

Suburbanizace – měnící se tvář zázemí velkoměst

Kdysi klidná výletní místa v okolí Prahy dnes v mnoha případech vyměnila svůj životní rytmus za ruch stavenišť a obyvatelé těchto vesnic a městeček si postupně zvykají na fakt, že jim někde „za humny“ rostou desítky rodinných domků – obytný satelit. Zatím je těchto novodobých příměstských sídel bohužel rozestavěno mnohem víc, než jich bylo skutečně dokončeno a obydleno. Chystají se však další a další... (Sedlářová, 1995)

Extenzivní a intenzivní urbanizace

Proces koncentrace obyvatelstva do měst je největší změnou v územním rozložení obyvatelstva, která se odehrává v posledních asi 250 letech. Jeho nástup a průběh se liší podle jednotlivých regionů a států. Nejříve začal v zemích severozápadní Evropy – v Anglii a Walesu a formou prostorové difuze se postupně rozšířil do celého světa. Je však pouze součástí celého komplexu změn, které souvisí se změnou organizace společnosti, s přechodem od společnosti agrární ke společnosti industriální a později postindustriální.

Existují různé interpretace urbanizačního procesu, ale vzhledem k šíři a komplexnímu charakteru tohoto procesu není možné, ani účelné je všechny uvádět a ani to není cílem práce. Goodall (1987) rozlišuje tři základní příčiny urbanizace: **demografické (sociální), ekonomické a společenské**. Těžko lze rozlišit, která z příčin byla prvotní a která následná. Důležité je si uvědomit vzájemné působení všech tří. Fundovanou diskuzi literatury týkající se urbanizace nalezneme v jiných pracích (např.: Musil, 1977).

Většina autorů shodně dospívá k rozlišení na urbanizaci extenzivní a intenzivní, nebo slove-li na urbanizaci v užším a v širším slova smyslu. Za extenzivní urbanizaci je považováno období, kdy dochází ke zvyšování podílu městského obyvatelstva formou růstu měst a předměstí. Dochází tedy ke zvyšování heterogenity (nerovnoměrnosti) v prostorovém rozložení obyvatel. V pozdějších fázích extenzivní urbanizace dochází k „vyšším formám“ koncentrace obyvatelstva, které bývají označovány jako metropolizace, aglomerace, suburbanizace.

Naproti tomu intenzivní fáze urbanizačního procesu je charakterizována ukončením kvantitativní koncentrace obyvatelstva, objevují se i trendy protisměrné, pro něž byly zvoleny termíny jako kontraurbanizace (Champion, 1984), desurbanizace. Zatímco se proces koncentrace obyvatelstva zpomalil, zastavil, nebo dokonce dochází k částečné dekoncentraci (zde je ovšem vždy důležitá otázka způsobu měření koncentrace obyvatelstva, vlivu administrativních hranic atd.), probíhá koncentrace některých jiných, tzv. progresivních aktivit dále. K progresivním aktivitám jsou počítány charakteristiky jako počet zaměstnaných v nevýrobní sféře (zvláště pak v kvartérních činnostech jako je věda, výzkum, školství), počet zastoupení řídících center podniků atp. (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987). Byla již publikována studie, která se snažila prokázat pokračující trend koncentrace měření koncentrace informací (počet bitů na jednotku plochy) (Musil, 1986). Obecně lze tedy konstatovat, že dochází k další koncentraci kontaktů, informací a řídicích funkcí, zatímco už nedochází k výraznějšímu růstu v koncentraci obyvatelstva.

Stejně jako v době industriální docházelo k výběru a řádovostnímu rozlišení středisek z hlediska jejich populační velikosti, můžeme obdobný proces vysledovat i v postindustriálním období. Můžeme pozorovat prostorové rozšiřování funkcí měst, další selekci měst, teď už nikoliv z hlediska jejich populační velikosti, ale z hlediska jejich řídicích funkcí. Dochází ke globalizaci ekonomických, společenských, kulturních a jiných funkcí měst, dosavadní uzávenost sídelních systémů na úrovni národních států je překonána. Stále větší vliv na ekonomické dění v celém světě mají tzv. globální metropole, v nichž se soustřeďuje stále významnější podíl rozhodovacích a řídicích funkcí. Jako globální metropole nejvyššího řádu bývají uváděny tři nejvýznamnější centra burz, Londýn, New York a Tokio. Je velmi obtížné určit okamžik, kdy dochází ke změně extenzivní fáze urbanizačního procesu na fázi intenzivní. Přechodové období mezi oběma fázemi bývá v různých zemích různě dlouhé, přičemž v západní Evropě a v USA bývá za rozhodující období považováno období po tzv. prvním ropném šoku v roce 1973. Problematika urbanizace je velmi složitou záležitostí, kde vstupuje do hry celá řada nejrůznějších faktorů a problémů a ukázat, což značně ztěžuje hloubku a vůbec možnost poznání urbanizačního procesu v celé jeho šíři.

Suburbanizace jako jedna z fází urbanizačního procesu

Podívejme se nyní trochu podrobněji na konkrétní názory, modely a představy autorů na prostorové aspekty mobility obyvatelstva. Nedělám si nárok na úplný a vyčerpávající přehled, spíše se jedná o zásadní suburbanizace do obecnějšího rámce urbanizačního procesu. Poměrně ucelený pohled na dosavadní i na očekávané budoucí fáze urbanizačního procesu podávají ve své studii van den Berg a kol. (1982). Urbanizační proces je zde rozčleněn do čtyř základních fází, nazvaných jako **urbanizace, suburbanizace, desurbanizace a reurbanizace**.

První fáze, urbanizace, souvisí s přechodem od preindustriální k industriální společnosti. Zemědělství není schopno uživit rostoucí počet obyvatel, a tak vznikají nové pracovní příležitosti ve městech. Dlouhá pracovní doba a neexistence hromadné dopravy nedovolují žít lidem příliš daleko od jejich práce. To vede ke koncentraci obyvatelstva do hustě zastavěných čtvrtí kompaktního města, které jsou typické pro rané industriální období. Proces urbanizace je typický i prostorovou difuzí šířící se ze severozápadní Evropy (Anglie) postupně do celého světa. Zároveň dochází k selekci jednotlivých středisek (měst) z hlediska jejich populačního růstu. Typické pro tuto fázi je

rostoucí město uprostřed stagnujícího zázemí. Z prostorového hlediska je pro urbanizační fázi typické radiální šíření podél hlavních komunikačních tahů. Vzhledem k omezené prostorové mobilitě obyvatel přetrvává kompaktní město s vysokou hustotou obyvatelstva. Z hlediska vztahu mezi městem a venkovem je typický jejich konkurenční vztah a zvyšování rozdílů v životní úrovni v neprospěch venkova. Významnou změnu způsobil rozvoj dopravy, v prvním období zvláště hromadné, který umožnil spolu se zlepšením sociálních a pracovních podmínek odloučení místa bydliště a místa pracoviště. Hustoty obyvatel začínají klesat, nejprve v centrech měst, později i blíže k jejich okrajům. Města dále expandují, v tomto období hlavně podél železničních tratí.

Druhá fáze vývoje, suburbanizace úzce souvisí s dalším vývojem v industriálním období. Autoři mluví o období konsolidace, jež zanechalo svoje charakteristické rysy v prostoro-ové struktuře města. Souvisí to s hodnotovými posuny v myšlení lidí, se zvýšením jejich životní úrovně a s dalším růstem prostorové mobility obyvatelstva, zvláště s rozvojem automobilového průmyslu a s motorizací obyvatel. Rozvoj veřejné a zvláště individuální dopravy umožňuje rozvoj obytné funkce i v lokalitách mimo dosah tehdejší městské hromadné dopravy. Jsme v období vzniku zastavby nových měst a nových, na kompaktní zástavbu nenavazujících obytných čtvrtí v příhodných lokalitách s kvalitním životním prostředím. V centrech měst se místo obytné funkce stále více prosazuje funkce administrativní, trend odlivu obyvatel z center měst neustává, naopak sílí. Ven z centra se nestěhuje jen obyvatelstvo, ale i výrobní činnosti. Autoři zdůrazňují, že v tomto období začíná hrát značnou roli vláda, která může investicemi do infrastruktury proces suburbanizace urychlit, nebo naopak zpomalit. Poslední fáze suburbanizace je charakteristická obrovským nárůstem počtu osobních automobilů. To činí lidi nezávislejší na hromadné dopravě a lidé mohou žít kdekoli uvnitř daného prostoru a mají stejný přístup k infrastruktuře, kterou potřebují. Tendence tzv. dekoncentrace v rámci koncentrace poprvé vyjádřené v budování zahrádkářských měst a v rozvoji příměstských sídel je rozvíjena v obrovském měřítku. Co je typické pro období suburbanizační fáze je skutečnost, že **zázemí velkých měst roste rychleji, než města samotná**. Pokud se jedná o populační velikost měst, u nichž se suburbanizační vývoj projevuje, (Friedmann, Miller, 1965) uvádějí, že města s třemi sty tisíci a více obyvatel kolem sebe vytvářejí „pole působnosti“ do dvou hodin jízdy autem (cca 160 km), které se stává atraktivním pro rozvoj obytné funkce. Zmiňovaná čísla, zvláště ony dvě hodiny jízdy autem jsou však spíše aplikovatelná na americké, než na evropské poměry.

Jako třetí fázi uvádějí van den Berg a kol. (1982) fázi desurbanizace a vnitroměstské decentralizace. Hlavním znakem tohoto období jsou populační ztráty celých urbanizovaných prostorů, ať center měst, nebo jejich suburbanických částí. Tento fakt se však netý-

ká obecně všech urbanizovaných oblastí světa, ale postihuje především tzv. staré průmyslové regiony, jejichž rozvoj byl založen především na odvětvích těžkého průmyslu. Jako příklad mohou sloužit staré průmyslové oblasti jako Porúří v Německu, nebo střediska těžkého průmyslu v Nové Anglii na severovýchodě USA. Charakteristická je i časová omezenost této fáze urbanizačního procesu na 2. pol. 60. a 70. let.

Poslední fázi vývoje autoři nazývají jako reurbanizaci. Projevuje se více v západní Evropě, než ve Spojených státech. Místní samosprávy i vlády si uvědomí neudržitelnost procesu chátrání historických jader měst a chtějí je oživit, aby nezůstaly pouze muzeem pod otevřeným nebem určeným pro turisty. Díky renovačním programům, vyřešení dopravní situace, zlepšení technické a sociální infrastruktury (rozsáhlé programy modernizace a obnovy bytového fondu) se do městských center začínají vracet obyvatelé, samozřejmě však v omezené míře. Toho se dá ale dosáhnout jedině díky masivní podpoře ze strany státu a městských pokladen. Kottačka (1993) označuje jako reurbanizaci proces, kdy v rozmístění pracovních příležitostí a obyvatelstva dochází ke koncentračním tendencím. Podstatným rysem procesu je však jeho selektivita a omezenost počtu sídel, jehož se týká.

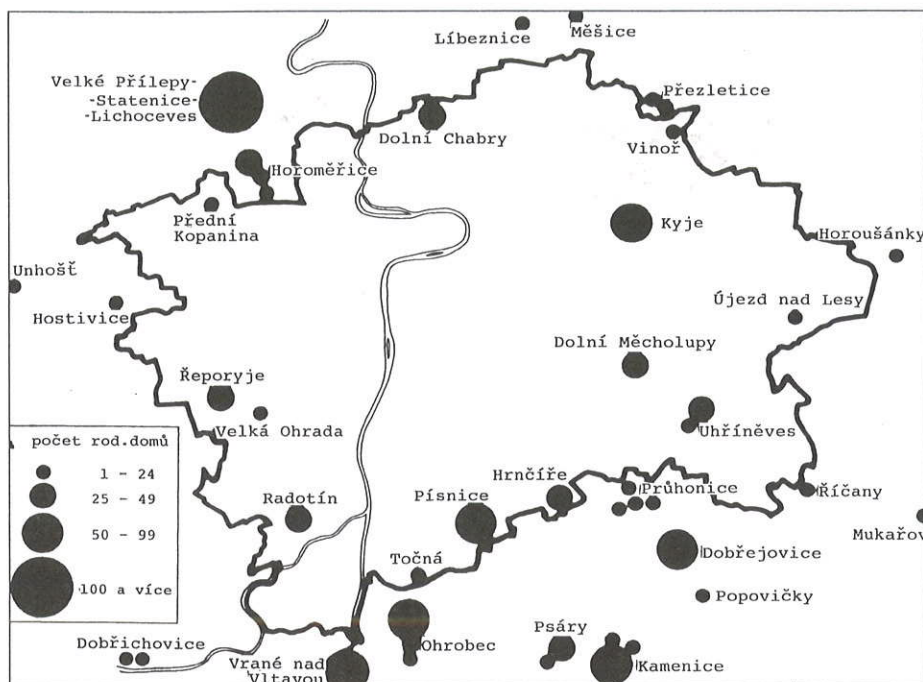
Charakteristiky změn v rozmístění obyvatel podle jednotlivých fází vývoje podává tabulka č. 1. Městský funkční region je tvořen jádrem regionu (městem) a jeho zázemím.

Průběh suburbanizačního procesu v USA a v západní Evropě

O období klasické suburbanizace ve Spojených státech mezi roky 1920 – 1970 se mluví jako o věku osobního a nákladního auta a letecké dopravy. Vývoj v rozmístění obyvatelstva v tomto období můžeme charakterizovat třemi hlavními procesy (Brunn, Williams, 1983):

1. Značný nárůst koncentrace obyvatelstva, který vedl ke vzniku ohromných suprametropolitních a megalopolních sídelních struktur. Po druhé světové válce dochází k vytvoření známého megalopolního pásu Boswash na severovýchodním pobřeží USA o délce 800 km s asi 50 miliony obyvatel, dále megalopole v oblasti Velkých jezer (Milwaukee – Montreal) se 40 miliony obyvatel. V posledních desetiletích je také pozorován značný růst obyvatel v oblasti západního pobřeží (oblast San Francisco – Los Angeles).

2. Dochází k dekoncentraci kontinentálního růstu metropolitních oblastí po celých



Rozmístění lokalit, kde probíhá komerční výstavba rodinných domků „na klíč“ - celková zamýšlená kapacita lokalit (stav: červen 1995)

USA, zvláště pak k růstu oblasti tzv. Sunbeltu na jihu a jihozápadě USA.

3. Velmi výrazný růst počtu obyvatel za administrativními hranicemi centrálních měst (counties) metropolitních oblastí, tedy suburbanizace.

Ačkoliv k enormní expanzi suburbů došlo ve Spojených státech až po druhé světové válce, můžeme vysledovat tendence k bydlení v rozptýlu, blíže venkovské krajině už od druhé poloviny 19. století. Nejdříve to byly nejvyšší společenské vrstvy, které si mohly dovézt jako první oddělit své místo bydliště od místa pracoviště. Hlavní rozvoj suburbanizace však nastává až po druhé světové válce, kdy se automobil stává masově dostupným zbožím i pro střední společenskou vrstvu, což je velmi důležitým předpokladem pro rozvoj suburbanizace. Ideálem většiny rodin se stává vlastní rodinný domek se zahrádkou na předměstí, ale zároveň v rozumné časové dostupnosti od místa pracoviště, které je většinou na území centrálního města. Hlavními důvody pro masivní rozvoj suburbanizace v poválečném období byly:

1. Značná poptávka po novém bydlení způsobená především omezením bytové výstavby už v době hospodářské krize v 30. letech a potom během druhé světové války.

2. „Baby boom“ vrcholící ve Spojených státech v polovině 50. let a s ním spojená poptávka mladých rodin po bydlení v zeleni typická pro tuto fázi rodinného cyklu.

3. Významným počinem vlády, který výrazně napomohl urychlení suburbanizačního procesu, byla značná finanční podpora dopravní infrastruktury způsobená především ekonomickou nutností. Na ohromný nárůst objemů přepravovaného zboží a průměrných přepravních vzdáleností už během války nebyla železniční doprava připravena dostatečně rychle a pružně reagovat. Proto byla americká federální vláda nucena už za války zahájit rozsáhlou, **státem financovanou výstavbu dálniční sítě**. To vytvořilo nabídku pro stále rostoucí podíl individuální dopravy na celkové dopravě. Někteří autoři dokonce tvrdí, že suburbanizační proces v USA byl pouhým důsledkem spojený zájmů automobilových koncernů a stavebních firem, které po skončení válečné konjunktury hledaly odbytiště pro svoje výrobky.

Na zvýšenou poptávku po bydlení zareagovala vláda podporou bytové výstavby. Jako hlavní nástroje bytové politiky jsou uváděny tyto: **státem garantované hypoteční úvěry a různá úplná, nebo částečná osvobození od daní**. Například daňové úlevy ze splácení hypoték a hypotečních nájmu činily v USA jen za rok 1982 39 miliard dolarů a byly vyšší, než celkový rozpočet amerického Federal Department of Housing and Urban Development. Daňově zvýhodněny byly především příjmově slabší vrstvy (Lichtenberger, 1991).

Typickým morfologickým znakem amerických předměstských a příměstských oblastí se stávají kolonie rodinných domků, většinou vyrostlé na „zelené louce“ s pravidelným šachovnicovitým půdorysem. Charakteristickou se stává výstavba celých velkých obytných souborů rodinných domků velkými stavebními společnostmi „na klíč“. Zákazník si vybere z jistého omezeného

Tab č. 1 Fáze vývoje v městském funkčním regionu z hlediska populačního růstu

Fáze vývoje	Klasifikační typ	Jádro	Zázemí	Celý region	
Urbanizace	abs. centralizace	++	-	+	celkový růst
	relat. centralizace	++	+	+++	
Suburbanizace	rel. decentralizace	+	++	+++	celkový pokles
	abs. decentralizace	-	++	+	
Desurbanizace	abs. decentralizace	-	-	+	celkový pokles
	rel. decentralizace	--	--	---	
Reurbanizace	relat. centralizace	--	--	---	celkový pokles
	abs. centralizace	+	-	-	

Pramen: van den Berg (1982)

množství typů staveb, který odpovídá jeho vkusu, či peněženke. Nejobvyklejším způsobem zdroje peněz na rodinný domek je hypotéční úvěr. Snahou stavebních společností je samozřejmě maximalizace zisku, proto dochází ke vzniku plošně rozsáhlých, krajinný ráz značně narušujících kolonií rodinných domků, které dál a dál expandují do venkovské krajiny.

Hlavní změny v územním rozložení obyvatel v období suburbanizace v USA můžeme vyjádřit charakteristikami jako celkové rozložení obyvatelstva a pracovních příležitostí v jádru a v ostatních částech metropolitních oblastí. Ačkoliv po druhé světové válce docházelo k růstu počtu obyvatel i na území centrálních měst, byl růst počtu obyvatel v předměstské zóně čtyřikrát rychlejší. Zatímco v roce 1950 žilo v centrálních městech metropolitních území Spojených států ještě 56 % obyvatel, v roce 1970 to bylo 32 % a v roce 1980 už jen 28 % obyvatel metropolitních území. Podobně tomu bylo i s počtem pracovních příležitostí. Zde nastupuje suburbanizační trend později. V roce 1960 bylo v centrálních městech soustředěno 65 % pracovních příležitostí, v roce 1970 potom o 9 % méně a koncem 80. let klesl podíl centrálních měst na počtu pracovních příležitostí metropolitních oblastí na pouhých 40 % (Truman a Muller, 1989).

Vlivem imigrace nebělošského obyvatelstva na severovýchod USA dochází k odchodu bílého obyvatelstva do suburbánní zóny, zatímco nově přichozí imigranti nacházejí útočiště v centrech měst především z ekonomických důvodů (nižší nájem). Dochází k dalšímu chátrání vnitřních měst, z nichž se postupně stávají slumy a gheta. V roce 1980 bydlela už většina městského bílého obyvatelstva mimo centrální města. A tak vývoj v severoamerických městech vyústil ve vytvoření dvou do značné míry protikladných světů – světa bohatých, bílých suburbií a světa chudých, nebělošských městských center. Devastace městských center nabývá značného rozsahu. Plošný rozsah oblastí v centrálních městech postižených totální devastací (**urban decay**) se počítá ve většině velkoměst na severovýchodě Spojených států na desítky čtverečních kilometrů (Lichtenberger, 1984).

Soustřeďování nové výstavby pouze na okraje měst a zanedbávání renovací v městských centrech spolu s dopravními problémy, které jsou vyvolány prakticky neexistencí efektivně fungujícího systému hromadné dopravy patří k největším problémům současných amerických velkoměst. Důvodem je značná politická fragmentace místních vlád jednotlivých metropolitních území a nezájem bílých, bohatých, na vnitřním městě nezávislých suburbií na finanční spoluúčasti při řešení problémů centrálního města. Významným problémem zůstává i nemožnost místních zastupitelstev ovlivnit územní rozvoj. To vede k živelnému rozvoji amerických měst bez ohledu na regulační a plánovací opatření, která jsou v evropských zemích mnohem přísnější.

Nyní se podíváme na vývoj suburbanizačního procesu ve vybraných zemích západní Evropy. Stejně jako ve Spojených státech se začínají první tendence k dekoncentraci kompaktního města objevovat koncem 19. století spolu s nástupem hro-

madné dopravy. Obecně můžeme říci, že suburbanizační proces v západní Evropě nastoupil o něco později než ve Spojených státech, projevil se menší razancí a rozsahem a měl méně negativní vliv na destrukci centrálních měst, než v USA. Důvody pro odlišný západoevropský vývoj je nutné hledat v historicky daném jiném typu osídlení, jiných morfologických a sociálněprostorových znacích evropských měst. To, čím se evropské město hlavně liší od amerického, lze shrnout do následujících bodů (Brunn, Williams, 1983): **nízký stavební profil** evropských měst (centra měst vznikala v době, kdy stavební technologie nedovolovaly stavbu výškových budov), **kompaktní forma** (evropská města obvykle zaujímají mnohem menší plochu, než americká města se srovnatelným počtem obyvatel). Odklon od kompaktní formy je zde méně patrný a spíše je to jev poslední doby. Do rozvoje evropských měst obvykle mnohem více zasahuje plánovací praxe, a tak je u evropských měst mnohem lépe rozeznatelná hranice mezi městským a venkovským typem využití půdy. Dalším výrazným znakem je **větší role veřejné dopravy** v dopravním systému evropských měst, což nevede k takovému překrývání center měst a k tlakům na přemístování obytné a pracovní funkce mimo jejich centra, jako ve Spojených státech.

První oblastí, kde se začaly dekoncentrační tendence projevovat, byla londýnská aglomerace. Přetížena aglomerace, která na přelomu 19. a 20. století dosáhla počtu 6,6 milionu obyvatel, už dále nemohla růst formou kompaktního města a začínají se objevovat první projekty na výstavbu odlehčovací center, měst. Vzniká hnutí urbanistů, kteří chtějí v praxi prosazovat myšlenky obsažené v konceptu **zahradního města**. Tvůrcem myšlenky zahradního města je Brit Ebenezer Howard. Jeho základní myšlenkou je vytvoření samostatného, na jádru aglomerace nezávislého města. Prototypem zahradního města se stal **Letchworth**. Město leží 59 km severně od Londýna, bylo založeno v roce 1903. Mezi hlavní zásady pro využití ploch v zahradním městě patří vytvoření centra, většinou komerční obchodní zóny, průmyslové zóny s napojením na železnici. Obytné domy jsou tvořeny téměř výlučně rodinnými domky a od průmyslové a komerční zóny jsou odděleny zeleným pásem. Bylo dosaženo i cíle vytvořit dostatečné množství pracovních příležitostí. V 25ti tisícovém Letchworthu bylo v roce 1965 asi 200 řemeslných a průmyslových firem.

Postupně vzniká podle myšlenek zahrad-

ního města kolem Londýna věnec nových měst, nebo jsou rozvíjena zde ležící původní sídla a pás ve vzdálenosti 50 – 80 km od centra Londýna za tzv. zeleným pásem je v současnosti nejrychleji rostoucí částí londýnské aglomerace, resp. jihovýchodní Anglie.

Hlavní proudy migrantů však směřují do příměstských a předměstských obcí, které v tomto období získávají nové čtvrti, většinou tvořené rodinnými domky a vilami. V tomto období je suburbanizace vázána především na železniční dopravu a do příměstské zóny se stěhují jak příslušníci vyšších společenských vrstev, ale poměrně hojně je i výskyt menších nájemních domů pro chudší obyvatele.

Obdobně jako USA prožívá západní Evropa největší rozmach suburbanizace až po druhé světové válce. Z hlediska podpory bydlení ze strany státu vykazuje evropská situace některé rozdíly. Po válce evropské vlády uzákonily vysokou podporu bytové výstavby a zároveň došlo k zmrazení výše nájmu. Vyšší podíl výstavby než v USA byl prováděn formou nájemních domů.

Na závěr bychom si mohli shrnout, co lze považovat za nejdůležitější znaky, kterými se vyznačuje suburbánní oblast:

- typ zástavby – převládá nízkopodlažní zástavba, většinou tvořená rodinnými domky,
- prostorové oddělení od kompaktního města,
- funkční spjatost sídla s jádrem (dojíždka za prací a službami),
- sociálně profesní struktura, vzdělanostní struktura a způsob života obyvatel, který se blíží městským charakteristikám.

Suburbanizační proces v zázemí Prahy

Za klasickou fází suburbanizace v českých podmínkách bývá označováno období tzv. první republiky. Bylo to především ekonomické a politické mechanismy, které akcelerovaly růst nejen Prahy samotné, ale i obcí za jejími administrativními hranicemi. Už jenom samotný fakt, že se Praha stala hlavním městem samostatného Československa, znamenal mohutný rozvojový impuls. Proto zvláště dvacátá léta (do vypuknutí hospodářské krize) znamenají jak pro Prahu, tak pro její zázemí ohromný rozvoj. Jako stimulující příčiny pro růst suburbánní zóny bývají uváděny především rozdílné náklady na bydlení a bytovou výstavbu, které byly způsobeny jednak výraznými rozdíly v cenách půdy v jádrové zóně aglomerace na jedné straně a na jejích okrajích a za ad-

Tab. č. 2 Vývoj počtu obyvatel mezi lety 1921 a 1930 na území Velké Prahy a v sousedních soudních okresech

Jméno okresu	Celkový přírůstek obyvatelstva (%)	Z toho přirozenou měnou (%)	Z toho imigrací (%)
Praha-východ	95,96	14,02	81,94
Praha-sever	43,30	12,95	30,35
Praha-západ	49,82	10,43	39,39
Říčany	54,85	10,42	44,43
Zbraslav	51,90	8,84	43,06
Hlav. město Praha	25,44	3,03	22,41
Zlín*	102,24	21,00	81,24

* okres Zlín uveden jako okres s nejvyšším relativním populačním přírůstkem v letech 1921–1930
Pramen: Ulřích (1938)

ministrativními hranicemi na straně druhé. Dále to byly i rozdílné poplatky a daně (daň z nemovitosti), které byly mimo Prahu výrazně nižší. Suburbanizace byla stimulována také bytovou politikou, která směřovala k podpoře výstavby rodinných domků. Dalším osobitěm byla také bytová nouze, která po první světové válce nastala. Jistou roli hrály i nižší životní náklady mimo Prahu a poměrně levná předměstská (především železniční) doprava. V některých sídlech působila i atraktivita přírodního prostředí mimo velkoměsto, v řadě obcí rostla i nabídka pracovních příležitostí. Pro ilustraci je dobré uvést tabulku o růstu počtu obyvatel mezi lety 1921–1930 jak v Praze samotné, tak v tehdejších sousedních soudních okresech (tabulka č. 2). Celkově se zvýšil počet obyvatel v Praze a okolí v meziválečném období o 400 tisíc, z toho jen v letech 1921–1930 o 250 tisíc.

Z morfologického hlediska je období mezi dvěma světovými válkami charakteristické značným podílem rodinných domů na celkové výstavbě jak v Praze samotné, tak i v suburbanizované zóně. O významné intenzitě výstavby v meziválečném období svědčí i fakt, že téměř v každém předměstském sídle můžeme najít čtvrtě z první republiky. Nejvýznamnější hybnou silou, která umožňovala výstavbu v období první republiky, byl především silný ekonomický potenciál, pevná měna, levná pracovní síla a vysoká kupní síla obyvatelstva. Výsledkem byla značná škála a volnost stylů ve výstavbě. Také ročník temp přirůstků bytů z dvacátých let nebylo v pražské aglomeraci už nikdy dosaženo.

Zatímco období po druhé světové válce je pro většinu vyspělých států s tržní ekonomikou charakterizováno už zmiňovanými masovými přesuny obyvatelstva i ostatních aktivit do suburbanizované zóny, byl intenzivně se rozvíjející suburbanizační proces v pražské aglomeraci přerušen. V obcích suburbanizované pásu docházelo ke stagnaci nebo dokonce k úbytku počtu obyvatel, ke zhoršování věkové struktury. Důvody pro přerušování suburbanizačního procesu v poválečném období lze rozdělit do dvou skupin. Byly to jednak společensko-ekonomické důvody (především přestaly platit ekonomické stimuly a stát převzal do značné míry zodpovědnost za realizaci bytové výstavby, důležitou roli hrála i tehdejší koncepce zmenšování meziregionálních rozdílů, omezování růstu největších měst, zvláště Prahy) a legislativní (direktivní) důvody. Zde svoji roli sehrály především zákon o ochraně zemědělského půdního fondu (který velmi omezoval plošný rozvoj sídel na úkor zemědělské půdy) a existence střediskové soustavy osídlení (která prakticky znemožňovala rozvoj malých sídel, byť ve výhodné poloze blízko metropole).

Po společenských a ekonomických změnách v roce 1989 většina odborníků očekávala poměrně rychlé znovuoživení suburbanizačních tendencí, které by souviselo s narovnáním ekonomických vztahů a také s přirozeným zvýšením atraktivity Prahy, ať už z hlediska získání zaměstnání, nebo osobní realizace obecně. Na druhé straně si je nutné uvědomit, že v polistopadovém vývoji působí celá řada faktorů proti procesu suburbanizace. Je to celková absence bytové politiky, nefunkčnost hypotečního systému, malá účinnost stavebního spojení, regulace nájemného, která nenuť

obyvatele opouštět nepřiměřeně drahé lokality. Také ceny pozemků a realizovaných staveb se vyšplhaly do astronomických výšek. Proto je velmi významnou bariérou rozvoje suburbanizace i nedostatečná poptávka, resp. nízká kupní síla obyvatel.

Přes všechny tyto nepříznivé tendence a celkový pokles počtu dokončených, rozestavěných a zahájených bytů v České republice, prohlubující se bytovou krizí, je intenzita bytové výstavby (měřená například počtem dokončených bytů na 1000 obyvatel) v pražských příměstských okresech (Praha-východ a Praha-západ) vyšší než v Praze samotné, nebo několikanásobně vyšší než ve zbytku republiky. V roce 1995 činil průměrný ukazatel počtu dokončených bytů na 1000 obyvatel za celou ČR 1,9. Stejný údaj za Prahu potom činily 3,9 a za okresy Praha-východ a Praha-západ 4,0 resp. 4,1.

K rozvoji obytné funkce může docházet v zásadě těmito způsoby:

- nástavby, přístavby, rekonstrukce a modernizace bytového fondu,
- nová výstavba – individuální nebo dodavatelská,
- přeměna druhého bydlení.

Z údajů Českého statistického úřadu vyplývá, že podíl nové výstavby na celkovém počtu staveb pro bydlení je asi 80 %, podíl nástavby, přístavby a rekonstrukcí asi 20 %. Z nové výstavby převažuje potom v celorepublikovém průměru asi z 90 % výstavba rodinných domků a to především dodavatelská („na klíč“). Výstavba rodinných domků „na klíč“ je tedy dobrým indikátorem rozšiřování bytového fondu v příměstských (suburbanizovaných) oblastech.

Co a kde se staví v okolí Prahy

V polovině 90. let bylo na území okrajových částí Prahy a v jejím okolí celkem 43 lokalit, kde již probíhala komerční výstavba rodinných domků. Celková uvažovaná kapacita v těchto lokalitách byla asi 1250 rodinných domků. Průměrná plocha parcel byla asi 800 m². Převládala výstavba izolovaných rodinných domů, které se na celkové kapacitě podílely asi 2/3. Většina kapacity řadových rodinných domů byla soustředěna do několika málo lokalit – Velké Přílepy, Statenice, Písnice, Kyje–Hutě a Dolní Měcholupy, většinou blízko k centru Prahy. Snahou investorů je co nejlépe zhodnotit svoje pozemky, proto jsou průměrné plochy parcel vzhledem k velikosti domů poměrně malé. To působí zvláště u luxusnějších vil až směšným dojmem.

Významným indikátorem poptávky po bydlení je rozestavenost lokalit. Podíl dokončených staveb v lokalitách byl asi jen 13 %, podíl rozestavěných domů potom 30 %. To svědčí o poměrně nízkém zájmu o tento v drtivé většině poměrně luxusní způsob bydlení. Hrozí tu tedy reálné nebezpečí, že z podnikatelského záměru investorů zůstane dokončeno pouze torzo. Jak budou potom tato torza působit v krajině, ať si udělá čtenář představu sám.

Jedním z nejdůležitějších důvodů relativně nízké poptávky po tomto způsobu bydlení je především jeho cena. Cenové rozpětí nabízených rodinných domků se pohybovalo od 1,5 milionu Kč za středový řadový domek (zhruba velikosti 3+1) ve Velkých Přílepech až po vily za 20 i více milionů v ně-

kteřích lokalitách (Vrané nad Vltavou). Průměrná cena izolovaného domku dosáhla 4 milionů Kč bez pozemku, s pozemkem potom 5,5 milionu. U řadových rodinných domků to bylo 3 miliony Kč bez pozemku, resp. 4 miliony Kč s pozemkem.

Z hlediska územního rozložení lokalit se z celkového počtu 43 nacházelo 13 lokalit na území Prahy a podíl na celkové předpokládané kapacitě byl asi 1/4, na území okresu Praha-východ to bylo 12 lokalit přibližně s 25 % podílem na celkové kapacitě. Na okrese Praha-západ se soustředilo 18 lokalit s přibližně polovinou celkové kapacity.

Mezi největší projekty patří výstavba řadové (podle poptávky) stovek rodinných domků v severozápadním sektoru mezi obcemi Velké Přílepy, Statenice a Lichoceves (společnost H-SYSTÉM). Jinak je preferováno investory především jižní okolí Prahy vzhledem k jeho přírodnímu potenciálu.

Určitou roli v suburbanizačním procesu může sehrát i přeměna objektů druhého bydlení na objekty prvního bydlení. Vždyť na území Pražského metropolitního regionu je asi 65 000 objektů individuální rekreace a podle dotazníkových šetření přibližně 20 % majitelů počítá s jejich přestavbou k celoročnímu bydlení.

Závěr

Většina odborníků na problematiku osídlení předpokládala po roce 1989 oživení suburbanizačních tendencí v ČR, zvláště v okolí Prahy, které byly po dobu 40 let uměle přerušeny. Byl by to logický vývoj, kterým prošla světová velkoměsta ve vyspělém světě. Když se však podíváme na současnou situaci v okolí našeho hlavního města můžeme konstatovat, že tento proces je teprve v počátečním stadiu. Existují sice rozsáhlé záměry na výstavbu obytných souborů v okrajových částech Prahy a zvláště za jejími administrativními hranicemi, ale v polovině 90. let se z nich začal uskutečňovat pouze zlomek.

Hlavními překážkami, které způsobují stagnaci bytové výstavby v celé republice jsou absence vládní bytové politiky, regulované nájemné, vysoká cena nabízených nemovitostí a nízká úroveň koupěschopné poptávky.

Na druhé straně díky tomu mají orgány státní správy a samosprávy stále ještě reálnou možnost zabránit nekoordinovanému a bezhlavému růstu v suburbanizovaných oblastech, tedy tzv. „divoké suburbanizaci“, která by mohla negativně ovlivnit využití půdy a krajinný ráz v příměstských oblastech.

Literatura

1. HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHN, K.: Regionální struktura a systém vývoje osídlení ČR. Pp. F. UK Praha, 1987, 255 s. – 2. KOTÁČKA, L.: Hlavní tendence osídlení v západní Evropě a jejich implikace na vývoj u nás (teze a hypotézy). In: Výstavba a architektura 39, č. 6, 1993, s. 3–9 – 3. MUSIL, J.: Urbanizace v socialistických zemích. Svoboda Praha, 1977, 343 s. – 4. MUSIL, J.: Sídelní a kulturní změny a vývoj osídlení. In: Ryšavý, Z. (ed.): Nové tendence ve vývoji osídlení Československa v posledních patnácti letech a výhled jejich dalšího vývoje. VÚVA Praha, 1986, s. 15–22 – 5. ŠEDLÁŘOVÁ, D.: Jak vzniká satelit. In: Ekonom č. 11/1995, s. 60–6. SUCHÝ, J. a kol.: Tržní přízkum výstavby rodinných domků v Praze a okolí. Kolpron Praha, 1995, 65 s.

Pavel Ptáček

student II. ročníku PGS soc. geografie
a reg. rozvoje PpF UK Praha