

Život na jižním okraji Prahy

Life on the Southern Outskirts of Prague

Vojtěch Kořalka

Abstract:

Wide wolds situated in the south of Prague were surrounded by forest and dramatic landscape nearby Vltava and Sázava river. This area has been always the right one for the development of settlements. Nowadays new buildings began to rise there, because there is a quite better transportation to the city. These changes brought up questions as how much development can disturb genius loci. Firstly, this article is focused on the impact regarding the suburbanization. Then, it defines the chosen area. This area is divided in two independent locations that work differently. First of them is called "City Suburban Belt" and the second one is "Green Belt" located nearby Sázava river". Transportation, especially the individual one, is (and going to be) essential for their development. Further, the article outlines social and educational changes. Besides, based on these details it explains how this area works in general, especially in the field of urban structures. It highlights how to live there more sustainably. First location "City Suburban Belt" is already suburbanized including negative consequences. There is no need to expand more. Second location "Green Belt" nearby Sázava river is expected to expand more likely, surely, when the D3 motorway has been finished. There is a big chance that the development would be welcomed, because it will be regulated. This whole discussed area has one in common and that is lack of public transport, especially the railway one. Expected line D subway can perhaps help a little, but would not solve the problem. Next parts are focused on the impact regarding the suburbanization, mostly on the social and nature environment. In the beginning this part points out to the differences between the globalisation and the area identity. Further, there is also a part dedicated to the lack of consideration regarding a social and a landscape aspect. The problem originates in uncontrolled development. The final part brings a possible solution how to soften the negative impacts. One of them is some kind of a rule how many buildings should be built per year or to enable to build only inside the town. The whole article is based on recent international and local literature. Other sources were public databases and personal experience of the author. The purpose is not to solve one specific problem, but to outline the information about current and potential life in the discussed area.

Keywords:

Suburbanization; Prague; green belt; suburban belt; transportation; area identity

KORALKA, Vojtěch (2020). Život na jižním okraji Prahy. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 220–241. ISBN 978-80-01-06762-8. ISSN 2336-7687. Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Široké pláne rozprostírající se jižně od Prahy, obklopené lesy a dramatickou krajinou řek Vltavy a Sázavy vytvářely historicky ideální prostor pro rozvoj osídlení. V současnosti, díky relativně dobrému spojení s městem, vzniká v této oblasti závratným tempem nová zástavba. Tento fakt s sebou současně přináší otázku, do jaké míry se může místo rozvíjet a zachovat si svůj génus loci.

Tento text má v první, teoretické části, za cíl seznámit čtenáře s teoretickými východisky suburbanizace. Tyto znalosti v dalším kroku doplňuje o zkušenosti, historické souvislosti i statistické údaje o oblasti jižně od Prahy. Na základě těchto znalostí má za cíl stanovit v závěru práce některé zásady koncepce rozvoje nových i úpravy stávajících lokalit. Vedlejším cílem je zmapovat možné dopady výstavby dálnice D3 a prodloužení metra D na výstavbu i život v obcích jižně od Prahy.

2 Teoretická východiska

2.1 Suburbanizace v kontextu vývoje měst

Z pohledu historie představovala předměstí na přístupových cestách hospodářské zázemí pro hustě osídlená kompaktní města uvnitř hradeb. Tento stav se změnil v době, kdy hradby ztratily svůj obranný význam a města se začala rozrůstat za tyto hranice. Tato nová zástavba však zůstávala kompaktní, s vysokou hustotou osídlení a pevnými vazbami na jádrové město.

Ve 20. století se tento vztah začíná měnit. Nová předměstí se rozšiřují daleko od jádrového města, jehož jméno nesou. Za město však lidé stále považují takovou lokalitu, která obsahuje významuplné městské centrum a nepředstavuje pouhou noclehárnu. Předměstí je potřeba vidět jako nemocnou prořídou městskou tkáň, které chybí aspekty městského života (Hnilička, 2012).

Inspiraci pro vhodný rozvoj zástavby můžeme hledat mezi léty 1910-1930, kdy v první fázi začala výstavba na volných pražských svazích, kde bylo obtížné postavit činžáky (Vinohrady, Smíchov). V těsném závěsu docházelo ke stavbám letních čtvrtí zbohatlíků a intelektuálů podél železnice na Benešov a Beroun (opět hezká paralela se současnou „renesancí“ těchto tratí a zvýšený zájem o pozemky v jejich okolí). V polovině 30. let dochází k budování celých nových čtvrtí – Baba, Hanspaulka atd. V době jejich výstavby pohled veřejnosti na tyto „satelity“ možná byl také rozporuplný, ale díky kvalitní zástavbě, veřejným prostranstvím a zeleni jsou dnes vnímány jako velmi kvalitní lokality pro bydlení.

Počátky suburbanizace jsou tedy spojovány s ekonomickým růstem a rozvojem automobilismu/železnice. Důvody pro rozpínání měst do okolní krajiny lze nicméně hledat již v době průmyslové revoluce, kdy výroba v továrnách, přelidněnost měst a nedostatečné hygienické podmínky ohrožovaly zdraví obyvatel. V té době přišel Ebenzer Howard s koncepcí zahradních měst, která měla představovat řešení pro přelidněný Londýn. Jednotlivá satelitní města měla půdorys kruhu, do jehož středu situoval park obklopený občanskou vybaveností. Na něj navazovaly pásy obytných území, zeleně a vně umístěné plochy výroby. Město uzavřel do zeleného prstence, díky čemuž bylo zamezeno dalšímu rozrůstání sídla.

Podle Hniličky chtěl Howard nalézt způsob, jak zabránit dalšímu přílivu obyvatel do měst a zároveň učinit venkov přitažlivější oproti městu. Obdivoval venkov a nesnášel město, nicméně si uvědomoval, že město má své výhody, a tak vynalezl nový pojem „town-country“ (město-venkov). (Hnilička, 2012). Jím navrhovaná hustota osídlení byla zhruba 80 obyvatel/ha, což odpovídá charakteru dvoupodlažní zástavbě, nikoliv městu. Nešlo mu však primárně o snížení hustoty osídlení, ale o doplnění městské zeleně (Hnilička, 2012).

Tato utopistická myšlenka byla kritizována v předmluvě Žákovy knihy Obytné krajiny, kde Teige píše, že snaha řešit bytovou otázku formou satelitních kolonií za obvodem měst narážela na ztěžší zdlouhavé obtíže. Žák dále dodává, že vzdálenost od pracovního místa působí přetížení dopravy a volný čas je oloupen o dobu, promarněnou v únavných vlacích, tramvajích a autobusech (Žák, 1947).

Důležitou osobností na cestě k současnému suburbii byl Le Corbuiser, který stavěl svá města do výšky s cílem získat co největší volný prostor kolem domů. Zavrhl ulice a největší důležitost přikládal automobilové dopravě. Jeho snahou bylo vrátit přírodu městu tím, že vytvoří velké plochy zeleně a okolo měst a navrhne rozsáhlé volné plochy s lesy, loukami a za nimi pás zahradních měst.

Dalším autorem, který se věnoval fenoménu předměstí byl Leon Krier, který v souvislosti s růstem měst poukazuje na prostorovou separaci jednotlivých funkcí. Obyvatelé suburbií, ve kterých je separována zejména rezidenční funkce, jsou nuceni dojíždět za prací a službami do jiných částí sídelních aglomerací. K proměně předměstí může dojít pouze zrušením jejího funkčního zónování a radikálním přepracováním územních plánů (Krier, 2001).

Stejný vývoj, jaký nastal v ČR po roce 1989 probíhal v západních zemích mezi 50. - 80. lety. V 90. letech žilo v suburbiích 40 % Němců. Tento růst způsobil obvykle tolik problémů, že většina západních (evropských) měst si další růst již nepřeje a hlavním cílem se stává udržení kvality celého města a zlepšení podmínek.

Hnilička říká, že bydlení v takto čisté monofunkční oblasti je bydlením na sídlišti se všemi jeho nevýhodami (Hnilička, 2012). Z toho důvodu se také monofunkční kolonie rodinných domů posměšně nazývají „sídliště naležato“. Kritice suburbanizace se na konci 20. století věnovalo také hnutí Nový Urbanismus, které hlásalo návrat k tradiční kompaktní městské zástavbě a znovunalezení veřejného prostoru. Podporovali také regionální plánování venkova a krajiny s cílem snížení zvýšit jeho atraktivitu a snížení času stráveného v dopravních prostředcích.

2.2 Příčiny suburbanizace

Živelná suburbanizace po roce 1989 byla mj. zapříčiněna zmírněním ochrany zemědělského půdního fondu, restitucemi půdy a aktivitou nově vzniklých developerských společností. Restitovaná zemědělská půda se, zvláště v atraktivních lokalitách v blízkosti měst, začala převádět na stavební pozemky pro rezidenční výstavbu. Zprvu se toto týkalo zejména okolí Prahy, dnes však v podstatě okolí každého velkého města (Šilhánková, 2007).

Další aspekt, který může urychlovat/zpomalovat růst suburbií je situace na pražských sídlišťích. V současnosti je situace taková, že v bytech postavených v 70. letech bydlí obyvatelé, kteří je kupovali ve 30. letech, tudíž jim je dnes 65-75 let. Ve Francii a Anglii se do předměstských sídlišť stěhují přistěhovalci z Afriky a Asie. V Praze pravděpodobně nedojde k vzniku „ghett“ nicméně situace sídlišť je pro další rozvoj zástavby zásadní. V 90. letech bylo pro bohatší lidi symbolem vlastnictví domu (klidně i na monotónní ploché krajině někde u Průhonice). Tyto preference se v současnosti mění a je kladen stále větší důraz na volbu lokality a nejen pozemku. Tento trend kopíruje vývoj v západní Evropě.

Zajímavé je, že podle výzkumu SC&C pro MF Dnes z 12.2.2005 si žít mimo město (vesnice/malé město/suburbie) přeje 60 % respondentů, z toho 33 % v malém městě a 27 % na vesnici. České preference víceméně kopírují situaci ve Francii/Německu/Nizozemí. Další rozvoj suburbií bude do značné míry záviset na volném trhu s byty – je důležité, aby se lidé mohli stěhovat do optimálních, stále častěji malých bytů a tím uvolnili větší byty pro rodiny.

2.3 Rozvoj obcí a územní plánování

Před rokem 1989 v Československu fungovalo centrální plánování, které potlačovalo fenomén suburbanizace. Nejčastějším typem bydlení byla panelová sídliště, která ovšem nesplňovala kritéria nově se formující vyšší třídy. Díky tomu začaly vznikat četné oblasti rezidenční suburbanizace. V blízkosti dálnic a dopravních křižovatek začaly také vznikat zóny komerční suburbanizace s vysokými nároky na plochu: sklady, haly, obchodní zóny a dopravní křižovatky (Ouředníček a kol., 2008).

Podle Jehlíka je katalyzátorem tohoto fenoménu dvojnásobnost vztahu člověka a společenství, kdy člověk chce být sám a zároveň součástí společenství. Rádi bychom žili v hájovně u lesa, ale také kolem sebe chceme lidi a sídlo (Jehlík 2012, 2-3). Investoři také preferují výstavbu na zelené louce, protože je jednodušší a levnější, než např. oprava zchátralého objektu uvnitř města.

S odchodem obyvatel ztrácí jádro města svou důležitost z hlediska pracovních příležitostí, nákupů a služeb. Nově navržená zástavba je často bez vazby na vybavenost i dostupnou hromadnou dopravu. Stírá se tak rozdíl mezi rolemi města a vesnice. Dříve byly role jasné, na venkově převládala zemědělská produkce, ve městě řemeslo, obchod a v pozdější době průmysl. Obě role se navzájem doplňovaly. V nově vznikajících satelitních městečkách se bohužel nespojují výhody města a vesnice, ale je tomu naopak

2.4 Dopady na krajinu a sídla

Löw říká, že každý nemůže mít vilu na venkově jako bohatý renesanční měšťan a dokonce i vlastnictví malé chaty pro druhé bydlení by dnes zničilo, co z evropské krajiny dosud zbývá. Většina Evropanů může žít po většinu svého času jen ve městě (Löw, 2003). Pokud obec navrhuje zóny určené k zástavbě RD, tak je důležité, aby tyto lokality navazovaly/prolínaly se s původní zástavbou a netvořily novou dominantu. Tato koncepce je výhodná i z pohledu obce i pro stavebníky, neboť snižuje náklady na připojení k obecní infrastruktuře i na její údržbu.

Řada obyvatel se z center měst stěhuje do suburbií kvůli blízkosti přírody. Developeři, územní plánovači i starostové ovšem často zapominají na dostupnost a prostupnost krajiny. Cesty v nově navržených souborech často končí v polích bez návaznosti na okolní síť a krajinu. Gehl říká, že jediné pokud je volná krajina propojena pomocí pěších a cyklistických tras, tak lidé mohou blízkost a přírodu a zeleně skutečně využít (Gehl, 2000).

2.5 Hranice sídla a zábory půdy

Dříve hranice nových pozemků vytyčovali lokátoři. Ti přišli na zelenou louku, zapíchlí čtyři kolíky a definovali náměstí. Tato města fungují dodnes, a to mj. proto, že byla jasně stanovena hranice mezi soukromým a veřejným (Hnilička, 2012). V dnešní době tuto roli zastávají developeři. Ti však, motivováni co největším ziskem, často navrhuji zástavbu postavenou na pravoúhlé síti odtrženou od původní obce.

Suburbanizace ohrožuje volnou krajinu, ale zapříčiňuje rovněž postupný úpadek klasického města, protože vylidňuje nebo ožebračuje jeho střed. Tento trend by časem mohl vést (a v některých případech už i vede) k reurbanizaci – návratu k základním vlastnostem města: koncentrace příležitostí a osob, možnost volby, diverzity a variability v rámci městského života.

Oproti všestranně propíraným negativním dopadům rezidenční suburbanizace se o ostatních zábořích půdy mluví daleko méně. Území Středočeského kraje je v současné době ohrožováno několika typy ztráty krajinného prostoru. Jedná se zejména o tyto zábory nutné pro dopravní stavby, průmyslové zóny a sklady/logistické parky/obchodní centra.

Zemědělství ve Středních Čechách v historii tvořilo ekonomický základ krajiny. V posledních letech je patrný odklon od tohoto směřování. V budoucnu je vývoj zásobování potravinami značně nejistý, proto je moudré s půdou hospodařit uvážlivě. Firmy přicházejí a odcházejí (nemají vazbu na konkrétní místo) ale lidé v regionu žijí stále.

2.6 Domy a pozemky

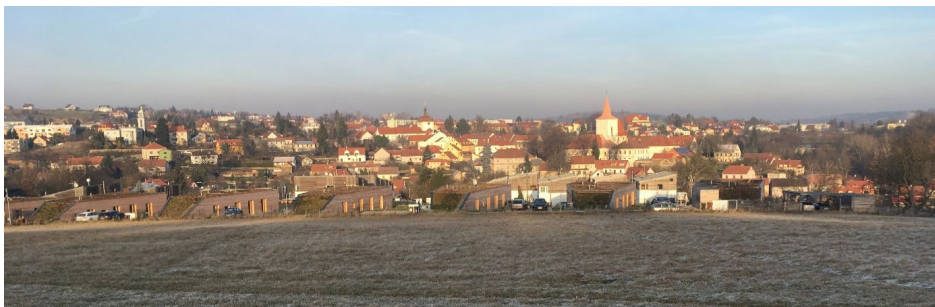
Domy jsou na těchto pozemcích umístěny uprostřed a nevytvářejí tak skutečný uliční prostor. Jak poukazuje Škadraba, tak dům dokázal nemít ve své zadní podélné stěně otvory, přisunul se k hranici souseda a tím pádem pro sebe vytvořil klidný prostor dvora. Toto je podle mne princip tradičního chování vesnického domu. Novodobý vesnický dům neposkytuje jeho obyvatelům soukromí, neb je posazený uprostřed parcely a je otevřený na všechny strany a ze všech stran je vidět (Škadraba, 2000). Jeho obyvatelé si pak soukromí vytvářejí za pomoci vysokých nepropustných plotů a tují.

Problematickým jevem je také předimenzovanost parcel. V roce 1997 byl průměrná rozloha parcel 887 m², v roce 2005 to bylo už 1106 m². Menší a často i užší parcelace umožňuje do veřejného prostoru napojit více jednotek, čímž se oživuje veřejný prostor a také snižují náklady na údržbu veřejných komunikací a sítí v přepočtu na jednotku (Hnilička, 2012). Tyto domy jsou také často stavěny tak, že pokoje jsou umístěné v patře – tj. je zde jasná preference na mladé kupce, nicméně nepočítá se s tím, že tito kupci časem zestárnou a tato dispozice pro ně bude nevhodná

Touha vlastního venkovního obytného prostoru (zahrady) je významná. Stačí si uvědomit, kolik lidí přimyká ke svým zahrádkám v zahrádkářských koloniích, či víkend co víkend odjíždí na své chalupy (Hnilička, 2012). Z pohledu zahrad v satelitních městečkách je však situace poněkud jiná. Nesází se plodící keře ani užitkové rostliny. Kvetoucí stromy jsou nahrazeny slunečníky, markýzami apod. Pěší cesty jsou zpravidla ze zámkové dlažby a téměř každý dům má vlastní bazén. Zahrady některých pozemků zůstávají i neudržované. Důvodem může být nedostatek financí, energie, ale také nezáměr obyvatel.

Další otázkou týkající se suburbanizace je hledání identity místa. V souvislosti s globalizací je často diskutována otázka, zda globalizace přispívá k homogenizaci či diferenciaci různých lokalit. King se domnívá, že globalizace může znamenat jak vznik homogenity a stejnosti, tak vytváření heterogenity či různosti (King, 1990). V souvislosti s výše uvedenými tezemi autorů je otázkou, zda nově budované soubory nejsou ve své podstatě stejné. Každý majitel domu se chce odlišit od svého souseda (za touto snahou lze hledat snahu vymanit se z uniformity předchozího typu bydlení – často sídlištního typu). Soubory pak často působí nesourodě a mají daleko k ideálu, o kterém majitelé domů na počátku stáli.

Hezkou ukázkou může být soubor domů v lokalitě „Za pivovarem“ v Jílovém u Prahy (viz. obr. 1). Přestože jednotlivé domy nejsou architektonicky cenné, tak lokalita jako celek svou cenu má. Z rozhovorů, které jsem pořizoval v rámci psaní diplomové práce „Jílové u Prahy – manuál rozvoje veřejných prostranství“ vyplynulo, že jak obyvatelé nových domů, tak překvapivě i starousedlíci považují tento soubor za zdařilý a vnímají ho, jakožto přirozené zakončení zástavby jižně od centra obce.



obr. 1 – Lokalita „Za Pivovarem“ v Jílovém u Prahy
(zdroj: Fotografie autora)

2.7 Veřejná prostranství

Veřejné prostory mají nezanedbatelný podíl na veřejném životě v obci. Dobře navrhované prostory využívají obyvatelé v každodenním životě. Zejména jsou důležité pro dospívající mládež, seniory a matky s dětmi. Důvodem je mj. nižší mobilita seniorů a studentů. Ti, díky tomu, že neřídí automobil, tráví velkou část času právě v místech bydliště. Velkou část suburbií však tvoří domy s oplocenými zahradami propojenými úzkými ulicemi. Veřejný prostor úplně chybí nebo je jím často např. parcela, která nebyla vhodná k prodeji.

Kvalita veřejných prostranství je také mj. jedním z parametrů, který určuje hodnotu pozemku. Mocová uvádí, že ideální poměr plochy zeleně a rozptylových prostranství odpovídá 30 % (viz. obr. 2) (Mocová, 2014). Převážná část suburbií tyto parametry nespĺňuje. Částečným zlepšení stavu pomohla aktualizace vyhlášky č. 501 z roku 2006, ta v §7 odstavec 2 říká, že pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plochu veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace (vyhláška 501, 2006).

2.8 Doprava a technická infrastruktura

Z pohledu veřejné hromadné dopravy je důležité držet vhodnou hustotu osídlení. Středočeská vesnice má průměrnou hustotu osídlení 50-70 obyvatel na hektar. Oproti tomu městský či poloměstský typ osídlení s hromadnou dopravou a malými obchody vyžaduje hustotu min. 100 obyvatel na hektar. (Cílek, Baše, 2005).

Dalším problémem je tzv. „začarovaný dopravní kruh“. Silnice skoro vždy znamená novou zástavbu. V důsledku toho dojde k ucpání existujících silnic a vznikne požadavek na výstavbu nových komunikací. Podél těchto komunikací dojde k nové zástavbě a problém se opět opakuje.

Narůstající délka infrastruktury představuje pro obce další náklady, které navíc budou v budoucnu růst + v horizontu 30 let bude potřeba provádět generální opravy vodovodní a kanalizační sítě. Sídelní struktura v ČR je tvořena hustou sítí malých sídel (střední vzdálenost mezi sídly je 1,8 km), s ohledem na rozvoj zástavby okolo cest hrozí propojení do „nekonečné“ pásové zástavby.



obr. 2 – Prostorové porovnání výstavby 20 rodinných domů
(zdroj: Jak vytvořit charakterově pestré obytné prostředí, Mocová Alena, FA ČVUT, 2011)

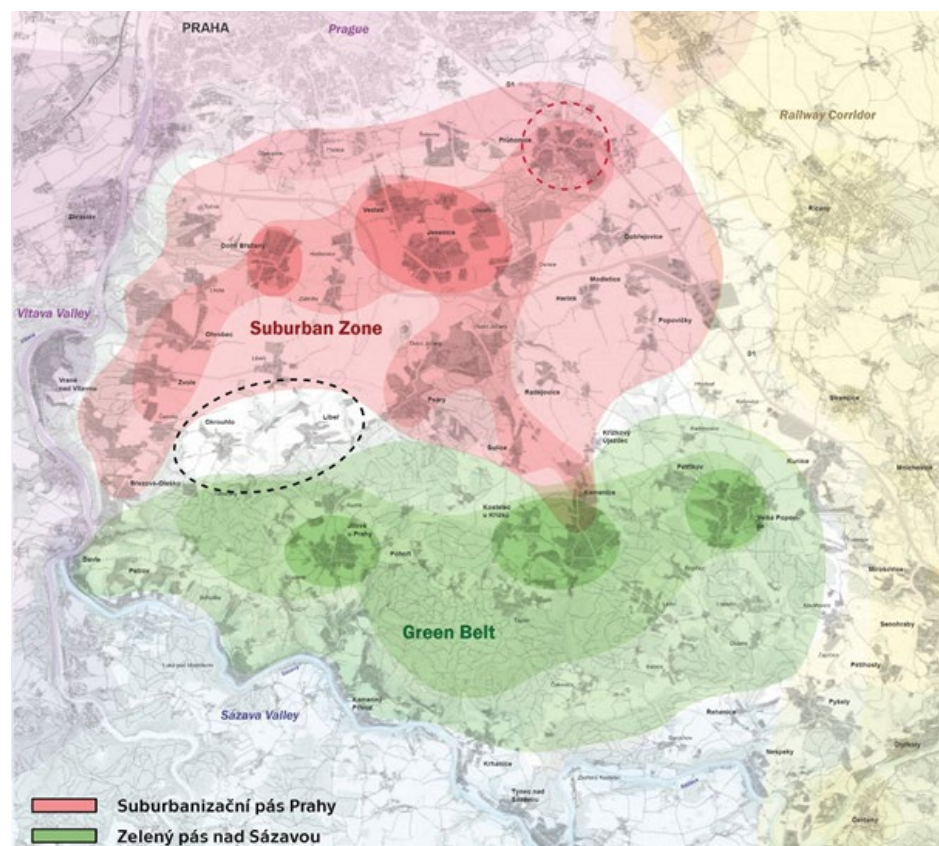
2.9 Pozitivní dopady

V souvislosti se suburbanizací je zmiňována celá řada negativních dopadů, nicméně pro obce i nové obyvatele může přinášet i určitá pozitiva. Pro obce může být pozitivem příchod ekonomicky silnějších skupin obyvatel. Pokud v obci budou mít noví obyvatelé trvalé bydliště, tak také např. možnost dosáhnout na některé dotační programy. Možné je i zvýšení participace obyvatel na životě v obci, ať už jde o politiku či např. kulturní akce. Obyvatelé suburbíí jsou také vystaveni menší hlukové zátěži, znečištění ovzduší a v těchto oblastech je také většinou nižší kriminalita.

3 Vliv suburbanizace na sledovanou oblast

3.1 Popis oblasti

Oblast je na jedné straně vymezena přírodními hranicemi řeky Vltavy, Sázavy a jejich hlubokými údolím a na druhé straně liniiovými stavbami Pražského okruhu a dálnice D1. Uvnitř této lokality bychom našli dvě oblasti. Hlavními centry jsou Jílové u Prahy, Jesenice, Kamenice a z hlediska komerční vybavenosti zóna Čestlice-Průhonice. Přibližné vymezení oblastí je patrné níže na obr. 3.



obr. 3 – Vymezení jednotlivých lokalit ve sledované oblasti
(zdroj: Life beyond the city edge, Lenka Hrůšková, FA ČVUT, 2010)

První lokalita je více spjatá s životem ve městě a více se blíží tomu, co bychom nazvali suburbanizačním pásem Prahy. Tato oblast je charakteristická rovinným terémem s minimem bariér, bránících rozvoji zástavby a dobrou dostupností města jak individuální, tak veřejnou hromadnou dopravou. Zároveň se v této oblasti nachází kvalitní půdy, které jsou ovšem díky nedostatečné ochraně často přeměněny na stavební pozemky.

Druhá lokalita je tvořená převážně zeleným pásem v blízkosti řeky Sázavy. Charakter této oblasti je spíše rekreační – typickým znakem jsou velké plochy lesů a dramatický terén vzniklý díky formování přítoků i samotného koryta řeky Sázavy. Oblast obsahuje také mnoho historicky cenných míst. Na druhou stranu je tato oblast hůře dopravně dostupná, což je také důvodem, proč v této oblasti „nebudují“ suburbanizace v takovém rozsahu jako v první lokalitě. Tento stav se může ovšem změnit s dobudováním dálnice D3, a proto je potřeba se na tuto „invazi“ připravit již nyní.

3.2 Původní krajina

Pro pochopení vývoje lokalit je zásadní porozumět původní krajině, která je pro rozvoj mantinelem a zároveň nepostradatelnou hodnotou. Sledované území se nachází na území dvou okresů, a to sice Praha-východ a Praha-západ. Každá část je specifická a procházela v historii jiným vývojem. Část oblasti zasahuje do jižní části okresu Praha-východ, jejíž hranicí je údolí řeky Sázavy mezi Chocerady a Kamenným Újezdem. Tato část je položena od 250 m. n. m. v údolí řeky Sázavy po oblast okolí Říčany, kde výška přesahuje 400 m. n. m. Vyznačuje se velkou lesnatostí a pahorkatinným až vrchoviným georeliéfem (viz. obr. 4).



obr. 4 – Říčany a okolí (zdroj: Letecké snímky – web FLYFOTO, 2013)

Pro část území v okresu Praha-západ je typický dramatictější reliéf. Její jádro se nalézá v okolí soutoku řeky Sázavy a Vltavy. Terén stoupá od těchto řek až do výšky 400 m n. m. a má vrchovinový ráz zpestřený lesnatými hřbety vytvořených přítoky potoků (např. Radošínský potok). Tato oblast se vyznačuje poměrně velkými komplexy lesů. Pásky lesů lemují většinou údolí, bezlesé jsou jen plošiny s hlubšími hlinitými půdami - např. prostor mezi Okrouhlem, Jesenicí a Jílovém - viz. obr. 5 (Ložek a kol., 2005).

Z pohledu kulturní krajiny hraje neopomenutelnou roli Jílovská zlatohorní oblast. První osady byly zakládány odlesňováním oblastí v blízkosti vodních toků v okolí města. Vznik Jílového ve 13. století je provázán s počátky hlubinné těžby zlata. Od počátku ve městě měli hlavní slovo pražští patriciové, kterým panovník pronajímal doly za úplaty. Příjmy z Jílovských dolů do značné míry financovaly výstavbu Havelského pražského města.

Ve 14. století dochází k útlumu hlubinné těžby, způsobeného zejména zatopováním dolů. V té době také zaniká řada osad v celém regionu a dochází k poklesu významu Jílového. Definitivní konec „zlaté éry“ znamenají husitské války. Osady díky své poloze neposkytovaly výhodné podmínky pro zemědělství, a tak se hlavním zdrojem příjmů obyvatel stává řemeslná výroba a výběr mýta na zemské cestě do Lince, která městem prochází.

V 15. století dochází ke krátkému obnovení těžby a město také získává svou dnešní podobu struktury zástavby centrální části města. Ta se až do současnosti z pohledu urbanismu téměř nezměnila. V 16. století zasáhlo několik požárů a vojenských tažení, což vedlo k tomu, že se Jílové na konci 17. století stalo nejmenším královským městem vůbec. Reálný význam města byl až do 19. století zanedbatelný (Balík a kol., 1987)

Novodobý rozvoj města proběhl ve 20. a 30. letech 20. století, kdy se město rozrostlo o dvě čtvrti. Historické jádro města bylo v roce 1992 prohlášeno za městskou památkovou zónu (Kuča, 1996).



obr. 5 – Davle a okolí (zdroj: Letecké snímky – web FLYFOTO, 2013)

3.3 Vliv dopravy

V celém jižním sektoru trvale narůstá počet automobilů. Tento stav je dán nejen nárůstem počtu obyvatel, ale i vysokým počtem automobilů na jednu rodinu. Často je tomu tak, že v případě nových obyvatel každý člen rodiny starší osmnácti let vlastní automobil. Z hlediska dopravní zátěže mají dopravní vazby vnitro-regionální a město-zázemí zásadní podíl.

Účinným nástrojem pro snížení počtu cest vykonávaných automobily je zřizování sítě parkovišť P+R a B+R v blízkosti stanice metra a vlaků společně se zlepšováním kvality hromadné dopravy (zkracování intervalů, budování nových kolejových spojení atd.) v regionu.

Suburbanizace vždy byla ve velmi úzké souvislosti s dopravou a jejich vztah je oboustranný. Rozvoj suburbanizačního procesu byl umožněn především díky technickému pokroku v dopravě a rozvoji dopravních sítí. Větší využívání osobního automobilu umožnilo bydlení v širším okolí města a dojížděku za prací do centra. Výstavba silnic pak zpřístupnila velké množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu (Sýkora, 2002).

Zatímco v období před masivním rozvojem automobilismu byl rozvoj příměstských sídel lokalizovaný především podél železnice, automobil umožnil růst do všech směrů s preferencí dálničních linií (Mayer, 1967). V socialistických státech byla tato změna kvůli dlouhodobě výrazné závislosti na prostředcích hromadné dopravy poněkud opožděna (Ouředníček, 2002).

V počátcích doprava spíše ovlivňovala suburbanizaci a teprve později se začal výrazněji projevovat i zpětný vliv suburbanizace na dopravu. Podle Puchera je tento symbiotický vztah vnímán spíše jako další dopad rozvoje automobilismu, ale zároveň tvrdí, že suburbanizace je jedním z nejvýznamnějších důvodů, proč roste počet majitelů a uživatelů automobilu. „Rozvolněná příměstská zástavba vyžaduje auta pro potřeby osobní dopravy, ale na druhou stranu, osobní automobily také podporují rozpínání měst do okolní krajiny“ (Pucher, 2002).

Výrazný nárůst dopravy způsobuje především IAD, které ve výkonnosti, efektivitě a flexibilitě nemůže jiný dopravní prostředek konkurovat. Rozvolněnou formu zástavby typu urban sprawl je totiž téměř nemožné efektivně obsluhovat veřejnou dopravou.

Výstavbou místních komunikací, obchvatů, přivaděčů, dálnic či parkovišť navíc neustále roste tlak na další zábor ploch, čímž vznikají radikální a nevratné změny ve využívání krajiny. Výdaje na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury jsou velkou zátěží pro veřejné rozpočty, ve kterých už nezůstávají finance na hromadnou dopravu. Jak se navíc ukázalo, ani rozsáhlé rozšiřování kapacity silnic nedokáže vyřešit problém přeplnění sítě, protože nové komunikace indukují nové dopravní proudy, které byly před výstavbou uspokojeny jiným způsobem (Pucher, 1999).

Oproti suburbanizaci ve Spojených státech je situace v Evropě odlišná. V USA suburbanizace vzniká formou urban sprawl, kdy sídla rostou nezávisle na původní sídelní struktuře. V českém prostředí je obvyklá forma „obrůstávání“ a integrací suburbii do současných sídel. Rozdílem oproti USA je také fungující hromadná doprava. Z hlediska dopravy je v českém prostředí největším rizikem neregulovaná expanze komerční suburbanizace s doprovodnými negativními jevy.

Z hlediska dojížděky do práce a do škol je zajímavé sledovat, jaké dopravní prostředky využívají obyvatelé sledované lokality. Pro dojíždění do Prahy z území středočeského kraje podle průzkumu ROPIDu z roku 2003 využívá autobus 17,1 %, vlak 7,6 %, automobil 46,9 % a jiný způsob 28,4 % cestujících. Rozhodující je umístění suburbální zóny. V případě sledované oblasti je díky absenci vysokokapacitní příměstské a městské dopravy (železnice, metro) zastoupení využití automobilové dopravy až 70 %. Autobusová doprava není příliš motivující, neboť autobusy stojí v kolonách stejně jako automobily. Dalším problémem je i vzdálenost stanice metra Budějovická, kde většina těchto autobusů končí – z okraje Prahy cesta trvá ještě 20 min.

Určitým příslibem do budoucna může být plánované metro D do Písnice, které by společně s velkým zachytným parkovištěm P+R mohlo situaci zlepšit a obyvatelé této lokality by mohli začít více využívat hromadnou dopravu. Naopak vybudování Pražského okruhu se neukázalo jako pomoc pro zlepšení situace. Do oblasti pravidelně přivádí

transitní dopravu a v případě nehody na dálnici D1 před Prahou je tato oblast zasažena vznikem kongescí ve značné míře. Dále je díky němu tlak na vznik dalších zón komerční suburbanizace.

V oblasti Jílového u Prahy ohrožuje kulturní i přírodní krajinu plánovaná výstavba dálnice D3. Ta je pro oblast jižních Čech i dopravní obsluhu Neveklovska určitě potřebná. Samotné Jílové z její výstavby může určitě profitovat, neboť se řádově zlepší dostupnost do Prahy. Na druhou stranu dojde k poškození údolí řeky Sázavy a chatových oblastí Žampachu/Luk pod Medníkem a Hostěradic, kudy dálnice bude procházet. Dalším velkým rizikem jsou nezmapovaná důlní díla v Jílovském zlatohorním revíru a změna hydrogeologických poměrů v regionu. V návaznosti na tuto výstavbu hrozí také další vlny suburbanizace a přeměny rekreačních objektů na objekty určené k trvalému bydlení.

O výběru koridoru rozhodla vláda v roce 2005 a v roce 2015 byla schválena přesná trasa. Jak bylo již zmíněno, tato trasa se opírá o zmapovaná důlní díla, jejichž záznamy se vedly od

18. století a skutečný rozsah středověké těžby není známý. Trasa byla již částečně posunuta východněji do oblasti Luka pod Medníkem, nicméně ani tento fakt neeliminuje riziko (ŘSD, 2007).

Druhá zvažovaná trasa dálnice D3 zkapacitněním stávající silnice I/3, možná z politického pohledu snahy o rozvoj špatně dostupného regionu Neveklovska/Sedlčanska, představuje méně vhodné řešení, nicméně situace na dálnici D8 a propady při výstavbě tunelu Blanka ukazují, že ve výsledku může vhodnější trasování vést k úspoře finančních prostředků i lidských životů.

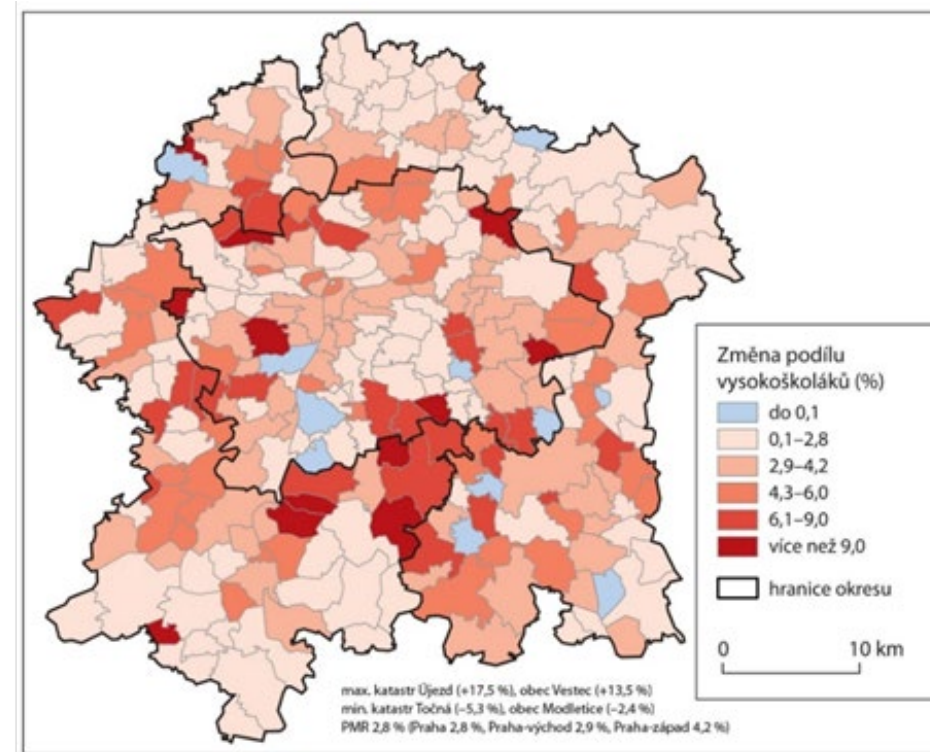
3.4 Vzdelanostní struktura obyvatelstva

Vzdělanost je tématem, se kterým se setkáme v řadě disciplín. Z hlediska suburbanizace je také podstatná, neboť početná skupina obyvatel migrujících do oblastí v okolí Prahy má vysokoškolské vzdělání. Tento fakt sebou přináší i jiné návyky a do určité míry je vzdělání provázáno s vyšším společenským statusem i vyššími příjmy.

Postavení Prahy a okolí je v rámci České republiky specifické. V hlavním městě studuje více než 80 tisíc vysokoškolských studentů (rok 2005), jejichž počet se neustále zvyšuje. Tento počet představuje téměř třetinu všech studujících vysokoškoláku celého Česka. Do Prahy se koncentruje čtvrtina všech vysokoškolsky vzdělaných lidí, ale pouze dvanáct procent obyvatel Česka. Přestože dochází k oslabování dominantní pozice Prahy jako střediska vzdělanosti, což je důsledkem decentralizace vysokého školství do dalších velkých českých měst, je Praha územím s nejvyšší úrovní vzdělanosti a její zázemí oblastí s největšími proměnami vzdělanostní struktury v rámci celé republiky (Šnejdová, 2004).

Zajímavým údajem jsou výsledky sčítání lidu, domů a bytů. Z nich vyplývá, že z hlediska nárůstu podílu vysokoškoláků mezi lety 1991 a 2001 (viz. obr. 6) je zaznamenán největší nárůst v Újezdě (17,5 %), Vestci (13,5 %), Zvoli (12,9 %), Ohrobcích (11,7 %) a Kolodějích (9,1 %). Tři z těchto jmenovaných obcí lež v sledované oblasti (SLDB, 1991 a 2001). Naopak oblasti s nejvyšším poklesem podílu vysokoškoláků jsou sídlištní lokality, u kterých tak dochází k sociální degradaci.

Díky těmto změnám vedle sebe vznikají lokality se značně odlišnou vzdělanostní úrovní. Obyvatelstvo přicházející do nových lokalit je městského typu, mladší, vzdělanější, s vysokou zaměstnaností. Vývoj vzdělanostní struktury tak indikuje možnou hrozbu sociálně prostorové polarizace, tedy rozvoj jedné části obce za současného úpadku či stagnace části sousední.



obr. 6 – Změny podílů vysokoškoláků mezi lety 1991 a 2001
(zdroj: Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB), Praha, 1991 a 2001)

3.5 Charakter sociálního prostředí

V minulosti byly zmíněné tři varianty vývoje lokálních společenství využity pro hodnocení měnícího se prostředí nizozemských předměstí (Lupi, Musterd 2004). Autoři se kloní k názoru, že pro současné komunity není sice typická úplná ztráta soudržnosti (lost), sousedství však ani nezůstávají místy s tradičními úzkými vazbami mezi obyvateli (saved). Všeobecně je přijímán názor na postupné rozšíření sociálních sítí z lokálního měřítka na regionální nebo dokonce globální síť kontaktu (transformed).

Toto vše je dáno současným způsobem komunikace a vyšší mobility obyvatel. Díky tomu se snižuje kontakt na lokální úrovni. Na první pohled by se tak mohlo zdát, že tento fakt bude polarizovat prostředí v suburbii na původní „kontaktní“ obyvatel a nově přichozí „nekontaktní“. Výsledky výzkumů nicméně ukazují ve většině případů dobré soužití obou skupin obyvatel (Ouředníček, 2007).

Nově přichozí obyvatelé kladou nároky na zastupitelstvo obce. Jedná se zejména o vyšší požadavky na technickou i sociální infrastrukturu. Typický je tlak na zavedení inženýrských sítí, opravy komunikací nebo častější svoz odpadků. Specifické demografické složení (především mladé rodiny s dětmi) má za příčinu zvýšené nároky na mateřské školy a nižší stupně základních škol. V některých rychle rostoucích obcích nestačí technická infrastruktura, např. čistíčky odpadních vod.

Z dotazníkových šetření vyplývá, že pozitivně hodnotí původní obyvatelé především zaktivizování života v obci. S nově příchozími se také mění životní styl obce. Proměňuje se například rytmus dne, otevírací hodiny na obecních úřadech, v obchodech atd. V těchto dotaznících je také nejčastější odpovědí, že obě skupiny obyvatel žijí nezávisle na sobě a mají mezi sebou minimum vyloženě negativních vztahů.

Kontakty mezi starými a novými obyvateli obce vznikají nejčastěji dvojí cestou. První cestou je zapojení nové oblasti do běžného chodu obce díky službám – obsluhování řadou lokálních služeb: poštačka, učitelka v MŠ, elektrikář a další. Ti všichni se dostávají do kontaktu s nově přistěhovanými obyvateli – otázkou je, jak pevné sociální vazby tyto kontakty utvářejí. Další variantou „napojení“ jsou aktivity dětí – besídky v MŠ, kroužky, pálení čarodějnic, oslava dne dětí, setkávání na místním hřišti atd. Tyto vazby většinou bývají těsnější a pomáhají integrovat nově přistěhované občany do života v obci. Řada nově příchozích obyvatel si také lokalitu nového bydlení nevybrala náhodně. Obec nebo její okolí znají z minulosti, nebo mají v obci známé či přátele.

3.6 Cesta k udržitelnému rozvoji v regionu

Rodinný dům za Prahou je snem mnoha obyvatel Prahy. Často se jeho výstavbou zadluží na desítky let. Jejich sny ovšem často končí vysokým plotem, kterým se oddělují od okolní rušné ulice či okolní zástavby. Denní dojíždka do Prahy je často výrazně delší, než se zdálo (a než developeři slibovali). Stejně tak v obci chybí vybavenost i možnosti trávení volného času.

Co tedy může v ideálním případě předměstí nabídnout na rozdíl od Prahy? Těsný kontakt s přírodou (velmi kladně je hodnocena blízkost lesa či vodní plochy/toku); základní vybavenost v péři dostupnosti; to, že znáte své sousedy a rodiče dětí, které chodí s vaším dítětem do školy; možnost se podílet na chodu obce a skutečně ovlivnit změny, které se v ní odehrávají. Co naopak většinou předměstí oproti Praze nemá? Vyšší vybavenost – obchody, lékař; možnost kulturního vyžití (divadlo, galerie atd.); pracovní příležitosti; anonymitu.

Jakým způsobem se tedy přiblížit k ideálnímu předměstí? První podmínkou je vhodně navržený rozvoj obce, tj. v prvé řadě využívat vnitřních volných pozemků, umožnit (krátký) pěší přístup do centra obce (to samo o sobě podpoří jeho životaschopnost), vizuální propojení s krajinou (například i vhodným výškovým členěním zástavby – v centru vyšší zástavba bytových domů a vybavenost, na okraji rodinné domy, sportovní plochy apod.).

Dalším problémem těchto oblastí je velká poptávka po určitém typu vybavenosti. Například v Jesenici byl tento problém se školkami. Mezitím, než se dobudovaly školky začal být problém se školami a v budoucnu bude v této oblasti např. nedostatek míst v domovech pro seniory apod. Z tohoto je patrné, že tyto potřeby jsou většinou pouze v určitém čase – je potřeba proto budovat adaptovatelné stavby nebo i dočasné stavby – v Jesenici takto vznikla „kontejnerová“ školka, tak aby za pár let nově vybudované stavby nezely prázdnotou.

Důležité je pracovat s demografickými daty (které ovšem musí být opřené o reálná data počtu obyvatel, tj. všichni, kteří zde žijí by měli mít změněné místo bydliště) a být na tyto „vlny“ poptávky připraveni. Důležitá je v tomto případě úloha lokálních center (viz. obr. 7).

Velkým rizikem v této oblasti je také snaha o přeměnu rekreačních objektů na objekt trvale užívané. S touto změnou přichází další požadavky na budování infrastruktury, problémy s dopravní obsluhou oblasti a mnoho dalšího. Obce by proto měly striktně bránit těmto změnám.

Mezi velká pozitiva života na předměstí je uváděna možnost každodenní rekreace. Tento fenomén by měl být podpořen cestami napříč zástavbou (tj. například i záhumnými cestami mezi pozemky) – tyto cesty by ideálně měly mít přírodní charakter

(propustné materiály, respektování lokálních zvyklostí) a měly by spojovat zajímavá místa v oblasti (např. místa výhledů, památný strom, vodní plocha/tok apod.)

	Population (2008)	
	Towns	Catchment area
Dolní Břežany	2476	8 497
Lhota		
Točná	500	
Zlatníky-Hodkovice	1091	
Libeň	985	
Libeň		
Ohrobec	899	
Zvole	1449	2 546
Černíky		
Okrouhlo	400	
Březová-Oleško	697	
Jesenice	5289	10 719
Zdiměřice		
Osnice		
Horní Jirčany		
Radějovice	260	
Sulice - Hlubočinka	300	
Vestec	1923	
Dolní Jirčany	2947	2 947
Psáry		
Průhonice	2448	4 548
Rozkoš		
Čestlice	500	
Dobřejovice	757	1 600
Modletice	507	
Popovičky	266	
Herink	70	
Jílové u Prahy	3756	4 170
Studené		
Bohuliby		
Luka p. Medníkem		
Radlík		
Zahofany	160	
Pohofí	254	
Kamenice	3458	4 893
Těptín		
Ládví		
Štířín		
Sulice	900	
Želivec		
Kostelec u Křížků	535	
Velké Popovice	2174	3 398
Lojovice		
Řepčice		
Petřikov	400	
Radimovice		
Kunice	824	
Vrané n. Vltavou		2 145
Davle	1323	1769+
Petrov	446	

obr. 7 – Lokální centra (červeně) vč. spádových obcí a jejich populace

Zodpovědnost za životní prostředí se dostává v posledních letech stále do popředí. Jak u veřejných, tak u soukromých prostranství by měly převládat nezápevně plochy (ideálně zeleně), nově budované domy by měly mít zelené střechy (princip reciprocity – stavba zabere určitou plochu určenou pro vsakování vody, a tudíž by podobnou měla „vrátit“ plochou zelenou střechou).

V této oblasti je důležité zapojit všechny věkové skupiny. Důležitá je především úloha škol v oblasti – ty mohou díky projektům zaměřených např. na historii oblasti či tématu spjatá s ochranou přírody i krajiny získat pevnější vztah k místu, kde žijí a zároveň mohou k zájmu motivovat i své rodiče, tj. toto povědomí se rozšíří napříč všemi generacemi obyvatel.

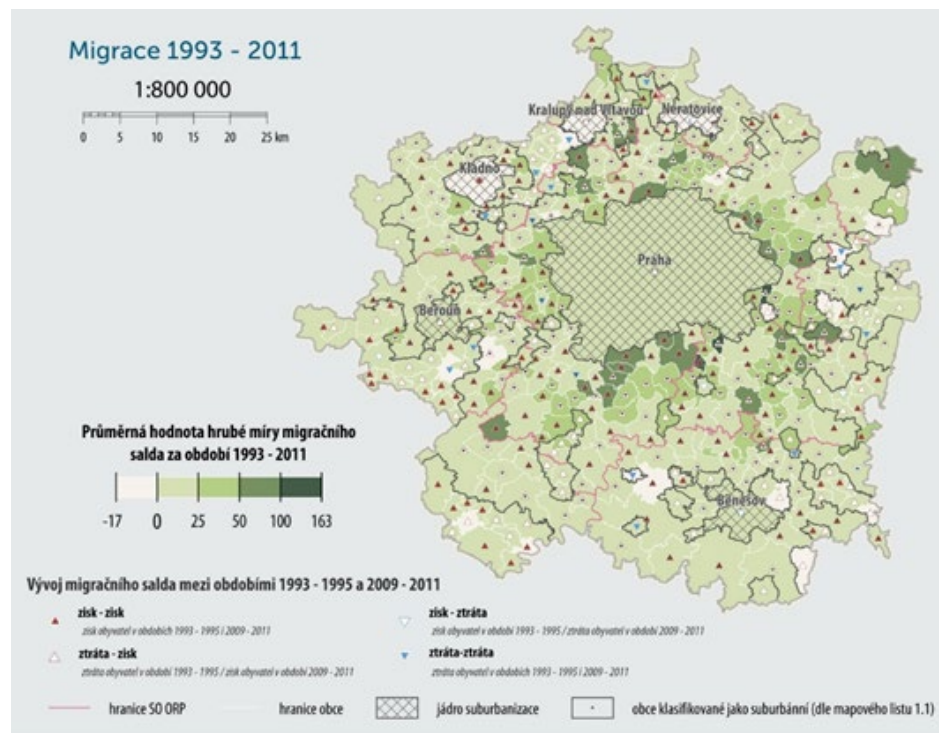
Vhodným nástrojem pro posílení pozice jednotlivých obcí je utváření mikroregionů. Pro obce to vytváří silnější pozici při jednání s dalšími subjekty (Středočeským krajem, Prahou apod.). V oblasti existuje mikroregion Dolní Břežany a Kamenice/Velké Popovice. Vhodné by bylo vytvořit v oblasti dva mikroregiony přibližně ve stopě dvou lokalit na obr. 1, tj. region obcí v blízkosti Pražského okruhu (Zbraslav, Dolní Břežany, Jesenice, Průhonice) a region obcí v zeleném pásu nad řekou Sázavou (Davle, Jílové u Prahy, Kamenice a Velké Popovice).

3.7 Rozbor map Urbánní a regionální laboratoře

Z mapy migrace vyplývá, že v pásu okolo silnice 603 („stará benešovská“) ve Vestci, Jesenici a dále směrem na Kamenici lze pozorovat trvalý přírůstek obyvatelstva. Podél silnice vedoucí z Jesenice na Jílové u Prahy je situace odlišná – v 90. letech docházelo

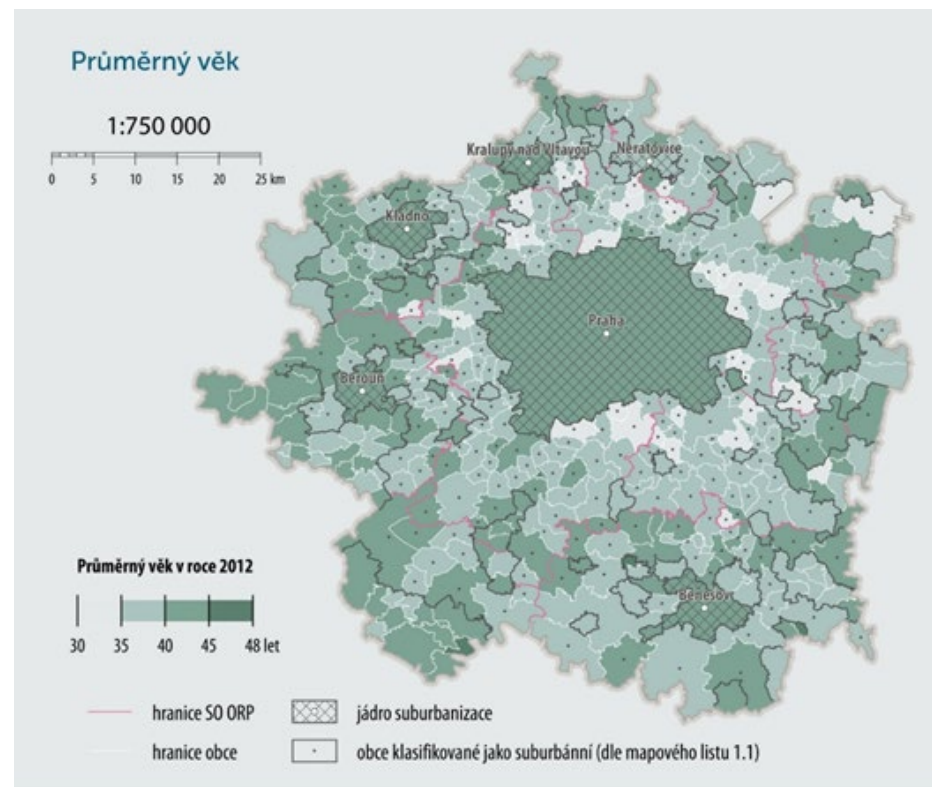
k úbytku obyvatel či stagnaci, především díky dlouhé dojíždě. V současnosti (i díky plánované dálnici D3) oblast opět roste. Trvalý nárůst je také na plošinách nad řekou Vltavou (pás mezi Dolními Břežany a Davlí) – tento růst je zajímavý, neboť oproti výše popsaným oblastem růstu probíhá v oblasti se špatnou dopravní dostupností.

Při porovnání mapy migrace (obr. 8) a mapy průměrného věku (obr. 9) jasně vyplývá, že nově přichází obyvatelé jsou zpravidla mladé rodiny s dětmi – v Jesenici, Dolních Břežanech, Vestci a Hlubočince byl průměrný věk dokonce pod hranicí 35 let. Z mapy je také patrné, že za řekou Sázavou razantně stoupá průměrný věk – je to dáno tím, že z této oblasti je denní dojíždka již velmi dlouhá, a tak nejsou pro mladé rodiny příliš atraktivní.



obr. 8 – Migrace mezi lety 1993 - 2011 (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)

Mapa podílu zastavěných ploch (obr. 10) znázorňuje podíl zastavitelných ploch na celkové rozloze obce. Zde je jasně patrné, že kapacita ploch v obou sledovaných oblastech je již téměř naplněna. Další rozvoj je již spíše nežádoucí. Rozvoj bude v budoucnu (po dostavbě dálnice D3) směřovat do oblasti za řekou Sázavou. Dotčené obce si problém příliš megalomansky navržených zastavitelných rezidenčních ploch uvědomují a do značné míry již ve svých územních plánech tyto plochy redukuje.

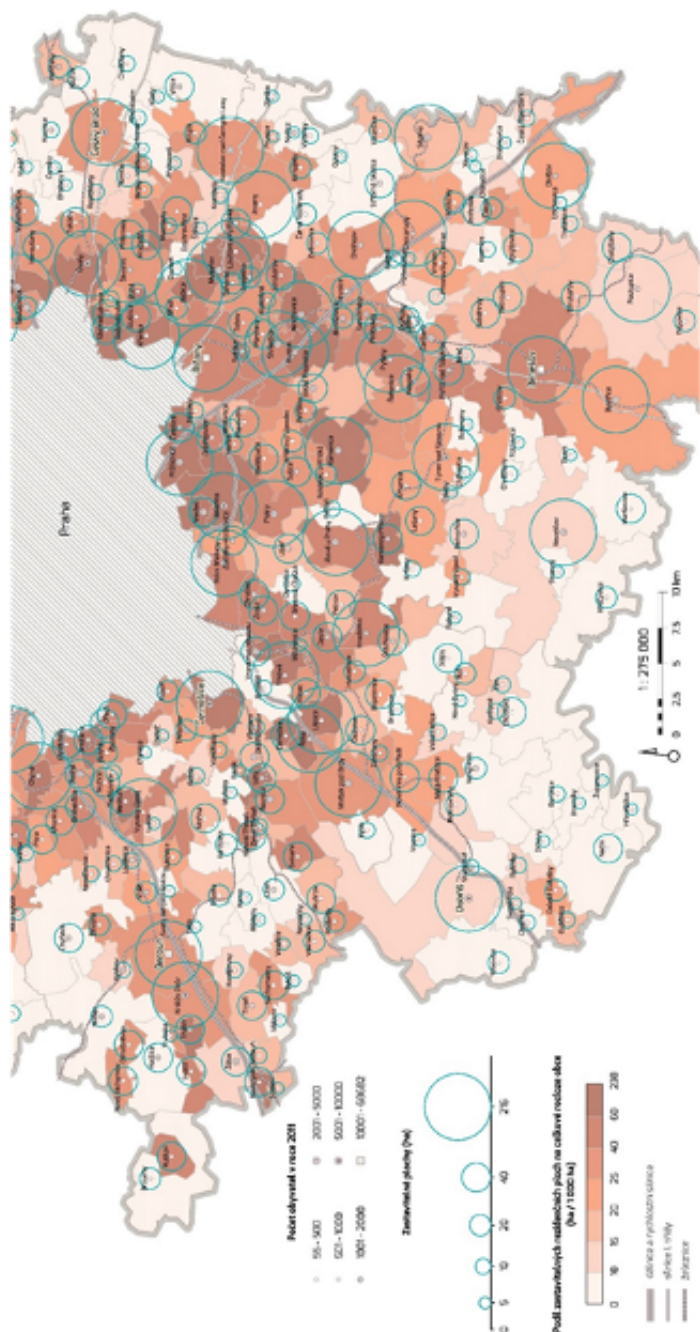


obr. 9 – Průměrný věk v roce 2012 (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)

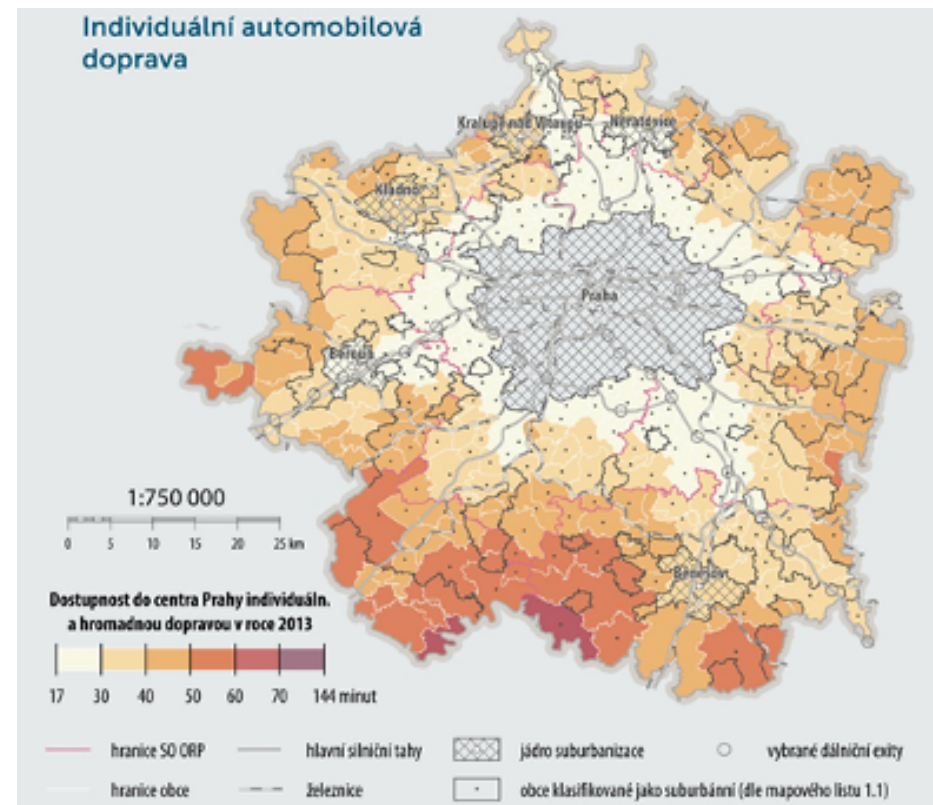
Z map dostupnosti do centra Prahy individuální automobilovou dopravou (obr. 11), a veřejnou hromadnou dopravou vyplývá, že pro rozvoj zástavby je důležitější dostupnost IAD, dostupnost hromadnou dopravou (často i delší doba než hodina cesty) je až druhořadá. Rodiny se na předměstí stěhují kvůli klidu a větší vzdálenosti služeb/zaměstnání řeší dojížděním. Tuto možnost ovšem nemají zpravidla mladiství (ve věku, kdy je již rodiče do všech míst již nedovází a sami ještě nemají řidičské oprávnění) a senioři. Tento stav tudíž vede k tomu, že nám v regionu přibývá další automobilová doprava a situace se, i přes nepokračující rozvoj zástavby, zhoršuje.

Poslední mapa rozvojových potenciálů (obr. 12) by mohla být v podstatě „grafickým závěrem“ analýzy předchozích map Urbánní a regionální laboratoře. Je z ní opět jasně patrné rozdělení oblasti na dva regiony (není náhodou, že hranice se kryje s izochronou 30 min). Každá oblast s vyvíjí jiným stylem. V oblasti blíže ku Praze je rozvoj zástavby již ukončen a probíhal do značné míry bez regulace (včetně všech negativních důsledků).

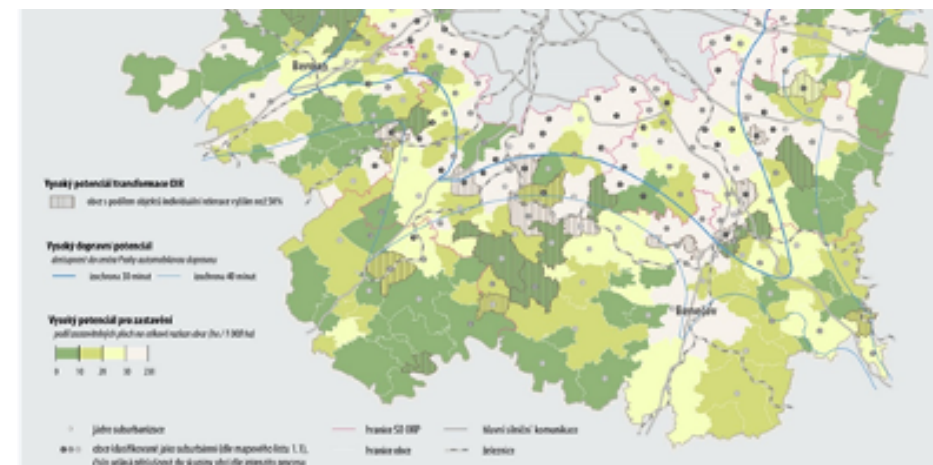
Další vlna suburbanizace může v oblasti dále od Prahy nastat po dobudování dálnice D3. Je velká šance, že by tento rozvoj již mohl být regulovaný (a tudíž prospěšný pro všechny zúčastněné strany). Cestou pro silnější pozici by mohlo být vytvoření výše zmíněných mikroregionů. Další možností by bylo vybudování kapacitního (kolejového) dopravního spojení mezi nově plánovanou zastávkou metra D/Depo Písnice a Jesenicí.



obr. 10 – Podíl zastavitelných ploch na celkové rozloze obce (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)



obr. 11 – Dostupnost do centra Prahy individuální dopravou (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)



obr. 12 – Rozvojový potenciál suburbánní zóny Prahy (zdroj: Urbánní a regionální laboratoře, 2012)

4 Závěr

Jak z předchozích stránek vyplývá, problém suburbanizace (nejen jižně od Prahy) nelze vyřešit jedním univerzálním řešením. Pro zlepšení spučasného stavu a nevytváření dalších potenciálních problémů mohou pomoci následující zásady:

- V rámci nových lokalit vytvářet centra nebo novou zástavbu tvořit tak, aby se prolínala se zástavbou původní.
- Povolovat rozvojové plochy jen v místech s dobrou dostupností hromadnou dopravou, např. v blízkosti železničních stanic.
- Bránit v návrzích územních plánů vytváření monofunkčních zón bydlení, např. vložení ploch pro sport, zeleň, vybavenost či nerušící výrobu.
- Určit lokality, či celé obce, kde již nebude růst umožněn, či bude značně regulován, např. možností výstavby pouze jednotek domů s cílem lepší integrace nových obyvatel.
- Důsledně chránit zemědělskou půdu, a kromě staveb ve veřejném zájmu téměř neumožňovat vyjímání pozemků ze ZPF (zemědělského půdního fondu).
- Podporovat výstavbu nových bytů ve městech s cílem umožnit rodinám volbu většího bytu v nižší ceně, než je cena pozemku a malého domku.
- Podporovat výstavbu v rámci proluk, brownfields nebo i rekonstrukci starších staveb, tj. na pozemcích již napojených na stávající infrastrukturu.
- Cesty v nově navržených souborech napojovat na okolní krajinu i okolní síť cyklo a pěších tras. Nevytvářet pravoúhlé anonymní sítě cest, ale respektovat/navazovat na stávající.
- Navrhovat dostatečně široké ulice, umožňující vytvořit skutečný veřejný prostor se stromy, místy pro zastavení, plochy pro hru dětí apod.
- Umožnit v odůvodněných případech výstavbu RD i při hranici pozemku (např. s cílem vytvořit klidný prostor dvora běžný v okolní zástavbě).
- Umožnit zástavbu i vhodně umístěných, menších (či užších) parcel, díky čemuž může dojít k oživení veřejných prostorů i poklesu nákladů již vybudovaných sítí infrastruktury.
- V rámci návrhu RD zvažovat i aspekt ochodu dětí (nebudovat zbytečně rozsáhlá sídla)
- a stárnutí majitelů domů (situování pokojů rodičů a další místností v patře).
- Nastavit regulativy tak, aby soubor působil sourodě. Lokalita pak bude mít, po dobudování, určitou identitu, což může zvýšit i cenu jednotlivých domů.
- Veřejné prostory koncipovat s ohledem na skupiny obyvatel, které v nich tráví nejvíce času, zejména dospívající mládež, senioři a matky s dětmi
- V rámci veřejných prostranství navrhnout dostatečné plochy zeleně a rozptylových prostranství (ideálně 30 % plochy souboru).
- V návrhu lokalit respektovat vhodnou hustotu osídlení (v průměru 50-70 obyvatel na hektar) danou zástavbou v obci i vzájemnou vzdálenost sídel (střední vzdálenost 1,8 km).
- Podporovat nové obyvatele ke změně trvalého bydliště s cílem získat další prostředky pro obec a podpořit např. život v obci (politika či např. kulturní akce).
- Podporovat kontakt mezi obyvateli díky místním službám a aktivitám dětí (besídka, setkávání na hřišti apod.) s cílem integrace nově přistěhovalých do života v obci.
- Vhodné členění zástavby od vyšší, v centru obce (bytové domy, vybavenost), přes rodinné domy, sportovní plochy, až po zeleň, tvořící plynulý přechod do krajiny.

- Podporovat zodpovědnost za životní prostředí, např. budování neznepevněných ploch, zelených střech u RD či programy ve školách (např. i s objevováním historie obce).

V případě lokality suburbanizačního pásu Prahy je potřeba zejména bránit dalším záborům, velmi kvalitní, zemědělské půdy zejména s cílem další expanze komerční a zčásti i rezidenční suburbanizace. V oblasti chybí kapacitní kolejová doprava, mj. z tohoto důvodu až 70 % volí pro cesty do Prahy individuální automobilovou dopravu. Výstavba metra D může situaci zlepšit, nicméně je potřeba vybudovat dostatečně kapacitní parkoviště P+R a B+R včetně navazujících cyklostezek. Řešením by nicméně mělo být zavedení kapacitní (kolejové) dopravy až do Jesenice.

Další rozvoj silniční sítě je v současnosti spíše nežádoucí, neboť (jak se ukázalo v případě Pražského okruhu) může přivádět i novou transitní dopravu (např. v případě nehody na dálnici D1 před Prahou). Tuto výstavbu (např. i mezi Vestcem a Opatovem) je vhodné povolit až po dostavbě Pražského okruhu mezi Průhonicemi a Běchovicemi. Díky tomu se doprava proudící do města rozloží na „obě strany“ dálnice D1.

V oblasti je také důležité nevytvářet uzavřené lokality RD, které jsou obývané pouze mladými rodinami, často vzdělanějšími/majícími výrazně vyšší příjmy, než obyvatelé starších částí obcí (např. situace ve Vestci, Zvoli či Ohrobcu, kde byl mezi lety 1991 a 2001 nárůst vysokoškoláků nejvyšší v celé ČR). Tato situace vede k nedostatečným kapacitám určitého typu vybavenosti (např. školky), který je vhodné řešit dočasnými či adaptovatelnými typy staveb.

Lokalitu zeleného pásu nad řekou Sázavou vlna suburbanizace teprve čeká. Je podmíněna výstavbou dálnice D3, která však sebou nese velké riziko poškození kulturní i přírodní krajiny. Samotná stavba je po technické stránce extrémně složitá (nezmapovaná důlní díla, ovlivnění stávajících hydrogeologických poměrů). Zároveň hrozí snaha majitelů rekreačních objektů přeměňovat je na objekty k trvalému bydlení, což sebou přinese do budoucna další náklady na infrastrukturu obce.

Obce v této lokalitě si situaci uvědomují a do značné míry již nyní redukuje svůj rozvoj (např. aktuálně připravovaný plán Jílového u Prahy počítá s minimem nových rozvojových ploch a plánuje využít „vnitřních kapacit“ města). Plochy pro rozvoj další výstavby jsou také v oblasti za řekou Sázavou, kde zatím „velkorysé“ územní plány rozvoj omezují daleko méně.

V obou lokalitách je zásadní využití vnitřních plošných rezerv, sledování (reálných) demografických údajů, a na jejich základě plánování rozvoje. Nástrojem pro posílení role jednotlivých obcí může být utváření mikroregionů. Ve sledované oblasti by mohly vzniknout dva, v přibližném rozsahu popisovaných lokalit.

Inspiraci pro zmírnění dopadů suburbanizace můžeme hledat i v zahraničí. Je důležité mít na paměti, že hustota, kdy začíná město fungovat (obchody/MHD) je 100 obyvatel na hektar. V řadě zahraničních obcí v Rakousku, Švýcarsku a Slovinsku je např. běžné, že výstavba je možná jen v intravilánu obce, zatímco v extravilánu obce platí stavební uzávěra.

Jakým směrem se vývoj v oblasti jižně od Prahy dále bude ubírat je otázkou. Možnosti/nástroje, jak situaci zlepšit tu však již dnes částečně jsou. Podmínkou pro jejich efektivní využívání a vznik dalších, je ale dostatečná společenská poptávka.

Literatura

- BALÍK, S. a kol. (1987): Jílové u Prahy - historie a současnost, Okresní muzeum Praha-západ, Jílové u Prahy
- CÍLEK V., BAŠE M. (2005): Suburbanizace pražského okolí - dopady na sociální prostředí a krajinu, Praha
- GEHL, J. (2000): Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství, Brno
- HNILÍČKA, P. (2012): Sídelní kaše - otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, Brno
- HALÍK, P., KRATOCHVÍL, P., NOVÝ, O. (1998): Architektura a město. Academia, Praha. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- HARVEY, D. (1989): The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Basil Blackwell, Cambridge. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- KING, A. D. (1990): Architecture, capital and the globalization of culture. *Theory, Culture & Society* 7, č. 2–3. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- KRIER, L. (2001): Architektura nebo osud, Praha
- KUČA, K. (1996): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 2.díl H-Kole, Praha
- LICHTENBERGER, E. (2002): Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Primus Verlag, Darmstadt. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- LINHART, J., RAK, V., VOŽENÍLEK, J. (1977): Sociální aspekty ekologické zónace hlavního města Prahy. *Sociologický časopis* 13. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- LOŽEK V. a kol. (2005): Chráněná území ČR. XIII., Střední Čechy – kapitoly: Okres Praha-východ a Praha-západ. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, AOPK ČR, EkoCentrum Brno
- LÖW, J., Michal I. (2003): Krajinný ráz, Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*
- MAYER, H. (1967): The Pull of Land and Space. In: Gottmann, J., Harper, R., A. (eds.): *Metropolis on the Move: Geographers look at Urban Sprawl*. John Wiley & sons, Inc., New York In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- McNEILL, D. (1999): Globalization and the European city. *Cities* 16, č. 13. In: *Temelová J. Odras globalizace v komerční nebytové výstavbě v Praze po roce 1990: homogenizace a diferenciaci fyzického prostředí*
- MMR (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) Vyhláška č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území. [online]. 2006. Dostupné z [www.portal.uur.cz]
- MOCOVÁ, A. (2014): Disertační práce, Veřejné prostory v nových obytných souborech, Fakulta Architektury ČVUT v Praze
- MUSIL, J. (1967): Sociologie soudobého města. Svoboda, Praha. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- OUŘEDNÍČEK, M. a kol (2008) Suburbanizace.cz, Přírodovědecká fakulta, UK v Praze
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu.*

- OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Differential Suburban Development in Prague Urban Region, *Geografiska Annaler* 89B, č. 2 In: *Pudlová P., Ouředníček M., Změny sociálního prostředí zázemí Prahy jako důsledek suburbanizace*
- PUCHER, J. (1999): The Transformation of Urban Transport in the Czech Republic, 1989–1998. *Transport Policy*, In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- PUCHER, J. (2002): Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání. In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic) - Oznámení záměru Dálnice D3 „Středočeská“ stavby 0301-0303 (I. etapa) [online]. 2019. Dostupné na <http://www.dalniced3.cz/#dokumenty-ke-stazeni>
- SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ (SLDB), Praha, 1991 a 2001 In: *Pudlová P., Ouředníček M., Změny sociálního prostředí zázemí Prahy jako důsledek suburbanizace*
- SÝKORA, L. (2002): Suburbanizace a její důsledky: Výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. In: *Urbánková, J. Ouředníček, M. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*
- SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- ŠILHÁNKOVÁ, V. (2007): Suburbanizace - hrozba fungování (malých) měst In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*
- ŠKADRABA, J. (2000): O domu v krajině, tradici a novodobé produkci českého venkova In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*
- ŠNEJDVOVÁ, I. (2004): Změny ve vzdělanostní struktuře pražského metropolitního areálu. Magisterská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje In: *I. Šnejdová, Změny ve vzdělanostní struktuře obyvatelstva Pražského městského regionu*
- ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ (ÚDI) HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (2001): Ročenka dopravy, Praha Dostupné z [www.udi-praha.cz]
- VOTRUBEC, C. (1959): Zanikání nouzových kolonií na území Prahy. Příspěvek k zeměpisu velkoměsta. Sborník Československé společnosti zeměpisné 64. In: *Ouředníček M., Posová D. Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*
- ŽÁK, L. (1947): Obytná krajina, Praha In: *J. Zuntychová, Suburbánní výstavba jako obytná krajina*

Informace o autorovi

Ing. arch. Bc. Vojtěch Kořalka, Ing.Paed.IGIP
K127 FSv ČVUT, Praha
vojtech.koralka@fsv.cvut.cz