komplexní přístup k řešení krajiny. Získání potřebných resortních podkladů a zaangażování příslušných specialistů, kteří by je interpretovali, však přesahuje finanční možnosti pořizovatelů ÚPD. „Sdružování“ resortních finančních prostředků na řešení krajiny není dosud obvyklé.

Nejen pro zpracování územních plánů, ale i resortních materiálů týkajících se složek krajiny, chybí nadresortní

vstupní podklad, ve kterém by byl specifikován, na příslušné úrovni, veřejný zájem v daném území. Tento materiál by mj. v území vyznačil zvýšené hodnoty krajiny, které jsou veřejným zájmem, základní deficity a limity v krajině a záměry veřejného zájmu v krajině. Tato dokumentace by jako podklad pro ÚP mohla být zpracována pro jednotlivá ORP. V zahraničí je obvyklé, že základní resortní záměry směřující do území jsou koordinovány z pozice veřejného zájmu na okresní či krajské úrovni. V ÚP jsou pak následně rozpracovány, upřesněny apod.

### Chybí všeobecná shoda na řešení krajiny v ÚP

Ještě po téměř dvaceti letech neexistuje shoda v názoru, jak řešit krajinu v procesu územního plánování. Nejen s resortem životního prostředí, ale i mezi urbanisty. Je potřeba urychlit hledání názorové shody na vymezení obsahu pojmu krajinné plánování. Dohodnout, které požadavky a úkoly krajinného plánování mohou plnit územně plánovací dokumentace na úrovni ČR, kraje a obce, případně na úrovni ÚAP ORP. Pokud se vyskytnou skutečnosti, které nebude možné zajistit v ÚPD či ÚPP, jednat o obsahu krajinného plánu a jeho vazbách na proces územního plánování.

Domnívám se, že i když ÚPD mají dosud nevyužité rezervy pro koordinaci různorodých zájmů v krajině, i územnímu plánování by prospěl nadresortní podklad – „plán krajiny“. Obsahoval by jen zásadní atributy řešení krajiny ve veřejném zájmu. Jejich změna by však byla složitější, než je tomu u stávajících ÚPD.

*Ing. Vladimír Mackovič*

*U-24, s.r.o.*

*Ateliér pro urbanismus a územní plánování*



# Suburbanizace a územní plánování Prahy

Kateřina Szentesiová

## Pojmy a definice

**SUBURBIUM** (z lat. sub urbs pod nebo vedle města – tedy předměstí)

V současnosti je vnímáno jako samostatné sídlo mimo intravilán (kompaktní zástavbu) jádrového města. Za suburbia jsou někdy považována i izolovaná území sídlišť (např. pražské Jižní Město). Pro výzkum suburbanizace se za suburbium považují sídla uvnitř nebo vně administrativních hranic města s relativně autonomní funkcí a prostorovou identitou. Suburbia se také označují názvem **satelit**.

**SUBURBANIZACE** (vznik suburbií) jako jev doprovázející rozvoj současných metropolí je cyklickým jevem, který probíhá historicky ve vlnách. Má svoji neutrální podobu přirozeného procesu v závislosti na demografickém a ekonomickém růstu, v extrémním projevu s sebou nese určité hrozby a negativní dopady především ve formě vzniku urban sprawl, sídelní kaše, před kterými nás varují příklady ze zahraničí. Odborníci již od 2. pol. minulého století upozorňují na negativní důsledky tohoto jevu v okolí hlavního města. Negativní vnímání významu suburbanizace se pak často přenáší na pojem obecně.

**PERIFERIE** znamená okrajovou, vedlejší část (města), vzdálenější **předměstí**, ale v širším smyslu též přídavné zařízení, a je obdobným příkladem přenosu negativního vnímání celého pojmu, který označuje. Slovo periferie získalo postupem času díky negativním jevům, postihujícím předměstí, svůj pejorativní nádech. Negativní vnímání je typické ve spojení s průmyslovou revolucí, růstem periferie města jako místa, kde nejen degradované prostředí, ale i lidé v něm žijící trpí společenským vyloučením. V současné době se objevují v odborných kruzích snahy o rehabilitaci neutrálního významu slova periferie – předměstí, jako důležitého urbánního prostoru se značným rozvojevým potenciálem, který, pokud bude vhodně využit, by se mohl stát prostorem pro vytváření protiváhy současných negativních suburbanizačních procesů.

**URBAN SPRAWL**, sídelní kaše, někdy nazývána rakovinou měst, je jev charakterizovaný nekoordinovaným a živelným suburbanním rozvojem bez respektování zásad správného nakládání s prostředím a krajinou. Pro urban sprawl je typický rozvoj izolovaných ostrůvků s rezidenční nebo komerční funkcí bez racionální návaznosti na technickou, dopravní nebo sociální infrastrukturu a se závažnými dopady na fyzické (přírodní a kulturní) i sociální prostředí metropolitních regionů.

**REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE** vzniká jako výsledek souhry snu o levnějším a zdravějším bydlení na venkově a nepromyšleného, neregulovaného nebo nedostateč-

ně regulovaného růstu osídlení. Urbanita už není vázána na město, životní styl venkovského obyvatelstva se velmi připodobnil městskému, avšak dnes je již všem zřejmé, že si bydlením v satelitech nelze vzít z obojího (z venkova i z města) jen to lepší. V suburbanických oblastech především mnohonásobně roste potřeba mobility, ale nízká hustota zástavby znemožňuje zavedení efektivní dopravní obsluhy prostředky městské hromadné dopravy. Lidé zde bydlící či pracující jsou tak silně závislí na používání individuální automobilové dopravy, se všemi negativními důsledky na celospolečenskou ekonomii i na životní prostředí a veřejné zdraví. Suburbanizace je tedy ve svém důsledku dvojnásobně neekonomická – v pořizovacích nákladech i v provozu a způsobených externalitách (nákladech vyvolaných jiným subjektům). Doprovodným jevem v suburbanických zónách je mimo jiné i sociální segregace.

**KOMERČNÍ SUBURBANIZACE**, jako další z příbuzných jevů, jehož jednou z častých příčin (alespoň v okolí Prahy tomu tak je) jsou rozdíly cen pozemků ve městě a za jeho administrativními hranicemi, a často i administrativně snazší proces umístění stavby, se projevuje extenzivním umístěním komerčních objektů ve „volné“ krajině. Indukuje růst přepravních výkonů osobní i nákladní silniční dopravy.

Oba jmenované druhy suburbanizace pak mají za následek pokles celkové rozlohy přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, biocenter a biokoridorů územního systému ekologické stability krajiny i půd vhodných pro zachování udržitelného stupně zemědělského, lesnického a rekreačního využívání krajiny. Způsobují její nežádoucí fragmentaci, a zejména komerční suburbanizace snižuje propustnost území z města do krajiny a poškozují průmyslovým charakterem objektů „měkký“ přechod sídel do krajiny a jejich vedutu. Extrémní forma suburbanizace se vyznačuje neúnosně vysokými nároky na zábor půd i náklady na budování dopravní a technické infrastruktury při mnohem vyšších spotřebách energií a vody.

## Praha – historie růstu Prahy – suburbia a jejich pohlcování (nic nového pod sluncem)

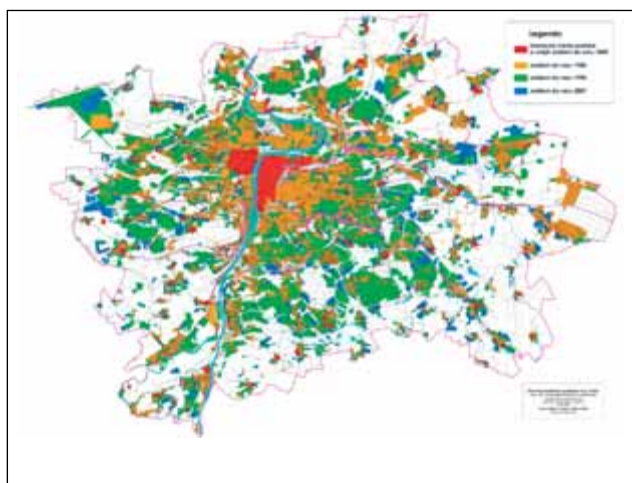
Praha byla původně souměstím tvořeným čtyřmi samostatnými městy. Ke spojení do jednoho městského sídla došlo až v r. 1784, kdy vzniklo statutární město Praha s cca 70 000 obyvateli na území 8 km<sup>2</sup>. Město mělo i svá předměstí, která postupně pohlcovalo. Zároveň se připojovaly i sousední součásti dnes jádrového osídlení (tehdy ještě suburbia), které se zpočátku rozvíjely jako samostatné obce nebo města. Vzniklo kontinuální vnitřní město (zahrnující levobřežní Radlice, Košíře, Břevnov, Dejvice, Bu-



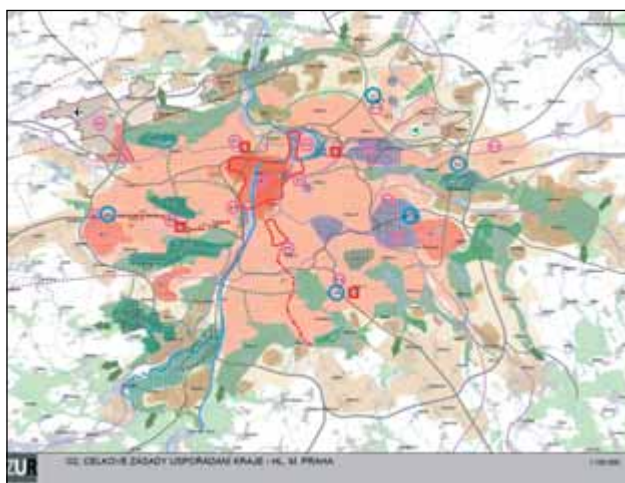
**Administrativní rozšiřování města**



**ÚAP – Problémy k řešení**



**Rozvoj města a postupná suburbanizace**



**ZÚR – Širší vztahy**

beneč, Holešovice, Libeň, Vysočany, Žižkov, Vinohrady, Vršovice, Nusle), současně vznikaly na méně přístupných plochách na obou březích vilové čtvrti. V tangenciálních směrech se rozvíjely i vzdálenější obce a sídla, která kontinuálně srostla po II. světové válce. Rozvoj vnějšího osídlení v příměstské oblasti byl rozvojem Prahy stimulován nebo dokonce podmíněn potřebou nových ploch pro bydlení. Vznik a počet předměstí ukazuje dynamiku rozvoje kolem Prahy. Město se významně rozšiřovalo celkem 3x (1922, 1968, 1974).

Významnými doklady prvorepublikové suburbanizace jsou sídla jako Černošice, Řevnice, Klánovice či Říčany, z nichž některé Praha již administrativně pohltila.

Proces suburbanizace a následné reurbanizace Prahy obecně není žádným novým a veskrze negativním úkazem, jen jeho některé současné projevy, jako je „parazitování“ na starším osídlení, vznik dílčích lokalit bez vlastní koncepce, tlak na kapacitní zástavbu a nepřiměřené měřítko bez ohledu na charakter krajiny a osídlení, se staly hrozbou, nutící nás hledat nástroje k jeho ovlivňování a usměrňování.

### **Suburbanizace vnější a vnitřní**

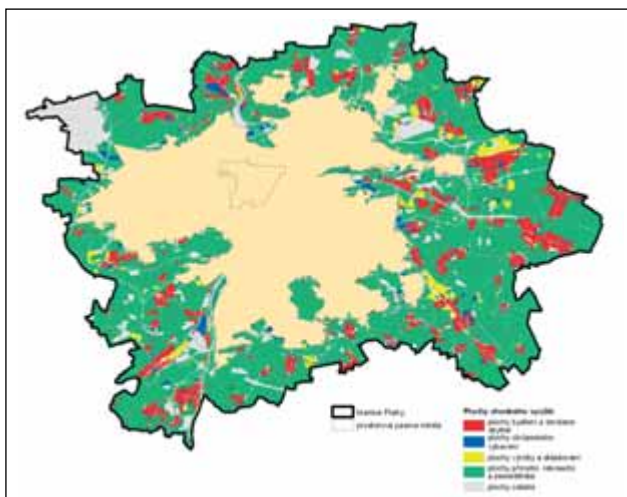
**Vnější suburbanizace** a její atak na Prahu je jako problém pojmenován již v územně analytických podkladech Prahy a v zásadách územního rozvoje – v širších vztazích.

Zde se projevuje jak rezidenční suburbanizace (Hostivice, Velké Přílepy – Horoměřice, Roztoky, Zdiby, Šestajovice, Úvaly, Říčany, Mukařov, Průhonice – Jesenice – Vestec, Dolní Břežany, Černošice – Dobřichovice, Nučice – Rudná – Chýně), tak komerční suburbanizace (velká logistická centra v okolí letiště Ruzyně – Hostivice, Kněžves, Tuchoměřice, Klecany – Odolena Voda u dálnice D8, Šestajovice – Jirny – Nehvizdy při dálnici D11, průhonicko-čestlický prostor a Modletice při dálnici D1, Rudná – Nučice u dálnice D5, Jinočany a další).

### **Vnitřní suburbanizace**

Pražský problém suburbanizace se projevuje nejen jako vnější suburbanizace za hranicemi hl. m. Prahy, ale také jako vnitřní suburbanizace, tj. enormní snaha o extenzivní růst městských částí (bývalých samostatných obcí) ve vnějším pásu správního území města. Zatímco vnější suburbanizace a sídelní kaše kolem Prahy je realitou (i když té americké stále ještě značně vzdálenou), vnitřní suburbanizace Prahy je zatím „jen“ hrozbou. Její postup ale dokládají mnohé snahy o změny územního plánu na dosud nezastavěném, tudíž zdánlivě volném území ve vnějším pásu města.



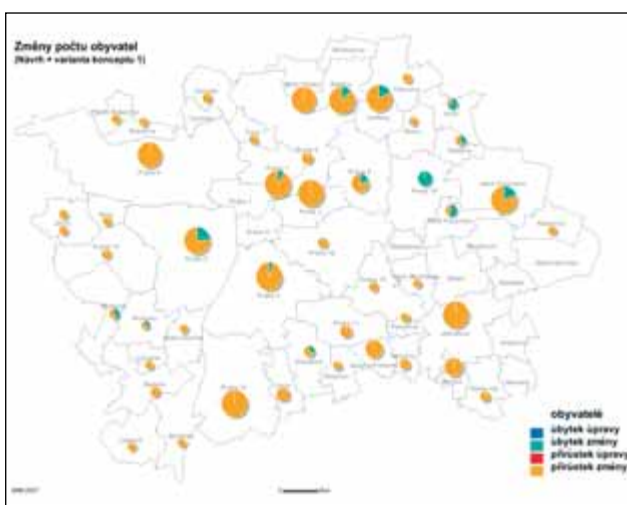


**Vnější pásmo města – funkční členění**

Nové lokality bydlení jsou realizovány při okrajích kompaktního města a na rozvojových plochách při okrajích jednotlivých sídel. Celkem bylo dokončeno ve vnějším pásmu v období v letech 2001–2007 cca 10 000 nových bytů, z toho největší podíl nově postavených bytů (cca 20 %) je v severovýchodní části vnějšího pásma města. Velké množství bytů je ve vnějším pásmu rozestavěno a nově zahajováno.

Nová bytová výstavba obytných a rodinných domů je mnohdy poměrně kapacitní, s vysokou hustotou využití území, často monofunkčně bytová, bez občanského vybavení. Negativním jevem vnějšího pásma je i tendence postupného srůstání některých obytných území obcí v těsném sousedství Prahy (např. Klánovice – Šestajovice – Jirny, Vinoř – Přezletice).

Neustálý nárůst počtu i rozsahu nových změn územního plánu ve vnějším pásmu města zvyšuje riziko negativních dopadů suburbanizace. Projevuje se především v severní, východní a jihovýchodní části města (Dolní Chabry, Dáblice, Horní Počernice, Uhřetěves, Benice, Újezd), ale v poslední době je tlak i na další lokality (Čakovice, Královice a další).

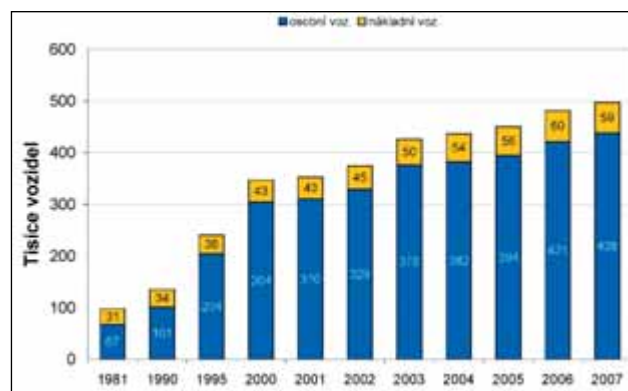


**Změny ÚP – vlna 06 – růst počtu obyvatel**

## Problémy s infrastrukturou (monofunkčnost suburbii)

### Doprava

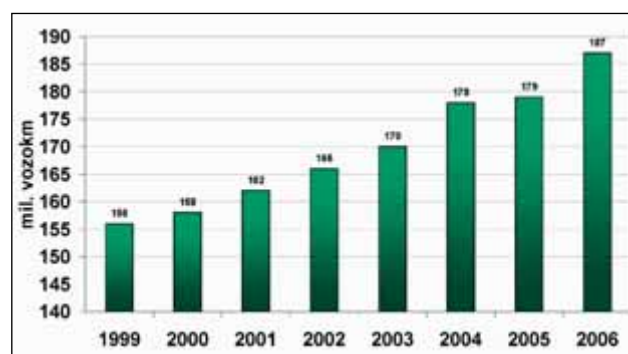
Problémy, které dopadají na Prahu jak z vnější, tak z vnitřní suburbanizace, se nejmarkantněji projevují v problematice dopravy. Nejvýraznější změny lze pozorovat u okrajových městských částí (původních venkovských sídel), která jsou konfrontována s rapidním nárůstem dopravního zatížení v minulých letech vlivem rozsáhlé výstavby vně Prahy. Orientace životního stylu v suburbii na závislost na individuální automobilové dopravě je zřejmá.



Typickým příkladem jsou komunikace zaústěné na území hl. m. Prahy v jižním sektoru města – viz tabulka:

| Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy<br>6–22 hod., průměrný pracovní den |               |               |                |                |                |                |
|--|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| SEKTOR JIH   |               |               |                |                |                |                |
| komunikace   | rok           |               |                |                |                |                |
|  | 1995          | 1997          | 2000           | 2005           | 2006           | 2007           |
| Formanská  | 900           | 950           | 1 150          | 1 850          | 1 950          | 1 800          |
| D1   | 38 300        | 51 700        | 66 200         | 81 055         | 88 500         | 98 000         |
| K Šeberovu   | 2 900         | 3 000         | 4 450          | 4 700          | 5 250          | 5 250          |
| Videňská   | 13 250        | 18 700        | 18 800         | 20 900         | 22 600         | 23 100         |
| Libušská   | 4 700         | 5 400         | 6 700          | 6 600          | 6 950          | 8 600          |
| Břežanské údolí  | 3 600         | 4 000         | 7 450          | 8 900          | 10 200         | 9 400          |
| <b>Celkem</b>  | <b>63 650</b> | <b>83 750</b> | <b>104 750</b> | <b>124 005</b> | <b>135 450</b> | <b>146 150</b> |

Na druhou stranu je možno říci, že úspěšný rozvoj Pražské integrované dopravy alespoň částečně tlumí tento tlak z regionu na Prahu, ovšem za cenu přetížení některých autobusových terminálů, které takovou roli neměly hrát (např. Opatov).



**Nárůst vozokilometrů v období od schválení územního plánu do r. 2006**



### Technická vybavenost

V problematice technické vybavenosti se suburbanizace projevuje negativně v **oblasti zásobování vodou a v odkanalizování**, kdy nelze potřeby dané lokality uspokojit v rámci obce či městské části a nároky a zátěže se přesouvají k sousedům (např. Hostivice budou odkanalizovány do Prahy, naopak část Suchdola je odkanalizována mimo Prahu do Roztok).

Jako velký problém, který se dotýká jak problematiky hospodaření s vodou, tak krajinné ekologie, je **enormní úbytek ploch s přirozeným vsakováním vody**, s důsledky zrychleného odvádění dešťových vod do recipientů a vzniku povodňových vln na malých tocích na jedné straně, a vytváření sídlištních stepí na straně druhé.

### Občanská vybavenost

Negativní dopady vnější suburbanizace do územního plánování Prahy se projevují i v důsledku monofunkčnosti suburbii rezidenčního charakteru; obyvatelé satelitů pak přenášejí mnohé svoje nároky na veřejnou infrastrukturu na hlavní město. Cesty za uspokojováním potřeb v oblasti občanské vybavenosti se projevují zvýšenou mobilitou obyvatel suburbii.

Komerční suburbanizace u hranic města pak vyvolává problémy v tradiční maloobchodní síti.

Mateřské školy zcela chybí ve vnějším pásmu Prahy v městských částech Přední Kopanina, Březiněves, Újezd, Křeslice, Benice, Královice a Nedvězí, ačkoliv počet obyvatel by již jejich provozování opodstatňoval. Ani kapacity mateřských škol nejsou vyrovnané. V okrajových městských částech již nedostačují. Důvodem je rozsáhlá bytová výstavba ve vnějším pásmu města i vně hranice Prahy v přilehlých obcích v regionu. Lze předpokládat požadavky na zkapacitnění, opětovné zřizování a výstavbu mateřských škol a dalších předškolních zařízení.

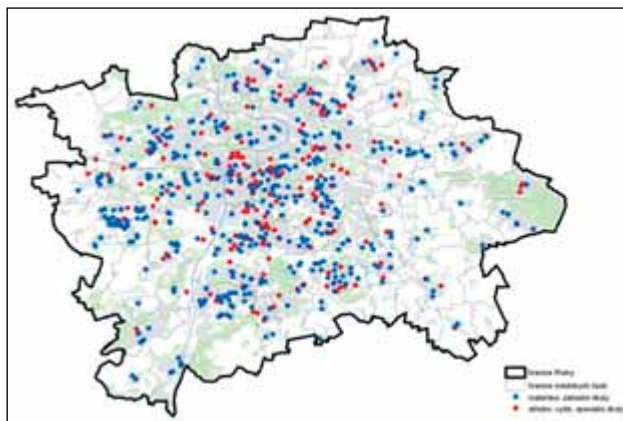
Podle demografických studií se předpokládá, že v roce 2012 bude v Praze třeba zajistit mateřské školy pro 39 500 dětí, což představuje nárůst o 38% v porovnání s rokem 2006/2007. Deficit se nejvíce projevuje v okrajové části města.

Základní školy chybějí ve stejných městských částech jako mateřské školy, tj. Přední Kopanina, Březiněves, Újezd, Křeslice, Benice, Královice, Nedvězí a navíc také v městské části Lochkov. V městských částech Dolní Měcholupy, Koloděje, Kolovraty, Šeberov, Štěrboholy, Troja a Zličín je zřízen pouze první stupeň základní školy. V těchto městských částech, které se zároveň dynamicky rozvíjejí, chybějící nebo nedostatečná základní školská vybavenost snižuje kvalitu bydlení.

Zajímavá je role, jakou mají školy v komunitním životě sídel. Role školy úzce závisí nejen na jejím vedení, ale i na pozici, jakou městská část „své“ škole vybuduje. Zejména ve vnějším pásmu města začínají školy fungovat jako jádra kulturního a společenského komunitního života.

Střední školy jsou institucemi nadmístního významu, a proto je jejich lokace ve vnějším pásmu řidší. Zcela bez

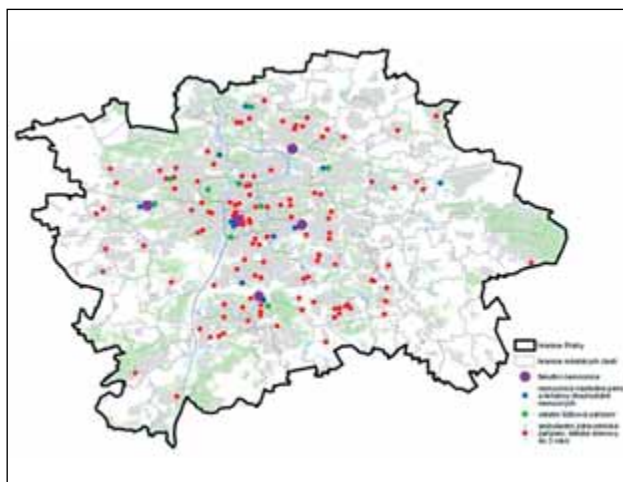
středních škol jsou okrajové části města a správní obvody Praha 21 a Praha 22, v protikladu s významným rozvojem obytné funkce v této oblasti.



Stav školství

### Zdravotní služby

Vybavenost městských částí není stejná, chybí zejména v okrajových částech města. Velký rozvoj obytné zástavby by měl být doprovázen též doplněním zdravotnických zařízení.



Stav zdravotnictví

### Krajina (úbytek a fragmentace volné krajiny, úbytek zemědělské a lesní půdy, neprostupnost území)

Vnitřní suburbanizace v rámci Prahy je také příčinou úbytku volné krajiny a zemědělské a lesní půdy se všemi negativními dopady, jakými je drastický a obyvateli města citlivě sledovaný úbytek prostoru pro denní rekreaci, fragmentace území s nevratnými dopady jak na estetické, tak na biologické hodnoty krajiny, vznik umělých bariér v prostupnosti území pro člověka i pro živočichy.

Současný efekt vnitřní i vnější pražské suburbanizace pak hrozí srůstáním sídel s extenzivní zástavbou, které není zdůvodnitelné demografickými potřebami a vyčerpáním vhodnějších územních rezerv. Pokud by se stejným tempem jako doposud postupně pokrývalo území vnějšího pásma Prahy a okolí sídelní kaší, již by nemohly být kompenzovány popsané dopady úbytku volné krajiny v jejím bezprostředním okolí.

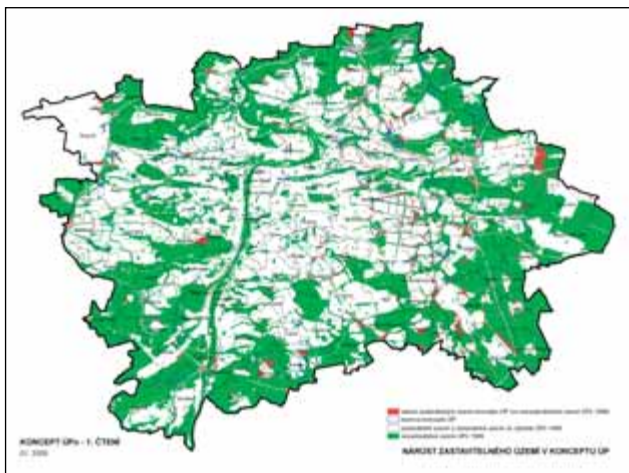
## Koncepce Prahy v novém územním plánu – zmírnění negativních dopadů suburbanizace

Podíváme-li se na historii osídlení Prahy, zjistíme, že střídání urbanizace a reurbanizace (návratu do měst) je proces, kterým Praha cyklicky čas od času prochází. Podle slov sociologa Jiřího Musila Praha tímto cyklem prochází nesmírně rychle: „Zdá se, že nastává čas nejen čelit negativním jevům suburbanizace, léčbou příznaků v místě onemocnění, tzn. restrikcí a regulací rozvoje suburbanizačních jader a řešením problémů vzniklých již nevratnými změnami, ale je nutné začít s přípravami na období reurbanizace. Znamená to vytvořit v Praze podmínky transformace území, která by účinně konkurovala extenzivnímu procesu suburbanizace a nabídnout z pohledu územního plánování ekonomičtější a ekologičtější alternativu.“ Zpracovatelé nového územního plánu Prahy si jsou této problematiky vědomi a pokoušejí se nástroji územního plánování proces reurbanizace města podpořit.

### Pásma města, hierarchizace území

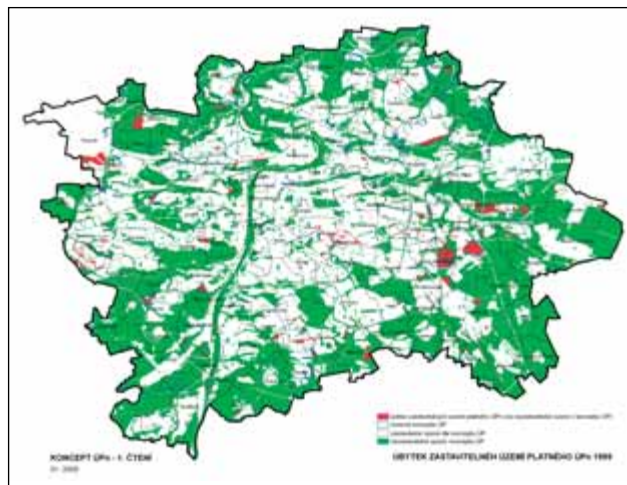
Nový koncept územního plánu nemůže zabránit suburbanizačním procesům mimo Prahu, musí řešit či zmírňovat již vzniklé následky, a to především v oblasti dopravy, a dále hledat nástroje pozitivním způsobem ovlivňující negativní trendy extenzivního rozměňování osídlení v příměstské krajině.

Významným východiskem pro návrh urbanistické koncepce byly analýzy provedené v rámci ÚAP Prahy. Při návrhu „hospodaření“ s územím vychází koncept územního plánu z členění města na jednotlivá pásma, odlišená podle charakteru zástavby a krajiny a polohy vůči centru. V těchto pásmech chce stanovit diferencovaně prostorové regulativy (tj. intenzitu zastavění) s cílem iniciovat proces přeměny území s charakteristikou periferií (vnějších i vnitřních) v plnohodnotné městské prostředí. Proto je v územním plánu preferována transformace (chcete-li recyklace) území v kompaktním městě před rozvojem na zelené louce. V základní variantě územního plánu je vyjádřena snaha omezit rozvoj města na dosud nezastavěném území na lokality, které jsou dobře zapojitelné do urbánní struktury, napojitelné na technickou infrastrukturu a obslužitelné především



Nárůst zastavitelného území – základní varianta konceptu ÚP

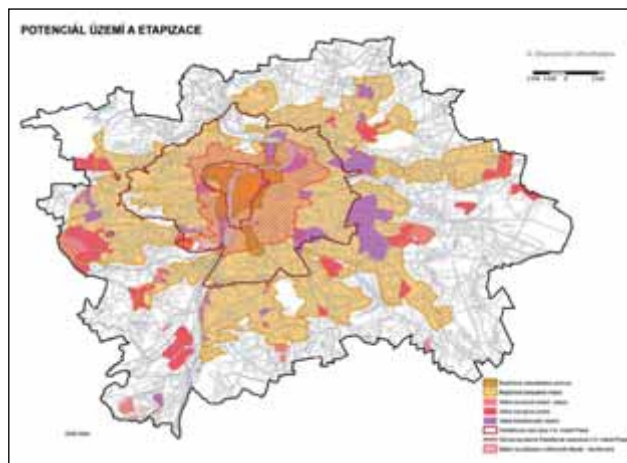
kolejovou hromadnou dopravou. Vedle základní varianty jsou navrženy k prověření i dílčí varianty připravovaného konceptu, z nichž některé odrážejí přání městských částí ve vnějším pásmu „realizovat se“ plošným rozvojem, což v sobě skrývá i hrozbu suburbanizace v negativním smyslu.



Úbytek zastavitelného území – základní varianta konceptu ÚP

### Etapizace, územní rezervy

V zájmu kontinuity koncepce a vzhledem k očekávání vlastníků pozemků a investorů (a v neposlední řadě i kvůli hrozbě náhrad vlastníkům, pokud se nestihne plán schválit do roku 2012), zůstává mezi rozvojovými územími většina území zafixovaných minulým územním plánem jako zastavitelné. U těch, jejichž okamžité naplňování není ani z demografického ani z jiných hledisek aktuální, je nově navrhována jejich etapizace či jsou části ploch překlasifikovány jako územní rezervy. V odůvodněných případech dochází dokonce k redukci zastavitelných ploch ve prospěch zeleně.

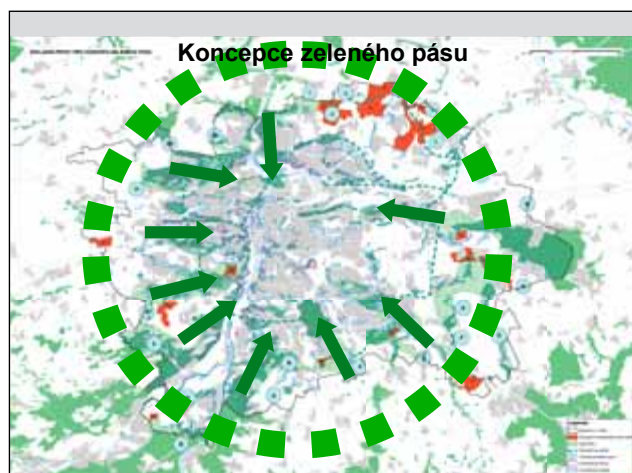


Transformační a rozvojová území a etapizace

**Koncepce „zeleného pásu“ a celoměstský systém zeleně**  
Dalším z prvků řešení, které mají za cíl zamezit negativním projevům suburbanizace v krajině, je schválená koncepce zeleného pásu, která je jak koncepčním dokumentem Rady hl. města Prahy, tak jedním z východisek konceptu územního plánu. Kromě územního systému ekologické stability navrhuje koncept územního plánu posílení významu celoměstského systému zeleně s cílem vytvářet stabilní kostru zeleně jak v zastavěném území, tak ve volné krajině



vnějšího pásu města. Tato kostra by se měla stát součástí jednoho z významných nástrojů ke zmírnění negativních důsledků suburbanizace – zeleného pásu kolem Prahy. Problematika zeleného pásu je však záležitost společného postupu na území hl. města Prahy a Středočeského kraje a je třeba velmi úzké koordinace při hledání možných řešení. Na mnoha místech se cíl jeví již těžko realizovatelným. Zajímavou skutečností na území Prahy z hlediska „rozlévání kaše“ je, že orná půda, byť nejvyšší bonity, je často považována v rozporu s dikcí zákona č. 334/1996 Sb., o ochraně ZPF, za určitý potenciální prostor rozvoje zástavby, zatímco plochy vyjádřené v územním plánu jako kterýkoli typ zeleně, požívají daleko větší respekt a jsou silnějším argumentem proti šíření zástavby. Pokud jsou navíc zdůrazněny např. průchodem celoměstského systému zeleně (o ÚSES ani nemluvě), je daleko snazší nežádoucím změnám zabránit.



*Systém zeleně a ÚSES, základní prvky ke koncepci zeleného pásu*

### Koncepce dopravy

Řešení již nastalého stavu spočívá ve snaze hledat co nejefektivnější a k životnímu prostředí nejšetrnější cesty, jak nabídnout obyvatelům okolních obcí i městských částí situovaných ve vnějším pásu města alternativní způsob dopravy za vnitropražskými cíli každodenní dojížděky, kterými jsou škola a zaměstnání.

Takovými nástroji jsou:

- Podpora železniční příměstské dopravy a zvyšování její kvality.
- Hledání vhodných tras a terminálů pro příměstskou autobusovou dopravu. Jako jeden z diskutovaných problémů se často objevuje nedostatečná vybavenost až nekulturnost prostředí těchto terminálů (Zličín, Černý Most), která vyvolává odpor místních obyvatel strpět na území své městské části taková zařízení.
- Rozšíření a zkvalitnění sítě záchytných parkovišť u kapacitní kolejové hromadné dopravy i mimo Prahu ve vazbě na železnici.
- Přiblížení části občanské vybavenosti do sekundárních městských center k odlehčení celoměstského centra a zkrácení tras dojížděky.

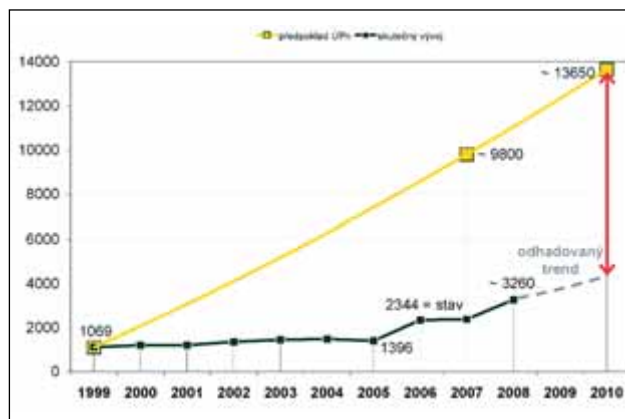
Připravovaný územní plán klade velký důraz na rozvoj kolejové dopravy. Daleko větší měrou zapojuje do dopravního systému města a okolí železniční dopravu obnovou některých zrušených a doplněním nových zastávek na stávajících tratích a zejména návrhem infrastruktury umožňující segregaci dálkové a nákladní dopravy od příměstské (formou územní stabilizace výstupních ramen koridorů pro VRT z Prahy po koncová ramena příměstské dopravy).

Dalším výrazným prvkem je akcentace rozvoje tramvajových tratí ve třech segmentech 1 – vytvoření tramvajových tangent – odlehčení centrálního přestupu (např. spojení Smíchov – Pankrác), 2 – výstavba nových radiál – nahrazení kapacitních autobusových tahů (např. Suchdol), 3 – posílení tratí v centru (oblast Václavského náměstí). U některých navrhovaných radiál je otevřená možnost pokračování do regionu (Suchdol, Jižní Město).

Nový územní plán potvrzuje rozšíření sítě pražského metra o čtvrtou trasu D, ale modifikuje její průběh a umístí nové terminál pro příměstskou dopravu v poloze u depa Písnice, kde je možné realizovat kapacitní terminál P+R. Současně je vymezen i koridor pro veřejnou dopravu z tohoto území směrem do regionu pro budoucí využití systémem metrobus nebo jinou formou veřejné dopravy (event. i prodloužením metra), i když cesta prodloužení koncových úseků metra do regionu, která byla v současném územním plánu deklarována jako jedna z výhledových možností, se v této době nezdá, vzhledem k omezeným ekonomickým možnostem, aktuální.

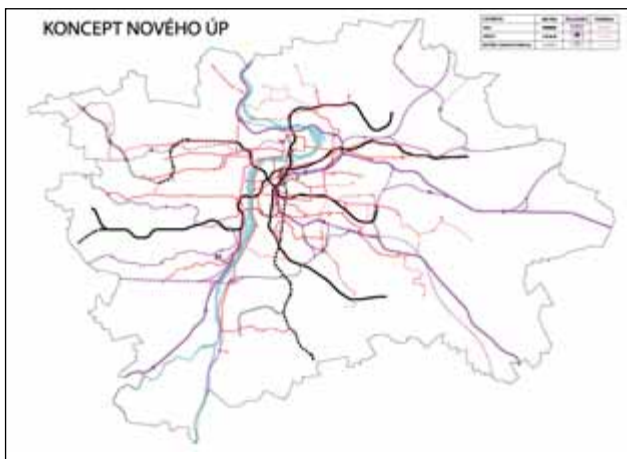
Jsou potvrzeny stávající významné terminály příměstské autobusové dopravy a navrženy nové, např. pro odlehčení kapacitně limitovaných (např. Západní Město pro odlehčení Zličína).

V systému záchytných parkovišť P+R jsou připravovány na území hl. m. Prahy nové lokality, uvažována je zejména výstavba objektových parkingů vzhledem k nedostatku vhodných lokalit, což vede k vyšší investiční náročnosti. Zatím se nedaří uspokojivě naplňovat původní představy současného územního plánu – dosažení hranice kapacit P+R cca 1 3000 stání. Zásadním předpokladem pro celkovou úspěšnost systému P+R je zatraktivnění železnice pro situování P+R u tratí s linkami S a to zejména na území středočeské aglomerace, tedy co nejbližší zdroji dopravy.



*Vývoj realizace parkovišť P+R*





*Koncepce dopravy pro nový územní plán – pracovní schéma*

### Realizované kroky a další doporučení

Praha se podílí na řešení problematiky jednak zaměřením a obsahem svých koncepčních dokumentů (aktualizovaný Strategický plán hl. m. Prahy, Zásady územního rozvoje, koncept územního plánu, Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny), tak účastí na přípravných pracích pro vznik zeleného pásu kolem Prahy. Má své zástupce i v pracovní skupině Ministerstva životního prostředí ustanovené k výběru priorit k řešení problematiky „urban sprawl“.

Problém, který se jeví jako nejpalčivější, je nedostatečná přímá opora nástrojů územního plánování v našem právním řádu či jejich nedostatečné využívání. Projevuje se především v (ne)uplatňování kompetencí nadřazených dokumentací pro sousední kraje, konkrétně pro Prahu a Středočeský kraj. Jediným nadřazeným dokumentem pro obě administrativní jednotky je Politika územního rozvoje České republiky, která si ani ve svém znění z r. 2006, ani v návrhu z minulého roku neklade za cíl koordinovat problematický růst osídlení na rozhraní sousedních krajů. Územní plán VÚC Pražského regionu z roku 2006 pouze konstatoval plánované růsty obcí v okolí Prahy. Jedním z mála nástrojů, který se jeví bohužel téměř vždy naprosto neúčinným, je možnost Prahy vyjádřit se k územním plánům obcí ve svém kontaktním území. Připomínky Prahy k enormním růstům obytných území bez náležité občanské vybavenosti nejsou obvykle zohledňovány.

Středočeský kraj neovlivňuje koncepce jednotlivých obcí a nekoriguje disproporce mezi rozvojem a podmínkami území. Město Praha a Středočeský kraj vyjádřily sice vůli spolupracovat zřízením společné komise, tento proces ale

buďto neprobíhá, nebo probíhá latentně a jeho výsledky nejsou zatím zjevné.

Právní prostředí územního plánování v České republice dovoluje metropolím pouze pojmenovat vnější suburbanizaci jako problém, avšak žádné nástroje k řešení mimo hranice jejich správního území jim nenabízí.

Dalším okruhem možných potenciálně účinných nástrojů je daňová politika, která dostatečným způsobem nezohledňuje a nepostihuje náležitým způsobem spekulace s pozemky, a naopak nezvýhodňuje dostatečně racionální využití zastavěného území před nezastavěným. Odvody za vynětí ZPF jsou zřejmě i po nedávném výrazném zvýšení stále nedostatečným regulativem při její ochraně. K neblahému šíření „kaše“ přispívá i snadná cesta vyrobít změnami územních plánů z levných nezastavitelných pozemků velmi cenné zboží. Změny a úpravy územního plánu pro soukromé osoby jsou „zadarmo“, přestože na nich pracuje řada úředníků po mnoho měsíců. Ekonomické ztráty z úbytku ekologických služeb zaniklých ekosystémů jsou enormní, mohou být i řádově vyšší než výnosy z nového funkčního využití zástavbou. Stavebním zákonem předepsaná povinnost prokázat, že změna z nezastavitelného území na zastavitelné je nezbytná a že jiné možnosti již byly vyčerpány, je nedostatečně specifikována, a v prostředí velkoměsta jako Praha se bude těžko prokazovat, zda je tím myšleno vyčerpání možností v celém městě, v jeho městské části či v dané lokalitě. Vždy se najde nějaký argument, že je změna nezbytná. Skutečné objektivní hodnocení důsledků navrhovaných změn v území z hlediska dlouhodobé udržitelnosti, tzn. rovnováhy ekonomických, sociálních a environmentálních důsledků, je totiž metodicky stále v plenkách.

### Použité zdroje:

- Územně analytické podklady hl. m. Prahy (ÚAP).*  
*Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR).*  
*Koncept ÚP hl. m. Prahy – 1. čtení.*  
*Zásady a základní prvky tvorby Zeleného pásu hl. m. Prahy.*  
 JANATA, Michal. Krize a naděje urbanity – rozhovor s Jiřím Musilem. *Architekt*, 2009, roč. XI měsíčníku, č. 1, s. 32.  
 Webový portál *suburbanizace.cz* [on line]. Dostupné z: <<http://www.suburbanizace.cz>>.  
 TESÁŘ, O. – VOLF, Š. *Vztah sociální segregace a suburbanizace*. (Seminární práce k přednášce Vybrané problémy rozvoje měst). Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty UK, 2000.  
 JACKSON, Jiřina. *Urban sprawl. Urbanismus a územní rozvoj*, 2002, roč. V., č. 6, s. 21.

*Ing. arch. Kateřina Szentesiiová  
 a kolektiv Útvaru rozvoje hl. m. Prahy*

## Suburbanizace v Průhonicích a okolí

Hana Borovičková, Zdeněk Kindl

Obec Průhonice leží v těsném sousedství hlavního města Prahy, jihovýchodně od jeho centra, při dálnici D1. Její typickou charakteristikou a chloubou je Průhonický park se zámek o celkové rozloze 250 ha, dále Dendrologická zahrada o výměře 73 ha a vysoký podíl dalších ploch veřejně přístupné zeleně v údolí Botiče a kolem kaskády rybníků v Holi. Na opačné straně dálnice D1, převážně na území sousední obce Čestlice, vyrostla v uplynulých 17 letech rozsáhlá obchodní zóna, infrastrukturně spojená s rozvojem na území Průhonic. Základem tohoto rozvoje se stal územní plán sídelního útvaru Průhonice – Česlice – Zdiměřice, schválený v roce 1994. Šlo tehdy o počín do značné míry výjimečný a rovněž z dnešního pohledu prakticky neopakovatelný. Výjimečnost byla již ve vymezení řešeného území tohoto územního plánu sídelního útvaru, které zahrnovalo území tří obcí, resp. celé území dvou obcí (Průhonice, Česlice) a část obce Jesenice (katastrální území Zdiměřice u Prahy). Zvláštní bylo i to, že Průhonice a Zdiměřice byly součástí okresu Praha-západ (dnešní správní obvod ORP Černošice a Česlice patřily do okresu Praha-východ (dnes patří do obvodu ORP Říčany)). Projednávání a schvalování tohoto územního plánu probíhalo tedy současně ve třech zastupitelstvech obcí.

Výjimečností tohoto územního plánu bylo zejména to, že plánovaný rozvoj veřejné infrastruktury (zahrnující všechny její složky podle dnešního výkladu tohoto pojmu) byl „oceněn“ z hlediska investičních nákladů, současně s návrhem nových ploch pro bytovou i komerční zástavbu a včetně návrhu koordinované etapizace územního a infrastrukturního rozvoje. Tímto způsobem bylo možné promítnout



*Administrativní území obce*

náklady na primární infrastrukturu v jednotlivých etapách rozvoje do tzv. „připojovacích poplatků“ – příspěvků jednotlivých investorů na rozvoj obce vypočtených na 1m<sup>2</sup> rozvojové plochy, diferencovaně pro obytnou a komerční část nové zástavby. Závazek o zaplacení „připojovacího poplatku“ investorem se stal součástí „investiční smlouvy“ mezi investorem a obcí, na druhé straně se obec v této smlouvě zavazovala přímo k vybudování příslušné části primární infrastruktury nezbytné pro funkční připojení pozemků investora, a to k pevně stanovenému termínu. Podobný postup je dnes uplatňován podle nového stavebního zákona v tzv. „plánovacích smlouvách“. Počátkem 90. let se ale jednalo o víceméně postup „průkopnický“, který v daných podmínkách, kdy stávající technická infrastruktura byla na velmi nízké úrovni (neexistovala kanalizace ani ucelený systém veřejného vodovodu), neměl jinou alternativu. Předpokladem úspěšného uzavírání a plnění investičních smluv byla maximální objektivita a průhlednost výpočtu připojovacích poplatků, neboli každý investor si mohl ověřit, jakým způsobem se k výši poplatku dospělo, a že tato hodnota je skutečně potřebná. Přitom investoři chápali i nutnost rozvoje infrastruktury a vybavenosti stávajícího území obcí.



*Letecký pohled na obec*

Jedním z prvních investičních počínů obce Průhonice z počátku 90. let byla nezbytná čistírna odpadních vod a navazující kanalizační řady, současně došlo



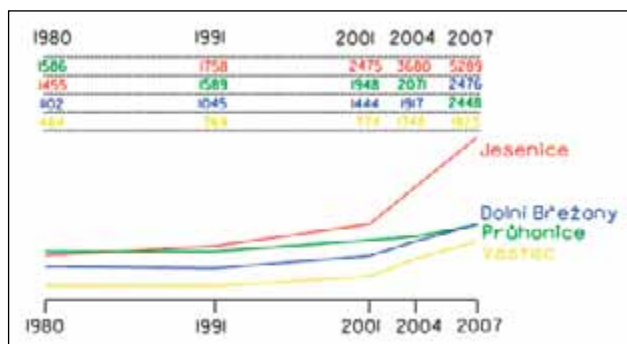
také na zcela zásadní úpravu průhonického Květnového náměstí, kdy diagonální vedení silnice III. třídy přes obdélníkové náměstí bylo nahrazeno vedením po jeho okrajích s malou okružní křižovatkou, čímž vznikla ucelená upravená plocha se stromořadím, sloužící pro pohyb a odpočinek pěších. Společně s úpravou a dostavbou okolních domů se rekonstrukce náměstí stala vizitkou a dokladem nové identity obce. Svědčí o skutečnosti, že úprava centra obce by měla být jednou z nejvyšších priorit, bez které je územní rozvoj, odehrávající se zpravidla na okrajích stávající zástavby, jen jakýmsi „přilepováním“ novotvarů na nestabilní základ, přeneseně řečeno „roubováním“ nových odnoží na ztrouchnivělý kmen.



**Zemní val a obytná zóna Michovka**

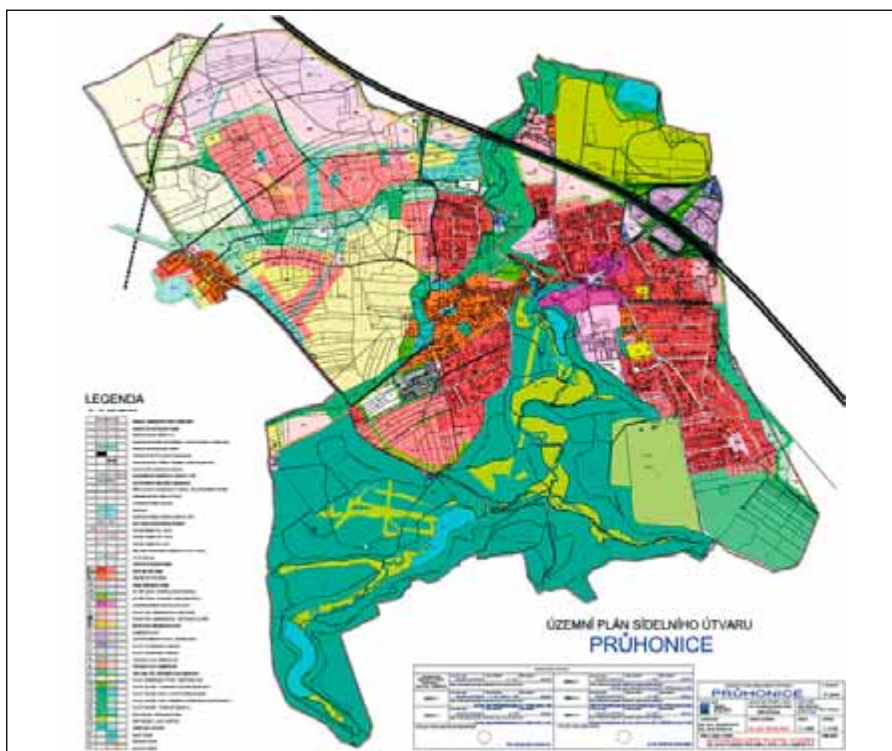
Další zajímavostí a stavbou, která plní především hygienickou funkci a rozšiřuje plochy zeleně v obci, je protihlukový val, oddělující novou i stávající obytnou zástavbu v lokalitě Michovka (jihovýchodní část obce) od dálnice D1 a budoucí zóny lehké výroby a skladů při dálnici (součást obce Česlice). Dostatečně vysoký protihlukový val se v praxi ukázal jako jediná stoprocentně účinná protihluková ochrana. Kromě toho je jeho hřeben pohodlně přístupný pro veřejnost a poskytuje zajímavý výhled na obec a do širokého okolí. Podobnou stavbu plánuje obec ještě v budoucí západní rozvojové zóně. V územním plánu je vybudování valu podmínkou realizace její komerčně administrativní části, čímž dojde k oddělení a ochraně části obytné této zóny.

Postup suburbanizace v Průhonících je možné v porovnání s jinými obcemi srovnatelné polohy a velikosti charakterizovat jako relativně pomalý a probíhající plynule v delším časovém úseku. Dokladem toho je porovnání vývoje počtu obyvatel Průhoníc od roku



**Porovnání vývoje počtu obyvatel**

1980 s obcemi Jesenice, Vestec a Dolní Břežany. Zatímco v roce 1980 měly Průhonice ze jmenovaných obcí nejvyšší počet obyvatel, byly relativně brzy předstíženy obcí Jesenice a nedávno i obcí Dolní Břežany. Z diagramu je zřejmé, že dynamika nárůstu počtu obyvatel vzrostla zejména po roce 2001, avšak toto tempo je v Průhonících výrazně pomalejší než v ostatních srovnávaných obcích. Zatímco počet obyvatel Průhoníc mezi roky 1991 až 2007 vzrostl zhruba na jeden a půl násobek, obec Jesenice narostla za totéž období trojnásobně, obec Vestec dokonce více než pětinašobně. Pomalejší a uvážlivější růst Průhoníc je důsledkem plánovité etapizace územního rozvoje s ohledem na rozvoj podmiňující veřejné infrastruktury (s uplatněním zmíněných „připojovacích poplatků“) a poměrně přísných funkčních a prostorových regulativů obytné zástavby. Až na nepatrné výjimky územní plán nepřipustil výstavbu bytových domů, čímž si obec zachovala charakter bydlení vyššího standardu. Rovněž regulativy zastavěnosti (od 12 do 25 %), předepsaného minimálního podílu zeleně a maximální výšky (zpravidla do 9 m) přispívají k udržení tohoto charakteru a jsou stanoveny především s ohledem na Průhonický park (regulativy jsou nejpřísnější v locali-



**Územní plán v platném stavu**





*Náměstí – rekonstrukce z poč. 90. let*

tách v blízkosti parku). Pro všechny rozvojové plochy byla dále stanovena povinnost zpracování urbanistické (územní) studie nebo regulačního plánu.

Územní plán s ohledem na významné hodnoty krajinářských parků na území Průhonice počítá se zachováním vysokého procenta ploch, které nejsou určeny k zástavbě. Rozhodující plochy zeleně tvoří Průhonický park včetně přilehlých pěstebních ploch (250 ha) a Dendrologická zahrada (73 ha). Různé zóny ochranné a přírodní zeleně zabírají celkem 97 ha, rybníky (mimo park) 7 ha, sady, zahrady a orná půda celkem 51 ha a plocha pro golfové hřiště

zatěžování dálnice D1 směrem na Prahu v důsledku nové příměstské zástavby došlo až po jejím odlehčení po realizaci silničního okruhu, kdy se Průhonice a další obce dostanou do vnitřní zóny okruhu. Domníváme se, že podobný regulovaný a podmíněný přístup k dalšímu rozvoji by měl být uplatňován i v dalších příměstských obcích a v okrajových částech hlavního města. Nárůst intenzit silniční dopravy, nejmarkantnější na profilech na hranicích Prahy, doprovázený pravidelnými kongescemi a využíváním zcela nevhodných a k tomu neuzpůsobených objízdných tras, je totiž hlavním negativním důsledkem suburbanizace v Průhonících a okolí.

Foto © Archiv obce

*PhDr. Hana Borovičková  
starostka obce*

*Ing. arch. Zdeněk Kindl  
IKP Consulting Engineers, s.r.o.*

# Špecifiká rozvoja bratislavského regiónu

Bohumil Kováč

*Poloha, a teda aj rozvojové možnosti bratislavského regiónu, ma svoje osobitné špecifiká, ktoré sa najmä s ohľadom na zmeny spoločenských podmienok za posledné storočie významne podpísali na jeho súčasnom charaktere. Najmä obdobie železnej opony, ktorá pôsobila ako priestorový limit rozvoja, založilo niekoľko daností, s ktorými sa mesto aj región vyrovnávajú ešte aj dnes. Po páde politických hraníc objavuje mesto svoje nové možnosti, ale objavuje ich aj región voči mestu. Článok sa zaoberá niektorými zaujímavými otázkami histórie, súčasnosti a budúcich rozvojových možností regiónu. Základnou filozofickou otázkou mesta na priesečníku významných komunikačných osí ostáva, či sa stane prekladiskom tovarov alebo informácií.*

Problematika bratislavského regiónu má aj v európskom kontexte niekoľko špecifik. Tie vyplývajú predovšetkým z jeho geografickej a geopolitickej polohy a z toho vyplývajúceho zložitého historického vývoja, ktorý v území ešte rezonuje.

## Historický vývoj územia

História mesta siaha k dobám spreď dvetisíc rokov. Poloha v strede Európy na brehu Dunaja predurčila toto miesto, aby sa stalo križovatkou a cieľom obchodných ciest sever-juh (jantárová cesta) a východ-západ (podunajská) v mieste, kde začínal karpatský oblúk a bola dobrá kontrola dunajského brodu. Dunajská brána bola aj strategickým bodom Európy, kontrolovali ju hrady Devín, Bratislava a Hainburg. Slovania začali obývať územie mesta a okolia okolo 6. storočia n. l. Význam mesta pre Slovensko a Uhorsko podčiarklo založenie prvej vysokej školy na Slovensku (Academia Istropolitana). Zlomovým momentom vo vývoji a postavení mesta bola bitka pri Moháči, ktorú Uhorsko prehralo. Po obsadení hlavného mesta Budína uhorská cirkevná i svetská moc bola nútená hľadať nové sídelné miesto na sever od Dunaja a čo najbližšie ku kráľovskej Viedni. Tak sa mesto stalo rozhodnutím uhorského snemu v roku 1536 **hlavným mestom Uhorska** – snemovým mestom kráľovstva, korunovačným mestom uhorských kráľov, sídlom kráľa, arcibiskupa a najdôležitejších inštitúcií krajiny. V rokoch 1536–1830 bolo v Dóme sv. Martina 11 kráľovských korunovácií. V roku 1805 bol po bitke pri Slavkove uzavretý v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca tzv. Bratislavský mier medzi Francúzskom a Rakúskom. Mier však netrval dlho a už v roku 1809 Napoleonova armáda poškodila mesto delostreleckým ostreľovaním z pravého brehu Dunaja. Ústup zo slávy zaznamenáva mesto po období vlády Jozefa II, keď prestáva byť hlavným mestom Uhorska. V roku 1783 sa do Budína odsťahovali centrálné úrady a 13. mája odviezli do Viedne aj kráľovskú korunu stráženú dovtedy na Bratislavskom hrade. Vtedajší Pressburg sa z hlavého mesta krajiny razom premenil na **provinčné mesto**. Pre budúci vývoj česko-slovenských vzťahov má význam evanjelické lýceum ako centrum slovenského národného hnutia. Na lýceu bola v roku 1803 založená Katedra reči a literatúry československej, ktorej vrcholným obdobím bolo pôsobenie L. Štúra ako profesora

katedry. Poslednou veľkou politickou udalosťou v meste za Uhorska bolo zasadnutie uhorského stavovského snemu v rokoch 1847–1848, ktorý v marci 1848 odhlasoval zrušenie poddanstva.

Historicky je územie mesta spojené s kontaktom s mnohými kultúrami – od Keltov, Rimanov, Slovanov, Germánov cez Turkov a Tatárov ktorí mesto ohrozovali k Maďarom, Rakúšanom a Slovákom. Tomu zodpovedá aj vývoj pomenovania mesta – Wratislaburgum, Preslawaspurch, Bosonium, Istropolis, Posonium, Pressburg, Pozsony, Prešporok. Názov Bratislava bolo mestu pridelené v januári 1919, po prechodnom pomenovaní Wilsonove mesto, keď už patrilo k ČSR a stalo sa krajským mestom. Ak uvážime aj nešťastnú vojnovú anabázu tzv. Slovenského štátu, od roku 1968 sa Bratislava stala druhý raz hlavným mestom Slovenska.

## Urbanistický vývoj mesta a regiónu

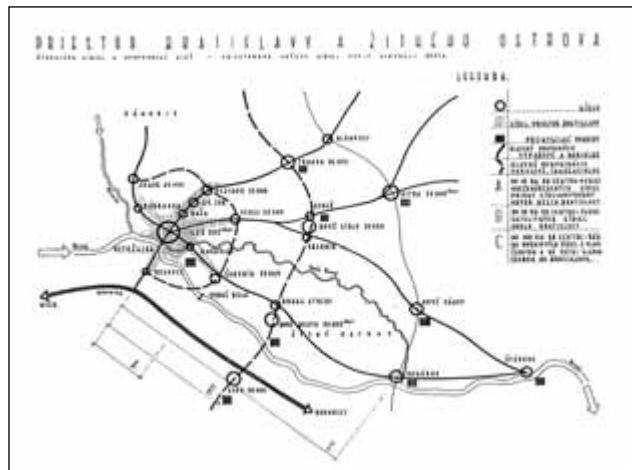
Historicky má stavebný vývoj mesta základ v keltskom oppide, ktoré zaberalo celý hradný vrch, siahalo až k priestoru dnešného Námestia slobody na severe a na juhu až k dunajskému brehu. Na základe laténskych oppid vyrástli aj iné veľkomestá Európy, napr. Viedeň, Budapešť či Paríž. **Urbanistický základ mesta** sa vyvinul na križovatkke spojení obchodných ciest sever-juh (jantárová cesta, stala základom Ventúrskej a Michalskej ulice) a východ-západ (dnešná Panská a Laurinská ulica). Územný rozvoj mesta sa tak na dlhé obdobia orientoval najmä na priestor severovýchodne od styku začiatku karpatského oblúka s Dunajom. Obce Karlova Ves, Lamač, Dúbravka, Rača však boli ešte na dlhé obdobia vzdialené od mesta. Tento smer rozvoja potvrdzoval aj prvý územný plán mesta (1914–1917) od Antala Palóczyho. Na východnej periférii mesta umiestňuje priemysel a spája ho so zimným prístavom kanálom. V tom čase už mesto malo priame električkové spojenie s Viedňou cez Wolfstahl a Hainburg. Trasa prechádzala od Národného divadla cez Starý most, v Petržalke po nábreží Dunaja okolo Sadu Janka Kráľa (prvý verejný mestský park v strednej Európe). Po vzniku I. ČSR sa mesto už s názvom Bratislava akoby viac orientovalo na Slovensko, ku ktorému má excentrickú polohu. Náčrt regulačného plánu českých architektov A. Balána a J. Grossmana z roku

1923 podporuje severovýchodný rozvoj mesta zovretý v priestore medzi Karpatmi a Dunajom a návrhom východného hlavového nádražia symbolizuje spojenie mesta smerom k Slovensku (obr. 1). Autori už hovoria o tzv. Veľkej Bratislave, ktorá bude potrebovať nové centrum a naznačujú jeho polohu. V roku 1929 bola vypísaná medzinárodná súťaž na zastavovací plán mesta. Dunaj a Karpaty ešte stále ostávajú územným limitom rozvoja, avšak niektoré návrhy už začínajú objavovať územný potenciál Petržalky (návrh architektov Forbáth, Déli, Faragó, Akay). Mesto má v tomto období kontakty so všetkými obcami vo svojom okolí vrátane Rakúska a Maďarska. J. A. Baťa vo svojej knihe *Budujeme stát pro 40 miliónů lidí* (ktorú môžeme považovať za populárnu formou prezentovanú prietorovo-plánovaciú víziu usporiadania štátu a jeho funkcií) vníma význam Bratislavy ako centra Slovenska tak, že ním vedie diaľnicu západ – východ.

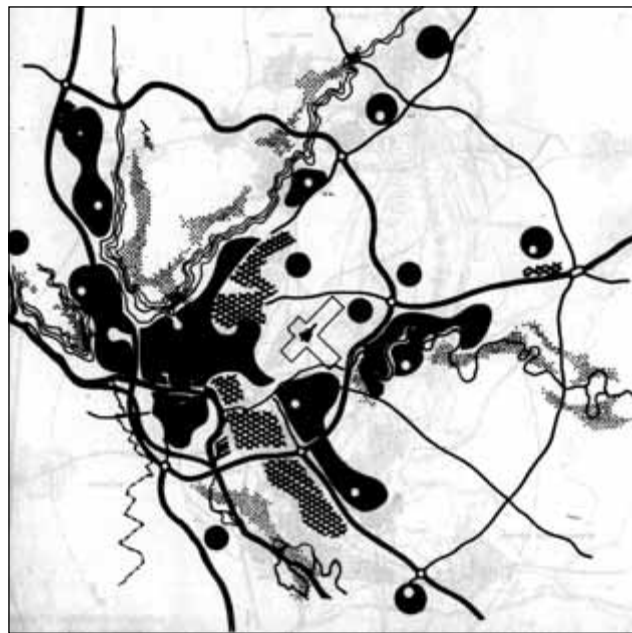


**Obr. 1: Štúdia regulačného plánu Bratislavy (Balán, A. – Grossman, J.)**

Po 2. svetovej vojne nastáva najväčší rozmach mesta a regiónu. Ten je však ovplyvnený novou skutočnosťou – politickou hranicou dvoch spoločenských systémov, ktorá tvorila doslova železnú oponu. Mesto sa urbanisticky začalo rozvíjať v smere podkarpatského a východného pásu. Medzinárodná súťaž na sídlisko Petržalka bola signálom južného rozvoja mesta. Od 50-tych rokov sa začínajú ako súčasť tzv. rajónového plánovania formulovať aj urbanistické modely rozvoja Slovenska a regiónu. Emanuel Hruška kreslí úvahy o priestorovom usporiadaní Slovenska. Napriek železnej opone vníma rozvoj dopravných systémov v stredo-európskom priestore ako otvorený v spojení Viedeň – Budapešť, na ktorý sa Bratislava napája sekundárnym spôsobom (obr. 2). Priestorová koncepcia je založená na radiálno-okruhovom systéme dopravy regiónu so sídelným rozvojom pozdĺž radiál. Na priesečníkoch okruhov a radiál navrhuje rozvoj sídiel ako subcentier regiónu, v prvom horizonte „veniec nočľahárenských sídiel“ regiónu, v druhom horizonte satelitných sídiel, pričom zakladá aj nové mestá s cca 50 tis. obyvateľmi. Samotné mesto ako jadro regiónu prvý raz prekonáva Karpaty a uvažuje sa aj s rozvojom severozápadným. Hruška už naznačuje aj polohu vodného diela na Dunaji. Na podobnom princípe navrhuje schému bratislavského regiónu v horizonte roku 2000 J. Svetlík (obr. 3). Za významné rozvojové urbanistické osi regiónu navrhuje severozápadnú (tzv. záhorský sídelný pás) a juhovýchodnú (smer na Šamorín). Na rozvoj osídlenia využíva



**Obr. 2: Koncepcný princíp bratislavského regiónu (Hruška, E., cca 1955–60)**



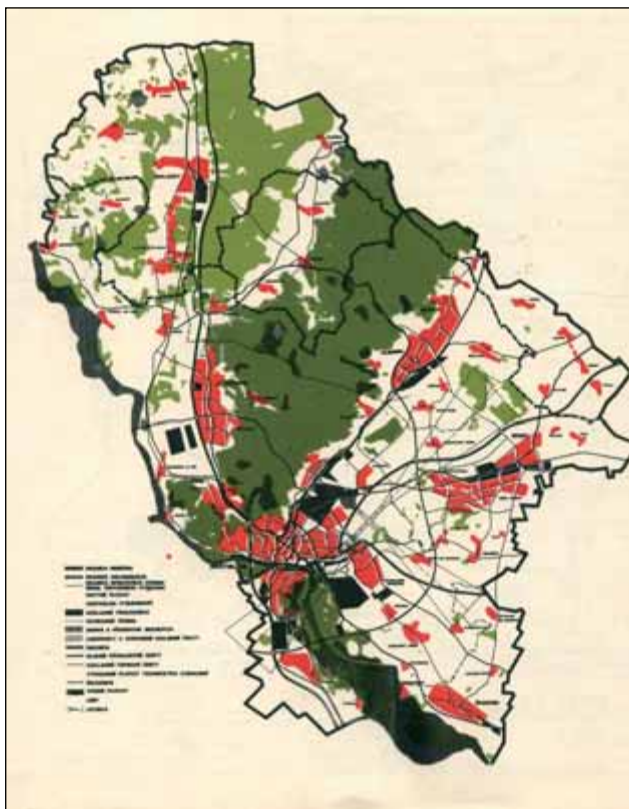
**Obr. 3: Náčrt bratislavského regiónu v horizonte roku 2000 (Svetlík, J., cca v r. 1970)**

aj priestor pozdĺž Malého Dunaja, čo sa stalo na dlhý čas veľkou témou urbanistických ateliérov študentov na Fakulte architektúry SVŠT v Bratislave. Na pôde fakulty v roku 1961 v urbanistickej štúdií rekreačnej oblasti vzniká predstava regiónu ako krajiny s radiálno-okružným systémom usporiadania prírodných systémov, akási predzvesť územných systémov ekologickej stability, ale v urbanistickom podaní, tj. v kontexte s rozvojom sídelných systémov (autori Svetlík, Alexy, Kavan, Kodoň, Marenčák, Trnkus).

Významnou etapou na rozvoj regiónu má príprava a realizácia záverov Projektu urbanizácie Slovenska (PU SSR – Urbion 1976), ktorý nadväzuje na úvahy o sídelnom usporiadaní ČSSR (Terplan, Urbion). PU SSR, ktorý sledoval záujem koncentrácie obyvateľstva do vybraných sídiel, definuje bratislavský región ako metropolitný s jadrom viac ako 300 tis. obyvateľov. Okrem celoštátnej úrovne PU SSR navrhol aj rozvojové varianty jednotlivých regiónov, ktoré sa stali významnými podkladmi pre územné plány sídiel. Koncentračný variant predpokladá premiestnenie letiska,



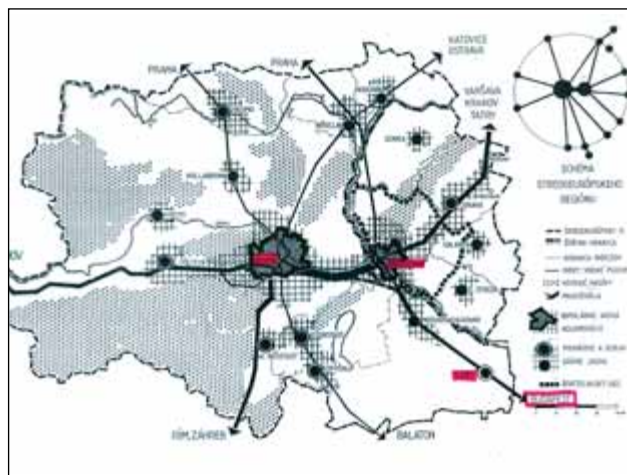
koncentračno-decentralizačný predpokladá rozvoj regiónu formou satelitov Stupava, Pezinok – Modra, Senec a Šamorín (obr. 4). Významný je najmä severozápadný rozvoj, na ktorý nadväzuje aj umiestnenie novej priemyselnej zóny (automobilový priemysel, dnes Volkswagen). Po završení výstavby v Petržalke sa mala preniesť masívna výstavba na medzi Lamač a Stupavu ako tzv. Záhorský sídelný pás. Každá rozvojová radiála je nositeľkou aj funkcií priemyslu, ktorého poloha sa ale v južnom, severo-východnom a juho-východnom smere stáva aj limitom rozvoja.



**Obr. 4: Bratislavský región podľa PU SSR 1984, koncentračno-decentralizačný variant**

Dôsledkom železnej opony je vedenie diaľnice východný Berlín – Praha – Brno – Bratislava smer Maďarsko a Bulharsko územím mesta podľa západnej hranice štátu (hranica a ochranné pásmo diaľnice mali vytvoriť jeden kontrolovaný celok, „východní“ Nemci mali dokonca samostatný hraničný priechod). Prepojenie diaľnice na východ bolo navrhnuté, a po roku 2000 žiaľ aj zrealizované cez mesto popod Sad J. Kráľa, čo oddelilo Petržalku od mesta.

Po roku 1989 sa objavili štúdie, ktoré na rozdiel od predošlého 180° videnia začali po páde politickej hranice uvažovať o regióne aj s jeho možnosťami rozvoja na západ. Mesto a región sa dostali do kontaktu s tzv. európskym hospodárskym trojuholníkom. Začínajú sa koncipovať myšlienky regiónu Bratislava – Viedeň (obr. 5). Predošlá železná opona ale bola oponou pre obe strany. Táto časť Rakúska patrila k hospodársky pasívnejším a hranica bola využívaná aj pre lokalizáciu skládok škodlivého odpadu. Tie sa stali vážnym rizikom pre spodné vody Žitného ostrova. Štúdiá regiónu od kolektívu FA STU (Kováč, Komrska, Kaliská, Kundrát, Stec, Sopiřová, Bašová, Dudášová, 1993 (obr. 6)



**Obr. 5: Regi3n Viedeň – Bratislava – Gy3r (ateli3r Ekopolis, Zibrin, P. a kol., 1993)**

okrem hľadania novej polohy východného okruhu dokresľuje cez rakúske územie aj západný okruh. Výhodnú polohu štúdia odporúča mestu využiť na prekladisko informácií a nie tovarov. V tom čase boli aktuálne témy presunu rafinérie Schwechat do Slovnaftu a premena bratislavského letiska na Cargo letisko regiónu Viedeň-Bratislava. Niektoré myšlienky tejto štúdie, napr. koncepciu usporiadania prírodných systémov, preberá územný plán veľkého územného celku bratislavského kraja (Aurex, FA STU 1995). Zaujímavou črtou tohto plánu je definovanie odporučených rozvojových smerov sídiel a krajinných limitov ich priestorového rozvoja. Koncepcia regiónu počíta s integrovanou koľajovou dopravou spájajúcou jadro regiónu s rozvojovými sídlami na obvodě vonkajšieho pásma regiónu. Nedostatkom tohto plánu je však skutočnosť, že maďarské a rakúske územia ostávajú bielym miestom na mape.



**Obr. 6: Otvorený región s okruhom cez Rakúsko (Kováč, B. a kol., FA STU, 1993)**

Napriek tomu, že život sa už vyvíja všetkými smermi, administratívne hranice a kompetencie bratislavského samosprávneho kraja ešte nedokážu plánovať región ako celok tak, aby do jeho tvorby boli zapojené aj cezhraničné obce.

Región nabera čoraz viac na západnej orientácii. Napomáha k tomu rozvoj cestnej siete (pripojenie na diaľnicu Viedeň – Budapešť). Napríklad pre zimnú víkendovú rekreáciu začína Bratislava čoraz intenzívnejšie využívať lyžiarske strediská severo-východných výbežkov Álp. Medzi Viedňou a Petržalkou sa vybuďovalo rýchle železničné spojenie. Pripravuje sa výstavba koridoru TEN-T (Trans European Network for Transport). Projekt prepojenia železničných koridorov je najväčším pripravovaným projektom dopravnej infraštruktúry v Bratislave. Nová železničná trať bude súčasťou magistraly Paríž – Štrasburg – Stuttgart – Viedeň – Bratislava. Trať bude čiastočne vedená aj popod rieku Dunaj v tuneli. Podľa projektu ju nebude využívať len železničná doprava, ale mala by slúžiť aj pre potreby mestskej hromadnej dopravy. Letisko Schwechat kooperuje s letiskom pri Ivánke, uvažuje sa s ich špeciálnym koľajovým spojením. Mesto Hainburg, obce Kitsee a Berg sa stávajú súčasťou každodenných vplyvov mesta, tu sa podarilo zaviesť mestskú autobusovú linku, opäť sa hovorí o električke medzi Viedňou a Bratislavou. Rekreačnou destináciou regiónu sa stáva jazero Neusiedlersee.

### Región a jeho krajinný obraz

Krajinný obraz regiónu je rozmanitý a rôznorodý. Stret viacerých prírodných systémov a morfológických útvarov dávajú priestoru ojedinelé charakteristiky. Povodie Dunaja medzi Viedňou a Bratislavou je jedinečnou prírodnou rezerváciou, ktorá aj napriek výstavbe vodného diela Gabčíkovo pokračuje na juh. Vodné dielo výrazne zmenilo obraz krajiny dunajských ramien, do územia sa však vrátil nový život. Zo severu sú rozsiahlou chránenou oblasťou lužné lesy krajina povodia rieky Morava, v smere na juhovýchod ramená Malého Dunaja. Významná len ornitologická rezervácia Šúr pri Vajnorochoch. Malé Karpaty tvoria základ lesoparku regiónu, krajina malokarpatských viníc tvorí samostatný mikroregión. Hrady Devín, Hainburg a Bratislava ako aj televízna veža Kamzík tvoria dominanty krajiny. Toto všetko je v tesnej blízkosti mesta a dostáva sa do kontaktu s jeho rozvojom.

Prihraničná poloha a rôzne formy poľnohospodárstva sa výrazne prejavujú v štruktúre krajiny a osídlenia. Malé políčka a redšia sieť sídiel-mestečiek na rakúskej strane kontrastuje s veľkými poľnohospodárskymi honmi a veľkou hustotou sídiel na slovenskej strane. V Rakúsku je vyššia miera ekologickej stability a priechodnosť krajinou. Vetrná rovina na rakúskej strane je využitá na množstvo veterných elektrární. Vysoké stožiare s vrtulami husto lemujú celý juhozápadný okraj mesta a stávajú sa novým, nie však pozitívnym prvkom obrazu krajiny. Aj toto umiestnenie polí desiatok veterných elektrární je však dôsledok nazerania na provinčnosť pohraničia z rakúskej strany (obr. 7). Táto krajina veterných elektrární limituje rozvoj jej zobytenia formou suburbií.

Na juhovýchode sa mesta dotýka Žitný ostrov – územie medzi Dunajom a Malým Dunajom. Krajina širokých lánov



Obr. 7: Pole veterných elektrární v blízkosti Bratislavy na rakúskej hranici vytvára nový obraz krajiny

polí a zelených vetrolamov je súčasne chráneným územím zdrojov podzemnej vody. Rizikom tohto podzemného stredoeurópskeho bazénu je samotná poloha mesta a umiestnenie rafinérie Slovnaft v smere prúdenia spodných vôd, ktorých hladinu pozitívne ovplyvnilo vodné dielo Gabčíkovo. Prudký zlom Dunaja v Bratislave, využitý na umiestnenie starého zimného prístavu, je rizikovým vodohospodárskym miestom a plavebnej dráhy. Už v 50-tych rokoch malo mesto pripravené štúdie obtokového kanála Dunaja popod Petržalku, tieto koncepcie sa začínajú znovu overovať (napr. štúdia rozvoja Petržalky z 1993, FA STU a posledné návrhy magistrátu mesta).

### Suburbia bratislavského regiónu

Hlad po vlastnom bývaní, nižšie ceny pozemkov v okolitých obciach boli a sú príčinou rozsiahlej výstavby nových kolónií rodinných domov. Tie menia socio-demografickú štruktúru obcí, ale aj ich charakter vnášaním cudzorodého a problematickeho architektonického výrazu. Podobne sa ne perifériu mesta ako do výhodných polôh k dopravným systémom umiestňujú rozsiahle priemyslové parky, nákupné, logistické a distribučné centrá. S takýmto vývojom, o ktorom často rozhodujú obce vo vlastnej kompetencii, veľký územný celok nepočítal. Podľa zákonov SR doteraz tieto obce ani nemuseli mať územný plán (táto povinnosť platila do r. 2009 len pre obce nad 2 000 obyvateľov). Tak sa začali v prímestskej oblasti objavovať prvé suburbiá, ktorých sprievodným znakom je zmena obrazu a priechodnosti krajiny, záber najlepšej poľnohospodárskej pôdy. Najvýraznejším prejavom, keďže tento vývoj nie je sprevádzaný aj potrebným rozvojom dopravných systémov, je vznikajúce napätie v doprave medzi mestom a regiónom. Keďže samosprávy mesta a regiónu (aj vďaka multikultúrnemu zloženiu) nie sú celkom v politickej a teda ani v ekonomickej zhode, riešenie tohto problému si navzájom prehadzujú. Najviac však dopláca mesto, ktorého časť daní ide na rozširovanie miestnych komunikácií na zvládnutie tlakov z regiónu. Mesto ani región nedokážu zatiaľ v potrebnej miere vysunúť mestskú hromadnú dopravu do regiónu. Ako prvé rezidenčné suburbiá, ako výraz záujmu žiť mimo mesta ale súčasne využívať jeho výhody, vznikli zóny ro-





**Obr. 8:** Rusovce – nová výstavba na periférii mesta na okraji prímestskej obce, zle pochopená demokracia vo výraze stavieb a verejného priestoru

Územný rozvoj mesta je výrazne limitovaný aj letiskom, ktoré leží takmer v centre mesta a regiónu. Východná časť mesta má výškové obmedzenie a hlukové pásmo zasahuje do obytných zón (Štrkovec). Napriek zámerom letiska o jeho ďalší rozvoj (v ÚPN mesta má novú runway) a plánované spojenia so Schwechatom je namieste konštatácia, že tento priestor pre letisko už vhodný nie je a sa ukazuje a bol by vhodnejší na rozvoj mesta. Štúdie predletiskovej zóny naznačujú na značnú cenu týchto pozemkov, ktorú nedokáže letisko dostatočne využiť.

Poloha mesta na hraniciach prináša nové špecifikum – rozdielne ceny pozemkov a nehnuteľností. Sú v maďarských a rakúskych prihraničných obciach nižšie ako na slovenskej strane. Mnoho Slovákov skupuje pozemky a domy v Kittsee, Bergu, Wolfstahli, Rajke, Bezenyi... Táto západná expanzia má paralelu aj v konkurencii trhu – obchody si konkurujú cenami, kde sa stáva výhodou že Rakúsko a Slovensko už majú spoločnú menu a Maďarsko sa na ňu



**Obr. 9:** Lamačská brána, návrh nového sídliska v smere záhorského sídelného pásu pre 60–90 tisíc obyvateľov (Bhat, A. – Hebbert, F. – Stone, B. – Zade, J., MTI 2007)

dinných domov „horných 10 tisíc“ s rôznorodým architektonickým výrazom, v ktorom prevažuje tzv. „podnikateľský barok“. Postupne sa záujem o IBV rozrástá do všetkých obcí na slovenskej strane regiónu Jur, Rusovce – (obr. 8), Jarovce, Čuňovo, Čierna Voda. Zastavujú sa malokarpatské vinohrady nad mestom, ktoré boli typickou súčasťou jeho obrazu. Medzi Bernolákovom a Chorvátskym Grobom sa pripravuje výstavba satelitu rodinných a bytových domov s potenciálom územia pre cca 40 000 obyvateľov.

Polohový a ľudský potenciál regiónu objavuje nielen región sám, ale je predmetom záujmu aj ďaleko za hranicami. Urbanistická štúdia CENTROP (Central Europe Valley) v Lamačskej bráne pre 90. tisíc obyvateľov (nie ako dôsledok migrácie Slovákov) vznikla na stoloch Massachusetts Institute of Technology a London Business School (obr. 9). Variantné štúdie viacerých kolektívov overujú vhodnú urbanistickú koncepciu. Tak sa mestu opäť otvára otázka rozvoja záhorského sídelného pásu. Podobne sa pripravuje výstavba v zóne Petržalka-juh, čím sa potvrdzujú staršie rozvojové zámery južného rozvoja. Výraznými novými zábermi územia sú priemyslové parky Záhorie a Malacky, ktoré využívajú blízkosť diaľnice.

pripravuje. Okrem politických hraníc tak prekročí región aj hranice ekonomické a čiastočne aj kultúrne a stane sa opäť, ale na inej úrovni ako v minulosti, multikultúrnym regiónom. Ovládať tri jazyky sa stane možno opäť životnou potrebou.

#### Použité zdroje:

SVETLÍK, J. *Plánovanie a výstavba miest a obcí*. Bratislava: vydavateľstvo ALFA, 1978.

AUREX, FA STU: *ÚPN Bratislavský región*, 1998.

KOVÁČ, B. a kol. *Urbanistická štúdia bratislavského regiónu*, 1993.

Projekt urbanizácie SSR, Bratislava. *Urbanita* č. 3/74, 44/1984, URBION 1976.

*Bratislava – design Growth, Report on the Bratislava Urban Design Studio*. Massachusetts Institute of Technology, School of Architecture and Planning, 2007.

Obrázky © autor a archív autora

prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, Ph.D.  
FA STU Bratislava



# Hradecko-pardubická aglomerace – socioekonomické podmínky

Martina Stuchlíková

Hradecko-pardubická aglomerace představuje jednu z nejvýznamnějších regionálních aglomerací v České republice, je to prostor s dynamickým vývojem a značným rozvojovým potenciálem. Rozhodující roli zde hrají obě hlavní centra – krajská města Pardubice a Hradec Králové. Největším specifickým této oblasti je rovnocennost obou hlavních center, na jedné straně jejich autonomní regionální působnost v území, na straně druhé však jejich intenzivní vzájemné propojení, které souvisí s jejich vzájemnou blízkostí a snadnou dopravní dosažitelností. Velkou výhodou je nejen dostupnost těchto dvou velkých měst, ale i diverzifikovaná ekonomika (Pardubice nabízí pracovní místa především v sekundéru, Hradec Králové v terciéru), která představuje oboustranné pozitivní efekty a celkové zvýšení atraktivity prostoru. Tyto efekty posilují dále střediska jako je Chrudim, Jaroměř nebo Přelouč.

Území hradecko-pardubické aglomerace těží také ze své příznivé geografické polohy. Díky železničnímu koridoru z Pardubic a dálnici D11 z Hradce Králové, je velmi snadno dostupné i hlavní město Praha.



V širším kontextu náleží do území hradecko-pardubické neboli východočeské aglomerace další významná střediska jako Nechanice, Jaroměř, Smiřice, Přelouč, Chrudim, Slatiňany a Holice. Pro vlastní analýzu jsem však zvolila jádrové území aglomerace, zahrnující 66 obcí, administrativně spadajících do správního obvodu obce s rozšířenou působností Pardubice, Hradec Králové, Holice a Chrudim, ve kterých se nejsilněji projevují suburbanizační procesy.

## Bilance počtu obyvatel

Suburbanizace se v okolí Hradce Králové a Pardubic, stejně jako v celé České republice, intenzivněji projevuje od poloviny 90. let 20. století.

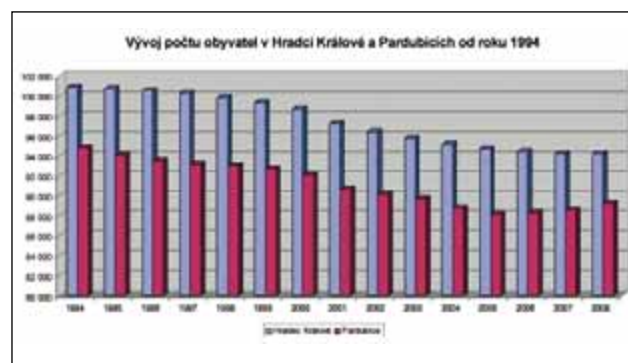
Město Hradec Králové dosáhlo své největší populační velikosti v roce 1994 (100 854 obyvatel). Od tohoto roku postupně obyvatele ztrácí. K 1. 1. 2008 činil počet obyvatel

v Hradci Králové 94 252. Za posledních 14 let přišlo toto krajské město o 6 602 obyvatel. V posledních 4 letech se počet obyvatel ustálil těsně nad hranici 94 000.

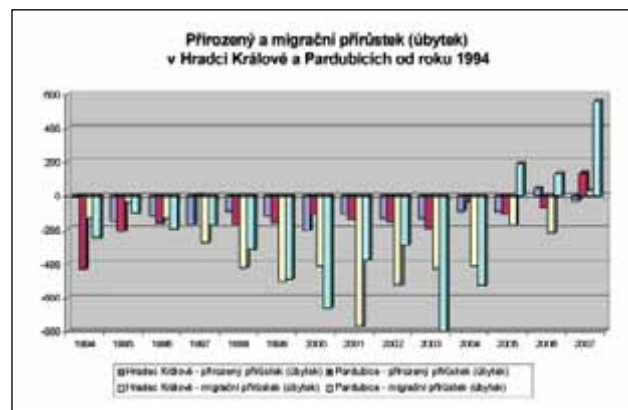
Největší celkový úbytek zaznamenal Hradec Králové v období od roku 1998 do roku 2004. V těchto letech výrazně dominoval migrační úbytek, můžeme zde rozpoznat intenzivní suburbanizační procesy a stěhování obyvatel do zázemí města. V posledních třech letech již migrace z Hradce Králové nebyla tak silná. Souvisí to také s výstavbou bytových domů a snadnější dosažitelností hypotečních úvěrů. Přirozený přírůstek se dostal po mnoha letech do kladných čísel jen v roce 2006.

Pardubice ztratily od roku 1994 do roku 2005 postupně 6 639 obyvatel. Za poslední tři roky však došlo k postupnému nárůstu o téměř 1 100 obyvatel.

Stejně jako v Hradci Králové dochází k vystěhovávání obyvatel do zázemí města v letech 1997 až 2004. Nárůst obyvatel od roku 2005 opět souvisí především s migrací do krajského města, které disponuje velkým počtem dokončených bytových komplexů. Nelze opomenout také nárůst Pardubic díky připojení obce Hostovice na konci roku 2006. Mírný růst počtu obyvatel lze očekávat i v dalších letech, kdy budou dokončeny další etapy výstavby bytových domů.



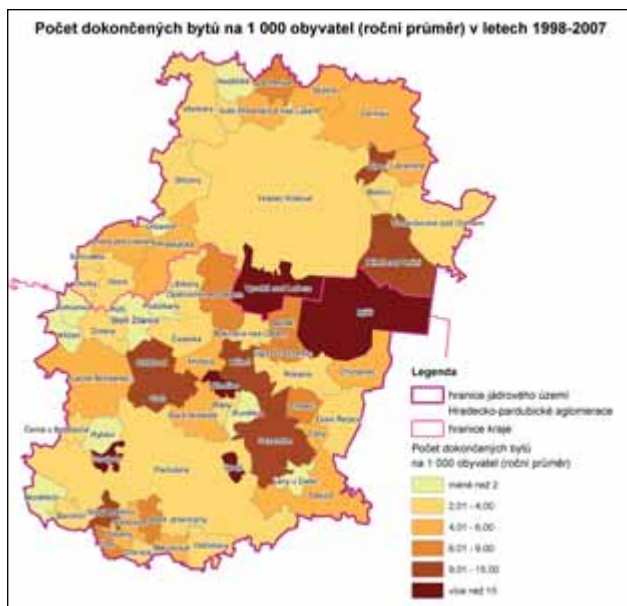
Zdroj: ČSÚ – Databáze demografických údajů za obce ČR, 2009  
Pozn.: Data vždy k 1. 1. daného roku.



Zdroj: ČSÚ – Databáze demografických údajů za obce ČR, 2009

## Vývoj bytové výstavby

Z hlediska své geografické polohy, vzdálenosti a dostupnosti regionálních center je jedinečným prostorem území mezi oběma krajskými městy. V obcích v bezprostředním sousedství těchto center a v oblasti ležící mezi nimi byla v posledních 10 letech výstavba nejintenzivnější. Více než 10 dokončených bytů (vč. bytů v rodinných domech) na 1 000 obyvatel bylo v posledním desetiletí postaveno hned v 11 obcích. Více než 15 dokončených bytů na 1 000 obyvatel bylo zkolaudováno v Srnojedech, Spojiu, Býšti, Vysoké nad Labem a Němčicích. V těchto obcích se zásadním způsobem změnila tvář obce a především demografická struktura obyvatel.



Zdroj: ČSÚ – Vývoj bytové výstavby v Pardubickém kraji v letech 1998 až 2007, Vývoj bytové výstavby v Královéhradeckém kraji v letech 1998 až 2007

Nejvíce rodinných domů bylo postaveno opět v nejbližším zázemí dvou krajských měst a v prostoru mezi nimi. Více než 15 bytů v rodinných domech bylo dokončeno v obcích Srnojedy, Spožil, Býšť a Vysoká nad Labem. Dále se v posledních 10 letech nejvíce stavělo v Němčicích, Starém Mateřově, Divci, ve Stěblové a Bělči nad Orlicí. Všechny tyto obce jsou snadno dopravně dostupné od krajských měst.

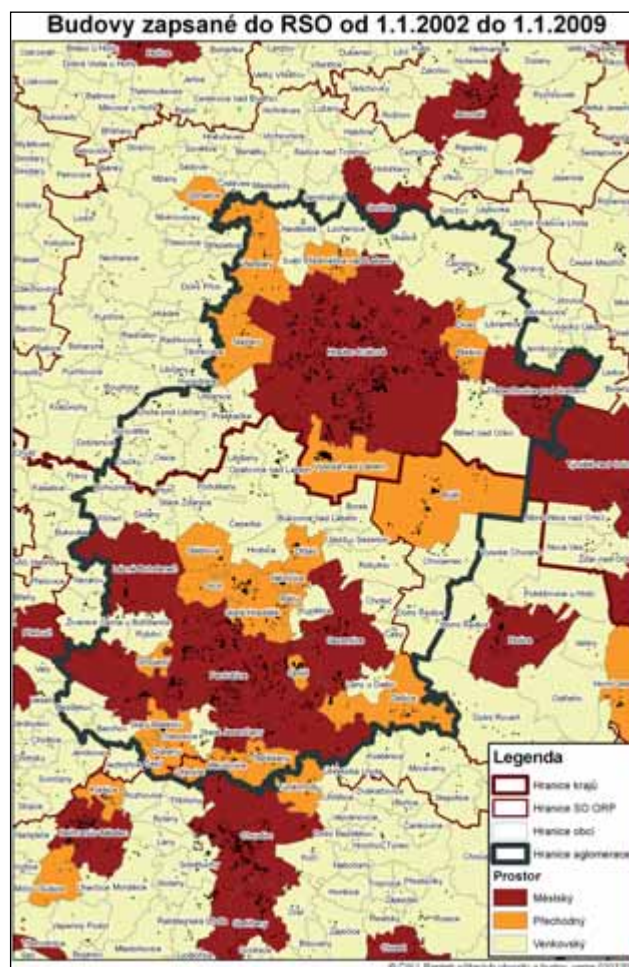
V Pardubicích a Hradci Králové vzniklo rodinných domů daleko méně než v jejich zázemí. Souvisí to s nedostatkem stavebních pozemků pro výstavbu rodinných domů a jejich vysokou cenou. Ve velkých městech developeři dávají přednost výstavbě bytových domů.

Při srovnání výstavby v Hradci Králové a Pardubicích zjistíme, že více bytů bylo dokončeno v posledním desetiletí v Pardubicích (o 224). V přepočtu na 1 000 obyvatel bylo dokončeno v Pardubicích 2,9 bytů, zatímco v Hradci Králové 2,5.

Následující obrázek prezentující údaje z Registru sčítacích obvodů a budov zobrazuje bytovou výstavbu ve dvou největších městech hradecko-pardubické aglomerace a také v jejich zázemí. Každý bod představuje jednu novou budovu pro bydlení. V absolutním počtu bylo v posledním desetiletí nejvíce bytů postaveno kromě dvou největších center (v Pardubicích – 2 631, v Hradci Králové – 2 407)

v obcích bezprostředně sousedících s krajskými městy: v Sezemicích (321), Býšti (200), Opatovicích n. L. (179) a Třebechovicích pod Orebem (153).

Podle vymezení Českého statistického úřadu, které zahrnuje městský, přechodný a venkovský prostor, spadají obce nejvíce zasažené suburbanizací především do prostoru přechodného. Ten byl vyčleněn z prostoru venkovského na základě čtyř ukazatelů. Tyto indikátory zohledňovaly vzdálenost od krajského města a velikost obce na straně jedné a změny probíhající v posledních letech v počtu obyvatel obce a bytové výstavbě na straně druhé. Obce jako Srnojedy, Spožil, Němčice, Býšť nebo Vysoká nad Labem naplňují všechny tyto ukazatele.



Pozn.: Bytová výstavba je znázorněna v podobě bodů představujících novou budovu.

## Hlavní směry denní vyjíždky za prací a nejčastější směry stěhování

Směry vyjíždky z jednotlivých obcí za prací nejsou závislé na vymezené krajské hranici. Býšť, Chvojenec a Libišany ležící v Pardubickém kraji mají lepší dopravní napojení do nedalekého Hradce Králové. Obce Pardubického kraje Opatovice a Čeperka vyjíždí častěji do zaměstnání do bližšího Hradce Králové.

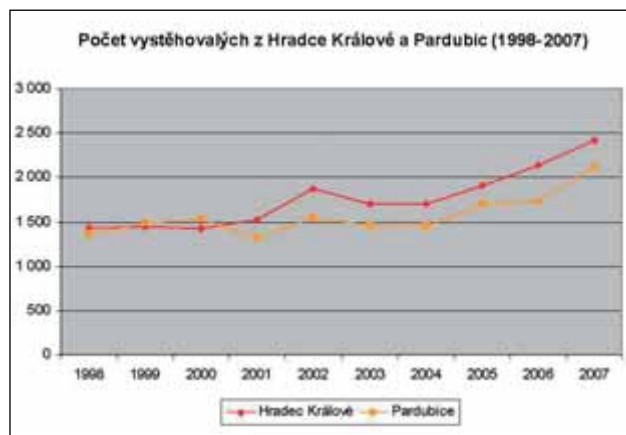
Nejvíce obyvatel Hradce Králové vyjíždí za prací do Prahy (1 021), zatímco nejvíce obyvatel Pardubic se každý den vydává za prací do Hradce Králové (984).



Zdroj: ČSÚ, SILDB 2001



Celkový počet vystěhovaných z Hradce Králové v období 1998 až 2007 převyšuje o 1 861 obyvatel počet vystěhovaných z Pardubic. Především kvůli velké migraci vypadlo město Hradec Králové postupně ze seznamu stotisícových měst. Díky výstavbě nových bytových domů v obou měs- tech může masivní stěhování do zázemí postupně ustávat.



Zdroj: ČSÚ, 2009

Při srovnání nejčastějších směrů stěhování z Pardubic a Hradce Králové za posledních 10 let (1998–2007) zjistíme, že nejčastější směr se u obou měst shoduje. Lidé se nejvíce stěhují do hlavního města Prahy, a to především za prací. O téměř 100 obyvatel více se přestěhovalo z Hradce Králové do Pardubic než z Pardubic do Hradce Králové. To může mít souvislost s průmyslovějším charakterem Pardubic a větší nabídkou pracovních míst v sekundéru.

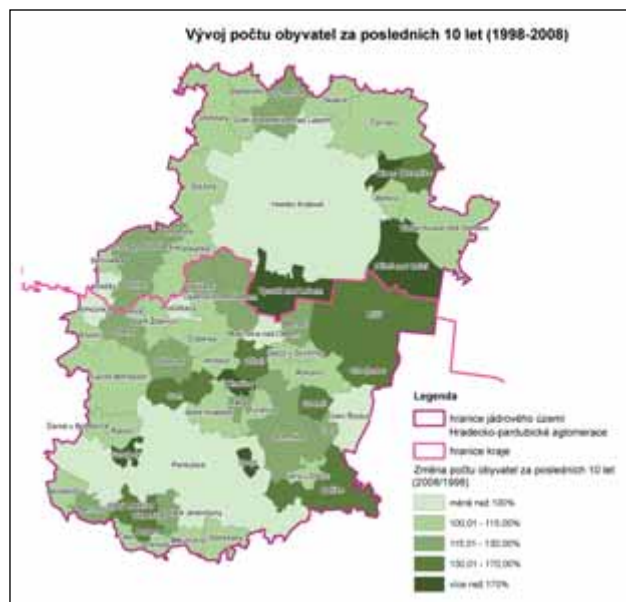
### Vývoj počtu obyvatel

Sociální prostředí obcí v zázemí velkých měst se v souvislosti s příchodem nových obyvatel výrazně mění. Nově příchozí se odlišují dosaženým vzděláním, průměrným věkem nebo ekonomickou aktivitou. Noví obyvatelé s sebou přinášejí z města jiný životní styl, odlišné zvyky i názory, které mohou být zdrojem konfliktů mezi novými obyvateli a starousedlíky, nebo naopak může být jejich příchod novým impulzem pro rozvoj obce.

Obyvatelé Hradce Králové našli nové bydliště dále v nejbližších suburbánních obcích, kterými jsou Třebechovice pod Orebem, Vysoká nad Labem a Býšť. Pro všechny tyto obce je charakteristické vysoké tempo výstavby rodinných domů a nabídka dalších zastavitelných ploch.

Obecně lze říci, že se do zázemí velkých měst stěhuje především mladé obyvatelstvo (rodiče s malými dětmi nebo mladé páry zakládající rodinu) s vyššími příjmy a také vyšším dosaženým vzděláním.

Obyvatelé Pardubic dávají spíše přednost životu ve větších obcích se zajištěnou občanskou vybaveností v blízkosti Pardubic. Stěhují se nejčastěji, kromě Hradce Králové a Prahy, dále do měst Sezemice, Chrudim, Přelouč, Lázně Bohdaneč a Holic. Ze suburbánních obcí jsou nejoblíbenější Srnojedy, Rybitví a Staré Hradiště.



Díky suburbanizaci dochází i k výrazným změnám v počtu obyvatel. V některých obcích stoupl počet obyvatel několikanásobně, např. v Srnojedech se zvýšil počet obyvatel z původních 246 (k 1. 1. 1998) až na 638 (k 1. 1. 2008), což představuje nárůst téměř o trojnásobek (index změny počtu obyvatel 2008/1998 činí neuvěřitelných 260 %). S největ-

Zdroj: ČSÚ, 2009



Zdroj: ČSÚ, 2009

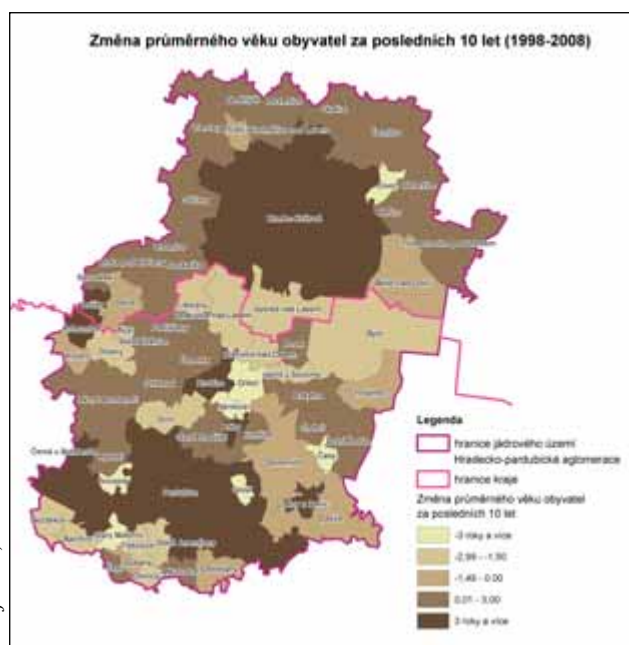


ším nárůstem počtu obyvatel se musely potýkat dále obce Němčice, Spojil, Divec nebo Vysoká nad Labem. S extrémním nárůstem počtu obyvatel souvisí velká dopravní zátěž a požadavky na občanskou vybavenost, která je mnohdy nedostačující.

### Změna věkové a vzdělanostní struktury

S příchodem nových obyvatel do suburbánních obcí došlo k zásadní změně věkové struktury obcí. V zázemí Hradce Králové a Pardubic se průměrný věk obyvatel snížil dokonce o více než 3 roky. Nejmarkantnější rozdíl je k vidění v obci Divec, kde byl v roce 1998 průměrný věk obyvatel 46 let, žilo zde především obyvatelstvo důchodového věku. Po deseti letech, v roce 2008, byl průměrný věk rezidentů již pouze 34,5 let, což je snížení o 11,5 roku. K výraznému omlazení obyvatelstva došlo např. v obcích Němčice, Srnojedy a Spojil.

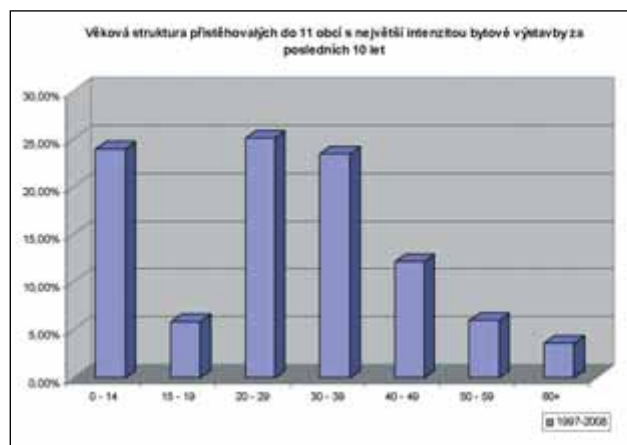
Se stárnutím obyvatel se musí potýkat jen v obou krajských městech a několika dalších obcích bez přítomnosti suburbanizačních tendencí.



Zdroj: ČSÚ, 2009

Do zázemí Pardubic a Hradce Králové se stěhují především mladé páry a rodiny ve věku od 20 do 29 let (25,1 %) a dále od 30 až 39 let (23,4 %) s malými dětmi do 14 let (23,9 %). Specifická věková struktura obyvatel vytváří tlak na využívání a tvorbu sociální infrastruktury, především mateřských a základních škol. Zvýšená poptávka po těchto službách je však jen krátkodobá a obce musí zvážit, jak se s touto skutečností vyrovnají.

Podíl migrantů s dokončeným vysokoškolským vzděláním je výrazně vyšší než krajský či republikový průměr. Ve vybraných 11 obcích s nejintenzivnější bytovou výstavbou činil podíl migrantů s dokončeným vysokoškolským vzděláním 23,8 % (data z let 1998–2004), což je ve srovnání s republikovým průměrem obyvatel s vysokoškolským vzděláním (SLDB 2001 – 8,9 %) velmi nadprůměrný stav. Podíl vysokoškoláků, kteří se přistěhovali do obce Býšť v zázemí Hradce Králové je dokonce 36,7 %.

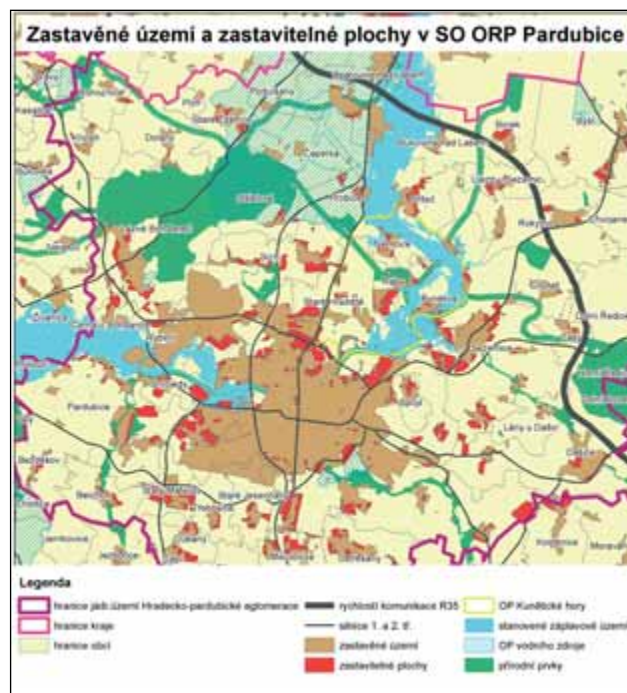


Zdroj: ČSÚ, 2009

Pozn.: Do 11 vybraných obcí byly zařazeny obce, ve kterých v období 1997–2008 bylo postaveno více než 10 bytů v přepočtu na 1 000 obyvatel (roční průměr). Jedná se o obce Srnojedy, Spojil, Býšť, Vysoká n. L., Němčice, Starý Mateřov, Stěblová, Divec, Dříteč, Bělč n. O. a Sezemice.

### Vymezování nových zastavitelných ploch

Vzhledem k mnoha limitujícím faktorům (nadregionální biocentra a biokoridory, stanovené záplavové území, ochranné pásmo vodního zdroje a ochranné pásmo Kunětické hory) v prostoru severně od Pardubic, lze další intenzivnější bytovou výstavbu předpokládat spíše ve východní části jádrového území hradecko-pardubické aglomerace. Velké množství zastavitelných ploch je navrženo v obcích v okolí křížení silnic 1. a 2. třídy. Především v těsném sousedství obou krajských měst lze předpokládat další rozšiřování zastavby, plynulé navazování a postupné splývání obcí, jak je to patrné z navržených zastavitelných ploch.



Zdroj: Pardubický kraj, ÚAP ORP Pardubice, 2008

Srnojedy představují obec s největší intenzitou bytové výstavby v přepočtu na 1 000 obyvatel v posledním desetiletí ve vymezeném území. Ortofotomapa ukazuje, jak tato obec výrazným způsobem změnila svou tvář. Vzhledem k vel-

kému množství navržených zastavitelných ploch v platném územním plánu můžeme předpokládat další zastavování zemědělské půdy v severní i jižní části obce.

základní veřejnou infrastrukturou, především dostatkem veřejných prostranství sloužících jako místa setkávání. Z pohledu suburbánního území mezi Hradcem Králové a Pardubicemi je největším problémem nadměrná výstavba v okolí Kunětické hory. Dochází zde k postupnému ovlivňování významné krajinné dominanty. Vzhledem k velké atraktivitě území mezi oběma krajskými městy je možno očekávat pokračující suburbanizační tendence.

Zdroj: Ortofotomapa Geodis, 1997 a 2008



### Závěr

Suburbanizační proces přináší s sebou často narušení původního venkovského charakteru sídel a má vliv na estetickou hodnotu krajiny. Dochází k zaborům zemědělské půdy, redukcii přírodních ploch a zhoršování prostupnosti krajiny. Důležité je promyšlené umístění nové výstavby ve vztahu k té původní. Má-li být zásah do krajiny co nejmenší, je nutné, aby se nová a stávající zástavba prolínaly nebo na sebe plynule navazovaly. Nová výstavba by měla být doplněna

### Použité zdroje:

Český statistický úřad Pardubice – aktuální data.

Ortofotomapa, Geodis 1997 a 2008.

Sčítání lidu, domů a bytů 2001.

Varianty vymezení venkova a jejich zobrazení ve statistických ukazatelích v letech 2000 až 2006. ČSÚ 2008.

Vývoj bytové výstavby v Královéhradeckém kraji v letech 1998 až 2007. ČSÚ, Hradec Králové 2008.

Vývoj bytové výstavby v Pardubickém kraji v letech 1998 až 2007. ČSÚ, Pardubice 2008.

ÚAP ORP Hradec Králové. Magistrát města Hradce Králové, odbor hlavního architekta, odd. územního plánování; Geos Laser Star, s.r.o., Hradec Králové; KPZ Praha, 2008.

ÚAP ORP Pardubice. Magistrát města Pardubic, stavební úřad, odd. územního plánování, 2008.

Územní prognóza jádrového území hradecko-pardubické aglomerace. Atelier T-plan, s.r.o., AURS, s.r.o., 2003.

RNDr. Bc. Martina Stuchlíková  
Odbor strategického rozvoje kraje  
Oddělení územního plánování  
Krajský úřad Pardubického kraje

# Ekonomické aspekty suburbanizace na příkladu rozvojové oblasti Prahy na území Středočeského kraje

Vladimír Soukeník

V úvodu bych rád uvedl několik metodických poznámek ke dnes částečně opomíjené disciplíně ekonomie v urbanismu či urbanistické ekonomie.

Obečné ekonomické teorie zpravidla vycházejí ze zákonitosti potřeby růstu. I stagnace je dlouhodobě neudržitelná a vede k úpadku, a poté až k pádu. Ekonomický růst však může být extenzivní (převažoval až do poloviny 20. století), nebo intenzivní, který je charakterizován vyšší kvalitou, technologickými inovacemi, využíváním informačních technologií a vyšší produktivitou lidské práce.

I v naší disciplíně platí jeden ze základních ekonomických zákonů a tím je zákon nabídky a poptávky. Zatím co se tento zákon přirozeně, a dá se říci automaticky, uplatňuje v úrovni masy konečných uživatelů, naše snaha jej korigovat z hlediska vyšších principů naší disciplíny nás stojí mimořádné úsilí.

Urbanistickou ekonomii lze zkoumat buď ve statickém, nebo dynamickém, či lépe komplexním, pojetí. Jevy jsou zkoumány zpravidla v jejich aktuálních hodnotách, v lepším případě z hlediska jejich historického vývoje. Příkladem statického pojetí je zkoumání investiční náročnosti navrženého řešení. Statický charakter nají ale také příslušná ustanovení stavebního zákona, zejména Obsah vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje a územního plánu na udržitelný rozvoj území – Příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. v části C – Vyhodnocení vlivů územního plánu na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech.

Oproti tomu dynamické pojetí urbanistické ekonomie pracuje důsledně s faktorem času. Jedná se o komplexní pojetí, které zkoumá ekonomiku urbanistického návrhu v celém jeho „životním cyklu“, tedy v nákladech na investice, poté provoz, cykly obnovy či rekonstrukce a konečně v nákladech na případnou likvidaci či chcete-li recyklaci. V našem tématu, tedy urbanistických aspektech suburbanizace, ovšem nemusíme klást důraz na onu poslední etapu životního cyklu navržené urbanistické struktury. Jinak je tomu ovšem v územích, kde jsou dominantním řešením těžba, velké průmyslové areály, energetické zdroje (zejména jaderné elektrárny). Komplexní přístup ke zkoumání urbanistické ekonomie považují za mimořádně důležitý, zejména, slouží-li její analýzy jako jedno z kritérií výběru variant.

## PRAŽSKÝ SUBURBANIZAČNÍ PROSTOR

### Základní charakteristika

Do rozvojové oblasti OB1 Praha (dle návrhu PÚR 2008) na území Středočeského kraje jsou zahrnuty buď celé nebo

části obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP) Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Lysá nad Labem, Český Brod, Říčany, Černošice, Beroun, Benešov a malé části obvodů Rakovník a Slaný.

Rozvojová oblast hlavního města Prahy představuje v České republice nejvyvinutější a nejrozsáhlejší suburbanizační prostor, ve kterém se nejzřetelněji koncentrují všechny slabé i silné stránky procesu suburbanizace v posledních dvaceti letech. Z přísně historického hlediska se ovšem určité známky tohoto procesu v některých sídlech projevovaly s různou intenzitou již dříve, prakticky již od počátku 20. století.

Rozsah pražského suburbanizačního prostoru je patrný z dat uvedených v následující tabulce porovnávající základní parametry nejvýznamnějších urbanizovaných prostorů Středočeského kraje.

| oblast                          | rozloha km <sup>2</sup> | tis. obyv. | hustota zalidnění obyv./km <sup>2</sup> |
|---------------------------------|-------------------------|------------|---|
| Rozvojová oblast Praha          | 2 363                   | 1 678,1    | 710                                     |
| z toho Praha                    | 496                     | 1 212,1    | 2 444                                   |
| z toho území Stř. kraje         | 1 867                   | 466,0      | 250                                     |
| Rozvojová oblast Stř. Polabí    | 421                     | 117,5      | 273                                     |
| Rozvojová oblast Mladá Boleslav | 178                     | 68,9       | 387                                     |
| Rozvojová oblast Příbram        | 109                     | 42,9       | 392                                     |

Problematicke suburbanizačního prostoru Prahy se věnuje prakticky každý koncepční dokument územního plánování či regionálního rozvoje počínaje Politikou územního rozvoje a konče třeba „Regionálním operačním programem Regionu soudržnosti Střední Čechy pro období 2007–2013“. Tento program dobře definuje základní problémy předmětného území, když říká:

„V suburbánním území patří mezi hlavní problémy:

- nevyhovující stav dopravních komunikací a jejich přetíženost (zejména silniční komunikace),
- živelný rozvoj bytové výstavby v důsledku slabé regulace územního rozvoje,
- zanedbaná nebo nedostatečná technická infrastruktura malých obcí (zejména těch, kde v důsledku suburbanizace dochází k výraznému přílivu nových obyvatel),
- zhoršené životní prostředí.“



## Nadřazená dopravní a technická infrastruktura

V rámci práce na Vyhodnocení vlivu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území ZÚR Středočeského kraje byla provedena bilance investiční náročnosti navrženého souboru veřejně prospěšných staveb včetně bilancí podle jejich alokace.

### Doprava

Rekapitulaci odhadu nákladů na realizaci dopravní a technické infrastruktury podle návrhu ZÚR:

| Veřejně prospěšné stavby                 | Celkem         | Z toho priority |
|--|----------------|-----------------|
| Náklady v mil. Kč                        |                |                 |
| Silniční doprava                         |                |                 |
| Dálnice, rychlostní kom. a Pražský okruh | 52 340         | 49 350          |
| I. třídy                                 | 25 260         | 14 150          |
| II. a III. třídy                         | 22 170         | 6 440           |
| <b>Silniční doprava celkem</b>           | <b>99 770</b>  | <b>69 940</b>   |
| Železniční doprava                       |                |                 |
| Vysokorychlostní tratě                   | 54 944         | 54 940          |
| Ostatní železniční tratě                 | 71 990         | 32 290          |
| <b>Železnice celkem</b>                  | <b>126 934</b> | <b>87 230</b>   |
| <b>Návrh ZÚR celkem</b>                  | <b>226 704</b> | <b>153 170</b>  |

Z hlediska alokace jednotlivých úseků navržené dopravní infrastruktury je patrná dominantní potřeba saturace této infrastruktury právě do vymezených oblastí a os, což je patrné z následující tabulky:

| Druh infrastruktury                    | Rozvojové oblasti a osy celkem | Z toho suburbanizační prostor Prahy | Ostatní území kraje | Specifické oblasti |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------------------|
| údaj v % připadající na vymezené území |                                |                                     |                     |                    |
| Silniční doprava celk.                 | 90,1                           | 27,5                                | 8,7                 | 1,2                |
| Železnice celkem                       | 95,0                           | 12,5                                | 5,0                 | 0,0                |
| Doprava celkem                         | 92,9                           |                                     | 6,6                 | 0,5                |

Při zkoumání alokace těchto investic jen do suburbanizačního prostoru Prahy bylo přihlédnuto k tomu, že se bilancují ty VPS, které přímo ovlivňují podmínky tohoto prostoru. V položce železniční doprava jsou ovšem započítány náklady na VRT, zejména výstupy těchto tras z Prahy. Jejich potřeba je ovšem v příslušných dokumentech zdůvodňována mimo jiné tak, že jejich realizace uvolní stávající tratě ve větším rozsahu pro příměstskou dopravu. O tomto argumentu lze s úspěchem pochybovat, zejména pokud bychom porovnali náklady na výstupy VRT z Prahy oproti variantnímu řešení výstavby třetích kolejí v existujících trasách, což by potřeby příměstské dopravy plně saturovalo a to při řádově nižších nákladech.

## Technická infrastruktura

Rekapitulaci odhadu nákladů na realizaci dopravní a technické infrastruktury podle návrhu ZÚR:

| Veřejně prospěšné stavby | Celkem        | Z toho priority |
|--------------------------|---------------|-----------------|
| Náklady v mil. Kč        |               |                 |
| Elektrorozvody celkem    | 9 030         | 0               |
| Plynovody                | 890           | 0               |
| Ropovody a produktovody  | 4 400         | 0               |
| Vodovody                 | 2 920         | 0               |
| Kanalizace               | 240           | 0               |
| Protipovodňová ochrana   | 1 840         | 0               |
| <b>Návrh ZÚR celkem</b>  | <b>19 320</b> | <b>0</b>        |

Obdobně jako u dopravy je z hlediska alokace jednotlivých úseků navržené technické infrastruktury patrná dominantní potřeba rozšiřování této infrastruktury právě do vymezených oblastí a os, což je patrné z následující tabulky:

| Druh infrastruktury                    | Rozvojové oblasti a osy celkem | Z toho suburbanizační prostor Prahy | Ostatní území kraje | Specifické oblasti |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------------------|
| údaj v % připadající na vymezené území |                                |                                     |                     |                    |
| Elektrorozvody celkem                  | 91,5                           | 21,9                                | 8,50                | 0,00               |
| Plynovody                              | 86,9                           | 12,9                                | 8,50                | 4,60               |
| Ropovody a produkt.                    | 100,0                          | 0,0                                 | 0,00                | 0,00               |
| Vodovody                               | 22,6                           | 9,6                                 | 72,19               | 5,21               |
| Kanalizace                             | 100,0                          | 100,0                               | 0,00                | 0,00               |

Při zkoumání alokace těchto investic jen do suburbanizačního prostoru Prahy bylo přihlédnuto k tomu, že bilancujeme jen ty VPS, které přímo ovlivňují podmínky tohoto prostoru.

Několik poznámek k interpretaci uvedených hodnot.

- Je velmi obtížné rozlišovat regionální (či dokonce ne-regionální), a oproti tomu lokální pohled při zkoumání uvedené výše nákladů. Zatím co u železniční dopravy lze poměrně přesně definovat vliv, jaký má či bude mít, realizace výstupů VRT z Prahy či realizace modernizace a zdvoukolejnění tratě č. 120 (Praha – Ruzyně – Jeneč – Kladno), obtížnější je to u dálnic a rychlostních komunikací či tras VVN 400kV.
- Stále ještě mají v celkových nákladech velký vliv náklady na odstranění zanedbanosti dopravní infrastruktury oproti nákladům, které vyvolávají nové potřeby vyplývající z procesu suburbanizace.

- Dopusud zcela mimo zájem urbanistů jsou otázky schopnosti funkce technické infrastruktury z hlediska lokální či regionální soběstačnosti. Jde o problematiku tzv. ostrovního provozu infrastruktury, který je nezbytnou podmínkou bezpečnosti při mimořádných událostech, at jsou vyvolány jakýmikoliv vlivy či událostmi.

### **Investiční a provozní náklady urbanistických struktur**

Investiční náklady, které bylo nutné vynaložit na středně velké sídlo, kterých je v suburbanizačním prostoru Prahy několik desítek, lze rámcově rozčlenit na bydlení představující cca 60 %, vybavenost s cca 25 % podílu na celkových nákladech a dopravní a technickou vybavenost v rozsahu cca 15 %.

Přítom roční náklady na provoz a amortizaci jednotlivých funkčních systémů, vyjádřených v procentech investičních nákladů, lze odhadnout přibližně takto:

|                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| Obytné struktury                   | 3,5 až 5,5 %   |
| Veřejné budovy a vybavenost obecně | 3,2 až 3,5 %   |
| Technické vybavení                 | 16,5 až 25,0 % |
| Dopravní infrastruktura            | 19,0 až 35,0 % |
| Zeleň                              | 15,0 až 20,0 % |

Je empiricky prokázáno, že uvedené hodnoty nemají lineární korelaci ve vztahu k velikosti sídla. Zatím, co podíl provozních nákladů ve městě s cca 50 000 obyvateli na dopravu činí cca 5 %, pak z provozních nákladů města s 1 mil. obyvatel je nutné na dopravu vyčlenit cca 25 % a spolu s provozem technické infrastruktury pak celých cca 65 %.

Překonávání prahových hodnot kapacity jednotlivých systémů dopravní a technické infrastruktury je řádově méně investičně náročné v suburbanizačních prostorech, než je tomu v jádru aglomerace v Praze. Již v první polovině 90. let byly odhadovány náklady na vyvolané a podmiňující investice spolu s lokální infrastrukturou pro nové rozsáhlé lokality bytové výstavby ve výši cca 300 % investice připadající na jeden byt. Obdobné údaje pro prostory a lokality, které nejsou napojeny na pražskou infrastrukturu, bohužel chybí.

Zajímavé je rovněž porovnání nákladů na výstavbu základní technické vybavenosti pro výstavbu rodinných domů v suburbanizačních prostorech s lokalitami v Praze. V prvním případě lze, v závislosti na lokálních podmínkách, zejména z hlediska potřeby doplnění zanedbané infrastruktury, počítat s náklady v intervalu cca 800–1 450 Kč v přepočtu na 1 m<sup>2</sup> výměry konečné investiční příležitosti (v tomto případě se jedná o výměru vlastní parcely), v lokalitách mimo souvisle zastavěné území Prahy je nutné počítat s intervalem od cca 1 200 až do 2 350 Kč.

Všechny uvedené skutečnosti, i přes to, že se jednotlivé hodnoty odvíjejí z analýzy jen vybraného vzorku projektů, vedou k závěru, že hlediska **urbanistické ekonomie chápané běžným developerem, je nesporně výhodnější expandovat do suburbanizačních prostorů, zejména v zázemí Prahy**, která v optimální časové dostupnosti uspokojuje nejširší škálu pracovních příležitostí a služeb i pro obyvatele suburbií. Analýza ekonomických důsledků na území vlastního hlavního města je vysoce nad možností privátní poradenské firmy a jeví se proto vhodným námětem pro práci výzkumných pracovišť na celostátní úrovni.

*Ing. arch. Vladimír Soukeník  
Projekty, posudky, konzultace*

# Suburbanizace – pohled developera

Igor Klajmon

## Investice do suburbanizace a výstavby rodinných domů

Investiční skupina Quinlan Private je aktivní ve středoevropském regionu více než 10 let. V minulosti se zaměřovala na rozsáhlé investice především v komerčním sektoru, např. v České republice k jejím investicím patří kancelářské projekty Centrum Karlovo náměstí v Praze 2 a Explora Business Centre v Praze 13, dále obchodní centrum Palác Flora či hotelové projekty Four Seasons a Hotel Yasmin v centru Prahy. Tato investiční skupina, která spravuje majetek v celkové hodnotě cca 13 miliard EUR se před dvěma lety rozhodla rozšířit svoje investiční aktivity i v sektoru suburbanizace o rozsáhlejší projekty zástavby rodinných domů (tj. nad 250 jednotek).

V České republice se jeví pro takové rozhodnutí příznivé podmínky: přes tři miliony obyvatel žije v panelákové zástavbě, ekonomika a příjmy obyvatel vykazovaly v poslední dekádě růst a hypotéky byly přístupné poměrně velkému počtu domácností. Dalším důvodem pro rozhodnutí investovat do rozsáhlejších projektů zástavby rodinných domů byla také situace na trhu v této oblasti, kde existuje velká poptávka, ale nabídka není dostatečně kvalitní. Někteří developeři v minulosti řešili suburbanizaci pouhou parcelací daného území, popřípadě vybudováním inženýrských sítí a další výstavba byla řešena individuálně, bez koncepce a často s nízkou úrovní architektury. Vznikala „satelitní městečka“ bez občanské vybavenosti, s nesooudou архитектурou a bez promyšleného napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, s absolutní závislostí na automobilové dopravě, která postrádala jakoukoliv orientaci na vytvoření komunity.



*Příklad nesourodé architektury a nekoncepčně řešeného uličního prostoru (Praha-východ)*

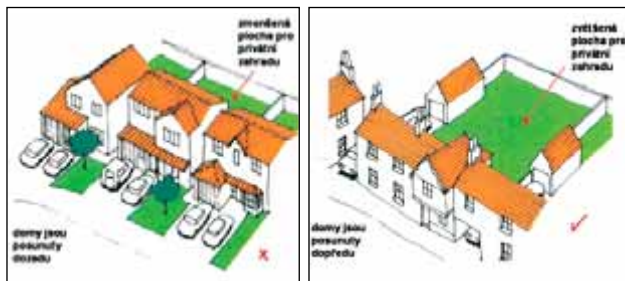
### Identifikace investičního záměru

Prvním krokem developera je sestavení obchodní strategie. Vycházíme-li z předpokladu, že navrhované rodinné domy jsou určeny pro střední vrstvu se současnou kupní silou a že musí být financovatelné hypotékou, dostaneme

se k maximální ceně 5–6 mil. Kč za jeden dům včetně pozemku. Tento finanční rámec při zohlednění současných tržních cen limituje velikost domu a parcely. Za tuto cenu je třeba dům včetně nezbytné infrastruktury vyprojektovat i postavit, zaplatit výlohy za získání všech povolení, financovat marketing, prodej, právní servis, DPH a ostatní daně a v neposlední řadě mít přiměřený zisk reflektující riziko celého procesu.

### Práce developera s územním plánem

Při nákupu pozemku pro realizaci záměru musí developer pracovat s územním plánem dané lokality. Bohužel řada územních plánů vznikla v době, kdy se při jejich vytváření vycházelo z hypotetické koncepce zástavby, která byla posléze implementována do návrhu územního plánu. Díky tomu územní plány někdy mají příliš detailní rozvržení jednotlivých funkčních ploch naprosto ignorující majetkoprávní vztahy a především pak často mají příliš svazující regulativa jako jsou minimální velikost stavebních pozemků, výška objektů nebo předem fixované polohy uličních čar, určující i situování komunikací apod. I podmínka zajištění parkování přímo na pozemku stavby pro bydlení, jak jsme se s tím již setkali, je v územním plánu nadbytečná a projektant konkrétního návrhu zástavby již nemůže zvolit pro danou lokalitu optimální řešení.



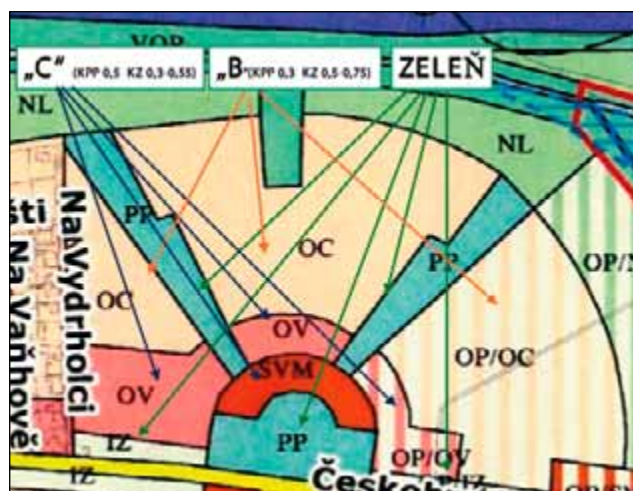
*Příklad řešení parkování mimo uliční prostor*



*Příklad zmenšení uličního prostoru a řešení parkování (Velká Británie)*



V případě takto příliš předdefinovaných funkčních ploch v kombinaci s obecnými požadavky na výstavbu se častokrát developer dostává do situace, že jediným východiskem je změna územního plánu. To je proces dlouhý, s řadou úkolů, bez garance dosažení cíle, a často bývá i předmětem korupce.



**Nevhodný územní plán – svazující předurčení funkčních ploch s návrhem příliš nízké hustoty zástavby a velkými parkovými plochami (Běchovice, Praha 22)**

Je obecně známo, že třemi rozhodujícími faktory při koupi pozemku je lokalita, lokalita, lokalita. Nicméně dalším faktorem je kapacita území a vyvolané investice.

Jako příklad je možné uvést určení minimální velikosti parcely. Je-li stanovena na 800 m<sup>2</sup>, je třeba uvažovat dalších 200 m<sup>2</sup> na komunikace a při tržní ceně 2 000 Kč/m<sup>2</sup> je náklad pouze za pozemek 2 miliony korun na jednotku. Je-li cílovou skupinou střední vrstva a prodejní cena domu se předpokládá 5–6 mil. Kč, není možné uvažovat s volnou rozptýlenou zástavbou, kde by cena pozemku reprezentovala třetinu cílové ceny. Pokud územní plán stanoví vysokou úroveň minimální velikosti parcely (800 m<sup>2</sup> a více), logicky tím diskvalifikuje záměr developera vytvořit v rámci projektu veřejné prostranství jako náměstíčka, rozšířené hlavní ulice a pěší průchody. Naopak takový požadavek vede k co nejjednoduššímu rozparcelování s minimalizací veřejných prostranství.

Dalším aspektem jsou vyvolané investice, např. do technické infrastruktury. Řada rozvojových ploch nemá v územním plánu dořešen návrh kapacitně odpovídající infrastruktury. Developer, který koupí pozemky určené dle územního plánu k zástavbě, v dobré víře, že projekt je možno napojit na stávající infrastrukturu, musí v průběhu přípravy řešit vyvolané investice, a to i mimo lokalitu záměru, které jsou požadovány dotčenými orgány případně samosprávou. Často se jedná o obrovské investice, které musí být nakonec pokryty kupujícími jednotlivých domů.

Přestože je urbanismus vnímán jako disciplína architektury, konečné rozhodnutí o rozvoji sídelních celků a jejich jednotlivých částí, včetně určení jejich dimenze a využití, je rozhodnutím především politickým. Takové rozhodnutí by mělo vycházet z demografických a sociologických stu-

dií. Kapacity navrhovaného rozvojového území jsou dány především možnostmi napojení na technickou a dopravní infrastrukturu. Územní plán by měl být jasně čitelným technickým dokumentem městského inženýrství, aby jej bylo možné aplikovat při tvorbě architektonického konceptu. Spolu s politickým rozhodnutím přijetí územního plánu či jeho změny by měla státní správa a samospráva učinit takové kroky, aby bylo zajištěné napojení rozvojového území na stávající technickou a dopravní infrastrukturu a vybudování občanské vybavenosti. Pouze takovým způsobem je možné zajistit koordinovaný rozvoj nových územních celků se všemi funkcemi.

## Územní a stavební řízení

Jak již bylo uvedeno, prvním úskalím je často přílišná předurčenost územního plánu, možnost jeho různého výkladu a nejednoznačný rozsah vyvolaných investic.

Negativní je především propojení státní správy a samosprávy, kdy samospráva v průběhu schvalovacího řízení uplatňuje, ať již pozitivně, či negativně, své politické cíle. Samospráva často podmiňuje svůj souhlas se záměrem realizací vyvolané investice, která nebyla na počátku procesu známa. Celý proces je nesmírně komplikovaný, záměry jsou často napadány občanskými sdruženími, která ani nejsou z dané lokality, a jejichž cílem je zabránit jakémukoliv rozvoji, nebo jsou developeri přímo vydírání. Legislativa a jednotlivé předpisy jsou často v kontradikci. Dotčené orgány státní správy nejsou de facto vázány zákonnými lhůtami a především nenesou žádnou zodpovědnost za svá rozhodnutí.

## Vytváření konceptu

Při vytváření suburbánního projektu je nutno zohledňovat sociální otázky a orientaci na komunitu. QPG investovalo do pozemků v šesti lokalitách v Praze a okolí, kde připravuje rozsáhlé projekty s více než 2 000 jednotkami a při vytváření konceptů těchto projektů vychází z myšlenky, že místo, kde člověk a jeho rodina bydlí, má zásadní vliv na kvalitu jeho života. Nejedná se pouze o jeho dům, ale i o celé okolí a prostředí. Je-li toto místo dobře navrženo a pečlivě spravováno, kvalita života v něm je vyšší.

V zahraničí prošli v minulosti podobným vývojem, jaký probíhá v České republice. Při vytváření konceptů našich projektů jsme se snažili poučit z chyb, které popsala studie Asociace urbanistů ve Velké Británii. Ta u špatně koncipovaných projektů identifikovala opakující se chyby. Jedná se především o nesourodou architekturu a špatně navržené dopravní řešení, při kterém auta dominují ulicím, navrženým výhradně pro automobilovou dopravu. Dále měla většina špatně koncipovaných projektů nízkou kvalitu veřejných prostranství, izolovaná dětská hřiště a špatně navržené pěší trasy. Je možné konstatovat, že s naprosto identickými problémy se setkáváme u tuzemských suburbánních celků.



*Auta dominují ulicím (Praha-východ)*

QPG se při návrhu konceptu zaměřuje na tři oblasti. Za prvé je to řešení dopravy v klidu. Naším cílem je maximálně uvolnit ulice od parkujících aut a vytvořit dostatečně kapacitní parkování v garážích či vnitřních parkovacích dvorech.



*Schéma řešení parkování ve dvoře*



*Příklad řešení parkování ve dvoře (Velká Británie)*

Komunikace se snažíme navrhovat tak, aby neumožňovaly řidičům jízdu vysokou rychlostí. Je nutno eliminovat dlouhé a rovné úseky komunikací a využívat různých zpomalovacích prvků. Důležitým prvkem je i vytvoření veřejných prostranství. Přestože se na první pohled může jevit vytvoření veřejných ploch na úkor velikosti soukromých parcel pro developera nevýhodné, je prokázáno, že celkový přínos pro danou nemovitost se vytvořením kvalitního prostředí zvýší. Třetí oblastí je kvalita architektury, což pro nás znamená vytvoření konceptu mnohotvárné, nicméně sourodé, architektury. Navrhli jsme cca 50 typových domů, které svojí různorodostí, velikostí a stylem umožňují vytvoření pohledných ulic, odlišných částí dané zástavby a snadnou orientaci pro obyvatele a návštěvníky.



*Koncepční řešení uličního prostoru (vizualizace QPG)*

#### **Další rozvoj – spolupráce veřejného a soukromého sektoru**

I přes nepříznivé důsledky současné ekonomické krize všichni věříme v další rozvoj. Nicméně, máme-li se poučit z předchozích chyb, je zřejmé, že je třeba takový rozvoj cíleně a aktivně podporovat. A to jak územním plánováním a zjednodušením schvalovacího procesu, tak i aktivní spoluprací veřejného a soukromého sektoru. Pouze za těchto podmínek mohou vzniknout nové čtvrti se všemi funkcemi, podpoří se vznik nových komunit a zlepší kvalita života.

*Ing. Igor Klajmon  
Quinlan Private Golub, s.r.o.*



## Měšice – suburbánní obec

Dana Pokojová

### Suburbanizace obecně a obec Měšice zasazená do kontextu tohoto pojmu

Pojem suburbanizace představuje přesun některých funkcí města za jeho hranice; jedná se zejména o přesun obyvatel vč. navazujících aktivit z hlavních nebo velkých měst do jejich zázemí.



Vlastní slovo suburbanizace vychází z latinského slova „urbs“ = město a předpony „sub“ označující za, vedle, mimo město. K rozvoji suburbánní zóny sídel dochází na okraji nebo za administrativní hranicí města. Sledovaná obec Měšice patří do kategorie obcí, kde se vyskytuje jak rezidenční, tak komerční suburbánní prostor. V kategorii komerční se jedná hlavně o skladování a drobnou výrobu a rezidenční představuje výstavbu rodinných domů.

### Obec z hlediska širších souvislostí, poloha vlastní obce ve vazbě na hlavní město, na síť dopravní infrastruktury, historický vývoj

Obec Měšice leží severovýchodně od hlavního města, přímou linií 14,5 km z centra města; dopravní napojení na nadřazené silniční síť – na silnici D8 je 5 km a dále 3,5 km od hranice Prahy. Spojení do Měšic je samozřejmě také prostřednictvím MHD, přes obec vedou dvě autobusové linky – kratší z nich umožňuje autobusové spojení za



20 min. z Měšic do Letňan; přes obec vede trať ČD Praha – Turnov, vlakovým spojením Měšice – Praha hl. nádraží je možné se dostat za cca 30 min.

Snadné dopravní napojení obce bylo samozřejmostí již v době rozkvětu Měšic za doby Fr. A. Nostice kolem r. 1770, spojení s Prahou se odehrávalo po silnici Praha – Mělník přes Zdiby, Líbeznice do Měšic.

Z mapových dokumentů té doby je patrná urbanistická kompozice ploch zeleně a zástavby zámeckého areálu v Měšicích, která byla velkolepě koncipována a dosud představuje v krajině hodnotu kulturně historickou a přírodní.

Obec má těsnou vazbu na sousední Líbeznice, kde je situována část základní občanské vybavenosti jako základní škola, zdravotnické středisko, obchodní zázemí sloužící také pro obec Měšice. Obecní úřad v Líbeznicích se svým stavebním úřadem je příslušným úřadem pro povolování staveb i v Měšicích. Zázemí správní administrativy pro obec je koncentrováno v Brandýse n. Labem – Staré Bolešlavi, kde je městský úřad s funkcí pověřeného úřadu.



### Porovnání obce se sídelními jednotkami podobných charakterových typů vývoje

Pro srovnání obce byla vytipována hodnotící kritéria důležitá pro dané srovnání:

- obce lokalizované ve Středočeském kraji, v dosahu vlivu hlavního města;
- sledovaná sídla patří do nejrozšířenější kategorie typu rezidenční suburbanizace, tzn. rozvoj „satelitního bydlení“;
- srovnatelné obce co do počtu obyvatel a jeho nárůstu v období 1992–2008 dle ČSÚ;
- jasná vazba na hlavní město, suburbánní prostor Prahy;
- patřící do velikostní kategorie obcí mezi 1 000–2 000 obyvateli; obec Měšice měla k 1. 1. 2008 ... 1 244 obyvatel;
- zpětná vazba jejich územního výskytu a rozvoje dokládá návaznost na stávající silniční síť (D8, R6, méně R7, D11).

Pro srovnání je uveden příklad suburbánního prostoru největšího středočeského města Kladna, kde vznikla také suburbánní sídla v zázemí města. To dokládá, že tento fenomén v současnosti existuje a je tímto doložen.



## Obce v zázemí Prahy:

| obec        | okres | Počet obyv. v r. 1992 | Počet obyv. v r. 2008 | % nárůst |
|-------------|-------|-----------------------|-----------------------|----------|
| Hovorčovice | P-V   | 976                   | 1 611                 | 65 %     |
| Chýně       | P-Z   | 545                   | 1 183                 | 117 %    |
| Jirny       | P-V   | 1 302                 | 1 759                 | 35 %     |
| Líbeznice   | P-V   | 1 200                 | 1 558                 | 30 %     |
| Měšice      | P-V   | 916                   | 1 244                 | 36 %     |
| Třebotov    | P-Z   | 948                   | 1 136                 | 20 %     |
| Tuchoměřice | P-Z   | 930                   | 1 140                 | 23 %     |
| Zdíby       | P-V   | 971                   | 1 898                 | 95 %     |
| Zvole       | P-Z   | 553                   | 1 449                 | 162 %    |

## Obce v zázemí Kladna:

| obec        | okres  | 1 127 | 1 499 | 33 % |
|-------------|--------|-------|-------|------|
| Hřebeč      | Kladno | 1 127 | 1 499 | 33 % |
| Velká Dobrá |        | 1 008 | 1 502 | 49 % |
| Doksy       |        | 1 099 | 1 280 | 16 % |

## Charakter sídla, historie zámeckého areálu

Část původní zástavby v obci vykazuje hodnotu areálu kulturní nemovité památky – zámku; hodnotná urbanistická kompozice sídla s celkovou hodnotnou kompozicí zástavby a zeleně.



Vlastní kompozice zámeckého areálu založená na osové kompozici ve směru S–J, v mapách je zřejmá odchylka od dnešní osy S–J o 7–9° způsobená jinými zobrazovacími soustavami v mapách v 18. st. a dnes. Zámecký areál tvoří kromě zámku hospodářské budovy, zámecký park a zahrada. V blízkosti zámku jsou lesní plochy Malá a Velká bažantnice. Vlastní zámek s nynější klasicistní podobou byl postaven na místě bývalé tvrze pro rod Nosticů, konkrétně pro rodinu Františka Antonína Nostice-Rienecka, šlechtice a mecenáše, v letech 1767–75 podle Antona Haffeneckera, rakouského architekta (Nosticovo divadlo – nynější Stavovské divadlo v Praze, Nostický palác na Maltézském nám.). Zámek je dvoupatrový s bočními křídly s mansardovou střechou. Na jižní průčelí navazovala francouzská zahrada přecházející v anglický park, v té době nejkrásnější v Čechách.

Od 50. let minulého století zde působila politická škola pro odboráře, od 60. let do současnosti zdravotnické zařízení.

## Rezidenční charakter sídla



### Nové rodinné domy Na Rejdišti

Obec Měšice patří po stránce typu suburbánního sídla jak do kategorie rezidenční, tak komerční suburbanizace.

Rezidenční suburbanizace – tzn. ve svém obsahu slova zjevný přesun funkce bydlení do zázemí hlavního města, dokládá rozvoj individuální a developerské výstavby rodinných domů v obci. Jedná se o typ výstavby izolovaných řadových a rodinných domů.

Komerční suburbanizace – přesun funkce, v tomto případě skladovací a lehké průmyslové.

## Obytné suburbánní prostředí v obci Měšice, pozitivní a negativní důsledky suburbanizace obce

| +   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• rezidenční suburbanizace není v obci příliš markantní</li> <li>• urbanistické začlenění nové nízkopodlažní obytné zástavby do stávající struktury, nová část navazuje severním směrem na zástavbu stávajících RD, nevznikají odtržené obytné „apendixy“</li> <li>• resp. není negativně narušena kvalitní urbanistická koncepce kdysi zámeckého areálu s okolím</li> <li>• velké procento sídelní zeleně – Velká a Malá bažantnice, býv. zámecký park</li> <li>• přírodní charakter v obci doplňují dva rybníky na Líbeznickém potoce</li> <li>• mírný nárůst obyvatel</li> <li>• sociální aspekt – aktivita nových, zejm. mladých, obyvatel přispívá k oživení života v obci – sportovní aktivity</li> <li>• průměrný věk = 37,3 let (prům. věk ve Středočeském kraji 40,0 roků)</li> </ul> |
| -   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• dopravní zatížení v obci – není ovšem způsobeno jen přímou suburbanizací, ale i průjezdnou dopravou</li> <li>• nároky na zvýšení kapacity technické vybavenosti, obtížné získávání investic na realizaci, rozšiřování ČOV apod.</li> </ul>   |

## Úloha územního plánu k eliminaci negativních důsledků suburbánního vlivu na sídla

Důležité postavení v tomto procesu má zejména obec, resp. obecní zastupitelstvo, zpracovatel a pořizovatel ÚPD, dotčené orgány státní správy.

1. Ve fázi přípravy zadání ÚP nebo RP je nezbytná jasná specifikace rozvojových plánů obce zejména pro funkční využití lokalit pro bydlení všech forem, pro území s komerční, průmyslovou a skladovací funkcí. Dále je nezbytné definovat v zadání zásady rozvoje obce z pohledu urbanistické koncepce, vymezení pozemků a jejich využití.
2. Nepodléhat tlakům majitelů pozemků, investorů a považovat územní plán za stabilní, obecně závazný dokument s možností aktualizace 1x za 4 roky. Neustálé změny územně plánovacích dokumentací často vedou ke ztrátě původní urbanistické koncepce a záměru.
3. S předchozím bodem souvisí snaha důsledně a přednostně využívat pro rozvojové plochy nevyužívané brownfields (v české krajině je jich hojný výskyt), v průmyslových sídlech se dají využít zejména průmyslové brownfields. Investoři samozřejmě raději realizují své záměry na zelené louce, mnohde samozřejmě jiná možnost rozvoje není, ale stav nových komerčních a skladových aglomerací v krajině a v blízkosti velkých měst je jasným varováním.
4. Při tvorbě územního, resp. regulačního plánu, dbát o jasné a po odborné stránce vhodné a přiměřené definování regulativů funkčního a prostorového uspořádání území.



**Komerční část**

5. Po schválení územního plánu je veškerá zodpovědnost za uhájení a dodržení záměrů urbanistické koncepce a ochrany hodnot (jinými slovy se jedná o dodržení obecně závazného dokumentu), zejm. na pracovnících stavebních úřadů a na představitelích obcí, kteří budou účastníky územních a stavebních řízení. Stavební úřady jsou posledním článkem v důsledném uplatňování nástroje územního plánování jako mechanismu pro snížení negativních důsledků suburbanismu, nebo-li posledním článkem při výkonu přenesené působnosti obcí v oblasti územní a stavební problematiky.

*Ing. arch. Dana Pokojová*

# Dolní Břežany – jak mlýnici suburbanizace ovlivnit

Věslav Michalik

## Suburbanizace

Pojem, který nedávno znali jen odborníci. Dnes tento pojem patří do běžného novinářského slovníku. Proces, který je spíše spojován se vším negativním, co se v krajině kolem velkých měst děje. Vznik uniformních zastavěných ploch, které v případě bydlení mají s klasickou vesnicí málo společného a město nepřipomínají ani vzdáleně. Proč vzniká nová zástavba často právě tímto způsobem? Jak suburbanizační proces ovlivnit? Jakou roli může sehrát místní samospráva? A musí být suburbanizace vnímána pouze negativně? Na příkladu obce Dolní Břežany v okrese Praha-západ si můžeme ukázat možné odpovědi na tyto otázky.

## Konec 20. století

Okolo většiny obcí přiléhajících ku Praze vznikají prstence nových rodinných domů, většinou bez jakékoli promyšlené urbanistické koncepce. Místní zastupitelstva v řadě obcí ztrácejí zdravý selský rozum. Patrně ovlivnění desetiletými vynucovaného kolektivismu, neví, co si počít s ochranou veřejného zájmu, a proto zájem soukromý povyšují nad zájem veřejný. Mnoho místních samospráv vyhoví v podstatě každému návrhu soukromého vlastníka na začlenění jeho orné půdy do zastavitelného území obce. „Urbanismus“ je tak zcela podřízen maximalizaci zisku majitelů pozemků a developerů. Obecní samosprávy v procesu parcelace území zpravidla hrají vedlejší roli. Rozhodně nejsou v roli hybatele, ale spíše v roli pasivního pozorovatele. Výstavba je bezkonceptní v mnoha ohledech, málokdo přemýšlí v širších souvislostech – dopravních, pracovních, školských atp. Tento proces umožnil vznik obytných celků, rozkládajících

se na desítkách hektarů původně orné půdy, bez jakékoli širší urbanistické koncepce. V řadě obcí došlo ke znásobení ploch určených k zastavění pouze jedním zvednutím ruky na zasedání zastupitelstva obce. Autonomní venkovská sídla se tak proměňují, či se již proměnila v monofunkční noclehárny.

Tento proces postihl i Dolní Břežany, které se začaly proměňovat spíše v noclehárnu než v moderní a vyváženou obec. Dolní Břežany směřovaly k slepenci rezidenčních lokalit s jedinou funkcí – bydlení ve vlastním domě či bytu. Směřovaly k sídlu, kde další životní funkce jsou konány mimo toto sídlo. Jinde se pracuje, nakupuje, tráví volný čas, sportuje atd. V obci výrazně stoupl počet obyvatel, ale současně zmizela prodejna potravin či kulturní sál. Občané se stali silně závislí na dojíždě osobním automobilem do práce, za službami, sportem i kulturou.

## Počátek 21. století, čas změny hodnot

V mnoha obcích dochází k významné změně postojů obecních samospráv vůči rozsáhlému zastavování okolní krajiny. Naplno se projevují negativní stránky předchozího překotného růstu – nedostatečná kapacita školek, škol, nedostatečná hromadná doprava, neexistující infrastruktura obchodu a služeb, zvýšené náklady na údržbu, absence zájmu pro komunitní život, sportovní vyžití atd. Hlavním cílem mnoha místních samospráv se stává zlepšení kvality života a zlepšení životních podmínek občanů. Rovněž přibývá obcí, které začínají chápat dlouhodobé hodnoty kvalitního urbanistického řešení rozvojových lokalit a jejich vazby na existující zástavbu.



V Dolních Břežanech dali občané počátkem tohoto století najevo, že nechtějí akceptovat směřování obce k pouhé noclehárně. Dali najevo, že nechtějí žít v prostředí, kde se projevuje nedostatek sousedské komunikace, absence pocitu sounáležitosti ke konkrétnímu místu a jeho historii. Dali najevo, že chtějí vytvořit sídlo se smíšeným funkčním využitím, sídlo s jasně vymezenými hranicemi rozvoje, sídlo s kvalitním veřejným prostorem a s funkčním centrem pěšky dostupným ze všech částí obce.

*Občané v Dolních Břežanech si počátkem tohoto století řekli, že takto ne.*



## Místní samospráva – její úloha

V celé suburbanizační problematice je úloha místní samosprávy zcela nezastupitelná. Místní samosprávy jsou tím, kdo nese hlavní zodpovědnost za suburbanizaci. Místní samosprávy nesou hlavní zodpovědnost za to, jak jejich obce vypadají, jakou mají koncepci, jaké mají prostorové uspořádání. Bohužel, koncepční rozvojová rozhodnutí jsou často činěna bez jakékoli analýzy širších vztahů v území, bez analýzy budoucích potřeb nových občanů, nároků na technickou a dopravní infrastrukturu a občanskou vybavenost. Řada urbanistů se ani nesnaží v procesu územního plánování samosprávy nějakým rozumným způsobem v jejich konání ovlivnit. Domnívám se, že nikdy není pozdě na nápravu. Potřebujeme k tomu spolupráci vzdělané samosprávy s dobrými urbanisty. Pak se můžeme alespoň pokusit o vytvoření kvalitních suburbí, která budou vnímána pozitivně jak občany v nich žijícími, tak jejich okolím.

Místní samospráva v Dolních Břežanech formulovala tři základní ideové pilíře dalšího rozvoje obce. Prvním pilířem je územní plánování jako skutečný nástroj regulace rozvoje, zachování koncentrického tvaru obce a usměrnění koncentrované výstavby do jejího středu. Druhým pilířem rozvoje obce je vytvoření plnohodnotného centra ve formě vyvážené směsi bydlení, služeb a veřejné parkové zeleně. Třetím pilířem je nastolení vysokých požadavků na kvalitní urbanistické řešení nových rozvojových lokalit a na kvalitní architektonické řešení projektů financovaných obcí.

**První pilíř** je zcela koncepční a je odražen v postupných úpravách územního plánu Dolních Břežan. Obec zastavila pokusy o další rozšiřování zastavitelných území do volné krajiny, došlo k posílení ploch zeleně a sportu na úkor výroby a skladování, byly stanoveny vyšší nároky na veřejná prostranství a urbanismus rozvojových lokalit, pro které musejí být zpracovány regulační plány, byla zavedena časová regulace využití území v plošně přemrštěném územním plánu. Na konci roku 2008 proběhlo v obci referendum, ve kterém se občané jednoznačně vyjádřili proti jakémukoli rozšiřování zastavitelných území a rozhodli o třicetileté etapizaci další výstavby. Obec dnes má územní plán, na jehož základě může v Dolních Břežanech vzniknout kvalitní a plnohodnotné sídlo.

**Druhý pilíř** je konkretizován do podoby výstavby klasického náměstí a regenerace navážek v centru obce do podoby dvou parků o celkové rozloze přesahující pět hektarů. Obec byla hybatelem urbanistické koncepce, investovala do architektonické soutěže a vítězný koncept nechala prověřit a upravit tak, aby byl komerčně realizovatelný. Obec hledala investora, který by tento, pro obec přijatelný projekt, realizoval. Obec byla při definici celého záměru tvůrcem hry, nikoli pouze nevýznamným sekundantem. Náměstí o rozměrech cca 50 x 70 metrů bude plnit funkci hlavního společenského a obchodního prostoru obce. K náměstí přiléhá Keltský park o celkové ploše 2,7 hektarů, na něj navazuje další parkově upravená plocha v centrální části Dolních Břežan – park Mlynářský o podobné výměře. V parcích jsou tři vodní plochy a soustava mnoha hřišť



*Dolní Břežany získávají plnohodnotné centrum ve formě klasického náměstí s obchody a provozovny služeb a na něj navazující park o rozloze 5 ha.*

a odpočinkových koutů pro všechny věkové kategorie. Výstavba náměstí je těsně před dokončením. Parky a hřiště mají zajištěno financování a budou realizovány během roku 2009. Díky úsilí místní samosprávy Dolní Břežany získávají plnohodnotné centrum obce.

**Třetí pilíř** představuje kontinuální proces hledání přijatelných kompromisů konkrétního řešení nových rozvojových lokalit. Kompromisů mezi zájmem veřejným a soukromým, kompromisů mezi chtěným a možným, kompromisů prostorových možností lokality a ekonomické návratnosti. V praxi jsme si ověřili, že je možné připravit urbanisticky kvalitní projekty, které jsou ekonomicky rentabilní. Samospráva může významně ovlivnit tvář svých nově vznikajících částí. Kvalitní architektura obecních staveb pak dále zvyšuje celkovou úroveň sídla a přispívá k dobrému pocitu z něj.

## Regulace a její současná rizika

Jestliže konstatujeme, že místní samospráva má největší zodpovědnost za to, co se v obcích děje, a jak probíhá jejich rozvoj, je potřeba se rovněž zamyslet nad riziky, která jsou s rozhodováním místních samospráv v oblasti regulace územního rozvoje spojena. Řada obcí v prstenci okolo Prahy ve snaze napravit megalomanské rozvojové plány z devadesátých let minulého století přistoupila k vyhlášení stavebních uzávěr v rozvojových lokalitách. Tyto stavební uzávěry jsou časově omezené do doby pořízení regulačních plánů. Nový stavební zákon zavedl v § 102 náhrady



*Po zavedení regulace vznikají v nových lokalitách namísto zcela fúdních lineárních ulic ulice s členěným veřejným prostorem.*

za změny v území. V současné době existují žaloby vlastníků pozemků na náhrady za omezení vlastnického práva v důsledku změny v území stavební uzávěrou. Spory skončí u Ústavního soudu. Pokud Ústavní soud dospěje k závěru, že za stavební uzávěry přísluší náhrada, obce nebudou schopny tyto nároky uspokojovat a přestanou být ochotny chránit veřejný zájem tímto způsobem. Nový stavební zákon zavádí institut etapizace výstavby v území. Pokud by příslušela náhrada za stavební uzávěru, mohlo by být obdobně pohlíženo na etapizaci výstavby jako na skrytý institut stavební uzávěry. Obce by takto opět ztratily legální instrument časové regulace výstavby. Jakékoli náhrady jsou pro obce při současném systému rozpočtového určení daní likvidační. Neměli bychom připustit, aby nastala taková situace, že ochrana veřejného zájmu není prakticky vykonatelná. Chceme-li proces suburbanizace úspěšně regulovat, je potřeba pro tuto regulaci zajistit stabilní a účinný právní rámec.

*Ing. Věslav Michalik, CSc.  
starosta obce Dolní Břežany*

# Změna sociálního prostředí v zázemí Prahy

Martin Ouředníček, Petra Puldová

*Příspěvek je věnován změnám v sociálním prostředí obcí v zázemí Prahy, které vznikly v průběhu transformačního období vlivem procesu rezidenční suburbanizace. Sociální prostředí obcí v zázemí velkých měst se v souvislosti s příchodem nových obyvatel výrazně mění. Nově přichází se vyznačují obvykle mladší věkovou strukturou, vyšším dosaženým vzděláním, rodinným statusem nebo vyšší ekonomickou aktivitou. Zároveň s sebou z města přinášejí nový životní styl, zvyky, přístupy a názory, které mohou být zdrojem konfliktů mezi starými a novými obyvateli suburbanizované obce. Na druhou stranu je často jejich příchod impulzem pro další rozvoj obce.*

## Úvod

Podstatou suburbanizace je přesun obyvatel, jejich aktivit a některých funkcí z jádrového města do zázemí. Jedná se o typický proces rozšiřování území města, který můžeme zaznamenat jak u většiny měst vyspělých zemí, tak v historickém vývoji našich měst. Termín suburbanizace je odvozen z anglického slova suburb, tedy předměstí, které vzniklo jako složenina z latinského základu urbs znamenající město a předpony sub, která označuje umístění vedle, za nebo pod městem (Ouředníček 2002). Suburbia můžeme najít již na mapách mezopotamských měst. V historii však sloužila místa za hradbami spíše pro obyvatelstvo a činnosti ve městě nevídané (např. jatka, vojenská cvičiště apod.). Jako atraktivní místo k bydlení jsou suburbia objevena až v 18. století v Anglii a později se postupně stávají plnohodnotnými částmi měst. Na území Česka byla za předměstí označována např. zástavba za administrativní hranicí Prahy na konci 19. století (Smíchov, Karlín aj.).

Za nejrozšířenější typ lze považovat suburbia rezidenční. K nejčastějším souvisejícím nerezidenčním funkcím subúrbí patří obchod, zábava a skladování. Současná česká rezidenční suburbanizace je charakteristická prostorovým obrůstáním příměstských sídel (vesnic a městeček), většinou v podobě desítek nových domů. Na rozdíl od západní suburbanizace lze kolem českých měst najít pouze velmi málo nových autonomních sídel bez návaznosti na stávající sídelní síť. Mezi největší současná česká suburbia můžeme řadit např. Hostivici nebo Jesenici u Prahy, kde počet nových domů dosahuje stovek.

V našem prostředí ovlivňuje proces suburbanizace nejintenzivněji Prahu a její zázemí. V základním prostorovém vzorci rozvoje rezidenčních i komerčních předměstí hlavního města můžeme pozorovat znaky živelné dekoncentrace; na jedné straně rozvoj nákupních center a průmyslových zón, na straně druhé čistě rezidenční lokality bez pracovní a obslužné funkce. Skladovací areály, hypermarkety a nové výrobní zóny jsou nejčastěji budovány na zelené louce (greenfields). Rezidenční suburbanizace je v řadě případů realizována formou individuální nebo developerské výstavby. Proces suburbanizace s sebou přináší celou řadu dopadů na krajinu, fyzické a sociální prostředí lokalit a každodenní život jejich obyvatel. Důsledky komerční a rezidenční suburbanizace se neprojevují pouze v lokalitách, kde dochází k nové výstavbě, ale mají vliv na mnohem větší území

zahrnující celý městský region. V další části příspěvku se soustředíme pouze na část této komplexní problematiky – měnící se sociální prostředí subúrbí.

Výzkum sociálního prostředí v zázemí Prahy byl zpracován v několika studiích vycházejících z grantových projektů. Autoři příspěvku participovali zejména na výzkumu měnící se sociální struktury, sociálního klimatu, koheze, participace, sociálního kapitálu, životního stylu a sociálních sítí (Ouředníček 2003, 2006, 2007, Puldová 2006, Doležalová – Ouředníček 2006, Puldová – Ouředníček 2006, Susová 2007). Další studie se související tematikou byly zpracovány na Přírodovědecké fakultě UK (Novák 2004, Novák – Sýkora 2007) nebo dalších institucích (Vobecká – Kostelecký 2007, Kostelecký – Čermák 2004, Bernard 2006, Potočný 2006).

## Sociální struktura nových subúrbí

Sociální prostředí obcí v zázemí velkých měst velmi ovlivňuje sociální skladba nově přistěhovalých obyvatel: věk, dosažené vzdělání, ekonomická aktivita, rodinný status a také místa odkud se stěhují. Obecně lze říci, že se do zázemí Prahy a ostatních velkých českých měst stěhuje mladé obyvatelstvo s výrazně vyšším sociálním statusem, které charakterizují vyšší příjmy a vyšší vzdělání (Puldová – Ouředníček 2006).

Migrace do zázemí velkých měst je charakteristická především pro mladé rodiny s dětmi. Hledání nového bydlení úzce souvisí s pozicí v životním cyklu domácnosti. Jsou to právě mladí lidé zakládající rodinu, kteří jsou na začátku své rezidenční kariéry. Mezi přistěhovalými do zázemí Prahy (pro srovnání i Brna) však jsou v menší míře také rodiny s odrostlejšími dětmi či starší manželské páry. Uvedená tvrzení potvrzují i statistická data: nejvíce přistěhovalých je zaznamenáváno ve věkových skupinách 25–34 let a 0–9 let, méně pak ve starším věku od 35 do 65 let. Obecně tak dochází k výraznému omlazení věkové struktury obcí (viz obr. 1). Zajímavá je struktura domácností nových rezidentů, která byla sledována ve výběrovém šetření uskutečněném v zázemí Prahy (Puldová 2006). Většinou se do zázemí stěhují rodiny s dětmi. Poměrně početnou je však i skupina dvoučlenných domácností, kterou zastupují především mladé páry, nebo naopak již starší manželé. Demografická data potvrzují i vliv přílivu mladých domácnos-



tí na zvýšení ukazatelů porodnosti v územích s vysokými migračními zisky.

Jelikož byla zázemí českých měst a Prahy především nepreferovanými oblastmi v průběhu socialismu, dochází v současnosti k posilování sociálního a demografického statusu suburbánních obcí. Do zázemí českých měst přichází lidský kapitál, který může být využit ku prospěchu obce. Příklady takové spolupráce jsou k dispozici např. v publikaci *Suburbanizace.cz* (Ouředníček – Temelová a kol. 2008). Specifická věková struktura nově příchozích obyvatel však s sebou může kromě pozitivních stránek ve formě oživení dění v obci přinášet také problémy. Nadprůměrné zastoupení mladých rodin s dětmi způsobuje výrazný tlak na využívání sociální infrastruktury, zejména mateřských a základních škol. Suburbánní lokality s velkým migračním ziskem a rychlým nárůstem obyvatel čelí problémům s nedostatečnou kapacitou škol. Zvýšená poptávka po těchto službách je však relativně krátkodobá a její efekty jsou dobře známé i z minulosti z příkladů větších rezidenčních projektů sídlišť.

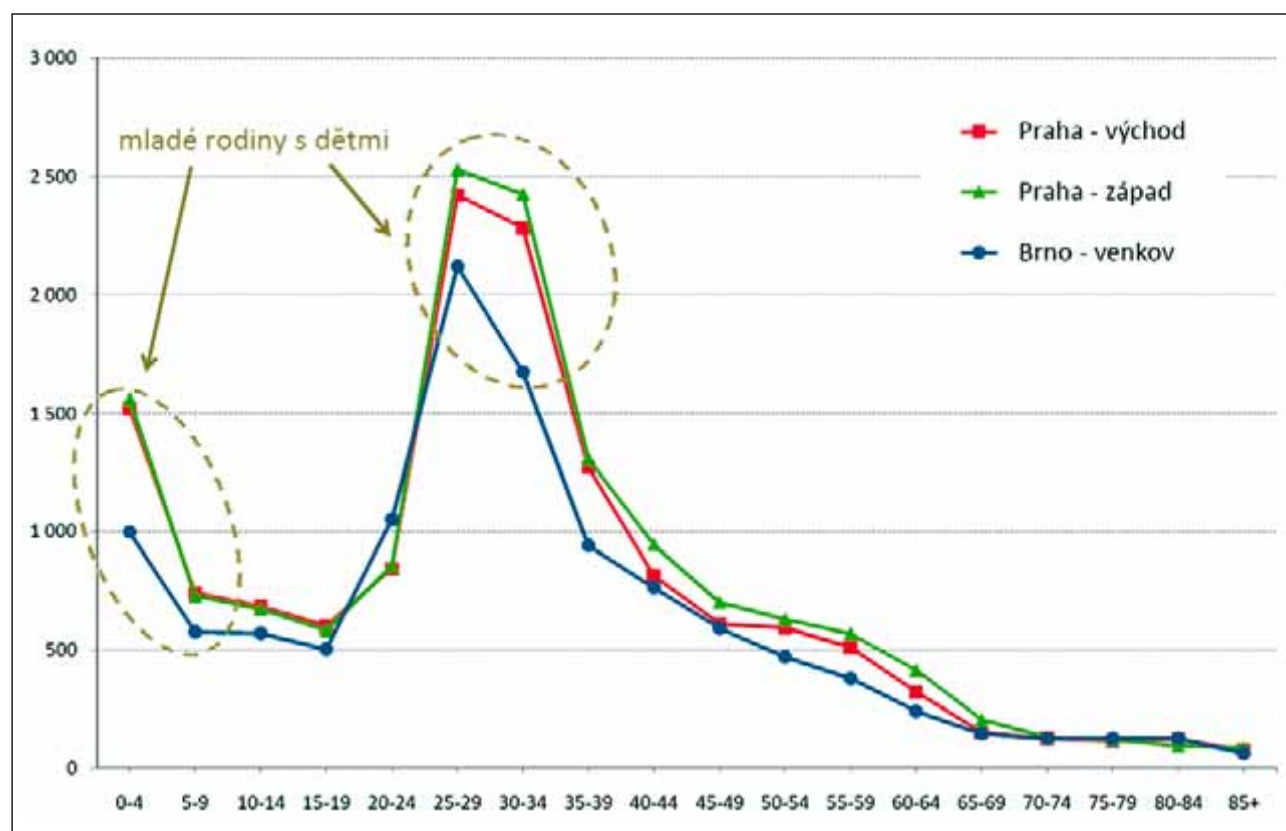
v obcích různě intenzivně. Územně se velmi liší i nárůst podílu vysokoškoláků v obcích v zázemí měst (Šnejdová 2006; viz obr. 2).

| Vzdělání             | Struktura imigrantů | Podíl v populaci |        |
|----------------------|---------------------|------------------|--------|
|                      |                     | Praha            | zázemí |
| Základní             | 14,6                | 16,7             | 21,7   |
| Střední bez maturity | 32,5                | 28,8             | 39,3   |
| Střední s maturitou  | 33,8                | 35,7             | 28,8   |
| Vysokoškolské        | 19,2                | 18,8             | 10,2   |
| Celkem               | 100,0               | 100,0            | 100,0  |

Zdroj: Ouředníček 2007, ČSÚ

**Tab. 1: Lidé, kteří se stěhují do zázemí velkých měst, jsou zpravidla vzdělanější než původní obyvatelé. V tabulce je vidět vzdělanostní struktura nově přistěhovaných obyvatel do zázemí Prahy a porovnání se vzdělanostní strukturou Pražského metropolitního regionu.**

Pozn.: Migrace za roky 1995–2003, podíl v populaci 2001, zázemí definováno jako okresy Praha-východ a Praha-západ.



Zdroj: Český statistický úřad

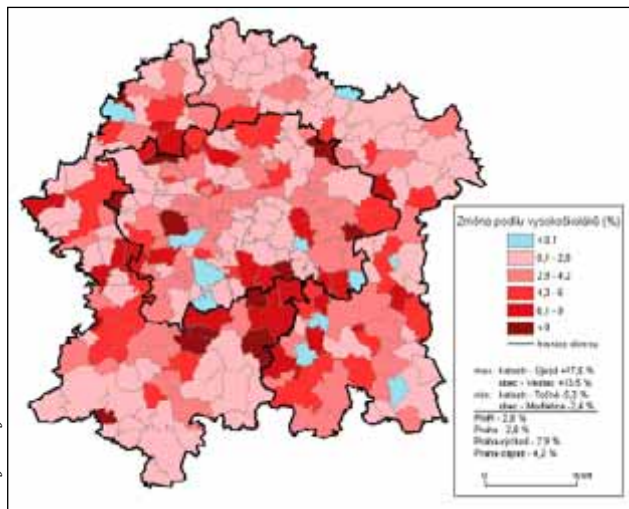
**Obr. 1: Do zázemí velkých měst se více stěhují určité věkové skupiny obyvatel. Z grafu je dobře vidět nadprůměrné zastoupení mladých rodin s dětmi, které se stěhovaly do zázemí Prahy a Brna.**

Pozn.: Jedná se o roční průměrný počet obyvatel vypočtený za roky 2004–2006.

Do zázemí velkých měst přicházejí také specifické sociální skupiny nových obyvatel. Podíl migrantů s vysokoškolským nebo středoškolským vzděláním s maturitou je v porovnání s migračními proudy obecně v populaci mnohem vyšší (viz tab. 1). Sociální struktura nových obyvatel je částečně ovlivněna i jejich věkem, protože stěhující se mladí lidé mají obecně vyšší úroveň dosaženého vzdělání. Suburbanizace však není plošně působící proces a projevuje se

Rozdíly jsou návazně i v ekonomickém statusu novo- a starousedlíků. Noví rezidenti mají zpravidla průměrně vyšší příjmy než starousedlíci: jsou schopni platit hypotéku na poměrně nákladně pořízené domy a byty, splátky za auta a další. Skupina nových obyvatel zázemí měst však není z hlediska své sociální struktury vnitřně homogenní. Určité rozdíly existují nejen mezi novo- a starousedlíky, ale také mezi nově přistěhovanými rezidenty. Na začátku 90. let bylo

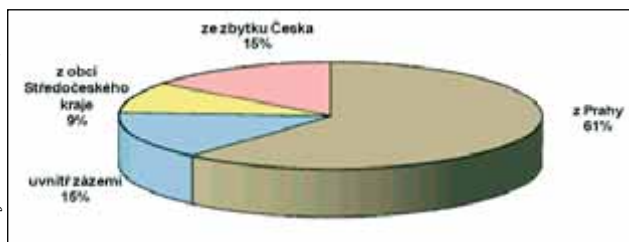
bydlení za hranicemi města dostupné převážně bohatým lidem, ale s rozvojem hypoték a s rozšiřující se nabídkou na trhu nemovitostí se stalo dostupným i pro střední vrstvy obyvatel. Složení novousedlíků závisí na době přistěhování a na zvoleném typu zástavby (rodinný dům na velkém pozemku vs. řadový rodinný dům vs. byt v bytovém domě). Lidé, kteří se stěhovali do vil s velkými zahradami, jsou přirozeně odlišní od těch, kteří se nastěhovali do bytů v několikapatrových bytových domech. Rozdíly jsou patrné zejména v jejich socioekonomickém statusu.



**Obr. 2: Proměna vzdělanostní struktury se v jednotlivých lokalitách liší. V mapě je znázorněn nárůst podílu vysokoškoláků v Praze a jejím zázemí.**

Pozn.: Nárůst podílu vysokoškoláků je znázorněn v katastrech Prahy a obcích okresů Praha-východ a Praha-západ.

Noví obyvatelé vesnic a městeček v zázemí velkých měst nejčastěji přicházejí z jádrových částí měst. V zázemí Prahy pocházejí tři pětiny přistěhovaných z Prahy, zbytek z obcí uvnitř zázemí, z obcí Středočeského kraje a ze zbytku České republiky (viz obr. 3). Lze předpokládat, že v případě ostatních měst v České republice jsou původní bydliště nových obyvatel rozmístěna podobně. Specifikem pražského zázemí je pouze relativně vyšší podíl lidí stěhujících se ze zbývajících krajů ČR, kteří chtějí využít zároveň příležitosti (zejména pracovních) hlavního města a také výhod bydlení na vesnici či malém městě. Migrace specifických věkových, vzdělanostních a ekonomických skupin obyvatel do zázemí měst může s sebou přinášet problémy nejenom cílovým oblastem. Odliv mladšího a bohatšího obyvatelstva může v některých částech měst znamenat hrozbu úpadku sociálně slabších oblastí.



**Obr. 3: Zastoupení zdrojových oblastí migrace do zázemí Prahy v letech 1995–2003. Většina nových obyvatel zázemí pochází z Prahy.**

## Sociální prostředí nových suburbií

Přistěhování novousedlíků, kteří mají často ve srovnání se starousedlíky odlišné sociální složení, dochází v zázemí velkých měst k proměně sociálního prostředí. Nově přistěhovaní jsou většinou mladí lidé (rodiny s dětmi) s vyšším vzděláním. Naopak původní obyvatelstvo obcí v zázemí velkých měst je obvykle starší a také méně vzdělané. Velké rozdíly v sociodemografických charakteristikách těchto dvou skupin obyvatel mohou vést k sociální polarizaci. V jednotlivých obcích jsou však rozdíly různě velké, uvnitř zázemí měst tak najdeme mozaiku lokalit s odlišným sociálním prostředím. Příkladem různě velkých rozdílů jsou dvě pražské periferní čtvrti Újezd nad Lesy a Nebušice (viz tab. 2).

| Lokalita        | Průměrný věk | Podíl vysokoškoláků |
|-----------------|--------------|---------------------|
| Újezd nad Lesy  |              |                     |
| Starší zástavba | 37,5         | 15,8                |
| Nová zástavba   | 37,2         | 21,3                |
| Nebušice        |              |                     |
| Starší zástavba | 39,0         | 15,3                |
| Nová zástavba   | 30,5         | 61,2                |

**Tab. 2: Srovnání průměrného věku a podílu vysokoškoláků u dvou pražských suburbií.**

Sociální polarizaci lze sledovat také porovnáním způsobu bydlení starých a nových obyvatel obce. Rozdílná je architektura domů i jejich fyzický stav (viz obr. 4). Způsob bydlení do velké míry koresponduje se sociálním statutem obyvatel a vypovídá o jejich životním stylu. Obě skupiny obyvatel mají také odlišný rytmus dne: různý se začátek a trvání pracovní doby nebo doba strávená doma nebo na zahradě (Novák 2004). Noví obyvatelé mají ve srovnání se starousedlíky odlišné názory a postoje, které někdy zapříčiňují různé pohledy na budoucí rozvoj obce. V některých případech může vést soužití polarizovaných skupin ke vzniku sociálního napětí a vytvářet prostor pro vznik potenciálních rozporů či konfliktů. Výzkumy však ukazují, že narůstající sociální polarizace většinou ke vzniku vážných konfliktů nevede (Puldrová 2006). Starostové pražských suburbánních obcí vnímají rozdíly ve věkové, sociální i ekonomické struktuře starého a nového obyvatelstva. Nicméně je nepovažují za problém, ale spíše za pozitivní jev (viz obr. 5). V příchodu nových obyvatel většinou vidí přínos, protože vede k zaktivizování života v obci. Negativní dopady sociální polarizace částečně zmírňuje fakt, že s novými obyvateli přichází zpravidla také zlepšování technické a sociální infrastruktury a dopravní dostupnosti. Novinky, které se zavádějí kvůli novým rezidentům (např. navýšení počtu autobusových spojů do města, nová mateřská škola či vodovod nebo kanalizace) využívají obyvatelé celé obce.

Příchod mladých a sociálně silnějších (vzdělanějších) obyvatel vede k posílení sociální struktury obyvatelstva a oživení obcí v zázemí velkých měst. Kromě toho, že více trvale přihlášených obyvatel přinese v současném systému financování obcí více peněz do obecní pokladny (Macešková – Ouředníček 2008), mají nově příchozí specifické schopnosti a kontakty. Ty mohou pomoci celé obci k zís-



Foto: P. Puldová

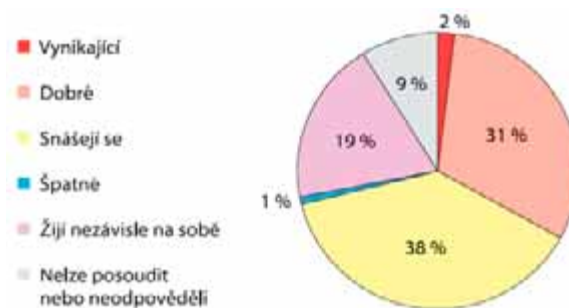
**Obr. 4: Sociální polarizace se projevuje v rozdílném způsobu bydlení: vlevo stará zástavba obce, vpravo atypické domy v lokalitě nové výstavby.**

kání dotací pro zlepšení životního prostředí, provoz mateřského centra či financování místních sportovních klubů a společenských akcí. Znakem suburbánních obcí je zvýšená politická participace. Novousedlíci se zajímají o dění v obci, chtějí ho ovlivňovat a jednou z možností je zapojení se do místní politiky. Účastní se proto aktivně schůzí obecního zastupitelstva, chodí pravidelně ke komunálním volbám a někteří v nich také úspěšně kandidují. Podobné výsledky potvrzují i případové studie obcí v zázemí Prahy a Brna (Vobecká – Kostelecký 2007)

Nově přichozí vykazují také vyšší aktivitu ve vytváření občanských sdružení, která mají různé cíle: od zlepšení občanské vybavenosti či technické infrastruktury, řešení problémů s developerem po zapojení občanů do dění v obci, organizaci kroužků pro děti či společenských akcí. To však může být v některých případech i negativem pro sociální klima v obci, a to v případě, že noví rezidenti prosazují svoje zájmy na úkor starousedlíků. Sociální soudržnost v rámci sousedství nových rodinných domů je poměrně těsná (Puldová 2006). To je zřejmě ovlivněno podobnou sociální i demografickou skladbou jejich obyvatelů. Jelikož je suburbanizace v mnoha lokalitách mladý proces, vztahy mezi starousedlíky a nově přistěhovanými obyvateli bývají hodnoceny jako nevyvinuté (Ouředníček 2003). Většinou dochází k rezervovanému přijetí nových obyvatel do komunity obce. Nicméně přesto, že nově přichozí si vytvářejí vazby nejdříve mezi svými sousedy, postupně také nacházejí přátele i mezi původními obyvateli obce (viz obr. 5). Podle vyjádření jednoho z novousedlíků tak „dochází k pozvolnému průniku ‚náplavy‘ mezi starousedlíky“.

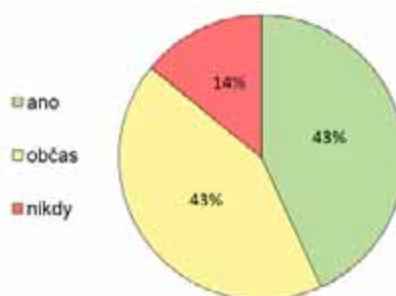
Integrace nového obyvatelstva do života obcí se postupně zvyšuje, což je ovlivňováno rostoucím počtem kontaktů a aktivit v novém bydlišti. Novousedlíci se začínají zapojovat do života obce: využívají místní služby, chodí do hospody, na společenské akce. Zpravidla také nevozí děti do mateřských a základních škol do města, ale vodí je do místních škol. K začleňování nově přichozích do komunity v obci a navazování sociálních vazeb dochází postupně. Významnou roli v tom hraje fyzická a sociální vzdálenost obou skupin obyvatel. Fyzickou vzdáleností se rozumí míra prostorové izolace nové zástavby od staré části obce. Sociální vzdálenost je daná rozdílnostmi v sociodemogra-

#### Jak hodnotí starostové obcí v zázemí Prahy vztahy mezi starými a novými obyvateli?



Zdroj: Dotazníkové šetření mezi starosty obcí v zázemí Prahy (N=156 obcí; 2004)

#### Nově přistěhovalí obyvatelé navazují poměrně rychle kontakty se svými sousedy a navzájem si vypomáhají. Odpověď na otázku: Jestliže nejste doma, hlídají Vám sousedé dům či psa nebo zalévají kytky?



Zdroj: Dotazníkové šetření mezi novousedlíky v zázemí Prahy (N=551 respondentů; 2006)

**Obr. 5**

fických charakteristikách jednotlivců. Noví obyvatelé mají odlišný životní styl, žebříčky hodnot a názory, což může představovat překážku pro jejich integraci do života obce. Z provedených výzkumů vyplývá, že sociální vzdálenost představuje silnější bariéru pro navazování kontaktů. K překonání fyzického oddělení nové zástavby obvykle



dochází snadněji. Vliv fyzické i sociální vzdálenosti mezi oběma skupinami obyvatel se snižuje s časem, po který nově příchozí v lokalitě žijí.

## Závěr

V odborné literatuře se vyskytují dva odlišné názory na hodnocení sociálního prostředí v suburbánních obcích. Za silnější názor je možno považovat antisuburbánní přístup, který pramení částečně ze zkušenosti s problémem urban sprawl ve Spojených státech a částečně také v západní Evropě. Mezi kritiky patří i řada českých autorů (Jackson 2002, Sýkora 2002, Baše – Cílek 2006, Šilhánková 2007 a další) a především téměř všechna média, která informují obecnou veřejnost. Řada empirických studií, které se snažily na základě terénního výzkumu vyvrátit tento suburbánní mýtus o novodobých ghettech, panelácích nalezato, zelených vdovách bylo publikováno ve Spojených státech (např. Gans 1967). V českých podmínkách se zřetelně projevují některé problémy vyvolané nebo zhoršené suburbanizací jako například narůstající doprava, tlak na technickou a sociální infrastrukturu, problémy s lokalizací a architekturou domů a mnohé další. Na druhou stranu je zřejmé, že sociální prostředí uvnitř nově vystavěných lokalit je přinejmenším stejné kvality jako prostředí uvnitř měst. Rovněž soužití nových suburbánních rezidentů s původními obyvateli obce je přijatelné a časem se bude pravděpodobně stále více zlepšovat. Česká suburbia jsou povětšinou menší obce, ke kterým bylo v poslední době přidáno několik, až několik desítek nových domů. Tyto domy s jejich obyvateli se postupně, až na několik výjimečných případů, stanou přirozenou součástí metropolitních regionů českých měst.

## Použité zdroje:

BAŠE, M. – CÍLEK, V. Krajiny domova v době rozpadu města a přeměny venkova. *Veřejná správa*, č. 19, 2006; příloha. Dostupné z: <<http://www.mvcr.cz/casopisy/s/2006/19/pril.html>>.

BERNARD, J. Sociální integrace přistěhovalců z velkoměsta na vesnici v České republice a v Rakousku. *Sociologický časopis* 42, č. 4, 2006; s. 741–760.

DOLEŽALOVÁ, G. – OUŘEDNÍČEK, M. Životní styl obyvatelstva v suburbánní zóně Prahy. In OUŘEDNÍČEK, M. (ed.) *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2006, s. 128–142.

GANS, H. *The Levittowners. Life and Politics in a New Suburban Community*. New York: Pantheon Books, 1967. 474 s.

JACKSON, J. Urban sprawl. *Urbanismus a územní rozvoj*, č. 6, 2002, s. 21–28.

KOSTELECKÝ, T. – ČERMÁK, D. *Metropolitan Areas in the Czech Republic – Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour*. Sociologické studie 03/04. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 2004. 57 str.

MACEŠKOVÁ, M. – OUŘEDNÍČEK, M. Dopad suburbanizace na daňové příjmy obcí. *Obec a finance*, 2008, č. 1.

NOVÁK, J. *Časoprostorová mobility obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti*. Diplomová práce. Praha: Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, 2004. 112 s.

NOVÁK, J. – SÝKORA, L. *A City in Motion: Time-Space Activity and Mobility Patterns of Suburban Inhabitants and Structuration of Spatial Organization in Prague Metropolitan Area*. *Geografiska Annaler* 89B (2), 2007, s. 147–168.

OUŘEDNÍČEK, M. Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In SÝKORA, L. (ed.) *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. s. 39–54.

OUŘEDNÍČEK, M. Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis* 39, 2003, č. 2, str. 235–253.

OUŘEDNÍČEK, M. ed. *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. 2006. Dostupné z: <http://www.natur.cuni.cz/~slamak/gacr/kniha/kniha.htm>.

OUŘEDNÍČEK, M. *Differential Suburban Development in the Prague Urban Region*. *Geografiska Annaler: Human Geography* 89B, 2007, č. 2, s. 111–125.

OUŘEDNÍČEK, M. – TEMELOVÁ, J. Současná česká suburbanizace a její důsledky. *Veřejná správa* 11, 2008, č. 4.

POTOČNÝ, T. *Lidé na okraji. Případová studie satelitního městečka*. Ivis Working Papers 06/01. Institut pro výzkum reprodukce a integrace společnosti, Brno: Fakulta sociálních studií Masarykovy univerzity, 2006, 47 s. Dostupné z: <http://ivris.fss.muni.cz/workingpapers/index.php?page=cislawp&id=1>.

PULDOVÁ, P. – OUŘEDNÍČEK, M. Změny sociálního prostředí v zázemí Prahy jako důsledek procesu suburbanizace. In OUŘEDNÍČEK, M. (ed.) *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova, 2006. s. 128–142.

PULDOVÁ, P. *Vliv suburbanizace na změnu sociálního prostředí v zázemí Prahy*. Diplomová práce. Praha: Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, 2006, 111 s.

SUSOVÁ, K. *Sociální kapitál v suburbánních oblastech: případová studie obce Jesenice u Prahy*. Bakalářská práce. Praha: Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, 2007. 38 s.

SÝKORA, L. ed. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. 191 s.

ŠILHÁNKOVÁ, V. a kol. *Suburbanizace – hrozba fungování malých měst*. Civitas per Populi. Hradec Králové, 2007. 234 s.

ŠNEJDOVÁ, I. Změny ve vzdělanostní struktuře obyvatelstva Pražského městského regionu. In: OUŘEDNÍČEK, M. (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova, 2006. s. 114–127.

VOBECKÁ, J. – KOSTELECKÝ, T. *Politické důsledky suburbanizace. Analýza případových studií proměn politického chování a občanské participace ve vybraných suburbánních lokalitách Prahy a Brna*. Sociologické studie 07/08. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 2007, 60 s.

OUŘEDNÍČEK, M. – TEMELOVÁ, J. a kol. *Suburbanizace.cz*. Praha: Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2008. 96 s.

Webový portál *Suburbanizace.cz*: [www.suburbanizace.cz](http://www.suburbanizace.cz).

RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D.

Mgr. Petra Puldová

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje  
Přírodovědecké fakulty UK

# Zlatníky-Hodkovice: Charakteristika a preference staro a novousedlíků

Petr Klápště, Miloš Říha, Eva Klápšťová

*Příspěvek na příkladu obce Zlatníky-Hodkovice popisuje obyvatele obce ležící v suburbanizační zóně Prahy s důrazem na rozdíly a vzájemné vztahy starousedlíků a nově příchozích. Pokouší se vysvětlit zjištěné rozdíly a odhadnout jejich důsledky pro plánování. Téma vychází z přesvědčení autorů, že bez dobré znalosti obyvatel a jejich aktivního zapojení je plánování území dlouhodobě neudržitelné a že v suburbanizačních zónách, o kterých víme stále ještě velmi málo, to platí dvojnásob.*

## Úvod

### Východiska

Proces suburbanizace je urbanisty vnímán většinou negativně – mluví se o nevalné úrovni výstavby, nedostatku a nízké kvalitě veřejných prostor, nedostupnosti základní vybavenosti a služeb, nedostatečné obytné hustotě pro provoz MHD a generování přílišného množství automobilové dopravy, zaboru krajiny a její fragmentaci. Protože se suburbanizace (a s ní spojené problémy) projevuje v proměnách hmotných struktur, jsou často i úvahy o řešení problémů zúženy pouze na úvahy o hmotných strukturách – a problematika se tak redukuje pouze na otázku, jak správně regulovat.

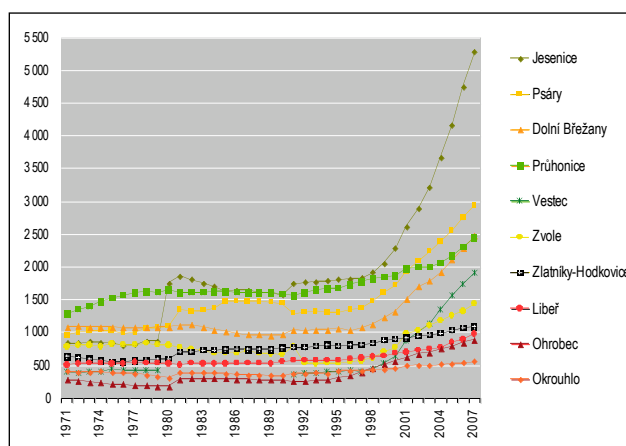
Lidé, jejichž sen o domku za městem uvedl všechny změny do pohybu, mohou často v těchto úvahách úplně chybět, nebo jsou redukováni na demografické statistiky, případně jsou jako původci negativních změn vnímáni jako „nepřátelé“. První případ v podstatě znamená, že lidé jsou přehlíženi, v druhém případě je o nich a jejich pestrých postojích a motivacích uvažováno na základě několika jednoduchých schémat, třetí případ potom vede ke konfrontačnímu přístupu.

Přítom proces suburbanizace dávno není ve svém počátku – co se stalo, nelze odestát – v úvahách se dnes pohybujeme v prostředí, do kterého vložila řada lidí své finance i naděje. Žijí zde, mají se suburbanizací svoje zkušenosti a na současnou situaci svůj názor. A budou zde pravděpodobně žít dál a alespoň část z nich bude chtít zúročit svoje zkušenosti a svoje okolí ovlivňovat a přetvářet k obrazu svému. Je na urbanistech, státní správě a samosprávách, zda pro to vytvoří rozumná pravidla a kultivovaný prostor, aby jejich zapojení bylo ku prospěchu věci. Jsme na to připraveni? Víme, kdo obyvatelé jsou, jaký mají životní styl a potřeby? Jak se dívají na svůj domov, jaký k němu mají vztah? Jak se dívají do budoucnosti, jak ji chtějí měnit a proč? Jaké zkušenosti a názory si nesou s sebou? Liší se přitom přístup staro- a novousedlíků?

Sociologický výzkum, který jsme provedli v rámci přípravy strategického plánu v obci Zlatníky-Hodkovice, může některé z odpovědí naznačit. Protože se týká pouze jedné obce a byl zaměřen zejména prakticky, nemůže nám na tyto otázky odpovědět kompletně a s jistotou, ale i tak přináší některé podněty pro další úvahy o budoucnosti, které se pokusíme v tomto textu popsat.

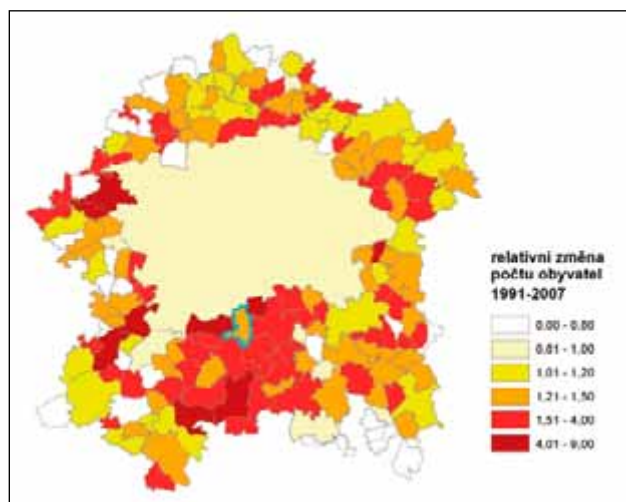
### Charakteristika obce Zlatníky-Hodkovice

Pro pochopení výstupů v následujícím textu je nutné přiblížit stručně situaci obce. Zlatníky-Hodkovice leží při jihozápadní hranici hl. města Prahy. Obec se skládá ze dvou sídel a dvou katastrálních území – Zlatníky a Hodkovice. Počet obyvatel se od 80. let zvyšuje, k největšímu nárůstu došlo mezi lety 2001 a 2007 – z 903 obyv. v roce 2001 na 1091 obyv. v roce 2007 (viz obr. 1 a 2). V obci funguje školka a první stupeň základní školy, obec se snaží dlouhodobě uvolňovat rozvojové plochy relativně pomalu tak, aby nebyla překročena kapacita těchto zařízení.



Zdroj: ČSÚ

Obr. 1: Vývoj počtu obyvatel v okolních obcích od roku 1971



Zdroj: ČSÚ

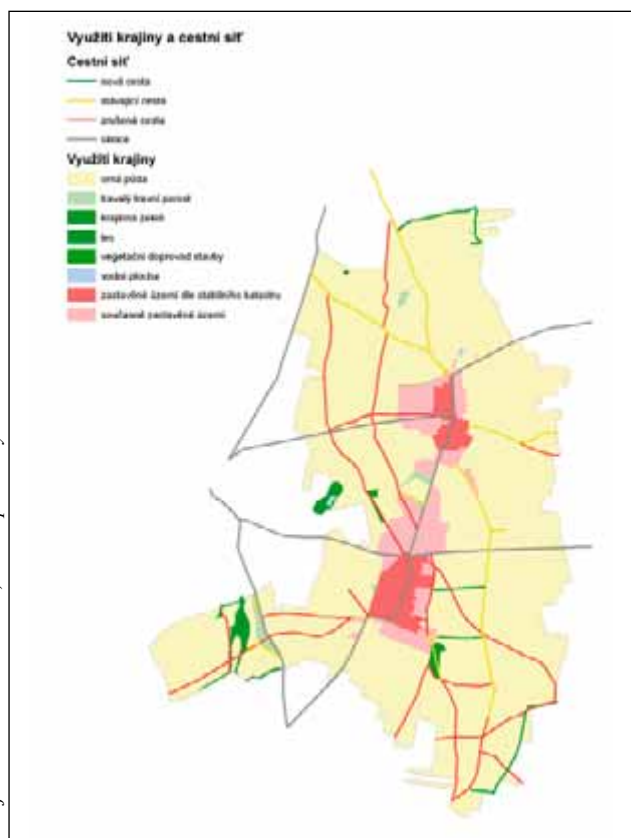
Obr. 2: Relativní změna počtu obyvatel v obcích okolí Prahy 1991–2007

V oblasti silniční dopravy představují hlavní problémy celého regionu přetížení komunikace II/101 a spojnic s Prahou. Celá oblast jihovýchodně od Prahy je proto obsluhována pouze nejméně kapacitním prostředkem hromadné dopravy – autobusy. Při cestě z obce do Prahy je nutno přestupovat v Dolních Břežanech nebo v Jesenici, frekvence spojů je malá, zejména o víkendech.

Roční rozpočet obce v roce 2007 činil 50,43 mil. Kč, což je výrazně více, než je obvyklé u běžné obce stejné velikosti (obec umí čerpat dotace a efektivně hospodaří s obecním majetkem). Příjmy obyvatel jsou nadprůměrné. Vysoký počet živnostníků a firem vytváří různě kvalifikovaná pracovní místa. Nejvýznamnější z hlediska počtu pracovních míst (zaměstnává přibližně 50 místních obyvatel) je zemědělský podnik AGRO Jesenice, a.s. sídlící v Hodkovicích.

Díky kvalitní půdě v land use krajiny převažují velké nečleněné bloky orné půdy (viz obr. 3). Krajina je plně antropogenizovaná a ekologicky málo stabilní, koeficient ekologické stability dle Míchala,  $KES=0,04^{1)}$ . Cestní síť v krajině je na minimálním stavu nutném pro obdělávání půdy, nedostatek cest a jejich uspořádání neumožňuje jiné využití (pěší/cyklo doprava).

Obec v budoucnu velmi ovlivní dokončení silničního okruhu kolem Prahy a napojení dálnice D3 na tento okruh na jejím správním území a dále připravované Středočeské inovační centrum.



Obr. 3: Cestní síť a využití krajiny v polovině. 19. stol. a dnes

1) Srovnaj: průměr kraje –  $KES=0,66$ , průměr ČR  $KES=1,04$  (zdroj: RURÚ Středočeského kraje)

## Strategický plán a sociologický výzkum

Potřeba vytvoření strategického plánu ze strany obce přišla v momentě, kdy byly vyřešeny akutní infrastrukturní problémy (oprava komunikací, kanalizace, plynofikace, stabilizace školy) a jeho úkolem je ujasnit, co dál v situaci, kdy úkoly k řešení nejsou již tak evidentní. Od začátku bylo záměrem sázet v rozvoji na kvalitu, a nikoli na kvantitu.

Strategický plán byl zpracován s participací obyvatel – a to formou dotazníkového šetření (jednosměrná komunikace) a plánovacích setkání (obousměrná komunikace). V analytické fázi proběhlo setkání s veřejností nad problémy, hodnotami a náměty pro budoucnost obce, dotazníkové šetření a expertní analýzy. V návrhové části potom tři tematická pracovní setkání s veřejností.

Použitá data pocházejí (pokud není uvedeno jinak) z dotazníkového šetření, které proběhlo formou zhruba hodinových rozhovorů tazatelů s respondenty (článek využívá pouze menší část získaných výstupů). Základní soubor tvořili obyvatelé starší patnácti let, vzorek byl sestaven metodou náhodného výběru dle evidence obyvatel obce, celkem proběhlo 182 rozhovorů. Kontrolní srovnání charakteristik respondentů s demografickými charakteristikami obce potvrdilo odpovídající složení vzorku.

## Obyvatelé, starousedlíci a novousedlíci – rozdíly a vztahy

### Charakteristika obyvatel obce

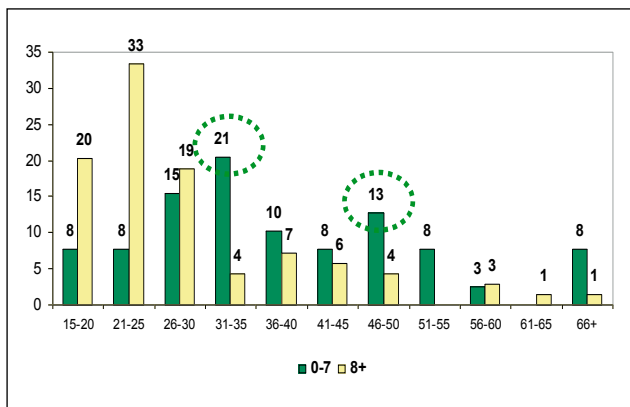
Oproti průměru ČR je v obci progresivnější věková struktura (mladší než je průměr ČR) a obyvatelé jsou vzdělanější. Výzkum potvrzuje, že jsou novousedlíci vzdělanější než starousedlíci. Zajímavé je zjištění statisticky významného rozdílu mezi vzdělaností strukturou Hodkovic a Zlatníků, a to jak u starousedlíků, tak u novousedlíků.

Ze současných obyvatel se 68 % do obce přistěhovalo, z toho 31 % v posledních sedmi letech, 36 % obyvatel má v obci své předky. Tato čísla ukazují, že v obci dochází k větší obměně obyvatel, než jaká by odpovídala množství nových bytových jednotek, důvodem je, že 1/5 příchozích se stěhuje do stávající zástavby.

Hlavní skupiny přistěhovalých dle věku jsou okolo 30 a 50 let. První případ odpovídá v životě jednotlivce okamžiku zakládání rodiny a druhý naopak odchodu dětí ze společné domácnosti (je třeba si uvědomit rozdílný průměrný věk zakládání rodiny u obou generací), resp. v tomto případě odchodu rodičů a přenechání původního bydlení dětem (viz obr. 4).

Oproti průměru v okresech Praha-západ a Praha-východ (viz příspěvek Martina Ouředníčka a Petry Puldové) je zde výrazně větší zastoupení druhé skupiny. To je pro obec výhodné, protože nevznikají tak velké požadavky na kapacitu školských zařízení, která je po ukončení nárůstu počtu obyvatel a vyrovnání věkové struktury nevyužita.





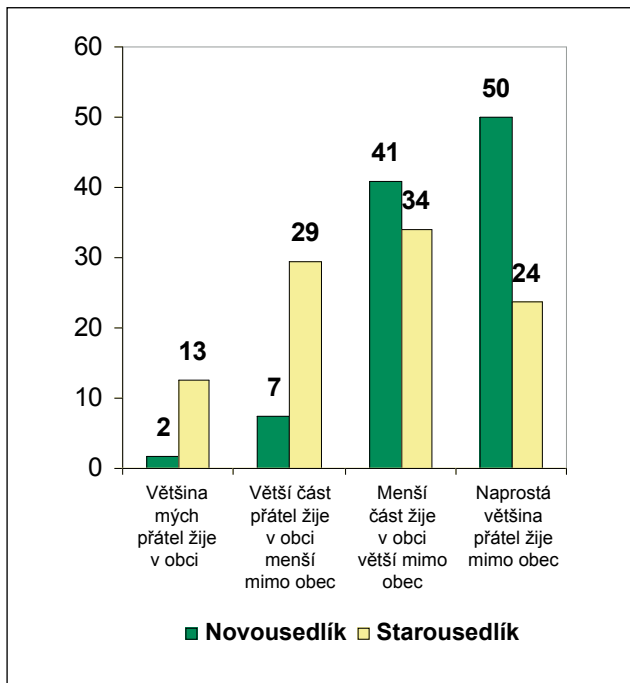
**Obr. 4: Přistěhovalí – v jakém věku přišli ti, kteří se přistěhovali v posledních sedmi letech (0–7) a dříve (8+)**

#### Starousedlíci a novousedlíci – hranice mezi skupinami

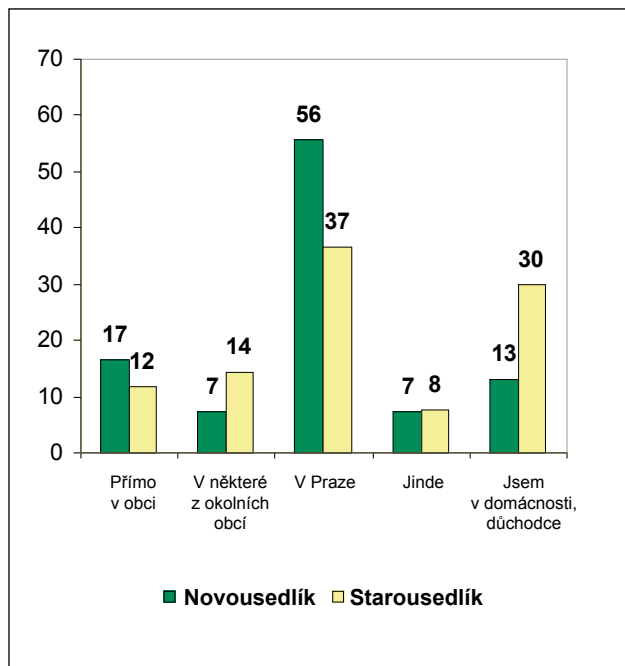
Rozdělení na staro- a novousedlíky v rámci výzkumu provedli sami respondenti tím, že se označili za starousedlíka či novousedlíka. Ze srovnání s rokem přistěhování respondentů jsme zjistili, že za starousedlíky se lidé začali považovat přibližně po 10–15 letech bydlení v obci. Je zajímavé, že v tomto je poměrně velká odlišnost mezi oběma sídlami – ve Zlatnících se přistěhovalí dříve začnou považovat za starousedlíky (8–14 let) než v Hodkovicích (13–17 let).

#### Starousedlíci a novousedlíci – rozdíly mezi skupinami

Sociální vazby novousedlíků jsou oproti starousedlíkům více orientovány mimo obec (viz obr. 5). Novousedlíci více pracují v Praze a také přímo v obci (viz obr. 6). To může být způsobeno větším zastoupením práce doma – buď jako podnikatelé/OSVČ nebo vykonáváním činnosti nevyžadující každodenní dojíždění.

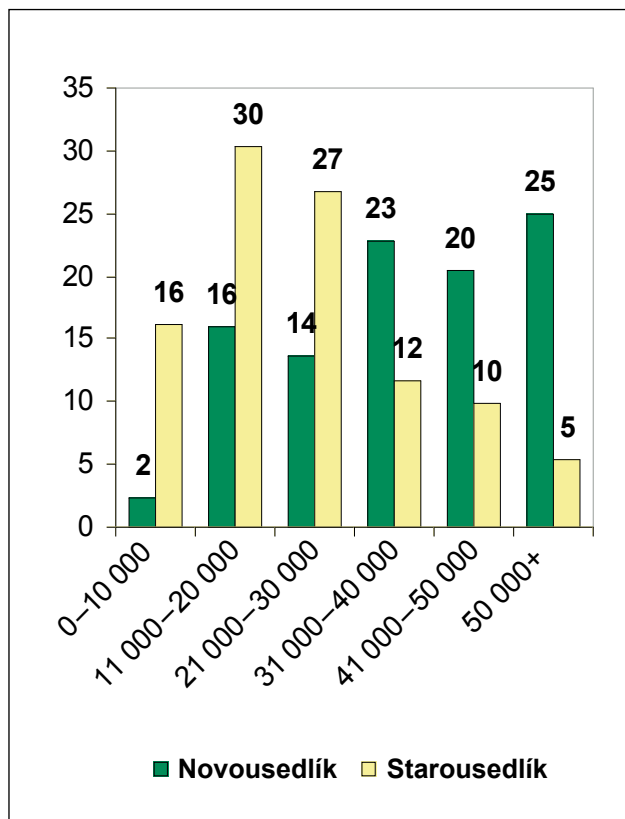


**Obr. 5: Kde žijí přátelé respondentů**



**Obr. 6: Kde pracujete/navštěvujete školu?**

Poměrně velký rozdíl je v příjmech staro- a novousedlíků – novousedlíci mají vyšší příjmy než starousedlíci (viz obr. 7). Dále se staro- a novousedlíci liší v politických preferencích a oceňovaných schopnostech a dovednostech a typu bydlení – mezi starousedlíky 1/4 bydlí ve dvougeneračním rodinném domě, u novousedlíků je to pouze 4 %.

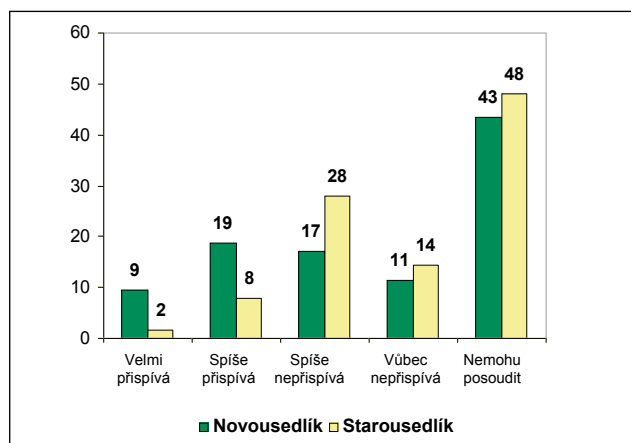


**Obr. 7: Čistý měsíční příjem domácnosti**

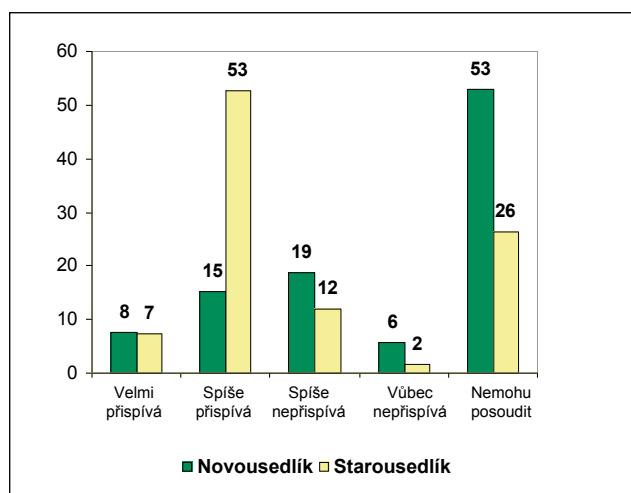
### Starousedlíci a novousedlíci – vztahy

Vzájemné vnímání staro- a novousedlíků bylo zařazeno se záměrem zjistit, jaké jsou mezi těmito skupinami vztahy – obvykle se má za to, že problematické. V dotazníku byly otázky na toto citlivé téma skryty v řadě několika podobně formulovaných. Novousedlíci jsou z hlediska svého příspěvku kvalitě života v obci vnímáni podstatně více negativně než starousedlíci. Důvodem je především postoj starousedlíků. Sami sebe vidí pozitivněji než novousedlíci a naopak druhou skupinu negativněji (viz obr. 8 a 9).

Výsledky ukazují na určitý problém ve vztazích mezi oběma skupinami. Problém může být způsoben rozdílným chováním či pouze rozdílným uvažováním (což z dotazníku nelze jednoznačně určit), jeho existence je však průkazná.



Obr. 8: Jak podle Vás přispívají ke zlepšování kvality života ve Vaší obci novousedlíci?

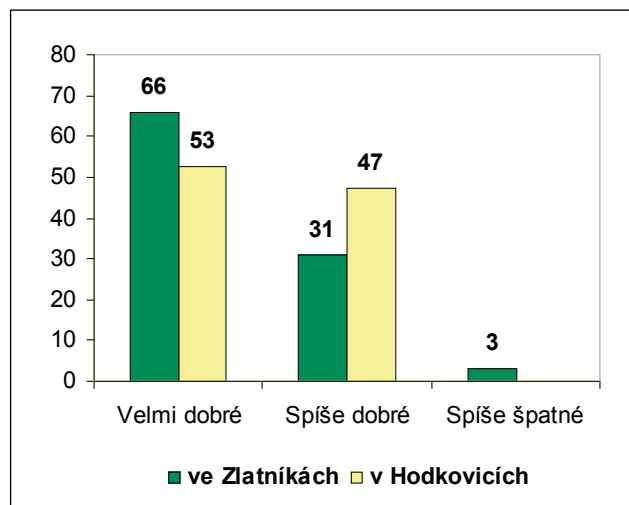


Obr. 9: Jak podle Vás přispívají ke zlepšování kvality života ve Vaší obci starousedlíci?

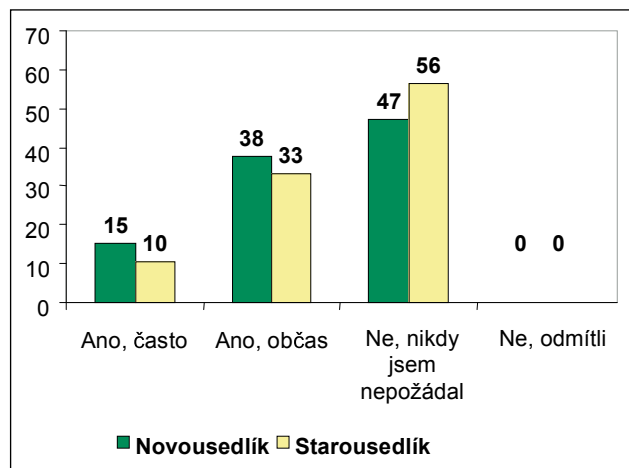
### Sousedské vztahy

Hodnocení sousedských vztahů obyvateli je velmi příznivé (viz obr. 10), staro- a novousedlíci se od sebe neliší, naopak existuje rozdíl mezi oběma sídly – Zlatničtí mají oběma směry vyhraněnější názory. Jako nepřímý indikátor důvěry v sousedských vztazích jsme zvolili sousedskou výpomoc v době nepřítomnosti (hlídání psa, zalévání květin), (viz obr. 11). Nikdo neuvědl, že by žádost o pomoc sousedě

odmítli. Novousedlíci statisticky častěji žádají pomoc sousedů než starousedlíci. Pro vztahy a důvěru v rámci obce je to dobré znamení. Neprojevují se tak tradované představy o špatných sousedských vztazích v nové výstavbě.

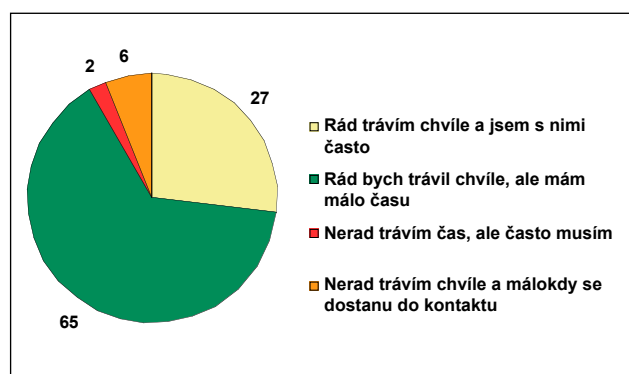


Obr. 10: Jaké máte vztahy se sousedy?



Obr. 11: Když nejste doma, hlídají Vám sousedé dům, psa nebo zalévají květiny?

Při popisování trávení času s ostatními lidmi z obce se ukazuje, že rozhodující není vůle, ale množství času, po který se daný člověk v obci vůbec vyskytuje. To pak vede k tomu, že lidé tráví s ostatními obyvateli obce méně času, než by chtěli (viz obr. 12).



Obr. 12: Trávení času s lidmi v obci

## Obyvatelé – shrnutí a závěry pro plánování

| Shrnutí  | Navržená opatření s územním průmětem   |
|--|--|
| Většina obyvatel tráví s ostatními v obci méně času, než by chtěli.                | Vytvořit dostatečnou nabídku – klubový prostor, místa setkávání v krajině a rekreační sportoviště – aby obyvatelé mohli trávit v obci více volného času. |
| Vztahy mezi staro- a novousedlíky nejsou bez problémů.                             | Zajistit uvolňování rozvojových ploch po menších částech, aby nevznikaly velké enklávy, které se hůře začleňují.   |
| Novousedlíci mají výrazně vyšší příjmy než starousedlíci, rozdíl se stále zvyšuje. | Nabídnout velkou variabilitu velikosti pozemků, včetně malých pozemků pro řadovky, aby byla sociální skladba novousedlíků pestrá.                        |

### Vztah ke krajině, využití krajiny

#### Hodnocení krajiny obyvateli

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že v krajině jsou pozitivně hodnoceny především přírodní a přírodě blízké prvky (Břežanská rokle, bývalý lom Kamínek), výsledky prvního setkání s veřejností to také potvrzují.

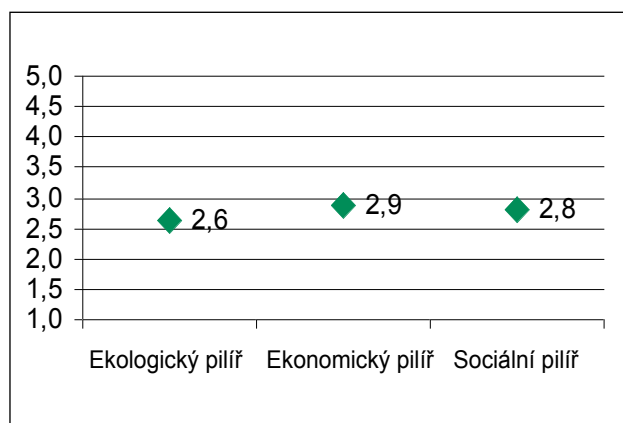
Vysoký počet ze 182 respondentů (34) však na otázku: „Uved'te jedno místo v blízkém okolí obce, které se Vám zdá hezké“ neopovědělo. Další velká skupina odpověděla, že se jim nelíbí nic (29). Pro srovnání uvádíme výsledky otázky: „Uved'te jedno místo přímo v obci, které se Vám zdá hezké“ – kde se „neopověděl“ objevuje 15x a „nic“ 11x.

Na základě těchto výsledků by bylo možné očekávat, že obyvatelé nebudou krajinu v okolí obce hodnotit příliš pozitivně.

Proto je překvapivé kladné hodnocení ekologického pilíře udržitelného rozvoje (viz obr. 13).<sup>2)</sup>

Ekologický pilíř je, ve srovnání s ekonomickým a sociálním pilířem, hodnocen nejlépe, ačkoli podle expertních analýz (viz úvodní charakteristika obce) je tomu jednoznačně naopak. Důvodů může být několik:

- Ekologická stabilita a kvalita krajiny byly posuzovány srovnáním se sousedními obcemi, které jsou na tom stejně špatně, ne-li hůře.
- Obyvatelé si na okolní krajinu zvykli a její stav již nevnímají jako problém, případně si ho odmítají připustit. (Tzv. maladaptace: „Dali jsme takové peníze za parcelu a dům, abychom mohli žít blíž přírodě za městem, tak to tady nemůže být tak špatné...“)
- Pozitivně je hodnocena především hygiena životního prostředí, neboť nedávno byla dobudovaná technická infrastruktura. Obec je plynofikována, má vyřešeno nakládání s odpadními vodami (kanalizace, ČOV) a rekultivovala skládku (ale zároveň je pocítovaným problémem prašnost a zápach zemědělské výroby). Ekologická stabilita a stav krajiny byly hygienou životního prostředí zastíněny a nebyly vzaty do úvahy.



Obr. 13: Hodnocení stavu jednotlivých aspektů prostředí (pilířů udržitelného rozvoje) obyvateli (nejlepší hodnocení = 1, nejhorší hodnocení = 5)

Všechny uvedené důvody patrně spolupůsobí. Tak výrazný rozpor mezi skutečným a pocítovaným stavem nemůže být plně vysvětlen pouze jedním z nich.

Obě zjištění lze shrnout takto: lidé jednotlivé části krajiny nevnímají pozitivně, ale špatný stav krajiny jako celku si příliš nepřipouštějí. V hodnocení krajiny významné rozdíly mezi staro- a novousedlíky nejsou.

#### Využití krajiny obyvateli

Jak je vidět z obr. 14, novousedlíci vyjadřují, že jsou ve volné krajině častěji než starousedlíci. Pomoci vysvětlit tento rozdíl mohou odpovědi na další otázky – novousedlíci mají výrazně větší zájem o využívání krajiny k rekreačním účelům, což se projevilo v otázkách zkoumajících zájem o využití případných rekreačních tras v krajině (výcházkové stezky, cyklo a hippostezky), pro příklad viz obr. 15.

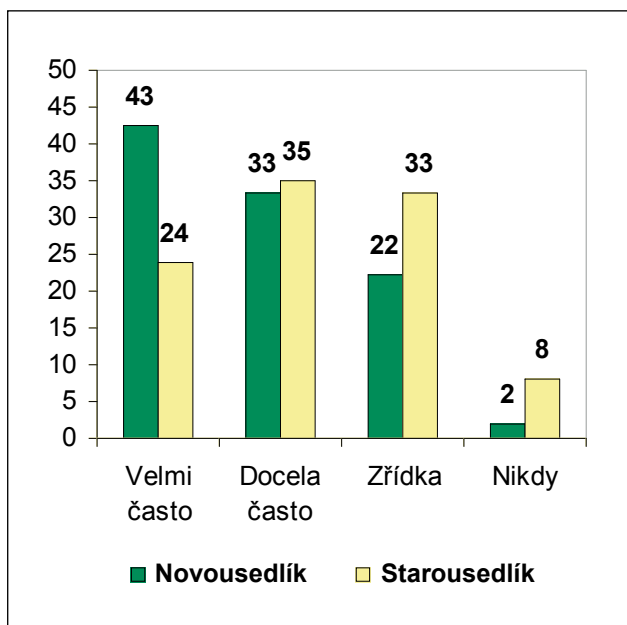
2) V dotazníku byly jednotlivé pilíře přiblíženy takto:

*Ekologický pilíř* – patří sem např. čisté ovzduší, čistá voda v dostatečném množství, likvidace odpadů, ochrana proti záplavám, ekologická stabilita (množství a kvalita lesů, luk, remízků apod.), stav krajiny.

*Ekonomický pilíř* – znamená růst bohatství chápaný jako růst kvality, patří sem např. zaměstnanost, kvalifikovanost pracovní síly, různost pracovních příležitostí (různé obory i různá vzdělání), podpora podnikání, snižování závislosti na dovozu, technická a dopravní infrastruktura.

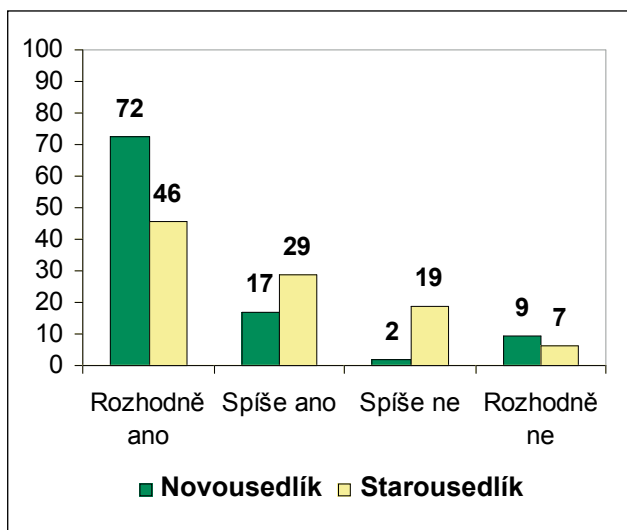
*Sociální pilíř* – patří sem mezilidské vztahy, sociální služby, zájmová a spolková činnost, blízkost a snadná dosažitelnost služeb a zdravotní péče a vzdělání, zajištění bezpečnosti, věda, rovné příležitosti, tradice a vztah ke kultuře minulých generací.





Obr. 14: Jak často jste v krajině?

Tyto různé potřeby vyplývají z odlišného životního stylu staro- a novousedlíků – ti jsou zvyklí svůj volný čas trávit aktivním pohybem.



Obr. 15: Využijete následující možnosti k rekreaci, pokud by byly realizovány? Příklad – vycházkové stezky

### Problémy v krajině vnímané obyvateli

Největším vnímaným problémem jsou malé možnosti bezpečného pohybu v krajině. Důvodem jsou silně frekventované silnice a nedostatečné množství většinou špatně udržovaných cest využitelných pro pěší a pro cyklisty. Dále je pociťován nedostatek vzrostlé zeleně, problém ale není pociťován přes nízkou ekologickou stabilitu krajiny, ale z pohledu estetické hodnoty krajiny a její přitažlivosti pro rekreaci.

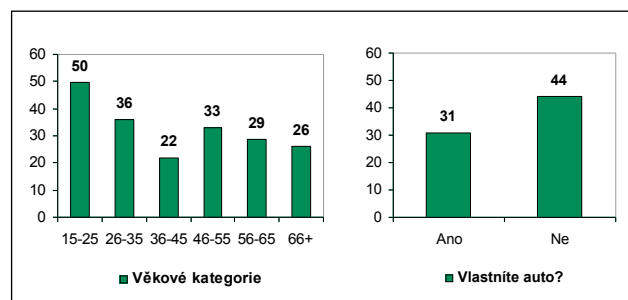
### Krajina – shrnutí a závěry pro plánování

| Shrnutí   | Navržená opatření s územním průmětem   |
|---|--|
| Novousedlíci mají zájem o rekreační využití krajiny. Reflexe ekologické stability a celkového stavu krajiny je malá, motivace ke změnám vycházející pouze z rekreačních a estetických potřeb. | Zpracování studie krajiny, zahrnující cesty, rekreační aktivity, prvky ÚSES a další prvky kostry ekologické stability, protierozní opatření a následnou realizaci ve studii navržených opatření. Prioritní v realizační fázi přitom budou cesty a jejich vegetační doprovod a rekreační aktivity v území mezi oběma sídly – tzv. krajina volného času. |

### Dopravní chování obyvatel

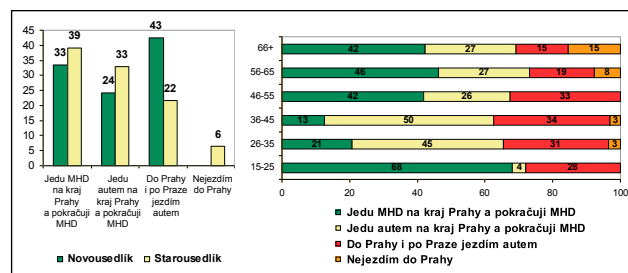
#### Doprava do zaměstnání, časová vzdálenost pracovišť

Doba, kterou obyvatelé stráví dojížděním do práce či školy je poměrně dlouhá (viz obr. 16 a 17). Je třeba si uvědomit, že se jedná o průměrné hodnoty, ve kterých jsou započítány i cesty do zaměstnání pracujících v obci. Doba dojíždění statisticky významně závisí na věku a vlastnictví automobilu – lidé nevlastnící automobil dojíždějí déle.



Obr. 16 a 17: Jak dlouho cestujete do práce (do školy)? (průměrná hodnota v minutách)

Vzhledem k silné vazbě na Prahu jsme zjišťovali, jakým způsobem se lidé do Prahy dopravují. Novousedlíci více využívají auto (obr. 18), dále závisí způsob dopravy na věku – mladší také více využívají auto (obr. 19).

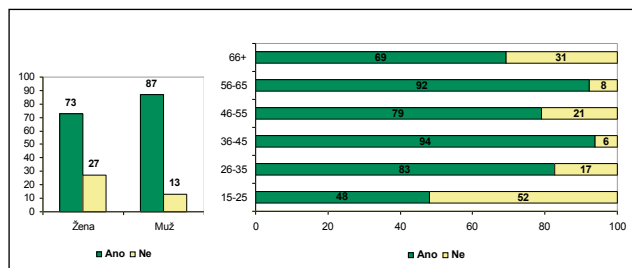


Obr. 18 a 19: Jak se dopravujete do Prahy?

Vzhledem k velkým intervalům autobusů a výše popsané kratší době dojíždění pro majitele automobilů a velké využití automobilu (při cestách mimo Prahu bylo jeho využití

ještě výraznější) je vhodné sledovat, kdo nemůže automobil používat a kdo ho nevlastní. Vlastnictví automobilu statisticky významně závisí na pohlaví a věku respondenta (viz obr. 20 a 21). Objevují se přitom obvyklé tři výrazné skupiny, které automobil nevlastní nebo ho nemohou používat:

- teenageři – jsou příliš mladí pro získání řidičského oprávnění,
- ženy v domácnosti s jedním automobilem – pokud je doprava manžela do zaměstnání závislá na automobilu, používá ho pouze on,
- staří lidé se zdravotními problémy znemožňující řízení.



Obr. 20 a 21: Vlastníte automobil? – dle pohlaví a věku respondentů

### Rozhodování mezi dopravními prostředky

Dopravní chování obyvatel je možno s pomocí faktorové analýzy popsat pomocí čtyř faktorů (lze si je představit jako např. určité typy úvah), které mají pro každého člověka různou váhu, lze ale stanovit jejich váhu v rámci celé obce.

Jednotlivé faktory lze charakterizovat takto:

**Faktor 1: MHD má své výhody, váha 30** – úvaha směřuje k preferenci MHD, zdůvodňována je racionálně na základě zvážení hlavních charakteristik (rychlost, bezpečí, pohodlí).

**Faktor 2: autem jezdím rád, váha 12** – ryze emotivní úvaha směřuje k preferenci automobilu bez zvažování skutečných dopadů rozhodnutí (svědčí o tom např. představa o ekologičnosti automobilu ve srovnání s MHD). Jednoduše řečeno – za rozhodnutím stojí to, že člověk jezdí autem rád.

**Faktor 3: auto = flexibilita, váha 10** – úvaha postavená na jednom rozhodujícím požadavku, kterým je flexibilita – možnost dojet kamkoli vede k preferenci automobilu.

**Faktor 4: auto = fyzické pohodlí, váha 8** – úvaha postavená na jiném rozhodujícím požadavku, kterým je fyzické pohodlí (nemačkat se, nepřestupovat, nemuset chodit pěšky) vedoucí k preferenci automobilu.

Z hlediska významnosti těchto faktorů v rozhodování různých skupin, lze konstatovat, že:

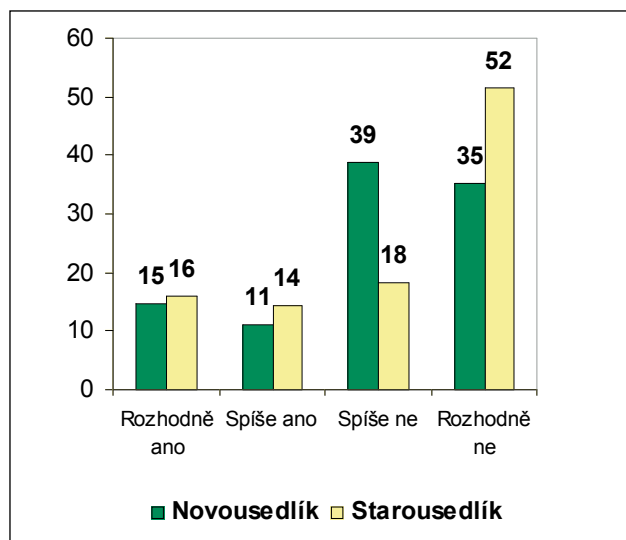
1. Význam faktorů nesouvisí s pohlavím, věkem ani příjmem domácnosti.
2. Novousedlíci více tíhnou k faktoru 2 než starousedlíci. Důvodem může být, že lidé, kteří tíhnou k faktoru 1, pravděpodobně do obce přicházejí v menší míře a raději se stěhují jinam. Zatímco dostupnost Prahy pomocí MHD v jiných lokalitách (okolo příměstské železnice a páteřních autobusových linek) se stále zlepšuje, v obci zatím stagnuje.
3. Vlastníci automobilu více tíhnou k faktoru 4 než ti, kteří ho nevlastní, respondenti, kteří nevlastní automobil více tíhnou k faktoru 1 než ti, co ho vlastní.

### Doprava – shrnutí a závěry pro plánování

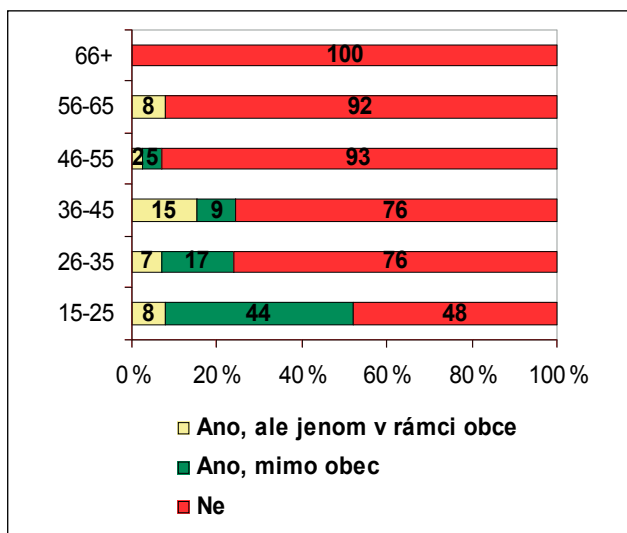
| Shrnutí   | Navržená opatření s územním průmětem  |
|---|---|
| Existuje velká závislost na automobilu. Tři skupiny, které nemohou automobil používat – teenageři, ženy v domácnosti s jedním automobilem a staří lidé se zdravotními problémy znemožňující řízení – jsou z hlediska prostorové mobility obce diskriminováni. | Vytvořit síť bezpečných pěších a cyklistických cest do obcí s větší frekvencí autobusových spojů (Dolní Břežany, Jesenice, Písnice).  |
| Zásadní změny v preferenci MHD jsou vzhledem k rozhodování obyvatel nedosažitelné. Jediná, alespoň částečně účinná cesta, je zvýšit pohodlí odstraněním přestupu při cestě do Prahy.  | Úpravy silničních komunikací tak, aby v budoucnu bylo možné zajistit přímou autobusovou linku na metro (přímé spojení Hodkovice – Písnice).<br>Zvýšit efektivitu provozu autobusů podporou pracovních míst – tím se zvýší využití autobusů opačným směrem oproti dnes hlavnímu přepravnímu proudu (ráno do Prahy, odpoledne zpět) a bude reálnější přímou linku zajistit. |

### Bydlení

Bývá diskutováno, zda jsou noví obyvatelé suburbii se svým bydlením spokojeni a zda se nechtějí opět odstěhovat. Dvě otázky na toto téma mohou nastínit situaci v obci (viz obr. 22 a 23). V případě možnosti by se stěhovalo více starousedlíků než novousedlíků. Skutečně se stěhovat plánuje 19 % obyvatel, není zde statisticky významný rozdíl mezi staro- a novousedlíky, naopak se objevuje jednoznačná souvislost s věkem – nejvíce plánovaných stěhování se vyskytuje ve věkové skupině 15–25 let.

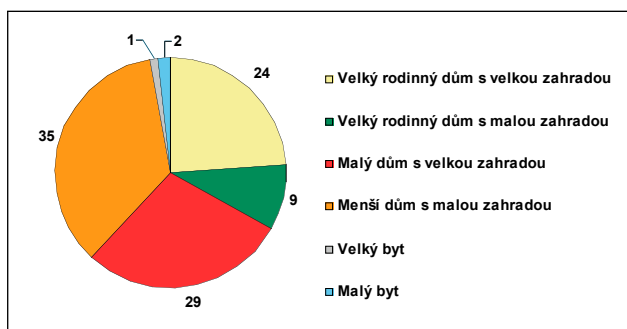


Obr. 22: Stěhoval byste se, pokud by to šlo?



Obr. 23: Plánujete se stěhovat? – dle věku respondentů

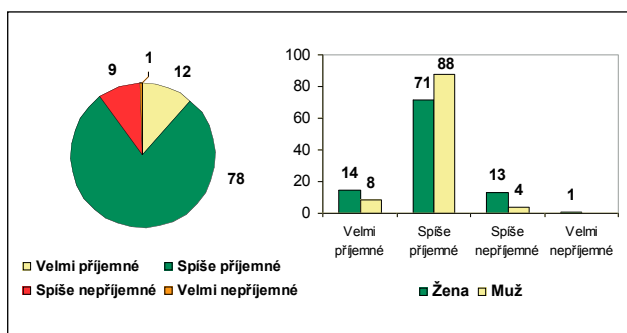
Z hlediska preferencí způsobu bydlení je poměrně zajímavé, že respondenti automaticky nehodnotí větší dům nebo zahradu jako lepší (viz obr. 24). Lze z toho usuzovat, že zvažují i udržování a skutečné využití domu a zahrady. Zároveň výsledky naznačují, že menší parcely a domy nemusí být pouze vnuceny regulací v zájmu dosažení vyšší hustoty osídlení pro ekonomičtější provoz infrastruktur, ale že mají i své přirozené zájemce.



Obr. 24: Výsnné bydlení

### Celkové hodnocení obce, rozvojové scénáře

Životního prostředí celkově je vnímáno jako spíše příjemné (viz obr. 25 a 26). Názory staro- a novousedlíků se neliší, rozdíl se projevuje dle pohlaví – ženy mají více vyhraněné názory. Hodnocení tedy veskrze pozitivní, je ale zřejmé, že obyvatelé cítí, že by prostředí mohlo být lepší.



Obr. 25 a 26: Vnímání životního prostředí – celkově

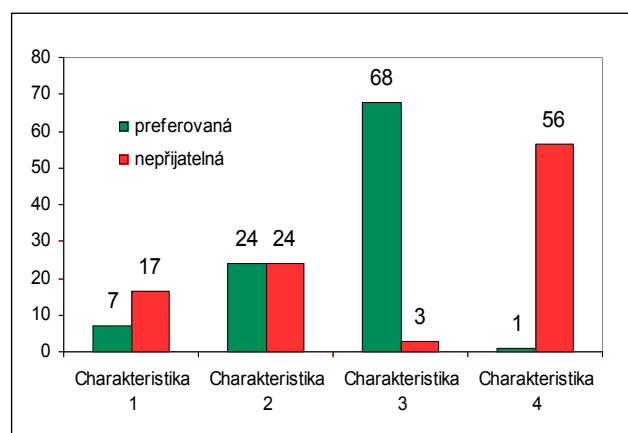
### Postoj k možnostem budoucího rozvoje

Pro posouzení priorit budoucího rozvoje byly vytvořeny čtyři modelové rozvojové scénáře – možnosti budoucí podoby obce. Úvaha byla postavena na hlavních proměnných změna/zachování charakteru sídel a sociálně heterogenní/homogenní a ostatní údaje byly doplněny, aby celek tvořil bezrozporný obraz. Uvádíme zestručněný popis charakteristik:

1. Vesnice pro bohatší – mírný nárůst počtu obyvatel na cca 1 300, velké parcely s růstem kvality prostředí povedou k selekci nových příchozích a růstu zastavěného území cca o jednu čtvrtinu. Vazby na Prahu posilují, postupně ubývá méně kvalifikovaných pracovních míst a zemědělství, objevují se náročnější služby v menším množství. Charakter sídla se nemění.
2. Přerod na městečko – velký nárůst počtu obyvatel na cca 2 800, nové centrum přinese obchod, služby, občanskou vybavenost. Přibývá pracovních příležitostí v obci, zlepšuje se MHD. Celkově se mění charakter sídla.
3. Vesnice pro všechny – nárůst počtu obyvatel na cca 1 500, různě velké parcely povedou k pestré skladbě nových příchozích a růstu zastavěného území cca o jednu čtvrtinu. Zesiluje vazba na Dolní Břežany, vazby na Prahu zůstávají, zachování zemědělství, objevuje se rekreační využití v krajině. Charakter sídla se nemění.
4. Privatizace krajiny – mírný nárůst počtu obyvatel na cca 1 300, opravdu velké parcely povedou k selekci nových příchozích a růstu zastavěného území cca 2x. Vazby na Prahu posilují, mizí kvalifikovaná pracovní místa a zemědělství, objevují se náročnější služby v menším množství. Charakter sídla se mění na několik uzavřených komunit.

Respondenti vybírali jednu preferovanou a jednu nepříjemnou charakteristiku. Zajímavého výsledku přitom dosáhla charakteristika 2, která je na druhém místě jak v preferencích, tak v nepříjemnosti (viz obr. 27).

Výsledky tak jednoznačně směřují ke strategické vizi vesnice s regulovaným růstem a cílenou vazbou na sousední Dolní Břežany, které se v současné době proměňují na plnohodnotné město.



Obr. 27: Preferované a nepříjemné scénáře budoucího vývoje



## Shrnutí

Pro vyvozování jednoznačných závěrů by bylo nutné podobný výzkum provést ještě v řadě jiných lokalit. Přesto si s tímto vědomím dovolujeme vyvodit následující závěry – mohou být chápány jako hypotézy:

**1. Obyvatelé řadu problémů pocítují, ale ne tak silně, jako experti.** Životní prostředí celkově hodnotí jako spíše příznivé – tedy jako příznivé, ale zároveň s řadou možností ke zlepšení. To je poměrně logické – v zájmu zachování svého duševního zdraví nemohou své bezprostřední okolí hodnotit radikálně. Pokud tedy experti budou schopni formulovat svá zjištění s taktem a návrhy především pozitivně, mají šanci najít mezi obyvateli podporu, volba silového konfrontačního způsobu jednání a argumentace je vyražením otevřených dveří. Pokud budou zjištění formulována takovým způsobem, že se obyvatel osobně dotknou, připraví se experti svojí neobratností o spojení.

**2. Krajina se s příchodem novousedlíků stává důležitým tématem.** Na prvním plánovacím setkání při hodnocení priorit zaujal problém absence cest v krajině 2. místo (za problémy MHD). Při stanovování priorit námětů k řešení již zaujal spolu s možnostmi sportovních aktivit první dvě místa. I když zatím se zájem o krajinu nepromítl do konání obyvatel ve formě spontánní akce iniciované „odspoda“, větší důraz na rekreační funkci krajiny může v budoucnu nastartovat změny jejího vy-

užití a začít potlačovat v současné době dominantní produkční funkci. Tím se pro oficiální představitele ochrany přírody a krajiny i ekologicky zaměřené občanské iniciativy otevírá možnost připojit se k zájmu o zlepšení stavu krajiny a představit veřejnosti také ekologické hledisko a podpořit biologickou funkci krajiny. V řadě opatření se totiž mohou obě funkce doplňovat. Bez této spolupráce by dle výše uvedených zjištění (malá reflexe ekologické stability a celkového stavu krajiny obyvateli Zlatník-Hodkovic, motivace ke změnám vycházející pouze z rekreačních a estetických potřeb) byla realizace nových krajinných prvků zaměřena pouze na rekreační využití a jejich biologická funkce by byla spíše vedlejším efektem než záměrem.

**3. Paušalizovat a vycházet ze sdílených představ nelze.**

V řadě případů byly rozdíly mezi oběma sídlími jedné obce větší, než rozdíly mezi staro- a novousedlíky. Sociální prostředí obce nemusí být zdaleka tak špatné, jak se traduje. Je dost dobře možné, že současná vlna suburbanizace již dosáhla svého zenitu a že se proto jako důležité téma objevuje přetváření současných struktur a odstraňování jejich problémů. Přitom je třeba si uvědomit, že regulace může konzervovat stav nebo zabránit při probíhajících změnách prostředí tomu nejhoršímu, nemůže ale sama o sobě potřebné změny iniciovat. A tak stojí před urbanisty kromě úkolu zajistit, aby nová zástavba, která ještě přibude, neopakovala chyby minulosti, ještě další důležitá výzva – porozumět klíčovým aktérům v území a umět je do plánování zapojovat.

*Ing. arch. Petr Klápště  
Bc. Miloš Říha  
Ing. Eva Klápšťová  
Prostor Plus. EU, s.r.o.*

# Suburbanizace a systém veřejných prostorů

Alena Mocová

*Veřejné prostory byly vždy společenskou platformou utvářející vazby mezi lidmi. Jsou srdcem města, propojují ohniska aktivit a vytvářejí ucelené systémy dodávající území vlastní identitu, atraktivitu a smysl, proč právě na tomto místě žít. Neomezují se pouze na uliční přístupové prostory obytné zástavby, ale váží se na aktivity, „magnety“, které propojují. V podobě upravených náměstí, ulic a parků se váží na občanskou vybavenost a veřejné budovy a zároveň se prolínají obytnou zástavbou.*

## Porovnání kvality veřejných prostorů na poč. 20. st. a poč. 21. st.

### Kvalita veřejných prostorů zahradních měst

Období průmyslové revoluce vyvolalo koncentraci obyvatel do měst, ale tím i zhoršování životních podmínek uvnitř měst. Situace vyvolala reakci urbanistů vedoucí ke snaze vytvořit „zdravější“ město. Na konci 19. stol. se objevuje myšlenka tzv. „zahradních měst“ – osobnosti Ebenezeera Howarda, která v podobě komplexních celků „satelitů“ v sobě spojovala výhody městského i venkovského prostředí s dostatkem kvalitních veřejných prostorů a zeleně. Ideální město, navržené pro 30 tis. obyvatel, mělo být okrouhlého tvaru, protkáno systémem bulvárů, které by protínaly hlavní třídu lemovanou stromořadími.

Na základě těchto idejí vzniká r.1902 v Anglii první zahradní město – Letchworth. Po něm vznikají zahradní předměstí jiných větších měst jako je londýnské Hampstead Garden Suburb a ve 20. letech město Welwyn City. Rovněž první pražská předměstí na poč. 20. století nezapřou inspiraci anglickými myšlenkami. Nejznámějšími pražskými zahradními městy je Ořechovka stavěná od r. 1919 podle projektu Jaroslava Vondráka a Jana Šenkýře s ústředním Macharovým náměstím nebo dále Spořilov s centrálním parkem.

### charakteristika zahradních měst

- komplexní územní celek = polyfunkční satelit
- s občanskou vybaveností v docházkové vzdálenosti
- navázání na MHD
- prolínání různých aktivit
- provázaný systém pěších tras
- parky a zeleň
- ozeleněné ulice
- podíl soukromého prostoru na spoluvytváření prostoru veřejného

### Současná výstavba kolem velkých měst – kolonie RD nebo satelity?

V dnešní době, podobně jako na poč. 20. století, se potýkáme s procesy suburbanizace, vyvolávanými však z jiných hledisek. V poválečném období se prvními formami suburbii stala panelová sídliště, která se po roce 1989 z důvodu nekomplexnosti území a absence tradičního veřejného prostoru začala opouštět. Veřejné prostory však zmizely i z výstavby současných předměstí, kde převládlo spíše realitní chápání výstavby kladoucí důraz na rychlý zisk. Kolem velkých měst dnes vidíme kolonie RD, někdy nesprávně nazývané satelity, které jsou ve své historické podstatě po-

lyfunkční celky. V současných koloniích RD se velmi často setkáváme s pouze soukromým prostorem, vymezeným vysokými netransparentními ploty a veřejným prostorem, omezeným v podobě komunikací tvořících koridory.

### charakteristika

- často nekomplexní území = kolonie RD, nikoliv satelit
- bez občanské vybavenosti, absence veřejných prostorů
- závislost na automobilu
- téměř „nulová“ nabídka aktivit, v lepším případě umístění dětského hřiště
- absence dominanty, centrálního prvku
- pěší pohyb omezen pouze na úzký chodník
- zeleň pouze na vlastním pozemku
- ozelenění ulic je výjimečné

### Příklad – Praha

Součástí projektu „suburbanizace a veřejné prostory“ byla rovněž snaha nalézt pozitivní příklad realizované lokality kolem Prahy. Výsledek se omezil na nalezení škály velmi si podobných kolonií RD (Hostivice, Jeneč...) obklopujících Prahu. V obci Zeleneč byl však nalezen i jiný příklad se snahou o dílčí zlepšení v oblasti veřejných prostorů. Obec Zeleneč se nachází SV od Prahy na železniční trati Praha – Lysá n/L. Roku 2009 se zde dokončuje nová obytná výstavba tvořící architektonicky ucelenou část obce. Jedná se o kompaktní řadovou zástavbu, v jejímž malém centru se nachází dětské hřiště a zelené kurty. Transparentní oplocení v ulicích působí odlehčeným dojmem. Architektura domů je kvalitní, však v tomto širokém uplatnění může působit poněkud jednotvárně a také stísněně. Pozitivním řešením je zřejmá snaha o vytvoření alespoň malého veřejného prostoru, snaha o ozelenění ulic, dláždění chodníků a přístupových cest.

### Pohled do zahraničí

S procesy suburbanizace a jejich důsledky se setkáváme po celém světě. Některá města se problematice snaží čelit tak, že myšlenkově navazují na principy komplexních celků zahradních měst. Takovým příkladem je i město Nantes.

### Příklad – Nantes

Město Nantes je metropolí regionu Loire Atlantique, s celkovou aglomerací dosahuje 300 tis. obyvatel. Řešení problematiky předměstí, důsledky migrace a veřejný prostor jsou pro toto město prioritou. Díky přístupu města a osvícenosti odpovědných lidí se dnes město Nan-

# SUBURBANIZACE A SYSTÉM VEŘEJNÝCH PROSTORŮ

## 1. kvalita veřejných prostorů obytných souborů zahradních měst na poč. 20.stol.

Veřejné prostory byly vždy společenskou plochou, sdílejí měly využití. Jako veřejné prostory, představují místa v rámci celkové územní organizace, která určuje, jakou roli a jaké funkce mají v rámci celkové územní organizace. V období uplynulých století, ale zejména na začátku 20. století, vznikaly v zahradních městech nové typy veřejných prostorů, které se odlišovaly od tradičních veřejných prostorů měst. Tyto nové typy veřejných prostorů byly navrženy jako součást celkové územní organizace zahradních měst, která byla navržena jako součást celkové územní organizace zahradních měst. Tyto nové typy veřejných prostorů byly navrženy jako součást celkové územní organizace zahradních měst, která byla navržena jako součást celkové územní organizace zahradních měst.



## 3. pohled do zahraničí příklad Nantes - Francie

Město Nantes - metropole regionu Loire Atlantique, s aglomerací 300 tis. obyvatel. Realizace zahradních měst, které byly navrženy jako součást celkové územní organizace města. Tyto nové typy veřejných prostorů byly navrženy jako součást celkové územní organizace města, která byla navržena jako součást celkové územní organizace města.



## 2. současná výstavba kolem velkých měst - "satelity" na poč. 21.stol.

Nová nekomplexní území bez občanské vybavenosti. V současné době se kolem velkých měst vytvářejí nové typy veřejných prostorů, které jsou navrženy jako součást celkové územní organizace města. Tyto nové typy veřejných prostorů byly navrženy jako součást celkové územní organizace města, která byla navržena jako součást celkové územní organizace města.



## příklad Zeleně u Prahy

Obec Zeleně se nachází v blízkosti Prahy. V roce 2009 byl dokončen nový územní plán, který zahrnuje realizaci veřejných prostorů, které jsou navrženy jako součást celkové územní organizace obce. Tyto nové typy veřejných prostorů byly navrženy jako součást celkové územní organizace obce, která byla navržena jako součást celkové územní organizace obce.



## 4. syntéza, shodnocení možností současného a budoucího řešení při realizaci veřejných prostorů



tes zařazuje do světové desítky měst s nejlepšími životními podmínkami. „Satelitní“ obytné čtvrtě jsou řešeny komplexně, mají vždy své malé centrum, jsou napojeny na MHD, jejich ulice jsou plné zeleně. Město se v dnešní době snaží napojit tato předměstí na systém rychlodrážní tramvaje, jejíž trasa se prodlužuje za hranice silničního obvodu. Roku 2009 by měl být dále dokončen projekt využití systému tram-train, kdy speciální tramvaj bude moci využívat železniční koleje a dokáže tak spojit vzdálenější obec přímo s centrem města. Zajímavé je i rozvržení zeleně ve městě. Zeleň se v podobě paprsků – systémů parků – dostává ven i za hranice silničního okruhu a tvoří přirozený kontakt města s okolní krajinou. Každý z parků má své jedinečné tematické zaměření. Toto rozvržení brání vzniku souvislého prstence obytné zástavby kolem města.

## Syntéza možností současného a budoucího řešení při realizaci veřejných prostorů

- Shrnutí:
- Vytvářet trvalé hodnoty podporující trvale udržitelný rozvoj,
  - nalézt vyváženou racionální hustotu zastavění v poměru k veřejným prostorům,
  - podpora MHD,
  - vytvářet polyfunkční prostory podporující veřejný život – malé centrum, stmělující prvek, drobná občanská vybavenost,
  - vytvářet obec jako komplexní území, nikoliv kolonie rodinných domů,
  - vytvářet provázané systémy pěších a cyklistických tras a prostupnost do okolní krajiny,
  - dát prostorům vlastní identitu, autenticitu, tematiku,
  - podpora zeleně.

Ing. arch. Alena Mocová  
Helika, a.s.



## Odlišnosti vývoje regionů českých měst

Milan Körner

Specifikem suburbánního vývoje měst ČR je výrazné rozšíření administrativního území měst, ke kterému došlo zejména v období po r. 1970.

Týká se to jak Prahy, která se zvětšila ze 290,2 km<sup>2</sup> (1970) na 495,3 (1980), tj. o 205 km<sup>2</sup>, tak většiny krajských měst. Tento vývoj je výrazně odlišný od jiných zemí, kde ke zvětšování administrativního rozsahu měst dochází zcela výjimečně.

Příčleněna byla především velmi málo zalidněná území, takže hustota zalidnění výrazně klesla.

Změny v hustotě obyv./km<sup>2</sup> mezi r. 1970 a 1980, územní zisky a nárůstky počtu obyvatel:

kompaktní území města. Kompaktní území měst je často ještě výrazně užší než administrativní vymezení v r. 1970.

Proto lze v řadě případů sledovat suburbanizaci jako vnitřní (v rámci administrativního území jádrového města) a vnější (za jeho hranicemi).

Vnitřní suburbanizace by mohla být výrazně regulována v rámci celkové koncepce rozvoje města, avšak i to se zcela nedaří, ačkoliv v podstatě ve všech sledovaných městech jsou rozsáhlé přestavbové plochy.

Ze sledovaných měst (mimo Prahy) vykazují nejvyšší využití území České Budějovice. Relativně nízká nabídka ploch v rámci administrativního území se proto promítá do znač-

|                  | 1970            |                       | 1980            |                       | rozdíl 1970–1980 |       | 2008                  |
|------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|------------------|-------|-----------------------|
|                  | km <sup>2</sup> | obyv./km <sup>2</sup> | km <sup>2</sup> | obyv./km <sup>2</sup> | km <sup>2</sup>  | obyv. | obyv./km <sup>2</sup> |
| Praha            | 290,2           | 3 931,1               | 495,3           | 2 386,8               | 205,2            | 41,4  | 2 485,3               |
| Brno             | 229,1           | 1 502,4               | 230,4           | 1 612,4               | 1,3              | 27,3  | 1 609,2               |
| Ostrava          | 141,9           | 2 094,4               | 214,0           | 1 505,1               | 72,1             | 24,9  | 1 436,5               |
| Plzeň            | 94,7            | 1 611,4               | 124,7           | 1 368,9               | 50,0             | 18,1  | 1 229,5               |
| Olomouc          | 41,6            | 2 149,0               | 116,0           | 856,0                 | 74,4             | 9,9   | 970,0                 |
| Liberec          | 58,3            | 1 440,8               | 110,6           | 867,1                 | 52,3             | 11,9  | 951,0                 |
| České Budějovice | 37,2            | 2 067,2               | 48,7            | 1 815,2               | 11,5             | 11,5  | 1 706,8               |
| Hradec Králové   | 82,3            | 978,1                 | 102,1           | 941,2                 | 19,8             | 15,6  | 894,9                 |
| Ústí n. L.       | 40,7            | 1 953,3               | 96,8            | 923,6                 | 56,1             | 9,9   | 1 013,8               |
| Pardubice        | 35,9            | 1 986,1               | 69,3            | 1 326,1               | 33,4             | 20,6  | 1 157,0               |

Z ostatních statutárních měst vykazují nejvyšší hustotu zalidnění města Teplice (2 165 obyv./km<sup>2</sup>), Kladno (1 885 obyv./km<sup>2</sup>), Chomutov (1 705 obyv./km<sup>2</sup>) a Mladá Boleslav (1 541 obyv./km<sup>2</sup>).

V r. 1970 s výjimkou Hradce Králové všechna sledovaná krajská města dosahovala hustoty zalidnění nad 1,5 tis. obyv./km<sup>2</sup>, Ostrava, Olomouc a České Budějovice nad 2 tis. obyv./km<sup>2</sup> a Praha téměř 4 tis. obyv./km<sup>2</sup>. Byla tedy vymezena relativně kompaktně.

V následném období však některá města výrazně rozšířila své území, Ústí n. L. a Olomouc dokonce na více než dvojnásobek.

Hustota zalidnění českých měst sledovaného významu je výrazně nižší než u obdobných měst v zahraničí. Z tohoto pohledu jsou z českých krajských měst srovnatelné jen České Budějovice a dále některá výše uvedená statutární města. Z těchto důvodů nelze v ČR suburbanizaci chápat jako rozvoj za hranicemi města, ale jako rozvoj mimo dosavadní

ného rozvoje (především bydlení) v příměstském území.

Rozvoj příměstského území hl. m. Prahy je sice po uplynulých 60 letech (1929–1989) zdánlivě dynamický. Nárůsty počtů obyvatel jsou však souhrnně menší než v okrajových (vnějších) městských částech hl. města, kde ve výrazně vyšším podílu jsou realizovány vícepodlažní obytné soubory. Ty jsou pochopitelně též „suburbanizací“.

Ovlivňování (regulace) rozvoje v širším regionálním kontextu dnes postrádá efektivní oporu v legislativě (nejen) územního plánování. Obecné teze jsou obtížně aplikovatelné, neboť postrádají parametrické vyjádření. Určitá regulace zastavitelného území je možná z hlediska ochrany přírody a půdního fondu, z hlediska koncepce rozvoje území však je vzhledem ke své jednostrannosti někdy problematická.

Na rozdíl od některých zemí nejsou v ČR nastaveny základní (ekonomické) parametry, které by směřovaly k „vyvážené“ kooperaci samosprávných obcí v rozvoji jejich území.

Značným problémem je též nadměrná atomizace příměstského území na velký počet malých obcí. Tato skutečnost zatím jen ve výjimečných případech vede ke spolupráci sousedních obcí na společném rozvoji, který by využíval rozdílné potenciály jednotlivých území.

Do současného suburbálního „rozvoje“ osídlení se promítá nedostatek pozitivních skutečností ze vzájemné spolupráce obcí na straně jedné, a ne vždy optimální rozvojové ambice řady obcí na straně druhé.

Negativní skutečností rozvoje měst je výrazné opožďování plánovaných investic do veřejné infrastruktury, často dochází k realizaci rozvojových záměrů (většinou v souladu s územními plány obcí) před dokončením veřejné, zejména dopravní infrastruktury, jejímiž investory jsou stát a kraje. Nedostatkem naprosté většiny územních plánů obcí je stanovení priorit veřejných investic a na ně navazující etapizace využití rozvojových ploch. V podstatě žádný územní plán nevykazuje posouzení realizovatelnosti z hlediska ekonomických souvislostí. Přesto existují příklady dobré spolupráce zastupitelstev s privátními subjekty, směřující ke komplexnímu rozvoji území těchto obcí.

V některých případech též dochází ke společnému řešení problémů sousedních obcí.

Nová bytová výstavba (1997–2007) je jen ve výjimečných případech rozvíjena ve vazbě na příměstskou železniční dopravu.

Jsou to dle intenzity (počet bytů/tis. obyv./rok) tato města (obce) s více jak 100 dokončenými byty:

|                      | okr.             | intenzita | počet dokončených bytů |
|----------------------|------------------|-----------|------------------------|
| Rudoltice            | Ústí n. Orlicí   | 28,8      | 313                    |
| <b>Hostivice</b>     | Praha-západ      | 28,6      | 1 541                  |
| Bílovice n. Svitavou | Brno-venkov      | 20,5      | 545                    |
| <b>Milovice</b>      | Nymburk          | 20,4      | 1 084                  |
| Rudná                | Praha-západ      | 19,6      | 709                    |
| Boršov n. Vltavou    | České Budějovice | 16,7      | 193                    |
| Čeladná              | Frydek-Místek    | 15,2      | 352                    |
| <b>Roztoky</b>       | Praha-západ      | 13,4      | 885                    |
| Vejprnice            | Plzeň-sever      | 11,3      | 321                    |
| Nučice               | Praha-západ      | 10,8      | 113                    |
| <b>Kuřim</b>         | Brno-venkov      | 10,6      | 1 085                  |

Pozn.: zvýrazněna města nad 5 tis. obyv.

Další významná města/obce na železničních tratích zaznamenala jen relativně malý rozvoj:

|                   | okr.             | intenzita | počet dokončených bytů |
|-------------------|------------------|-----------|------------------------|
| Dobřichovice      | Praha-západ      | 8,2       | 256                    |
| Úvaly             | Praha-východ     | 7,5       | 395                    |
| Černošice         | Praha-západ      | 7,3       | 292                    |
| Dobřany           | Plzeň-jih        | 6,5       | 412                    |
| Starý Plzenec     | Plzeň-město      | 5,6       | 265                    |
| Tišnov            | Brno-venkov      | 5,1       | 466                    |
| <b>Čelákovice</b> | Praha-východ     | 5         | 559                    |
| Hluboká n. Vlt.   | České Budějovice | 4,7       | 237                    |
| <b>Benešov</b>    | Benešov          | 4,3       | 773                    |
| <b>Říčany</b>     | Praha-východ     | 3,9       | 484                    |
| Králův Dvůr       | Beroun           | 3,7       | 234                    |
| <b>Beroun</b>     | Beroun           | 3,4       | 662                    |

Pozn.: zvýrazněna města nad 10 tis. obyv.

Nejvýznamnější rozvojové obce naopak leží mimo koridory příměstské železnice. To je zásadní rozdíl od západních zemí, kde rozvoj příměstského území je výrazně koncentrován do koridorů S-Bahn. Dalším významným rozdílem v ČR je nárůst malých obcí bez významnější obslužné funkce a nabídky pracovních příležitostí.

K posilování lokálních center příměstského území velkých českých měst dochází jen zcela výjimečně. Jedná se zejména o několik měst v kategorii 5–10 tis. obyv. v okolí hl. m. Prahy.

Ve třech případech (Jesenice, Hostivice a Černošice) je rozvoj vlastního centra (POÚ) dynamičtější než jeho spádového obvodu (SO POÚ). Přibližně srovnatelný je vývoj centra a spádového území u stagnujících obvodů (Kostelec n. Č. L., Týnec n. Sáz. a Jílové u Prahy). Ve všech ostatních případech počet obyvatel center roste pomaleji než počet obyvatel spádového obvodu. Město Lysá n. L. stagnuje a město Český Brod dokonce v počtu obyvatel klesá.

Nejvýznamnějšími centry příměstského území Prahy jsou města Brandýs n. L.-St. Boleslav (17 tis. obyv.) a Říčany (13 tis. obyv.).

Centra (POÚ) Roztoky a Hostivice překročila velikost 7 tis. obyv., Černošice 6 tis. obyv., Jesenice se přiblížila velikosti 6 tis. obyv. Město Milovice zvýšilo počet obyvatel na 8,7 tis. obyv. a je nyní větší než POÚ Lysá n. L. (8,5 tis. obyv.). Pod velikostí 5 tis. obyv. v příměstském území hl. m. Prahy jsou centra (POÚ) Jílové u Prahy, Mníšek pod Brdy, Kamenice a Kostelec n. Č. L.

S výjimkou Jílového u P. spádové obvody těchto center (POÚ) mají méně než 10 tis. obyv.

Více než 30 tis. obyv. mají spádové obvody Říčán (37,6 tis.) a Brandýs n. L.-St. Boleslav (33,2 tis.), více než 20 tis. obyv. pak spádové obvody Hostivice (26,5 tis.), Lysá n. L. (20,8 tis.), Roztoky (20,9 tis.) a Jesenice (20,6 tis.).

Největší nárůsty obyvatel zaznamenaly následující SO POÚ:

| SO POÚ         | relativně | absolutně | obyv. tis. |
|----------------|-----------|-----------|------------|
| Jesenice       | 74,5      | 10 340    | 20,6       |
| Kamenice       | 38,8      | 1 936     | 6,0        |
| Lysá n. L.     | 34,1      | 6 206     | 20,8       |
| Úvaly          | 33,5      | 3 669     | 13,8       |
| Hostivice      | 31,6      | 6 906     | 26,5       |
| Říčany         | 25,6      | 8 225     | 37,6       |
| Roztoky        | 24,3      | 4 298     | 20,9       |
| Odolena Voda   | 22,4      | 3 367     | 17,7       |
| Černošice      | 20,5      | 3 549     | 18,4       |
| Jílové u Prahy | 19,5      | 2 895     | 16,0       |

*mimo střední Čechy*

|                 |      |       |      |
|-----------------|------|-------|------|
| Šlapanice*      | 14,5 | 8 407 | 58,0 |
| Kuřim           | 14,2 | 2 891 | 20,4 |
| Hluboká n. Vlt. | 12,0 | 910   | 7,4  |

\* SO POÚ zahrnuje významnou část okresu Brno venkov, je zároveň SO ORP

Velikosti jednotlivých SO POÚ (v počtu obyvatel) jsou velice rozdílné od Kamenice s cca 6 tis. obyv. po Šlapanice s téměř desetinásobkem. Pro srovnání jsou proto významnější relativní údaje odrážející dynamiku vývoje. Zde se výrazně odlišuje SO POÚ Jesenice. Toto území leží ve vzdálenosti 10–15 km od centra Prahy a převážně lze charakterizovat jako kvalitní obytné území.

Rozvoj regionů některých českých měst pochopitelně souvisí s jejich ekonomickou prosperitou. Přes relativně velké regionální rozdíly v ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů větších (např. statutárních) měst se tato skutečnost zatím výrazně nepromítla do jejich významnějších ztrát z hlediska počtu obyvatel.

To je též významná odlišnost od jiných (zejména západních) zemí. Rychle narůstající počet neobydlených bytů (vč. nových spekulativně postavených) by měl být důvodem k vážnému zamyšlení.

Lepší „hospodaření“ se stávajícími fondy by rozhodně bylo větším přínosem než živelný rozvoj na nových plochách, sledovaných často ve značně nadhodnocených rozvojových záměrech měst a obcí.

Současná územně plánovací legislativa požaduje posouzení naplňování územních plánů. Přesto jsou i v případech minimálního využití zastavitelných území ve změnách územních plánů navrhovány plochy nové. Dosavadní, často dlouhodobě nevyužitá, však nejsou vypouštěny.

Probíhající ekonomická krize může znamenat opuštění mnoha projektů nebo jejich dlouhodobé pozastavení. V důsledku toho snad i přehodnocení některých rozvojových ambicí měst a obcí. To se týká většiny územních plánů obcí, které nereflktují reálný rozvojový potenciál ani širší souvislosti územního rozvoje.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.  
AURS, s. r. o.*



## Rozrůstání měst – řešení nebo problém?

### Informace z mezinárodní konference, Praha, květen 2009

Jan Fibiger

Dne 21. května 2009 se v Praze v Inovačním a vzdělávacím centru České stavební akademie (Domě ABF) uskutečnila mezinárodní konference na téma **Rozrůstání měst – řešení nebo problém?** Konferenci organizovala Agora Central Europe ve spolupráci s Nadací ABF a s podporou Visegrad Fund a Ministerstva pro místní rozvoj. Konferenci zahájila a řídila RNDr. Ivana Bursíková, ředitelka společnosti Agora.

Konference byla vyvrcholením řady odborných setkání, seminářů a fór, které se v poslední době zaměřily na problematiku suburbanizace a možnost trvalé udržitelnosti rozvoje našich sídel. Jmenujme za všechny: seminář pořádaný AUÚP (Asociace pro urbanismus a územní plánování) s názvem SUBURBANIZACE, Fórum českého stavitelství pořádaný SPS (Svaz podnikatelů ve stavebnictví) s názvem SUSTAINABLE CONSTRUCTION a konečně EVROPSKÉ FÓRUM POLITIK ARCHITEKTURY PRAHA, pořádané ČKA (Českou komorou architektů) v rámci předsednictví ČR v EU za účasti zástupců všech evropských zemí.

Součástí konference bylo i otevření rozsáhlé výstavy, výstupu z výzkumu Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, která důkladně analyticky popisuje současnou situaci suburbanizace v ČR.

Jednání konference Rozrůstání měst – řešení nebo problém? přirozeně navázalo na předešlá poznání a v úvodním panelu odborníků byly shrnuty hlavní poznání a doporučení v obecné úrovni. Panelu se účastnili: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc. (FA ČVUT); Ing. Pavel Křeček (ČKAIT); RNDr. Tomáš Kostecký, CSc. (Sociologický ústav Akademie věd ČR); doc. RNDr. Luděk Sýkora, Ph.D. (PřF UK); Ing. Ivan Černý (SMO ČR); Milan Ganik (CPP Development); Ing. Tomáš Sklenář (MMR); Ing. arch. Milan Körner, CSc. (AUÚP). Diskusi řídil Ing. arch. Jan Fibiger, CSc. (Nadace ABF).

Suburbanizace (vyčleňování některých funkcí z jádrového města) je jedním z aktuálních procesů již několik století probíhající urbanizace, je zvláštní formou desurbanizace (to je fáze vývoje, kde se koncentrický proces osídlení aspoň v některých funkcích zdánlivě otáčí). Z dlouhodobého hlediska je to jen další fáze urbanizace.

Rozrůstání města je přirozeným důsledkem tohoto procesu, jeho průběh však přináší některé problémy.

Spouštěcím motorem suburbanizace v 90. letech byla přirozená většinová touha lidí bydlet ve svém vlastním rodinném domě. Tento požadavek byl dlouhodobě regulován a brzděn. Proto po uvolnění tohoto omezení podpořeného relativním bohatnutím obyvatelstva měst a finančními stimuly v oblasti hypoték, daňových úlev pro nové stavby, ale i daňových zisků obcí, došlo od druhé poloviny 90. let k prudkému nárůstu bytové funkce v řadě příměstských obcí. Podobný proces zaznamenaly i komerční stavby (lo-

gistické areály a maloobchodní centra) a výrobní zóny většinou montážních závodů.

Pokles významu ochrany zemědělské půdy, změny v majetkovém vlastnictví pozemků a aktivity developerů, kteří v novém prostředí začali fungovat, byly dalšími prvky urychlujícími proces suburbanizace.

Suburbanizace byla podpořena několikanásobným nárůstem automobilové dopravy a tím i hybnosti obyvatel. V pozadí stála touha po přírodě, ale i po úniku z obavy a rizik, které přináší město. Rodinný dům je pro mnohé symbolem existenční nezávislosti.

Suburbanizaci doprovázel i přenos odpovědnosti za územní rozvoj na malé samosprávné obce a více než deset let chybějící funkční struktura krajů (dříve okresů), který měl za následek významný pokles autority regionálního územního plánování. Tento stav se dosud nepodařilo napravit.

Přes česká specifika lze sledovat podobný proces na Slovensku i v Polsku (na konferenci bylo prezentováno na příkladu Bratislavy a Wroclavy).

Rychlý růst suburbanizace zřejmě poněkud přibrzdí současný hospodářský pokles, který je vnímán jako možnost prosadit poučení z překotného vývoje a prosadit některé opravy, ale dle účastníků panelu poptávka po rodinném bydlení ve vazbě na velké město a jeho pracovní příležitosti bude i nadále silná.

Hlavním negativem uplynulého období je „fragmentalita“ rozvoje (leap – frog housing developments), která se neohlíží ani na úroveň technického a občanského vybavení, ani nedbá na celistvost volné krajiny a její ochranu. To přináší obrovské celospolečenské deficity vytvářením společenských dluhů v úrovni infrastruktury, soupeření jednotlivých obcí mezi sebou i soupeření suburbálních lokalit a jádrového města o zisk z probíhajících změn, vytváření nových rizik v sociální struktuře, nebezpečí vzniku sociálně nesourodých skupin. Všichni známe ucpané přístupové komunikace do jádrového města, dlouhé cesty za nákupem a narůstající nedostatek školských zařízení a další projevy této situace. Přesto pro většinu přesídlenců jde o získání nového vyššího standardu bydlení a pro obce šanci na ekonomický rozvoj a zlepšení celkové pozice. Suburbanizace je šancí na vytváření pěkných nových domovů.

Náprava je možná a potřebná. Musí jít cestou demokratické diskuse a společnou péčí o vystavěný prostor s cílem dosáhnout podmínky pro udržitelný rozvoj jednotlivých sídel i celého systému jádrového města a jeho spádového území. V obecné rovině pak půjde zejména o stanovení takové míry regulace, odlišné podle specifiky každého místa, která bude optimalizovat celospolečenské ekonomické náklady a stane se zárukou pro udržitelný rozvoj a zastaví narůstání dluhů vůči sousedním územím.

Základním legislativním nástrojem na řízení tohoto procesu je územní plánování, které musí zajistit koordinaci záměrů

územního rozvoje na různých úrovních od sídla k celému regionu, musí však zajistit i podmínky ekologické stability a celistvost volné krajiny. Řešením suburbanizace je i větší důraz na řešení jádrového města, jeho vybavení, úroveň jeho bytových zón, odstraňování brownfields a využití rezervních území města.

V prostoru Prahy to však znamená vytvoření nového společného pracoviště a společného plánu pro koordinaci rozvoje Prahy a Středočeského kraje. Zde by se měl, dle platné legislativy, iniciativy ujmout nejvyšší orgán územního plánování v ČR – to je Ministerstvo pro místní rozvoj. Změnami se zmítající Ministerstvo může být slabým partnerem na prosazení takovéto potřeby, pokud nezíská podporu obou krajů. Vedle územního plánování byla zmíněna i řada dalších nástrojů, jako je dělba daní mezi obce, daňové úlevy a dotace pro různé druhy staveb, výše poplatků za povolování staveb, výše daně za připravený a vybavený stavební pozemek. Přerozdělování daní může být v určité míře nástrojem na odstraňování sociálních deformací.

V řídicí struktuře chybí jasná vazba mezi plánováním velkých investic a jejich soulad s regulačními opatřeními v jednotlivých územích ovlivňující strukturu rozvoje jednotlivých sídel. Plánovací smlouvy, pokud se budou pro výstavbu infrastruktury efektivně využívat, mohou být účinným nástrojem jen na úrovni sídla.

Proto je potřeba uplatňovat nástroje tvrdé, jako jsou územní plány, rozvojové plány jednotlivých infrastruktur, koncepce rozvoje, které stanoví nezbytnou hierarchizaci území. Důležité jsou ale i nástroje měkké, to je vytváření demokratické diskuse pro odpovědné formulování podmínek pro péči o společně vystavěné území. Půjde o vzdělávání obyvatelstva od školního věku, o vzdělávání politiků a investorů. Nástrojem takovéto diskuse může být i proces vzniku politik architektury, které si jednotlivé obce zpracují, stejně jako skutečně efektivní využívání zákonem předpokládaných rad udržitelného rozvoje. Odbornou pomocí může být i autorizovaný inspektor. Nástrojů je relativně dost, je potřeba je začít správně používat.

Přednesené prezentace velkých měst Bratislavy, Brna, Wroclavy a Prahy byly dokladem o podobných procesech, které probíhají uvnitř i v okolí těchto velkých středoevropských měst.

Druhá část konference se věnovala workshopům na téma malých sídel. Zde se ukázalo, jak se obecně formulované principy daří prosazovat ve skutečné praxi. Společným jmenovatelem, alespoň u prezentovaných sídel, bylo uvědomění si faktu, že proces suburbanizace potřebuje územní plánování a účinné nástroje na jeho prosazování.

Dolní Břežany byly ukázkou sídla, které v posledním období velmi významně zvýšilo počet svých obyvatel až do stadia, že správu obce převzali novousedlíci. A zde dochází k postupnému uvědomění si nezbytnosti vytvoření podmínek a vybudování vlastního nového společenského centra, jeho dopravního napojení a stanovení zásad pro další rozvoj. Novým úkolem se stalo cílevědomé utváření nového

sídelního celku, jeho postupné vybavení a stanovení jeho střediskové role v rámci přílehlé části Pražské aglomerace. Na příkladu obce Zlatníky byla demonstrována snaha o širší poznání sociálních a demografických tendencí a přirozených trendů v obci, jako základ k demokratické diskusi o budoucím rozvoji sídla a návrhu jeho regulace. Bude zajímavé sledovat, jak se tento otevřený přístup podaří transformovat do účinného trvale udržitelného postavení obce. Říčany jsou tradičním městem, ke kterému se Praha svou hranicí přiblížila – doslovně až k plotům prvních domů. Říčany mají svoji železniční stanici a přiléhají k rozsáhlému přírodnímu zalesněnému území. Říčany jsou proto ve dvojí pozici, ve vztahu k městu Praze jsou významným suburbálním místem, se všemi tendencemi ke každodenní dojížděce a narůstání deficitu vybavenosti, na druhou stranu jsou Říčany tradiční střediskovou obcí pro širší okolí, pro které poskytují své vybavení (školské, zdravotnické), železniční stanici a podobně. Stanovení podmínek proto musí zohledňovat oba tyto aspekty. Pro postupné hledání cílového stavu se uplatňují stavební uzávěry (formou regulačního plánu) na rezervní území tak, aby bylo dostatek prostoru zajistit území pro chybějící funkce.

Podobně Roztoky mají zcela výjimečnou polohu při severním okraji Prahy a jsou sevřené dramatickým hlubokým korytem Vltavy, které determinuje rozvojové možnosti. I Roztoky jsou tradičním sídlem s historickou tvrzí a definovanou pozicí v sídelní struktuře Pražského regionu. Na příkladu Roztok a možností řízení jejich rozvoje je zajímavý fakt, že většina rozvojových území je v majetku jednoho vlastníka a při tvorbě územní koncepce dochází k diskusi mezi zájmy obce a jejich potřeb a zájmy soukromého vlastníka. I zde je však nastoupená cesta definování podmínek rozvoje pomocí regulačních plánů jednotlivých lokalit.

## **Závěr**

Konference shrnula aktuální poznání o procesu suburbanizace, jeho pozitivních i negativních aspektů. Konstatovala, že proces suburbanizace bude zřejmě v některých regionech pokračovat, ale že je naděje na regulaci některých negativních tendencí z minulých let. Nástroje na prosazování změn se opírají hlavně o stavební zákon, o zákonná opatření na ochranu životního prostředí a o demokratickou diskusi při stanovování regulativů a programů rozvoje obcí. Zde se jako významný úkol jeví soustavné vzdělávání všech účastníků těchto procesů.

Nejtěžším úkolem bude dořešit způsob vyrovnání vzájemných dluhů mezi územími jak ve vybavenosti území samostatných, tak v nárocích na dopravní obsluhu. Dopravní infrastruktura (železnice, významné silnice) je z hlediska majetku a rozvoje záležitostí státu. Nelze očekávat, a ani požadovat, stejnou úroveň vybavenosti pro všechna sídla, a proto bude potřebné přijmout efektivní hierarchizaci sídel a jejich profilů a pro ně stabilizovat dlouhodobý trend udržitelného rozvoje. V pražských podmínkách si to vyžádá společný postup Prahy a Středočeského kraje.

*Ing. arch. Jan Fibiger, CSc.  
Nadace ABF, a.s.*







Foto © Tomáš Havel

Vila v Berouně

## Suburbanizace

Sborník ze semináře AUÚP • Beroun • 23.-24. 4. 2009

**Foto na titulní straně obálky:**

Průhonice © obec Průhonice

**Vydal:**

Ústav územního rozvoje  
jako přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 4/2009

**Redakce a grafická úprava:**

Tamara Blatová

**Sazba a tisk:**

GRAFEX – agency, s.r.o.  
Výstavní 17, 602 00 Brno

1. vydání, Brno 2009

ISBN 978-80-87318-03-4

Příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 4/2009



# SUB URBA NIZA CE